

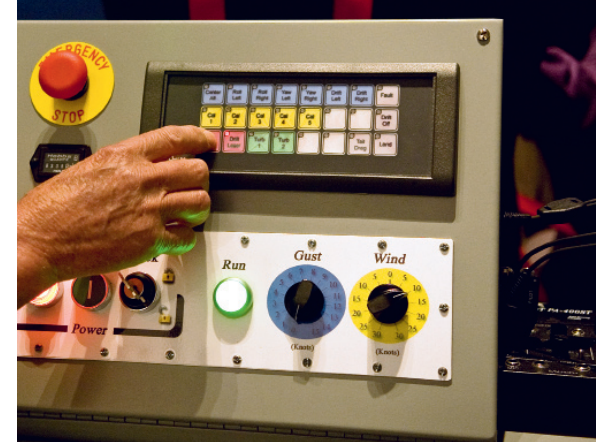


Hängen lassen: bei 20 Knoten Seitenwind im Anflug auf die virtuelle Piste

Seitenwind-Intensiv-Seminar

# voller Körpereinsatz

Wie anstrengend Seitenwindlandungen sein können, lernen die Teilnehmer am Crosswind-Intensiv-Workshop des *fliegermagazin* im einzigen Xwind-Simulator Europas



Aufgedreht: Wenn Lehrer Klaus Schlüter am Simulator Wind und Böen eingestellt hat, kommt jeder Schüler ins Schwitzen



Sich richtig hängen zu lassen erfordert Entschlossenheit. Nicht zögerlich ins Seitenruder tupfen ist angesagt, beherztes Zutreten muss sein. Und mit entsprechendem Schwung soll auch das Querruder entgegengesetzt ausschlagen. Doch noch ist es nicht so weit. Zwei rote Laser-Punkte weisen den Weg zur Landebahn: Der untere tanzt in den Böen um die Mittelmarkierung der Piste. Der obere ist noch »jottwede« – er zeigt nach ganz weit draußen in die Ferne, in eine monotone Graslandschaft. Denn noch fliegen wir mit vollem Vorhaltewinkel in den Wind. Der Pilotenblick auf die Bahnmarkierungen geht dabei schräg über die Schulter. Doch da kommt schon das Kommando: »Achtung, jetzt hängende Fläche«, ruft Fluglehrer Klaus Schlüter.

Georges Cruchten, der Mann auf dem PIC-Sitz, gibt gefühlvoll Fußdruck. Die Nase schwenkt zur Mittellinie, ebenso der rote Laserpunkt, der dem Luxemburger Privatpiloten als Zielhilfe dient. Mit hängender Fläche setzt Cruchten nun bei 20 Knoten Seitenwind zum Touchdown an. Obendrein lässt Klaus Schlüter ihn noch kraftvolle Böen und tückische Turbulenzen ausreiten. Den Ablauf üben die beiden wieder und wieder, bis schließlich jede Ruderbewegung exakt sitzt. »Das machen Sie gut«, lobt Schlüter.

Und sie machen all diese anspruchsvollen Manöver in 82 Fuß über Meereshöhe: Wir sind in Itzehoe, am Flugplatz Hungeriger Wolf (EDHF). Mit seinen gekreuzten Bahnen ist der frühere Heeresflieger-Stützpunkt ohnehin einer der beliebtesten Crosswind-Übungsplätze im böenreichen Norddeutschland. Er hat aber noch etwas, das ihn zum Zentrum für Kämpfer gegen die Abdrift macht: einen Seitenwind-Simulator »Xwindsim«, den einzigen in Europa.

Die vom Ingenieur und Fluglehrer Brad Whitsitt entwickelte Übungsgeräte gibt es sonst nur auf dem amerikanischen Kontinent – genau wie das deutsche Exemplar auf stehen sie auf festen Schienen, weshalb Cruchten so präzise seine 82 Fuß einhält: Er bleibt bei seinen Übungen am Boden.

Doch wer glaubt, dass er deshalb wenig zu tun hat, irrt. Denn das Arbeiten gegen die seitliche Windkomponente, gegen Bö und Wirbel fordert vollen Einsatz. Schon nach kurzer Zeit ist dem Piloten kaum noch bewusst, dass er sich in einer festen Halle befindet. Im Simulator, dessen Elektromotoren den im Schalenstuhl mit Hosenträgergurten gut gesicherten Schüler realistisch kraftvoll rollen und gieren lassen, heißt die erste Tugend Konzentration. Ist die an Bord, gepaart mit Reaktionsfreude, so stellen sich

Finger- und Fußspitzengefühl erstaunlich schnell ein: Die Lernkurve im synthetischen Seitenwind ist steil, aber sie überfordert nicht. Denn der zu vermittelnde Stoff – die sichere Crosswind-Landung ohne Stoßgebet – wird hier in purer Form verabreicht, vollkommen ablenkungsfrei. Er ist bereinigt um all die übrigen Notwendigkeiten, denen der Pilot in der anspruchsvollsten Flugphase ohnehin schon gerecht werden muss: Gleitweg- und Geschwindigkeitsmanagement, Kontrolle von Gemisch und Vor-

Fotos: fliegermagazin





There's an adventure out there with your name on it –  
**YOUR PILOT LICENCE**



**Lassen Sie sich von uns entführen:**  
in die einzigartige Welt der Fliegerei, sei es privat oder abzeitsparendes Instrument für Ihre beruflichen Termine im In- und Ausland, oder für einen Berufsstart irgendwo auf der Welt in einem Geschäftsreise-Jet oder im Cockpit eines Airliners! Fliegen lernen kann jeder – vor allem mit modernster Technik auch für den Instrumentenflug! Wir beraten Ihnen den Weg!

**Cessna Pilot Center – CPC**  
Nicht zuletzt aufgrund unseres qualitativ hochwertigen und effizient durchstrukturierten Ausbildungsplanes und -ablaufs erhalten wir vom weltweiten Marktführer der General- und Business-aviation, Cessna Aircraft, das Zertifikat zur Aufnahme in die renommierte CPC Piloten-ausbildungsorganisation. Garant für einen professionellen Start in Ihre Pilotenkarriere!

Ihre Vision ist unsere Mission!

[www.air-alliance.de](http://www.air-alliance.de)

Air Alliance Flight Center GmbH – Flughafen Sagerland – 57299 Burbach  
Tel.: +49 (0) 27 36/44 28 60 – E-Mail: [flightcenter@air-alliance.de](mailto:flightcenter@air-alliance.de)



wärmung, Verkehrsbeobachtung und Funk. Dazu kommt, dass wesentlich mehr Übungen in eine Simulator-Stunde passen als in eine Reihe Platzrunden, die naturgemäß ohne Gegenanflug nicht zu haben sind.

»Der Workload einer jeden Landung ist hoch«, sagt Frank Manthey, Cheftrainer auf dem Itzehoeer Xwindsim, zudem erfahrener 757-Pilot und Fluglotse. »Aber gerade die dann oft kritisch werdende Zusatzbelastung durch Seitenwindbedingungen lässt sich durch gezieltes Training stark verringern.« Denn selbst wenn der Piloten-Kopf im Theorie-Unterricht perfektes Windvektoren- und Wetterfahnen-Wissen abgespeichert hat, erreicht es keineswegs automatisch auch den Hosenboden. »Wer noch dazu nicht allzu viel fliegt und sich gewöhnlich die schönen Tage aussucht, fürchtet und meidet dann Seitenwinde«. So lange, bis eben doch einmal im Crosswind gelandet werden muss. Ein hohes Risiko, machen doch Unfälle durch »verblasene« Landungen einen erheblichen Teil der Malheur-Statistik aus.

Gute Gründe für das *fliegermagazin*, in Itzehoe erstmals ein Seitenwind-Intensiv-Seminar mit Theorie-Refresher, Simulator-Sitzung und Trainingsflug auf Cessna 172 oder 150 für seine Leser anzubieten. 13 Teilnehmer wurden bei der Premiere am zweiten Aprilwochenende individuell und intensiv betreut, Georges Cruchten ist einer von ihnen. Und wie bei mehreren Teilnehmern wuchs sein Interesse an der Fortbildung dadurch, dass er schwierige Landungen im Geist noch einmal durchspielte und dabei Verbesserungspotenzial empfand. »Ein Anflug auf Aachen ist mir besonders in Erinnerung«, erzählt er. Die Merzbrücker Hauptpiste ist nur 520 Meter lang, sodass man tunlichst an der Schwelle aufsetzt. Hinzu kam an diesem Tag ein launischer Seitenwind. Als Cruchten bemerkte, dass die Sache kurz vor dem Aufsetzen nicht recht passen wollte, tat er das Richtige und startete durch. »Der zweite Anflug gelang, doch musste ich fast die ganze Bahn ausnutzen und bemerkte so, dass ich mich noch steigern konnte.« Also meldete er sich für das *fliegermagazin*-Seminar an (siehe Info-Kasten unten rechts).

Dessen Übungsprogramm folgt dabei einer klaren Logik. Die Abfolge ist immer gleich, vom Anflug im Vorhalt über den Wechsel zum Seitengleitflug, einem sauber austarieren kurzen Endteil mit hängender Fläche und schließlich der präzisen Bodenkur mit voll in den Wind ausgeschlagenem Querruder und Mittellinienhaltung per Fußarbeit (siehe auch Seite 68). Spätestens wenn der Lehrer am Simulator-Kontrollpanel 20 Knoten von der Seite plus 10 Knoten Böenspitzen noch mit Turbulenzen nachwürzt, spürt jeder, warum ein endlos langer Endanflug mit hängender Fläche kaum zu empfehlen ist. Vordergründig erscheint er



Fotos: fliegermagazin

**Vorreiterin: Die erfahrene Privatpilotin Anja Wolffson betreibt seit Januar den einzigen Xwindsim in Europa**

vielleicht einfacher als der zügige Übergang aus dem Krabbengang des Windvorhalts. Tatsächlich aber ist minutenlange Feinarbeit mit gekreuzten Rudern schweißtreibend. Zum Abschluss die Fläche sacken zu lassen und Gegenrudder zu treten erfordert keine Akrobatik – viel eher aber das Durchbrechen einer psychologischen Barriere.

Und so wiederholen die Lehrer oft, dass es, so berechtigt der Respekt vor dem Erdboden auch ist, mit einer normalen Einmot praktisch unmöglich ist, die Tragfläche ungewollt auf die Piste zu setzen – ausgefahrenes oder festes Fahrwerk mal vorausgesetzt. Die Scheu vor der Schräglandung schmilzt denn auch im Simulator rasch dahin. Gleich anschließend gehen die Piloten am Platz in die Luft – schließlich soll sich das frisch gefestigte Ruder-Feeling möglichst nahtlos in den fliegerischen Alltag übertragen.

Anja Wolffson, die im Januar Betrieb und Geschäftsführung des einzigen Xwindsim in Europa übernommen hat, ist sicher, dass er die aktive Sicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt fördern wird: »Nicht nur, weil er sich in Erstschulungen so bewährt, sondern auch, weil er sich bestens für kompakte Refresher-Einheiten für die Geübteren eignet«, sagt die erfahrene Privatpilotin. Das *fliegermagazin*-Seitenwind-Seminar in Itzehoe bestätigt das: Bei den Übungen, die Georges Cruchten und die übrigen zwölf Teilnehmer absolviert haben, waren die Fortschritte im Wortsinn mit Händen und Füßen zu greifen. *chr*

**Theoretische Grundlagen: Zur Simulatorstunde gehört eine gründliche Einweisung – und beim fliegermagazin-Seminar auch Flugpraxis am Platz in Itzehoe**



**»SEMINAR**

Alle Informationen über die nächsten Crosswind-Intensiv-Workshops des *fliegermagazins* finden Sie auf Seite 29