



Im Simulator ist Trainer Frank Manthey Herrscher über den Seitenwind. Pilot Wolfmar Hammer kommt gehörig ins Schwitzen.



Ihre Cessna 172 sieht Anja Wolffson als Ergänzung zum Simulatortraining. Wer mag, kann auf den gekreuzten Pisten am Hungrigen Wolf das Gelernte in der Praxis anwenden.

Seitenwindtraining in Itzehoe Schön schräg

Sie haben Lust auf einen fliegerischen Refresher? Wie wäre es mit ein paar Seitenwindlandungen? In Itzehoe lässt sich das sowohl im Simulator als auch ganz real mit einer Cessna 172 üben.



Eine Firma aus Ungarn hat die D-EORF vor ihrer Indienstellung auf Vordermann gebracht.

Alle Anfang ist leicht. Bei lauen fünf Knoten Wind von der Seite geht die Landung selbst weniger geübten Piloten locker von der Hand. Spannend wird's, wenn der Instruktor an den Reglern dreht. Zehn, 20, bei Bedarf bis zu 30 Knoten Wind von der Seite lassen sich im Xwind-Simulator einstellen, gerne gewürzt mit kräftigen Böen und Turbulenzen. In Momenten wie diesen stehen dann selbst den alten Hasen die Schweißperlen auf der Stirn. Rasant fährt das Cockpit auf der Schiene hin

und her, neigt sich sportlich zur Seite und dreht sich um die Hochachse. Nur mit beherztem Einsatz von Seiten- und Querruder lässt sich die Fuhre ausrichten und sicher aufsetzen. Ganz wie im echten Leben?

Nicht ganz. Das am Flugplatz Hungriger Wolf bei Itzehoe stationierte Gerät namens Xwind 200 ist ein einfach gehaltener Verfahrenstrainer, dessen Spezialität in der Darstellung von pikanten Seitenwind Situationen liegt. Auf Instrumente und Leistungshebel

verzichtet der amerikanische Hersteller Redbird ebenso wie auf eine allzu realistische Darstellung der Landschaft. Die Asphaltpiste, aus niedriger Höhe kurz vor dem Aufsetzen betrachtet, läuft dabei unaufhörlich über die Leinwand. Das genügt, um die Ruderkoordination zu trainieren, denn nur darum geht es. Immer wieder, bis es sitzt.

Gerade diese Beschränkung auf Wesentliche ist das Erfolgsrezept des Seitenwind Simulators, der es längst zu überregionaler

Bekanntheit gebracht hat. Fluglehrer nutzen ihn für Fortbildungen, Privatpiloten schauen vorbei, und auch Organisationen wie die AOPA oder der Flugzeughersteller Breezer Aircraft sind mit Gruppentrainings regelmäßig vor Ort.

Wie akut der Übungsbedarf vieler Piloten ist, weiß Cheftrainer Frank Manthey, der in Hamburg als Fluglotse arbeitet sowie ATPL-Inhaber und Fluglehrer ist: „Seitenwind stellt viele Piloten vor erhebliche Probleme. Bei mancher Landung, die ich insbesondere auf

den Inseln schon beobachtet habe, war es nicht mehr weit bis zum Bruch.“ Im kleinen Kreis spricht Manthey offen über seine Erfahrungen im Trainingsalltag, schließlich sind seine Zuhörer an diesem Tag allesamt Fluglehrer, die es für das Thema Seitenwind zu sensibilisieren gilt. Manthey bedauert vor allem, dass nur wenige Piloten zu ihren Schwächen stehen und bereit sind, mit einem Profi an Bord zu üben – oder eben gleich nach Itzehoe in den Simulator kommen. „Wir erreichen mit unserem Angebot nach wie vor nur die Spitze des Eisbergs.“

Profis stehen den Piloten zur Seite

Diesen Übungsbedarf zu decken, ist das Geschäftsmodell von Anja Wolffson. Die sympathische Rechtsanwältin ist eine begeisterte Pilotin. Sie betreibt den Simulator seit Januar 2010 gewerblich. „Wir sind keine klassische Flugschule, sondern verstehen uns als Fort- und Weiterbildungsinstitut. Schließlich gibt es für Privatpiloten, abgesehen vom vorgeschriebenen Übungsflug mit Lehrer, kaum Trainingsmöglichkeiten.“ Ihren Kunden bietet Wolffson deshalb ein in Deutschland einmaliges Rundum-Sorglos-Paket im Zeichen des Seitenwinds. Ihre Trainer sind Profis wie Frank Manthey, allesamt Berufspiloten oder Fluglehrer, oft sogar beides. Zielgruppe sind Piloten, die schon über einen gewissen Erfahrungsschatz verfügen.

Bevor die Gäste ins Simulatorcockpit steigen, erklären die Instruktoren den lernwilligen Piloten

die theoretischen Grundlagen für die Verfahren bei Seitenwind. Das Ermitteln der Seitenwindkomponente sowie der Übergang vom Vorhaltewinkel im Anflug hin zum schiebefreien Aufsetzen mit hängender Fläche werden erläutert und mit Filmen unterlegt.

Im Simulator dreht sich schließlich alles um die Koordination von Quer- und Seitenrudder bei Seitenwind. Sogar aufs Höhenrudder verzichtet der Simulator, und auch die Landung wird nur auf Knopfdruck angedeutet. Trainiert werden die entscheidenden Sekunden vor dem Aufsetzen. Diese lassen sich viel intensiver als im echten Cockpit erleben: Der Simulator komprimiert den Adrenalinfaktor vieler Seitenwindlandungen auf wenige Momente. Dabei lässt die Maschine den Piloten auch die Grenzen eines echten Flugzeugs spüren – nämlich dann, wenn die Ruder an den Anschlag kommen und ein sauberes Ausgleichen nicht mehr möglich ist. Der Instruktor kann nun den Wind plötzlich drehen lassen oder unvermittelt auch mal ganz abschalten.

Neu ist die Möglichkeit, das im Simulator Gelernte während eines Fluges in der Cessna 172 in die Praxis umzusetzen. Seit einigen Monaten ist die D-EORF am Start. „Seitenwind-Cessna“ nennt Wolffson ihr im September 2012 angeschafftes Flugzeug. „Wir sehen das als Add-on, um das Simulatortraining auf Wunsch zu ergänzen.“ Die Bedingungen am Hungrigen Wolf sind ideal, denn der im windigen Schleswig-Holstein gelegene Platz verfügt über gekreuzte Bahnen. Vor dem Einsatz im Itze-

hoer Trainingszentrum hat eine ungarische Firma die 1980 gebaute Reims-Cessna innen wie außen auf Vordermann gebracht. „Das Design habe ich übrigens selbst entworfen“, sagt Wolffson. Kunden können die D-EORF auch für Übungsflüge mit Lehrer oder für eine Helgoland-Einweisung buchen.

Knapp 200 Euro kostet ein zweistündiges Sicherheitstraining, das aus einer theoretischen Einführung

und einer Stunde im Simulator besteht. Gruppen erhalten Rabatt. Einen Teil der Kosten können sich Besitzer eines eigenen Flugzeugs zudem von ihrer Versicherung zurückholen. Anja Wolffson hat mit einigen Gesellschaften Nachlässe für Seminarteilnehmer ausgehandelt.

Auf der AERO ist das „Seitenwind-Team“ in Halle A4, Stand 306, zu finden.

Patrick Holland-Moritz