

**DIE REPORTAGE** Eine Boeing 777 zu fliegen, ist alles andere als einfach. Die Sielminger Flugschule Aero Beta hat einen Simulator, in der jeder ein solches Flugzeug steuern kann – beim Pfrondorfer Fluglehrer Dirk Fortenbacher.

# Echter Stress im Simulator

Herzrasen und nasse Hände als Pilot des zweitgrößten Verkehrsflugzeugs der Welt / Von Sabine Lohr

**O**hne Dirk Fortenbacher wäre ich abgestürzt. Doch mit ihm als Copiloten gelingt es mir immerhin, die Boeing 777 auf dem Stuttgarter Flughafen auf den Boden zu setzen. Zwar gut und gern 200 Meter neben der Landebahn, aber immerhin. Am liebsten würde ich sie einfach dort stehenlassen. Jetzt aber rast die Maschine auf dem Boden einfach weiter. Fortenbacher bremst und hilft beim Lenken, bis wir endlich vor dem Gate stehen.

Schon der Start in Stuttgart ließ die nahebegehrte Katastrophe ahnen: Die Boeing 777 fuhr Schlangenlinien auf der Startbahn. Was daran lag, dass dieses Flugzeug – das zweitgrößte der Welt – wegen seines Gewicht schwer zu steuern ist. Es wiegt gut und gern 260 Tonnen. Das ist so viel wie gleich mehrere Herden Elefantenbullen und auf jeden Fall mehr als mein kleiner Yaris. Drück ich bei dem aufs Gaspedal, kommt der Dreizylinder zwar langsam, aber noch in nachvollziehbarer Zeit in Schwung.

Der Simulator trickt das Gehirn aus

Die Boeing nicht. Erst mit zehn Sekunden Verzögerung reagiert dieses Flugzeug auf sämtliche Anweisungen wie Gas geben oder lenken. Also tut sich erst mal gar nichts, wenn ich lenke. Und auch bei Vollgas muss ich das Steuer mit voller Kraft zu mir ziehen, damit die Maschine endlich abhebt. Das tut sie bei 250 bis 300 Stundenkilometern.

„Die Nase nach unten drücken, sonst steigen wir endlos auf“, weist mich Fortenbacher an, der den Copiloten gibt. Der 44-jährige Pfrondorfer ist Fluglehrer und lobt seine Schüler selbst dann noch, wenn um sie und ihn herum plötzlich alles schwarz und still wird. So also ist es, wenn man abgestürzt ist. Einfach schwarz und still.

Der Schreck darüber ist fast so realistisch wie der ganze Flug. Was ich sehe, ist nur Schein, die Konsequenzen meines Tuns auch. Die Boeing ist nicht echt. Sie hat noch nicht mal einen Rumpf, geschweige denn einen Motor. Und die überlegene Landschaft ist nur gefilmt. Wir sind im Simulator. Was das Hirn aber irgendwie nicht richtig kapieren will. Es spielt das Spiel mit und löst Glück und Angst aus. Was auch an den leicht panischen Funksprüchen liegt, die dauernd zu hören sind. Die verzerrten englischen Anweisungen am laufenden Band, dazu das laute Alarmpiepsen und die für mich unüberschaubar vielen Displays im Cockpit sorgen für Herzrasen und nasse Hände. Hektisch versuche ich, das Flugzeug irgendwie höher zu bringen und vergesse dabei, Gas zu geben. Fliegt die Boeing zu langsam, fällt sie einfach vom Himmel.

„Sogar erfahrene Piloten kommen nassgeschwitzt aus dem Simulator“, tröstet Fortenbacher. Und auch er musste erstmal üben, bis er die Schein-Boeing im Griff hatte. Dabei ist Fortenbacher ein erfahrener Pilot.



Landeanflug bei Nacht in Genf. Bis 44 Jahre hatte der Flugschüler einen einwandfreien Flug gehabt. Fluglehrer Fortenbacher (rechts) jedenfalls war zufrieden.

Bilder: Grohe

Der Simulator gehört der Flugschule Aero Beta in Sielmingen. Das nachgebaute Cockpit ist originalgetreu – bis auf die Sitze, die sind aus einem Lastwagen. Aber alle Schalter, Lichter, Geräte, Steuer- und Schaltelemente sehen nicht nur aus wie in einer echten „Triple Seven“, sondern reagieren

Partner Anweisungen geben. Und die müssen eindeutig sein. Freundschaftliche Codes gibt es im Cockpit nicht, denn die beiden

Piloten kennen sich in der Regel gar nicht. „In eingespielten

Teams passieren mehr Fehler“, sagt Dirk Fortenbacher. „Wenn ich den Copiloten gut kenne, dann seh ich auch mal über was weg – und das kann schlimme Folgen haben.“

Bei seinen Flugschülern simuliert er auch das. Er lässt sie einfach machen, ohne einzugreifen. Zum Beispiel bei Jens Klein. Der 24-jährige ist seit März 2011 in der Ausbildung bei Aero Beta. Es ist für ihn überhaupt kein Problem, kleinere Maschinen zu fliegen. Aber eine Boeing 777 ist nicht klein. Die 777-200, die der Simulator nachbildet, ist das größte zweistrahlige Verkehrsflugzeug der Welt, sie ist 63,70 Meter lang und hat eine Spannweite von über 60 Metern.

Piloten brauchen viel Gespräch

Klein ist zum dritten Mal im noch recht neuen Simulator und legt in Stuttgart einen einwandfreien Start hin. Dann fliegt er nach Genf. Die Maschine liegt ruhig in der Luft, die Kurven fliegt Klein souverän, unter uns ist schließlich der Genfer See zu sehen. „Herrlich!“ schwärmt Fortenbacher über der virtuellen Landschaft. Klein überfliegt den See beim Ansteuern der Landebahn, zielt auf die immer größer werdende graue Linie zu. Wie eigentlich weiß er, wann er wie tief runter muss? „Da ist viel Gefühl und Gespür dabei, dafür muss man viel üben“, sagt Fortenbacher und weist Klein darauf hin, dass er inzwischen zu tief fliegt: „Jetzt musst Du halt Gas geben.“ Zu spät.

Stille. Dunkelheit. Wir sind abgestürzt. Und mit uns 400 Passagiere.

Jens Klein ist einer der rund 250 Schüler (nur neun Frauen sind zur Zeit dabei), die die Piloten-Ausbildung bei der

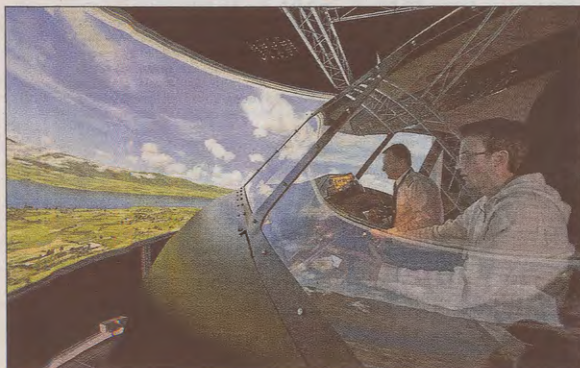
Sielminger Flugschule machen. Anderthalb bis zwei Jahre dauert es in der Regel, bis die jungen Leute ihre Flugscheine haben. Viele sind mit der Fliegerei groß geworden, haben die Begeisterung von den Eltern mit auf den Weg bekommen, sind oder waren bei Fluggesellschaften aktiv. So wie der 19-jährige Florian Schäfer. Seit einem Monat macht er die Ausbildung, seit drei Jahren hat er schon einen Flugschein. Er ist Mitglied im Luftsportverein Reutlingen, der vom Ubersberg aus fliegt. Weil er unbedingt Verkehrsflugzeugführer werden will, investiert er die knapp 60 000 Euro in die Ausbildung bei Aero Beta.

Der übliche Weg zum Piloten ist die Ausbildung bei Airlines. In Deutschland

kommt dafür nur die Lufthansa in Frage. Doch die bietet zur Zeit keine Bewerbungstests an. Als es die Tests noch gab, sind laut Fortenbacher 98 Prozent der Bewerber durchgerasselt.

Als Ausbildungsplätze bleiben da nur noch Airlines im Ausland oder eine der acht Flugschulen in Deutschland. Zwei davon sind in Stuttgart – neben der Aero Beta bildet auch die FFH am Stuttgarter Flughafen aus. Hat man dann schließlich die nötigen Scheine und Papiere, bewirbt man sich bei den Fluggesellschaften als Pilot. Die Aussichten, sagt Dirk Fortenbacher, seien so schlecht nicht. „Man braucht zwar manchmal Geduld – aber wer Pilot werden will, der wird Pilot.“

Flugzeugbild: Boeing



Konzentriert steuert Flugschüler Yannick Bauer (rechts) die simulierte Boeing 777.



Wenn Dirk Fortenbacher den Simulator von außen checkt, sieht der Fluglehrer vor der Kulisse eines Gates auf dem Stuttgarter Flughafen wie ein Riese aus.

## Simulatorfliegen bei Aero Beta – auch für den guten Zweck

Auch Privatpersonen dürfen in den 777-Simulator bei Aero Beta. Und tun dabei auch noch Gutes: Für jede Simulatorstunde, die bis 15. Dezember (rund 160 Euro) gebucht ist, spendet Fortenbacher sein Gehalt, das er dafür bekommt, an die **Lebenshilfe Tübingen** und an die Stuttgarter Kinderhilfsorgani-

sation **Kiniki**. Nähere Informationen zu diesen Organisationen gibt es auf [www.lebenshilfe-tuebingen.de](http://www.lebenshilfe-tuebingen.de) und [www.kiniki.org](http://www.kiniki.org). Zu buchen ist die Stunde über eine E-Mail an [info@simulatorfliegen.eu](mailto:info@simulatorfliegen.eu). Fortenbacher schickt dann alle nötigen Informationen und eine Rechnung. Nach Bezahlung gibt es einen Gutschein.

Die Termine werden individuell vereinbart. Auch echte **Schnupperflüge** sind in Verbindung mit der Simulatorstunde möglich. Preise und Modalitäten über die angegebene Mailadresse anfragen. Am Sonntag, 15. Dezember, lädt Aero Beta in Sielmingen von 10 bis 18 Uhr zu einem **Tag der Offenen Tür** ein.