



1



2



3



4



- 1 | **Ready for takeoff:** Beim Simulator Verein Rhein-Neckar ist der Weg ins Cockpit für jeden erschwinglich. Links Gründer André K. Aepfelbach, rechts Axel Reinemuth im 737-Simulator
- 2 | **Tiefenwirkung:** Alles beim Boeing-Simulator ist so wie in echt, die Einarbeitung braucht etwas Zeit
- 3 | **Voller Schub:** Elektromotoren bewegen das Boeing-Cockpit und steigern den Realismus
- 4 | **Ohne Sicht:** Im IFR-Simulator gibt es keine Monitore. Wozu auch? Die Instrumente weisen dem kundigen Piloten schon die passende Richtung

SIMULATORFLIEGEN IM VEREIN

Gemeinsam abheben

Mal selbst einen großen Jet steuern – mit einem Flugsimulator ist so etwas möglich. Im Simulator Verein Rhein-Neckar haben sich Flug-Enthusiasten zusammengeschlossen, um sich regelmäßig für ihr ganz besonderes Hobby zu treffen

TEXT **Martin Naß**
 FOTOS **Simulator Verein Rhein-Neckar, M. Naß**

Anflug auf den Flughafen Funchal von Madeira. Erst kürzlich hat Cristiano Ronaldo, der hier auf der Insel geboren wurde, in einem feierlichen Akt dem Air-

port seinen Namen gegeben – und dabei eine etwas schräge Bronzestatue enthüllt, die ihm viel Spott eingebracht hat.

Ich habe im Moment ganz andere Probleme als der Fußball-Star, denn es ist mein erster Approach auf die »05«, zum Glück ohne allzu große Turbulenzen. Flight Instructor Axel Reinemuth sagt mir die Kurswechsel an, nachdem wir im Gegenanflug

über dem Atlantik die aufgestellte Bahn bereits passiert haben. »Jetzt langsam nach rechts eindrehen und schön Abstand halten zur Küste, da ist alles ziemlich dicht bebaut.« Jetzt nur nicht zu langsam werden, und immer die Sinkrate im Auge behalten. Scheint zu passen. Ich setze erst deutlich hinter der Schwelle auf, doch zum Glück hat die Bahn mit 2777 Metern im Vergleich

zu früher eine komfortable Länge. Ein bisschen schlingert die Boeing 737, dann rollt sie aus. Axel ist zufrieden.

»Willst du nochmal woanders starten oder landen?«, fragt mich der 22-Jährige. »Danke, ich brauch erstmal einen Kaffee, und dann schau ich mir den Airbus an.« Der ist im Augenblick irgendwo bei Frankfurt am Main unterwegs, wenn ich die Gespräche hinter uns richtig verstanden habe. Das Cockpit der Airbus-Crew ist nämlich nur ein paar Schritte von unserer Boeing entfernt. Wir sind in den Räumlichkeiten des Simulator Vereins Rhein-Neckar auf dem Gelände des City-Airports Mannheim.

Der Airbus A320 ist das zweite Prunkstück der Simulations-Freunde. Das Gerät muss zwar ohne Bewegung der Kabine auskommen, dafür ist das realistische Cockpit vor einer Breitwand-Projektionsfläche aufgebaut, die einen sofort in den Bann zieht und die Täuschung perfekt macht.

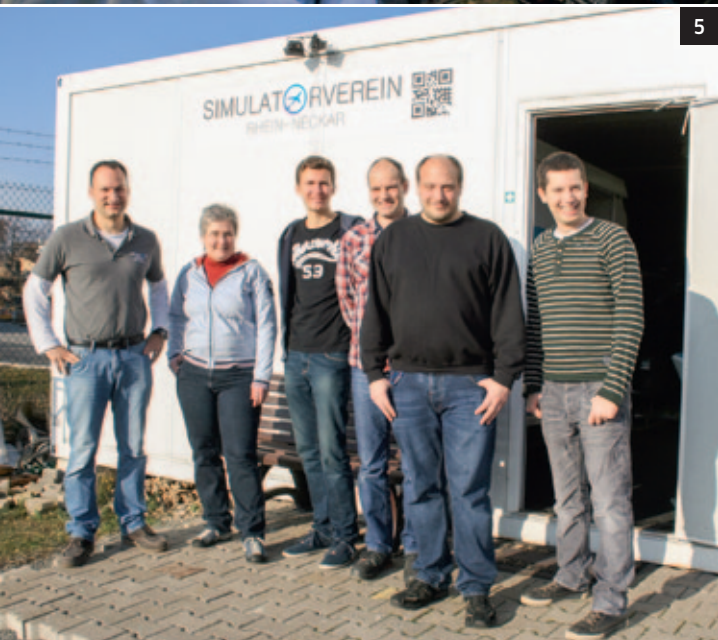
Flugsimulatoren sparen bei der Ausbildung von Piloten viel Zeit und Geld und ermöglichen es, beliebig oft die immer gleichen Situationen abzuarbeiten. Ein paar Nummern kleiner, vor dem heimischen PC, sorgen realistische Simulationsprogramme für kurzweilige virtuelle Runden am Himmel, auch ganz ohne Fluglizenz. Auch beim Initiator des Simulator Vereins Rhein-Neckar, André K. Aepfelbach, hat die Leidenschaft fürs Simulatorfliegen am PC begonnen. Später schrieb er als freier Autor unter anderem für ein Simulations-Magazin Artikel und Rezensionen.

»Vor allem hatte es mir die DHC-6 Twin Otter angetan«, erinnert sich André. »Über meine Kontakte in die Flightsim-Szene hatte ich eines Tages die Chance, beim Erstellen eines Add-ons der Twin-Otter für den Flight Simulator mitzuwirken und auch ein Fachbuch über die Maschine zu schreiben. Schon davor hatte ich damit begonnen, das

Cockpit der Zweimot mit Hardware nachzubilden, darüber lernte ich die Betreiber einer DHC-6 kennen. Bei denen konnte ich alles nachmessen, um alles so realistisch wie möglich aufzubauen.«

Dann erhielt er mit zwei Freunden das Angebot, das funktionsfähige Simulator-Cockpit eines Airbus A320 zu kaufen. »Daraus entstand die Idee, den Verein zu gründen«, erzählt André. »Wir überlegten, wie es wäre, wenn man mehr Zeit und Ruhe hätte, sich mit so einem Gerät auseinanderzusetzen. Kommerzielle Angebote gibt es ja mittlerweile einige, doch wir wollten etwas Vergleichbares auf die Beine stellen, mit dem man länger als etwa nur eine Stunde fliegen kann, und das zu einem erschwinglichen Preis. Meines Wissens sind wir heute mit unserem Verein nicht nur in Deutschland ein Unikum, sondern auch europaweit.«

Mittlerweile hat der Verein 45 Mitglieder. Vom flugbegeisterten »Fußgänger« bis



- 1 | Einzelunterricht:** Sabine Bartel mit Axel Reinemuth beim Intensivtraining im Cockpit des 737-Simulators
- 2 | Mini-Me:** In der eigens programmierten Szenerie für den City-Airport Mannheim winkt Andrés Abbild aus dem Simulator-Container
- 3 | Maß genommen:** Beim Ausheben der Pfeilerfundamente für die Container helfen alle mit. Im Sommer 2014 war Einzug ins Clubheim
- 4 | Kisten stapeln:** Nachdem die Betonpfeiler ausgehärtet sind, werden die Containerboxen per Kran aufgestellt und montiert. Praktisch: Der 737-Simulator steht schon gleich mit drin!
- 5 | Im Tageslicht:** André K. Aepfelbach, Sabine Bartel, Axel Reinemuth, Ingo Müller, Bernd Seeger und David Friedmann (von links)
- 6 | Für Fortgeschrittene:** Mit dem Frasca-242-Simulator lassen sich realistische IFR-Verfahren so lange üben, bis alles richtig sitzt
- 7 | Blaue Stunde:** Der Airbus-Simulator des Vereins ist zwar statisch, doch das beeinträchtigt das Fluggefühl keineswegs

zum Flugkapitän ist alles dabei, ungefähr die Hälfte hat tatsächlich eine Fluglizenz oder zumindest Flugerfahrung. Fester Termin für Treffen ist der Donnerstag, ihre Simulatorstunden buchen die Mitglieder aber individuell und so, wie es passt. Alle 14 Tage gibt es Themenabende mit begrenzter Teilnehmerzahl, bei denen dann zum Beispiel bestimmte Flugplätze oder besondere Verfahren besprochen und vertieft werden. So wie etwa der Anflug auf Madeira, auf die

Seychellen oder ein Transatlantikflug mit allem, was dazugehört – inklusive Kontakt und Handling durch »Fluglotsen« an der separaten ATC-Station. Vereinsmitglied kann jeder werden; einzige bürokratische Hürde ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP), die auch jeder Aspirant auf eine Privatpilotenlizenz beantragen muss. Nein, nicht weil man mit Simulatoren Schaden anrichten kann! Das Vereinsheim liegt auf dem Gelände des

City-Airports Mannheim, von dem aus die Fluggesellschaft Rhein-Neckar Air (RNA) ihren Linienverkehr mit zweimotorigen Dornier 328 nach Berlin, Hamburg und Sylt durchführt: Wer auf's Flugfeld will, und sei es zum Simulator-Fliegen, muss erst durch den Security-Bereich. Die Vollmitgliedschaft kostet jährlich 225 Euro, Schüler und Studenten zahlen 175 Euro, und wer weiter als 100 Kilometer von Mannheim entfernt wohnt, ist mit 125 Euro

dabei. Dazu kommen Kosten für die Nutzung der Simulatoren: Eine Stunde in der Boeing kostet für zwei Personen 50 Euro, im Airbus sind es 40 Euro. Einen Schnupperflug ohne Mitgliedschaft gibt es für 90 Euro – das geht aber nur einmal: Wer danach mehr will, der sollte beitreten. Nach einer kurzen Platzrunde in Mannheim mit der Twin Otter überspringe ich den IFR-Simulator, einen Frasca 242 aus der Schweiz, und mache es mir im Airbus-Cock-

pit bequem. Bernd Seeger, der sich um die Technik und den fortlaufenden Ausbau des A320-Cockpits kümmert, erklärt mir kurz die wichtigsten Systeme, dann starten wir. Obwohl sich die Kabine anders als bei der Boeing nicht bewegt, stellt sich mit Blick auf die 180-Grad-Panoramawand nach kurzer Zeit das Gefühl ein, tatsächlich in der Luft zu sein. Beeindruckend! Ohne große Komplikationen schweben wir mit dem Fly-by-wire-Dickschiff in Frankfurt am Main ein.

Die Realitätsnähe des Geräts ist so groß, erzählt Bernd, dass schon mehrere ATPL-Piloten Mitglied geworden sind und zehn bis zwanzig Stunden im Airbus-Simulator mit Instructor gebucht haben, um darin kurz vorm Vorfliegen bei einer Airline Verfahren und Manöver zu üben. Zwar zählt diese Zeit nicht für Lizenzerhalt und Ausbildung, doch die Qualität der Simulation ist sehr hoch – wie auch die Erfolgsquote, sagt Bernd. Und viel Spaß macht es allemal. ❑❑❑