

News-Archiv Luftfahrt bis 2007

Cockpit mit Tastatur - Testflug mit der A380

10. November 2006

Für eine Reportage in der FLUG REVUE setzte sich DLR-Testpilot Steffen Gemesa ans Steuer der A380



DLR-Testpilot Steffen Gemesa

Solche Einladungen erhält man auch als Luftfahrtjournalist nicht alle Tage: Ein Testflug mit der nagelneuen A380 über Toulouse -und das als Pilot im Cockpit und am Steuer. Nach dem Verhalten der ersten Freudenschreie in der FLUG REVUE-Redaktion war klar, dass für diese kostbare Gelegenheit ein ganz besonderer Pilot gefunden werden müsste: Möglichst ein Jetpilot mit Erfahrung in Glascockpits, aber auch mit manuellem Fliegen in alten "Uhrenläden". Dann bitte jemand mit Ingenieurhintergrund und Gefühl für fliegerische Unterschiede, der diese aber auch "en détail" und bitte nicht zu trocken dem Leser beschreiben kann. Nicht zu alt, nicht zu jung, kein A380-Kunde, der, jedenfalls theoretisch, ja im Urteil "befangen" sein könnte, eher einer mit Testpilotenlizenz. Und jetzt noch aus Deutschland. Und das bitte schnell. Wo findet man kurzfristig diese eierlegende Wollmilchsau? Beim DLR!

Ein Anruf bei Andreas Schütz vom DLR in Berlin-Adlershof genügte, der sogleich Dr. Michaela Kircher in Oberpfaffenhofen als Ansprechpartnerin empfahl. Diese wiederum fand mit Dipl.-Ing. Steffen Gemesa, Technischer Luftfahrzeugführer bei der Flugabteilung in Oberpfaffenhofen, blitzartig einen DLR-Mitarbeiter, der in wirklich jeder Hinsicht die Idealvorstellungen erfüllte und überbot.

Binnen Minuten lagen Gemesas persönliche Anmelddaten samt Lizenz als PDF im E-Mail-Eingang, um unverzüglich nach Toulouse weitergeleitet zu werden. Während sich Redaktion und Testpilot zunächst telefonisch bekannt machten, stellte das DLR, besonderer Dank gilt hier Frau Dr. Monika Krautstrunk, Mitarbeiter Gemesa für den eigentlichen Flug und einen Vorbereitungstag großzügig frei.



Ingenieurstation im A380

Am 13. September war es auf Einladung von Airbus so weit. Steffen Gemsa und der begleitende FLUG REVUE-Redakteur Sebastian Steinke trafen sich am Münchener Flughafen, um, bereits per Du, gemeinsam nach Toulouse weiterzureisen. Die Chemie stimmte. In Toulouse bestand nach einem Mittagessen mit der regulären A380-Testbesatzung, Mitarbeitern der Airbus-Pressestelle und den weiteren mitfliegenden Kollegen anderer Fachzeitschriften die Gelegenheit zum Kennenlernen, bevor es mit detaillierten Briefings im Airbus Flight Test Center am Nachmittag weiterging. Dieses Gebäude, direkt auf dem Werksvorfeld, wird von den parkenden Testflugzeugen umzingelt. Hier findet man die A318 mit der neusten Triebwerksvariante, zwei A320 mit unterschiedlichen Versuchs-Winglets, eine A340-600 und gleich mehrere A380, wahlweise mit Rolls-Royce Trent oder GP7200-Triebwerken ausgerüstet. Unsere A380 war der Prototyp MSN001, der innen mit Messinstrumenten und Ballasttanks statt einer Passagierkabine ausgestattet ist. Jeder Testpilot sollte mehrmals starten und landen und beliebige Manöver in mittlerer und großer Höhe fliegen dürfen. Fünf Fachzeitschriften balgten sich um die besten Plätze.

Am nächsten Morgen geht es los. Schon im Bus zum Flughafen reklamiert natürlich jeder Gastpilot die erste Runde am A380-Steuer für sich. Alte Hasen zuerst? Hier kommt man nur mit feiner Diplomatie weiter. Steffen Gemsa hatte mit der FLUG REVUE-Redaktion vorher festgelegt, welche Manöver am interessantesten für die Berichterstattung wären und diese Wünsche direkt bei der Testcrew angemeldet. Genau dieses Wunschprogramm sollte dann auch komplett abgeflogen werden.

Die Journalisten nehmen während des Fluges auf einigen Sitzreihen am Anfang des Oberdecks Platz, FLUG REVUE-Redakteur Steinke ergattert den Platz an der Testkonsole neben Flugversuchingenieur Fernando Alonso im Hauptdeck. Über Intercom und Kameras mit dem Cockpit verbunden, sitzt man hier mitten im Geschehen. Pushback, Anlassen, kurzer Check der Telemetrieanlage, Übergabe ans Flughafenvorfeld, Startfreigabe und schon sind wir in der Luft.



A380-Testflug

Extreme Schräglagen und schlangenlinienartige Höhenverläufe kennzeichnen die Bemühungen eines (anderen) Gastpiloten, die Rollraten der A380 weit jenseits der normalen Grenzen zu ermitteln. Im Kurvenflug über 60 Grad Schräglage hält das Flugzeug nicht mehr automatisch die Höhe, für die bei diesen extremen Manövern der Pilot zuständig wird. Im normalen Kurvenflug hält dagegen die Automatik das Flugzeug grundsätzlich auf gleicher Höhe, sofern der Pilot nicht ausdrücklich das Höhensteuer betätigt. Als sich die mittlerweile neben unserer Messstation stehenden anderen

schreibenden Kollegen trotz Haltestangen und "Verkeilens" angesichts negativer g-Kräfte kaum noch auf den Beinen halten können, zeigt das Cockpit Einsicht. Als alle wieder komplett angeschnallt sind, folgen Langsamflüge bis an die Grenze des Strömungsabrisses, dem allerdings stets die Bordcomputer mit einem automatischen Schubkommando zuvorkommen. Auch Schnellflüge bis an die rote Linie werden ausprobiert. Erneut verhindert der Computer automatisch Gefahrenzustände und nimmt die Nase hoch, um Fahrt abzubauen.

Trotz bockigen Wetters in Toulouse - das Wettarradar im Cockpit zeigt flächendeckend gelbe und rote Niederschlagsechos - dürfen jetzt, wieder reihum, alle Gastpiloten auf den linken Sitz und zwei komplette Platzrunden absolvieren. Gewechselt wird im langen Gegenanflug. Steffen Gemsa gelingen, und dies ist das auf Messungen beruhende Urteil von Chefingenieur Fernando Alonso nach dem Flug, die weichsten Landungen der Gruppe. Alle scheinen mit dem ungewohnt großen und schweren Flugzeug auf Anhieb und ohne vorheriges Simulatortraining sehr gut zurechtzukommen. Zu den Gastpiloten gehören ein altgedienter britischer Testpilot, ein ehemaliger F-16-Testpilot aus Edwards und heutiger Kapitän bei Southwest, ein Ausbildungspilot für Embraer-Regionaljets bei Air Canada, ein MD-11F-Kapitän von LH Cargo und Steffen Gemsa.

Nach der letzten Landung geht es noch eine halbe Stunde zu Rollübungen über die diversen Toulouser Taxiways und Vorfelder. Mit Hilfe von Rollkamas im Leitwerk und unter dem Rumpf lässt sich eine A380 bei Bedarf auf jeder 60 Meter breiten Fläche wenden. Mit leuchtenden Augen geht es zum Flugtestgebäude zurück, von wo aus die Gruppe noch einen Abstecher ins "Mock-up Center", einer Ausstellungshalle mit original großen A380-Kabinenattrappen, unternimmt.

Sebastian Steinke, FLUG REVUE

Kontakt

DLR-Kommunikation

Tel: +49 2203 601-2116

Fax: +49 2203 601-3249

E-Mail: kommunikation@dlr.de

Kontaktdaten für Bild- und Videoanfragen sowie Informationen zu den DLR-Nutzungsbedingungen finden Sie im Impressum der Website des DLR.