

DAS TRAINING im Seitenwindsimulator führt weit über die reine Tafel-Theorie hinaus. In Itzehoe erlebt der Pilot die Flugsituation nahe an der Realität.



Flugplatz Itzehoe

Seitenwind auf Knopfdruck

Mit dem Seitenwindsimulator bietet der Flugplatz Itzehoe außergewöhnliche Trainingsmöglichkeiten. Außerdem lässt sich auf den gekreuzten Bahnen das Gelernte gleich in die Praxis umsetzen. So wird ein Kurztrip nach EDHF zur idealen Kombination aus Training und Tourismus.

Anschnallen, Licht aus – auf die Wand der Trainingshalle des XWind-Seitenwindsimulators in Itzehoe projiziert der Beamer eine endlose Landebahn. Den Anflug darauf vermiest mir XWind-Cheftrainer Frank Manthey mit wenigen Tastendrücken. Böen aus 60 Grad drücken mich von der Anfluglinie, schaukeln das Cockpit durch. Der Simulator schlingert von rechts nach links, legt sich schräg und rüttelt mich durch. Erst mit entsprechend koordiniertem Rudereinsatz geht es wieder zur Bahnmitte.

Das Simulatorcockpit erzeugt auch im Hosenboden ein reales Bewegungsgefühl, kein Vergleich zu theoretischem Sei-

tenwindtraining mit Modellen oder Tafelbildern. „Wir konzentrieren uns auf die Sekunden kurz vor dem Aufsetzen“, erklärt Manthey, „die können wir hier ohne Zeitbegrenzung üben.“

„Die Idee für das Gerät kommt aus den Vereinigten Staaten“, erzählt Anja Wolffson, Betreiberin des Simulators in Itzehoe. In Amerika sind bereits einige Systeme im Einsatz. Aufwändig bei dem System ist einerseits die bewegliche Mechanik mit dem Cockpitmodul. Dazu kommt ein Computer mit der entsprechenden Software für die Steuerung und die Simulation des Windeffektes.

Seit rund zwei Jahren gibt es das Trainingszentrum in Itze-



hoe. Derzeit arbeiten Anja Wolffson und ihr Team an Trainingspaketen aus Theorie und Praxis. „Das soll Simulatortraining für Seitenwindlandungen umfassen, danach kann das Trainierte im Platzrundenbetrieb umgesetzt werden“, erklärt die IFR-Pilotin.

Eines dieser Pakete beinhaltet zum Beispiel für 199 Euro zwei Stunden Training im Simulator sowie Landegeühren pauschal für einen Tag. Das Flugzeug muss der Seitenwindtrainings-Gast allerdings selbst mitbringen. „Wir haben hier die Chance, dank der zwei Bahnen unsere Platzrunden wie eine Acht zu drehen“, erzählt Frank Manthey aus dem Trainingsprogramm.

Die Bahnen sind in EDHF in den Richtungen 03/21 und 09/27 ausgerichtet. Manthey hat langjährige Erfahrung als Fluglehrer, ist Towerlotse in Hamburg und Boeing-757-Copilot.

Der Vorteil gegenüber dem gewöhnlichen Seitenwindtraining leuchtet nach wenigen Übungseinheiten im Seitenwindsimulator ein. Das Training mit Manthey und seinen Kollegen zeigt einen besonders positiven Effekt durch den komprimierten Ablauf. Rund sechs Minuten dauert nämlich in der Realität eine durchschnittliche Platzrunde. Drei davon quält sich das Schulungsflugzeug in die Höhe, zweieinhalb weitere geht es in den Gegenanflug, Queranflug

und ins Final. Dann kommen wenige Sekunden Endanflug, Abfangen und Aufsetzen – also ein hoher Einsatz an eher sinnloser Flugzeugbewegung für das Üben eines bestimmten Flugabschnitts. Kommt dann in der Realität der Wind gerade von vorn oder machen die Böen eine Pause, dann ist der Lerneffekt beim

Thema Seitenwind dahin. Im Seitenwindsimulator lässt sich die entscheidende Phase des Anfluges pausenlos wiederholen. „Dabei lassen sich die Schwierigkeitsgrade genau dem Lernfortschritt anpassen“, sagt Manthey – und schickt gleich den nächsten Seitenwind per Knopfdruck. **de**

Heiko Stolzke

Itzehoe Der Platz

Der Flugplatz Itzehoe hat eine lange Geschichte. Jahrzehntlang wurde der „Hungri-ge Wolff“, so der Name einer Ortschaft nahe des Areal, intensiv von der Bundeswehr genutzt. Ein Regiment der Heeresflieger war bis 2003 am Platz stationiert. Danach lag der Platz aber nicht brach. Großes Engagement beim Erhalt und Betrieb leistet auch der Luftsportverein Itzehoe. Itzehoe ist ein guter Ausgangspunkt für weitere Touren in der Region Unterelbe. Es sind nur wenige Flugminuten bis nach Uetersen vor den Toren Hamburgs. Auch die Nordseeküste mit Zielen wie Heide/Büsum oder St. Peter-Ording ist schnell erreichbar. Am Flugplatz lassen sich Unterkünfte buchen, außerdem besteht die Möglichkeit, sein Zelt aufzuschlagen. Somit bietet sich der Platz zum Beispiel auch für Fliegerlager an. **HS**

aerokurier-Panel auf der ILA 2010

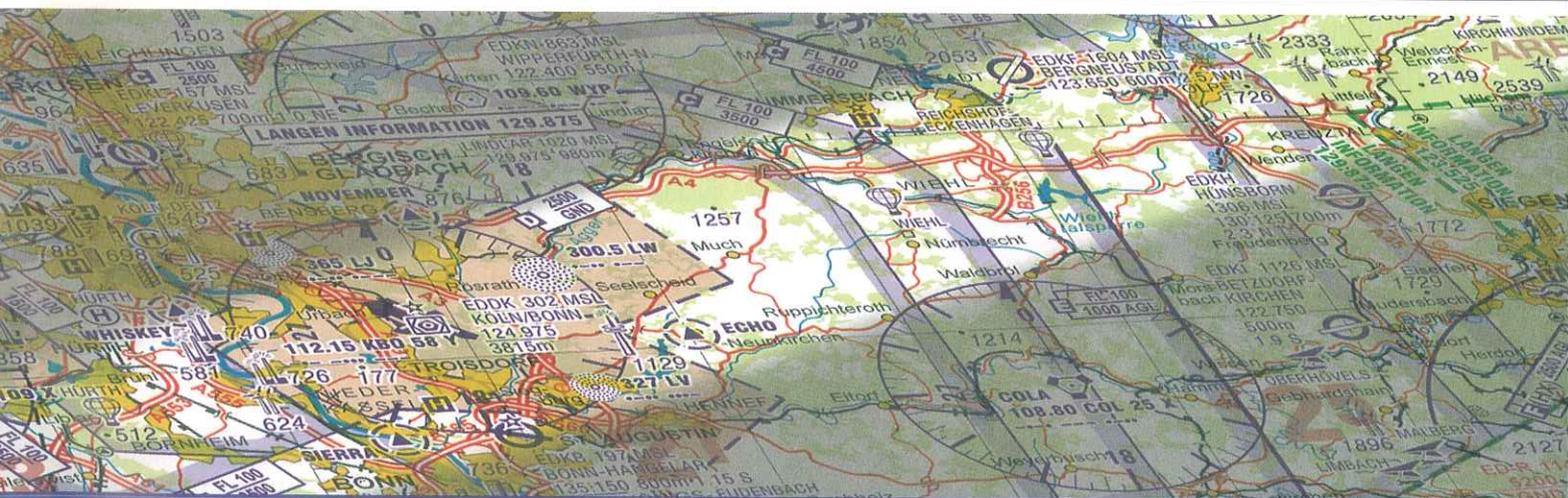
Helikopterpiloten gesucht!

Der Job ist nach wie vor attraktiv. Nur die Lücke zwischen fertigen Piloten und Ansprüchen der Helikopterbetreiber scheint immer größer zu werden. Der Branche fehlt der Nachwuchs, dem Nachwuchs fehlt die Perspektive.

Das Szenario ist so simpel wie komplex: Ein gerade ausgebildeter Helikopterpilot mit einer Berufspilotenlizenz (CPL-H) und rund 180 Flugstunden auf dem Haben-Konto will nach der Ausbildung endlich Geld verdienen und bewirbt sich bei einem renommierten Helikopterunternehmen. Dort hat er aber nur eine Chance, wenn er mindestens 1000 Stun-

den vorweist, nach Möglichkeit mit Turbinenerfahrung und auf zweimotorigen Mustern. Das kann der Kandidat natürlich nicht leisten. Wie und wo sollte er die wohl mehr als 800 fehlenden Stunden in kurzer Zeit erfliegen?

Nun könnte man ja meinen, dass das Dilemma der freien Wirtschaft ein Segen für die militärische und die polizeiliche



lassen Sie sich von Qualität und Design überzeugen!

erscheinungstermin der neuen Luftfahrtkarten:
b März 2010

stellen Sie online unter www.dfs-aviationshop.de, telefonisch unter
9 (0)6103 707-1205 oder persönlich bei unseren Luftfahrtbedarfshändlern.



DFS Deutsche Flugsicherung

Wichtige Änderungen zur Ausgabe 2010:

- Umstellung auf blaue Luftraum-Farbgebung
- Änderung der Höhendarstellung & -bezeichnung

Motorflugkarten:

- ICAO-Karte 1:500 000 Deutschland
- ICAO-Karte 1:500 000 Netherlands (published by LVNL & DFS)
- Visual 500 Austria, Belgium, Czech Republic, Denmark & Poland

Segelflugkarten:

- ICAO-Segelflugkarte 1:500 000 Deutschland
- Visual 500 Austria Glider