

VEREIN[Wer sind wir ?](#)[Geschichte](#)[Anfahrt](#)[Kontakte](#)[Intern](#)**FLUGPLATZ**[Flugjahr 2010](#)[Aktivitäten und
Berichte](#)[Bilder und Videos
vom Fliegen](#)[Archiv der
vergangenen Jahre](#)[Wer fliegt was?](#)**TECHNIK**[Bau- und Testberichte](#)**FLUGSIMULATOR**[Aerofly 5](#)[Aerofly Prof. Deluxe](#)[Reflex](#)[Anleitung: Erstellen
einer Szenerie](#)**TIPPS & TRICKS**[Links](#)[Download](#)**SITE**

1. April 2010: MD-83 Simulatorflug in Zürich



Seite 1 von 2

Beitragsseiten[1. April 2010: MD-83
Simulatorflug in Zürich](#)
[Bilder](#)
[Alle Seiten](#)**Unterwegs im
Cockpit der
Douglas MD83
nach Hongkong
und Zürich**

2010 ist ein Jubiläumsjahr – denn seit 100 Jahren wird Luftfahrt in der Schweiz betrieben. Dies zum Anlass, wird es 2010 eine Vielzahl von Veranstaltungen rund um das Motto „Luftfahrt gestern – heute – morgen“ geben.

Eines Morgens kam eine Email von Robert in's Büro geflattert, dass im Rahmen des 100-jährigen Jubiläums Swiss Aviation Training einen Nostalgieflug im Douglas MD83 Simulator anbietet. Dies zudem zu günstigen Fr. 100,- pro Person.

Ablaufen würde das Ganze in etwa so: 15 Minuten Briefing, 30 Minuten Flug pro Person, geflogen wird jeweils im Zweier-Team. Allerdings war das Angebot zeitlich begrenzt, und die Verfügbarkeit der Termine auf der Homepage von Swiss Aviation Training nahm minutös wegen offensichtlich grosser Nachfrage ab. Also kurz überlegt, Bedenken wegen Ebbe in der Hobbykasse zur Seite geschoben – und zugesagt. Yippieh, wir werden fliegen.

Am 1. April war es dann soweit. Robert zuhause abgeholt und ab nach Zürich. Dank Navigationssystem war das Training Center am Flughafen schnell gefunden. Da wir zu früh angekommen waren, hatte es sogar noch Zeit für einen Kaffee in Cafeteria. Langsam kam dann doch ein etwas mulmiges Gefühl auf – und der Kaffee war nicht schuld daran. Im Empfangsbereich wurden wir von einem netten Herren aufgesammelt, der sich als unser Instruktor und langjähriger Pilot auf eben diesem Flugzeugmuster vorstellte.

Ab ging's in den Briefing Raum, wo uns die wichtigsten Dinge erklärt wurden. Wie funktioniert der künstliche Horizont, wie steuert man das Flugzeug, welche Route fliegen wir, etc. Wir würden auf dem rechten Sitz Platz nehmen (bzw. wenn man nicht flog, auf dem Technikersitz hinter dem Piloten), der freundliche Instruktor auf dem linken Sitz. Als Flugplatz einigten wir uns schnell auf den alten Stadtflughafen von Hongkong (da laut Instruktor wunderbar anspruchsvoll bei den Landungen). Hier würden Robert

Impressum

Sitemap



und ich jeweils 2 Flüge nach IFR (instrument flight rules) mit Start und Landung absolvieren.



Was wir zu dem Zeitpunkt noch nicht wussten – da wir wie schon erwähnt etwas zu früh angekommen waren, hatte es noch etwas Zeit bis zu der nächsten Zweiergruppe nach uns. Daher durften wir noch jeweils einen „ausserplanmässigen“ Flug von und nach Zürich fliegen. Wie es so schön heisst - der frühe Vogel fängt den Wurm.



Gesagt, getan – los ging's Richtung Simulatorraum. Im Raum neben uns stand der Simulator für den Airbus A330, in unserem Raum der recht eindrückliche Simulator für die MD83. Junge Junge, ganz schön gross so ein Simulator. Ehe ich mich versah, sass ich auf dem rechten Pilotensitz, quasi als Co-Pilot. Robert nahm hinter mir auf dem Techniker-Sitz Platz und filmte und fotografierte fleissig drauf los. Nach allerlei Knöpfchen-Gedrücke und Schalterumlegen nahm dann auch der Fluglehrer Platz. Schneller als mir lieb war, ging es dann auch schon los. Schub, Flaps, Fahrwerk – all das wurde vom Instruktor geregelt. Ich war also „nur“ für das reine Fliegen verantwortlich. Na dann kann ja nicht viel schiefgehen – denkste.



Die MD83 beschleunigte brav, mit den Pedalen liess sich recht komfortabel die Richtung halten. Dann hiess es „langsam ziehen“. Doch was ist das – an dem Knüppel muss man ja richtig kräftig ziehen. Hier merkte man, dass die MD83 eines der letzten Flugzeuge war, dass noch nicht über Hydraulik, sondern direkte Seilzüge an die Ruder gesteuert wurde. Wir gewonnen weiter an Höhe, aber das Flugzeug auf Kurs zu halten, stellte sich viel schwieriger dar als vorher angenommen. Von wegen, wenn's Flugzeug erst mal in der Luft ist gibt's nichts mehr zu tun. Das Steuern grenzte schon an körperliche Arbeit. Den Anweisungen des Instructors folgend ging

es dann durch einige Kurven, wobei die vorgegebene Flughöhe einzuhalten beim ersten Flug nicht wirklich richtig funktionierte. Wie sagte der nette Instruktor: "Das hätte Sie im wahren Leben jetzt schon die ein oder andere Busse, wenn nicht sogar Flugverbot gekostet".



Recht schnell befanden wir uns dann schon wieder im Landeanflug. Die Landebahn kam näher und näher, die ein oder andere Stall-Warnung hatten wir bereits hinter uns, und - Zack – (oder besser „Rums“) war die MD83 wieder auf der Piste aufgesetzt. Nun kräftig auf die Bremsen gestiegen und die Maschine stand wieder. Puh.

Weiter ging es mit dem zweiten Flug auf dem Hongkonger Flughafen, Start und Landung in entgegengesetzter Richtung. Dieser Flug lief schon etwas besser.



Dann wechselten Robert und ich den Pilotensitz. Erstmals durchatmen. Den Flug aus dem Technikersitz zu verfolgen ist doch entspannender als selbst zu fliegen – zumal Robert sich wirklich gut geschlagen hat. Interessant aus der Beobachterposition war, wie konzentriert man doch während des Fluges ist. Viel gesprochen haben wir auf jeden Fall während der Flüge nicht.....

Es folgten dann noch die beiden Flüge vom Züricher Flughafen, so dass wir beide auf jeweils ca. 40 Flugminuten kamen.



Was wir während des Fluges geschwiegen hatten, wurde als Unterhaltung über das Erlebte auf der Heimfahrt nachgeholt – inklusive der Feststellung, dass uns sämtliche Muskel im Oberkörper schmerzten.

Einen Pilotenjob hat uns Swiss Air trotz des Lobes durch unseren Fluglehrer nicht angeboten.

Trotzdem war es eine tolle Erfahrung, einmal einen „richtigen“ Jet geflogen zu haben.

Dennis Müller / 7.4.2010

[Zurück](#) - [Weiter >>](#)

