



AIRBUS-TESTPILOT WOLFGANG ABSMEIER

GRENZEN ÜBERSCHREITEN IST SEIN BERUF

Als Experimental Test Pilot provoziert Wolfgang Absmeier täglich Extremsituationen. Perfekte Planung, präzise definierte Abläufe im Cockpit und eine gleichberechtigte Crew machen das Risiko kalkulierbar. Draufgänger hätten hier keine Chance.

HEINER VON DER LADEN CHRISTOPH BAUER

Was sicher jedem Passagier das Blut in den Adern gefrieren lassen würde, ist für Wolfgang Absmeier pure Routine: Unmittelbar vor dem Aufsetzen auf die Landebahn erhält der Flugkapitän aus dem Cockpit-Lautsprecher die automatische Ansage „Runway too short“. Mit dem Schubhebel setzt er die vier Triebwerke des Airbus A380 im letzten Moment auf volle Leistung. Nase hoch und durchstarten, weil die Landebahn zu kurz ist für das größte Linienflugzeug der Welt. Knapp über dem Boden steigt die Maschine wieder auf, gewinnt an Höhe, dann dreht der Pilot eine Kurve, um den Anflug neu zu beginnen. Dieser sogenannte „Missed Approach“ oder Fehlanflug ist für nahezu jeden Flughafen definiert.

Schauplatz des Manövers ist der kleine, unscheinbare Flughafen Tarbes nahe der französischen Pyrenäen, etwa zehn Kilometer nördlich des Pilgerortes Lourdes. „Man muss erst eine Grenze überschreiten, um zu wissen, wo sie ist“, sagt Absmeier noch beim Durchstarten. Grenz-

übertritte sind sein Beruf. Er ist Testpilot. Erst vor einer halben Stunde ist er im Hauptquartier seines Arbeitgebers, dem Flugzeughersteller Airbus, in Toulouse gestartet. Ein Systemtest der „Runway Overrun Warning (ROW)“ steht auf dem Prüfprogramm. „Dieses System wollen wir im heutigen Test ausreizen“, sagt Absmeier, „es warnt uns, falls die Landebahn zu kurz für das Flugzeug ist. Acht Mal pro Sekunde werden die Daten aktualisiert.“ Airbus will künftig alle seine Flugzeugmodelle mit dem innovativen Brems- und Ausrollsystem ROW/ROP ausrüsten. Damit können die Piloten vorab genau berechnen, wie weit der Ausrollweg des Flugzeugs auf der Piste sein wird und ob die Landebahn ausreichend lang ist. Sogar Wettereinflüsse wie Regen werden dabei berücksichtigt.

Auch wenn die Verkehrsfliegerei als sehr sicher gilt, ist jede mögliche Verbesserung beim Landevorgang von besonderer Bedeutung: „25 Prozent aller Unfälle sind Runway Overruns“, sagt der erfahrene Kapitän. Wenn ein Flugzeug über die Landebahn hinauschießt, hat das möglicherweise verheerende Folgen. Was aber, wenn ein Durchstarten →

nicht mehr möglich wäre? Die Antwort lässt nicht lange auf sich warten. Kaum hat Absmeier seinen A380 mit dem französischen Kennzeichen F-WWDD nach der Rechtskurve wieder auf Höhe gebracht, leitet er den nächsten Landeanflug auf Tarbes ein und empfiehlt: „Gut festhalten!“ Diesmal setzt das Flugzeug am frühestmöglichen Punkt auf den Boden auf: kurz nach Beginn der Asphaltbahn.

Es folgt eine harte Vollbremsung, die den Atem erneut stocken lässt. Geschafft! Auch diesmal hat ein intelligentes System an Bord für Sicherheit gesorgt: Die „Runway Overrun Protection (ROP)“ leitet die stärkste mögliche Bremsung ein, wenn es zum Durchstarten zu spät ist oder der Pilot in einer Notsituation zur Landung gezwungen wäre. Der Test hat am Boden viel Staub aufgewirbelt. Absmeier lässt keine kostbare Zeit verstreichen und dirigiert den Airbus gleich wieder zur Startbahn. Er will

schnell in die Luft: Bremsen kühlen. Selbstverständlich ist der Werks-pilot kein Draufgänger. Und er verlässt sich auch nicht allein auf seine Erfahrung, die er einst unter anderem als Berufssoldat und langjähriger Phantom-Pilot erworben hat.

Jeder Erprobungsflug wird zuvor perfekt vorbereitet und minutiös geplant: „Wir starten immer mit drei bis vier Lösungen im Gepäck, die wir schon im Simulator am Boden intensiv getestet haben“, sagt Absmeier. Jedes Mal wenn Extremtests anstehen, tastet sich die Werksbesatzung schrittweise heran, bis das Limit erreicht ist. Das erfordert souveräne Persönlichkeiten, die auch das kleinste Risiko fest im Blick haben und in Ausnahmesituationen konsequent nach immer wieder trainierten Mustern reagieren. Bereits die Ausbildung folgt strengen Normen: Weltweit gibt es nur vier hoch spezialisierte Testpilotenschulen. Dort müssen erfahrene Militär- oder Verkehrspiloten nochmals die Schulbank drücken, bevor sie bei Experimentalflügen an den Steuerknüppel dürfen.

Auch wenn Absmeier Grenzen überschreitet, hat er immer Sicherheitsreserven im Gepäck. So ist die Landebahn von Tarbes natürlich lang genug für eine Routinelandung des Airbus A380. Für die Erprobung allerdings wurde der Bordcomputer mit Daten gefüttert, die eine 1000 Meter kürzere Piste vorgaben, um den Extremfall simulieren zu können. Auch für die Testlandung gab es also ausreichend Spielraum. Ein weiterer Sicherheitsfaktor ist ganz menschlicher Natur: An Bord hat der Kapitän nicht unbedingt das letzte Wort. „Wenn der Co-Pilot Bedenken hat, darf der Kapitän nicht blinden Gehorsam verlangen, sondern muss die Bedenken ernst nehmen und seine Entscheidung überdenken“, sagt Absmeier. Die internationale Luftfahrt hätte mit diesem Verhalten aus den schlimmen Unfällen der sechziger und siebziger Jahre gelernt. Einsame Entscheidungen kosteten damals so manches Menschenleben. Was im Cockpit heute selbstverständlich ist, wünscht sich Absmeier zum Beispiel auch für den Operationssaal in der Klinik: „Manchmal wäre es vielleicht von Vorteil für den Patienten, wenn der Chefarzt beim chirurgischen Eingriff auf seinen Assistenten hören würde ...“

Nach den Testlandungen in Tarbes nimmt Absmeier wieder Kurs auf den Heimatflughafen Toulouse. In nur noch 180 Meter Flughöhe wird klar, dass auch die wenigen verbleibenden Minuten für Erprobungen genutzt werden: Simuliert wird die spontane Sperrung der zugewiesenen Landebahn im letzten Moment. Zwar beträgt die Entfernung zum Airport noch etwa drei Kilometer, doch die Piste ist mit bloßem Auge schon sehr deutlich sichtbar. Ein beleuchtetes „X“ als Bodensignal zeigt an: „Landeverbot!“ Jetzt muss sich erweisen, ob der A380, deren heutiges Landegewicht 344 Tonnen beträgt und auf deren 846 Quadratmeter Flügelflächen 90 Autos bequem parken könnten, wendig genug für ein Ausweichmanöver ist. Die Systeme greifen ein. Sie schwenken das Flugzeug wie auf einem Slalomparcours scharf nach rechts. Direkt danach bringen sie es sofort wieder in einen stabilen Geradeausflug, bevor der Airbus sicher auf der parallel verlaufenden Nachbarpiste aufsetzt.

Absmeier, sein Co-Pilot Guy Magrin und Test-Ingenieur Gerard Desbois nicken sich zufrieden zu. Sie wissen, dass sie keinen noch so kleinen Fehler durchgehen lassen dürfen. Operative Exzellenz ist Grundvoraussetzung. „So ein Flugzeug“, sagt Absmeier, „muss 30 Jahre lang halten



Nackte Kabine im Test-Airbus A380: Kabel und Rohre liegen blank.



Am Kontrollplatz in der Kabine verarbeiten Test-Ingenieur Robert Lignéé und eine Mitarbeiterin Daten aus 6 000 Sensoren sowie die Bilder der Außenkameras.

und sich jeden Tag zwölf bis 16 Stunden in der Luft bewähren.“ 588 Flugzeuge wurden allein im Jahr 2012 von Airbus ausgeliefert. Um Ausfälle zu vermeiden, überlässt der Flugzeughersteller nichts dem Zufall, sondern schickt seine Testcrews bei Erprobungsprogrammen mit den Flugzeugen nach Dubai zu Hitzetests und in den kanadischen Winter, wo sich die Maschinen bei extremen Minusgraden bewähren sollen. „Wir müssen uns jedes Wetter erfliegen“, sagt Absmeier. Für extremen Seitenwind geht es zum isländischen Flughafen Keflavik. Und im heißen Dubai stellt sich heraus, „ob der voll beladene A380 bei 50 Grad Hitze auf einer vier Kilometer langen Startbahn rechtzeitig abheben kann“. Gut, dass es Menschen wie Wolfgang Absmeier gibt, die für unsere Sicherheit in die Luft gehen, aber niemals die Bodenhaftung verlieren.

Inzwischen sind der Pilot und seine Kollegen umgestiegen – vom riesigen A380 auf das mittelgroße Langstreckenflugzeug A350. Bevor das erste Kundenflugzeug in der zweiten Jahreshälfte 2014 ausgeliefert werden soll, muss sich auch dieser brandneue Jet erst einmal in der Erprobung beweisen – und dabei ebenfalls Grenzen überschreiten. ←

A380

Der A380 ist das größte Verkehrsflugzeug aller Zeiten. Die Kabine lässt sich für 400 bis über 800 Passagiere konfigurieren. Stark frequentierte Flughäfen, die aufgrund der steigenden Passagieraufkommen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, werden mit dem Großraumflugzeug erheblich entlastet: Eine größere Zahl an Fluggästen kann mit weniger Flügen transportiert werden. Die Passage wird durch geringere Standzeiten am Flughafen zudem kostengünstiger.

Länge: 72,72 m, Höhe: 24,09 m,
Spannweite: 79,75 m,
maximales Startgewicht: 560 t