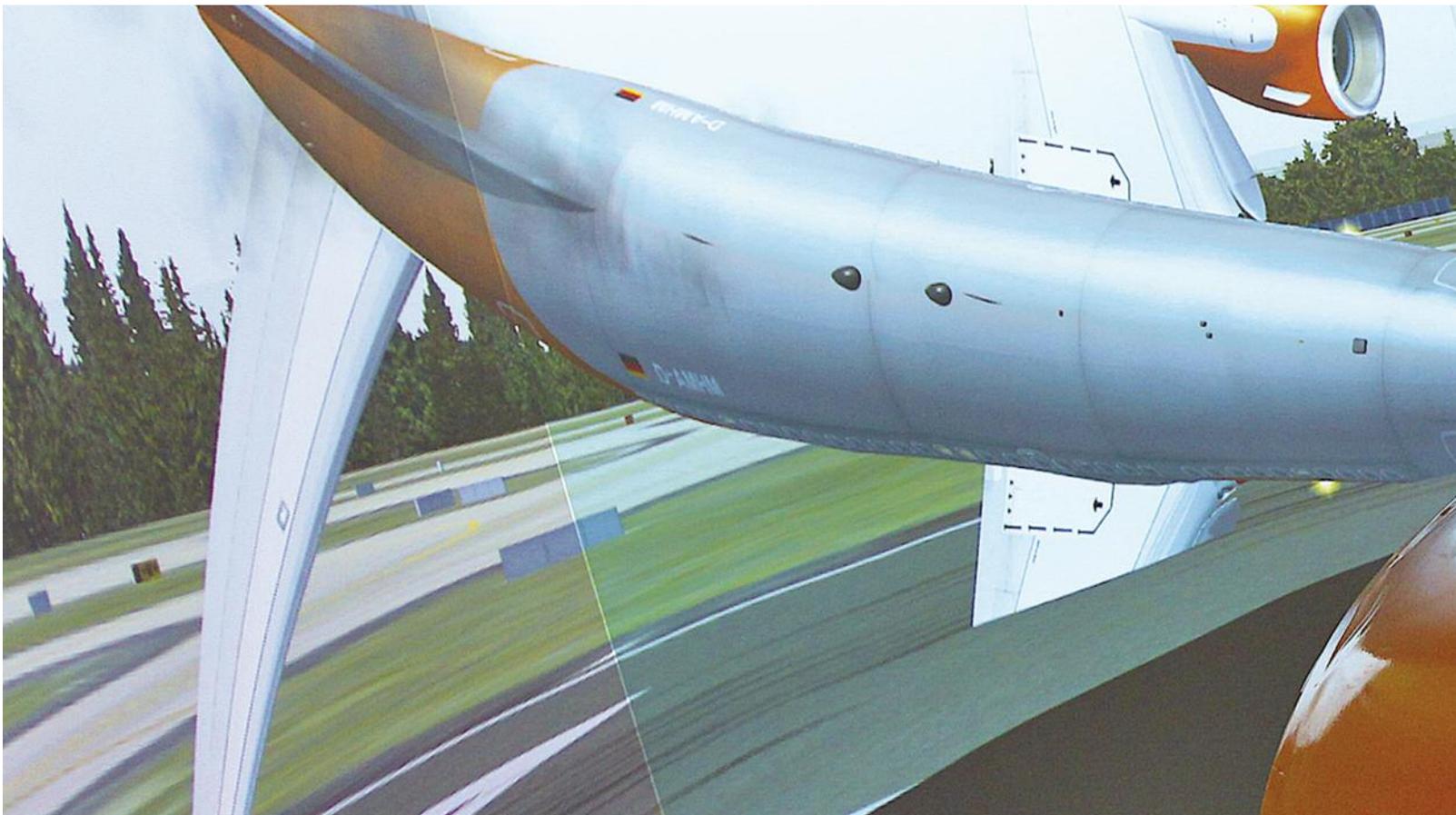




**Im Flugsimulator Berlin** können Laien in einem echten Boeing-Cockpit als Pilot den Flughafen ihrer Wahl anfliegen. Maik Schindler, Flugzeugführer in der Business Aviation, leistet dabei vom Copiloten-Sitz aus fachmännische Hilfestellung. Auch Kunden ohne jedes Vorwissen können hier mit einer Boeing B-737 abheben. Den durch eine Flut von Informationen erhöhten Stresspegel sollten sie dabei nicht unterschätzen. Für den Autor des nachfolgenden Beitrags endete der Flug von Berlin-Tegel nach Frankfurt mit einer Bruchlandung.



# „Frauen sind die besseren Piloten“



**Einmal Pilot in einem echten Boeing-Cockpit sein** und abheben – der Flugsimulator in Berlin Wedding macht es möglich. Dank dreier Freunde, die sich einen Jugendtraum erfüllt haben. Willkommen ist grundsätzlich jeder, nur bei bestimmten Anfragen wird die Crew des Simulators hellhörig.  
VON HOLGER MATTHIES

Für Ryanair-Chef Michael O’Leary liegt der Fall klar: Einen Copiloten braucht man im Cockpit eigentlich nicht. Falls der Pilot tatsächlich mal ausfalle, könne doch die Stewardess das Flugzeug landen. Mit einer entsprechenden Schulung sollte ihr das nicht allzu schwer fallen – meinte der Airline-Chef aus Irland jüngst in einem Interview. Sitzt man dagegen selbst in einem Boeing-Cockpit an der Steuersäule und versucht, eine B 737-700 NG aus ihrer Reiseflughöhe auf die Landebahn zu bringen, möchte man Mister O’Leary gerne widersprechen. Dann tanzt die Piste 07 R des Frankfurter Flughafens tief unten wie wild vor dem Cockpitfenster. Von rechts nach links und wieder zurück. Unmöglich, das Flugzeug auf einer geraden Linie für den Endanflug zu halten. Auch die Anweisungen eines richtigen Piloten wie Maik Schindler helfen da nicht. Es ist kein gutes Gefühl, wenn man mit etwa 290 Kilometern pro Stunde auf den Frankfurter Flughafen zurast.

Glücklicherweise besteht für Deutschlands größten Airport trotz der Probleme des Flugzeugführers in diesem Moment keine Gefahr: Das Cockpit der Boeing befindet sich nicht in der Luft, sondern im Erdgeschoss eines mehrstöckigen Bürogebäudes an der Luxemburger Straße in Berlin-Wedding. Dort hat die Flugsimulator Berlin GbR ihr Domizil. Sie bietet Flugbegeisterten die Gelegenheit, als Pilot einer Boeing B 737-700 in einem echten Cockpit zu Erlebnisflügen in alle Welt zu starten. Bis vor kurzem war so etwas

in Deutschland in dieser Form nur schwer möglich, weil Einrichtungen dieser Art fast ausschließlich zu professionellen Zwecken genutzt werden. Und Maik Schindler verdiente seine Brötchen als Pilot in der Business Aviation, wo er Geschäftsleute und Privatkunden durch die Welt flog. Den Pilotenjob macht er auch heute noch, doch seit zwei Jahren gehört er außerdem fest zur Crew des Flugsimulators Berlin. Dort weist er Kunden bei Briefings in die Bedienung des Cockpits ein, begleitet sie auf ihren Flügen als Copilot und managt den gesamten Piloteneinsatz des Simulators. Neben Schindler sind noch sechs externe Piloten als Freelancer für den Flugsimulator tätig. Dazu kommen zwei Techniker für die regelmäßige Pflege und Wartung des Simulators, ein Cockpit-Bauer und ein Notfalltechniker vor Ort für den Fall plötzlich auftretender technischer Probleme.

Aus 24.000 Flugplätzen weltweit können sich die Kunden ihr persönliches Flugziel ebenso auswählen wie das Wetter, bei dem sie fliegen möchten. Vorkenntnisse sind nicht erforderlich, jeder Kunde erhält vor dem Flug ein Briefing entsprechend seines Vorwissens – von der Einweisung in die Bedienung der Steuerelemente bis zum kompletten Streckenbriefing. Dazu ist bei jedem Flug ein richtiger Pilot zur Unterstützung dabei. Verblüffend echt und wirklichkeitsgetreu wirken die Bilder am Airport und später aus der Luft, die als hochauflösende Grafik und in 180-Grad-Ansicht auf eine

**Seit dem 1. Juli 2010** bietet die Flugsimulator Berlin GbR als neues Produkt Englisch-Tests für Piloten gemäß den ICAO-Vorschriften an. Als Lehrer wurde ein „Native Speaker“ engagiert, der die dafür nötige Prüfung beim Luftfahrtbundesamt (LBA) abgelegt hat. Im kommenden Jahr strebt das Unternehmen an, die Musterzulassung des LBA für den Flugsimulator als FNPT 1 / 2 MCC für Multi Crew Co-Operations zu erhalten.

sechs Meter breite, in sich gewölbte Leinwand vor dem Cockpitfenster projiziert werden. Verstärkt wird der Eindruck, in einem richtigen Flugzeug zu sitzen, durch die Geräusche der hochdrehenden Triebwerke und die Vibrationen beim Startlauf.

Im Cockpit selbst gerät die Situation beim Anflug auf Frankfurt unterdessen außer Kontrolle. „Mehr nach links“, ruft Copilot Schindler. Ausschlag mit dem Steuerhorn nach links. Nichts passiert. Ein kräftiger Tritt mit dem linken Fuß ins Seitenruderpedal. Es dauert eine gefühlte Ewigkeit, ehe das Flugzeug reagiert. Kaum schwenkt die Flugzeugspitze endlich in die gewünschte Richtung, tönt es erneut vom Copiloten-Sitz: „Nach rechts! Mehr nach rechts!“ Tritt ins rechte Seitenruderpedal. „Sie sind zu niedrig. Die Steuersäule ranziehen!“ Die Werte für die Anzeige von Höhe und Geschwindigkeit im Primary Flight Display fahren Achterbahn, die Linie des künstlichen Horizonts schwappt im Display auf und nieder wie Wasser in einem Glas, das gerade kräftig geschüttelt wird. „Mehr Schub! Sie brauchen mehr Schub!“

„Ursprünglich hatten wir gar nicht geplant, einen Simulator zu betreiben“, sagt Maik Schindler. „Wir wollten einfach nur gerne ein Cockpit haben.“ „Wir“ – das meint neben dem 25-jährigen Piloten den groß gewachsenen Mann, der in diesem Moment die Tür öffnet und den als Check-in-Schalter gestalteten Eingangsbereich des Flugsimulators betritt. Henning Wulff kommt direkt vom Flughafen Tegel, vor einer halben Stunde ist dort eine Maschine aus Köln gelandet. In Köln ist er aufgewachsen, über das Wochenende hat er seine Eltern dort besucht. Als Kind hatte Wulff nur einen Traum für die Zukunft: Pilot werden. Doch dann schenkte ihm sein Vater zum 15. Geburtstag einen Apple-Computer. „Durch den Computer hat mein Weg eine andere Richtung genommen“, sagt der heute 43-Jährige. Fortan stand der Apple-Rechner im Mittelpunkt,

das Programmieren wurde zur großen Leidenschaft. Nach Abschluss der Schule lernte Wulff Digitaltechniker für Niederspannungselektronik und begann, als Programmentwickler bei einer Software-Firma in Köln zu arbeiten. 1988 ging er nach Berlin, wo er sich drei Jahre später mit einer Software-Entwicklungsfirma selbstständig machte. Die Firma entwickelte und vertrieb Software für Reisebüros. Die war gefragt und Wulff etablierte sich in der Branche.

So hätte es bleiben können, doch dann holte den erfolgreichen Unternehmer sein Kindertraum ein und er beschloss, ihn wahr zu machen: Mit 26 Jahren bewarb er sich bei der Lufthansa für die Ausbildung zum Piloten. Er kam zu spät. „Man sagte mir, dass ich genau ein Jahr zu alt wäre, wenn ich mit der Ausbildung fertig sei.“

Einen anderen Traum wollte er nicht so leicht aufgeben: ein eigenes Cockpit. „Das wollte ich schon immer haben“, sagt Wulff. „Ich hatte Mitte der 80er Jahre schon die ersten, noch ganz einfachen Flugsimulator-Programme von Microsoft auf meinem Computer gehabt und damit viel Zeit verbracht.“ Bei einem Flugsimulatoren-Stammtisch am Potsdamer Platz lernte Wulff vor einigen Jahren den Piloten Maik Schindler kennen. Der hatte die Stammtisch-Reihe organisiert, um Simulationspiloten und echten Piloten eine Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch zu bieten. „Henning Wulff war während dieser Zeit bei jedem Stammtisch mit dabei“, sagt Schindler. Während vieler Gespräche und Fachsimeleien zwischen dem Profi und dem begeisterten Laien entstand eine Freundschaft, ohne die Wulffs Traum wahrscheinlich nicht mehr als eine ausgefallene Idee geblieben wäre. In Maik Schindler fand er einen Gleichgesinnten und im Internet schließlich die Spur, die ihn als Ziel führte.

Das Ziel für die Crew im Cockpit – die Landebahn des Frankfurter Flughafens – ist jetzt fast erreicht, der Pilot indes scheint endgültig



**Maik Schindler** (links), Leiter der Piloten-Crew und Henning Wulff (rechts), Geschäftsführer der Flugsimulator Berlin GbR, haben sich einen Traum erfüllt.

überfordert: Stimmt die Geschwindigkeit halbwegs, ist der Kurs weg. Hat man den Kurs wieder, ist man plötzlich zu tief. „Seitenwind beachten!“ ruft Maik Schindler. Höhenanzeige, Sinkrate, Ground Speed, True Air Speed, Indicated Air Speed, Kursanzeige – ein Trommelfeuer an Informationen prasselt ohne Pause auf das Hirn ein, das Hemd klebt klatschnass am Rücken, auf der Stirn perlen Schweißtropfen und ein klarer Gedanke lässt sich kaum noch fassen.

Vor gut zwei Jahren stand das Cockpit noch im Dachgeschoss des Flughafenterminals in Bremen. In einem Flugsimulator-Forum stieß Henning Wulff einen Verweis zu Ebay mit dem Angebot für das Boeing-Teil. „Die Option war schon abgelaufen, aber ich habe mir gedacht: Ruf da einfach mal an“, sagt Wulff. Gemeinsam mit seinem Freund Maximilian Zellner, Geschäftsführer einer Berliner Gebäudebewirtschaftungsfirma, erwarb er es schließlich.

Es handelte es sich um das Original-Cockpit einer Boeing B-707 355 C, die 1967 ihren Erstflug absolvierte und zuletzt für IAT Cargo als Frachtflugzeug im Einsatz war. Im November 1998 brach bei einer Notlandung im belgischen Oostende das Fahrwerk der Boeing weg, daraufhin deklarierte IAT Cargo die Maschine als Totalverlust und ließ sie abwracken. Ein flugzeugbegeisterter Belgier rettete das Cockpit vor der Schrottpresse und baute es in jahrelanger Kleinarbeit zu dem einer Boeing B-737 um, bevor er es nach Bremen verkaufte.

Der Transport von Bremen nach Berlin im Juli 2008 dauerte 27 Stunden – von Montag um 6 Uhr bis Dienstagmorgen um 9 Uhr. Das Vorfeld des Bremer Flughafens wurde abgesperrt, als ein Kran mit einem 30 Meter langen Auslegerarm das Cockpit auf einen LKW hob. Vor dem Flughafen lud man es auf einen Schwertransporter um, der es nach Berlin brachte. Dort musste eine Spezialfirma die komplette Fensterfront im Erdgeschoss entfernen, um das Flugzeugteil in das Ge-

bäude an der Rosa-Luxemburg-Straße zu bringen. „Für die Kosten des Transports hätte man sich ein Auto kaufen können“, sagt Henning Wulff, der eigentlich von einem Home-Cockpit geträumt hatte. „Doch dafür war das Teil viel zu groß. Da haben wir uns gesagt: Okay, dann machen wir halt ein Unternehmen daraus.“

Leichter gesagt als getan. Vergleichszahlen gab es keine und deshalb auch keinen Businessplan. Ohne den aber schüttelten die Banken bei der Frage nach Kredit nur mit dem Kopf. „Wir haben alles aus eigenem Kapital bestritten“, sagt Wulff, der gemeinsam mit Maximilian Zellner 130.000 Euro investierte, um das Cockpit zu einem Simulator umzurüsten. Maik Schindler entwarf das fachliche Profil dazu. Als die Flugsimulator Berlin GbR im September 2008 startete, schlitterte die Welt gerade in die schwerste Wirtschaftskrise seit 1929. „Da ist uns schon mächtig mulmig geworden“, gesteht der Pilot.

Im Cockpit hat der Gast im Pilotensessel inzwischen das Schlimmste überstanden. Das Ergebnis kann er vor dem Cockpitfenster sehen: Dort steckt eine Boeing 737 – ähnlich einem stählernen Speer – mit der Nase voraus in der Landebahn. Aus ihrem Rumpf quillt Rauch und um die Tragflächen züngeln Flammen. Irgendetwas scheint bei der Landung mächtig schief gelaufen zu sein.

Die Unsicherheit vor der Eröffnung wich bald dem Staunen, als das junge Unternehmen trotz Krise rasant abhob. „Die ersten Kunden waren Fun-Kunden“, erinnert sich Maik Schindler. „Familienväter, denen die Ehefrau ein Ticket zum Geburtstag geschenkt hatte.“ Heute buchen Firmen den Simulator für Feiern und Veranstaltungen, Unternehmer schulen dort ihr Personal in Sachen Teambuilding und Schulabgänger lösen den Geschenkgutschein fürs bestandene Abitur ein. Daneben nutzen Inhaber eines Privatpilotenscheins den Simulator zum Training ebenso wie Berufspi-

loten, die sich auf bestimmte Tests bei Airlines vorbereiten wollen. „Wenn die Luftfahrt wieder anzieht und die Airlines wieder einstellen, werden die Anfragen von Pilotenseite stark zunehmen“, ist Maik Schindler überzeugt.

Zu den Kunden gehören nicht nur Männer – von Anfang an nahmen auch Frauen im Boeing-Cockpit auf dem Pilotensessel Platz. Für Schindler sind Frauen die besseren Simulator-Piloten. „Frauen können viele Dinge besser koordinieren, Männer überschätzen sich oft“, erklärt der Pilot. „Wenn beispielsweise die Rotationsgeschwindigkeit ausgerufen wird, gelingt Frauen die Handkoordination von Steuerhorn und Schubhebel wesentlich besser. In diesem Moment muss man das Steuerhorn heranziehen und die Hände vom Schubhebel nehmen. Männer jedoch ziehen oft gleichzeitig wie wild am Schubhebel, was aber gar nicht mehr nötig ist.“

Etwa 40 Anrufe mit Anfragen und Terminwünschen gehen jeden Tag bei Susanne Ladwig ein, die sich als fest angestellte Managerin um das Marketing des Simulators kümmert. Mittlerweile kommen Anfragen sogar aus Schweden, England, Österreich und Luxemburg. Willkommen ist grundsätzlich jeder; hellhörig werden die Mitarbeiter des Simulators allerdings bei Kunden mit ausgefallenen Wünschen – die New Yorker Terroranschläge vom 9. September 2001 haben Henning Wulff und seine Crew nicht vergessen. „Die Piloten sind angewiesen, seltsame Flugmanöver nicht auszuführen und sofort zu melden“, sagt der Geschäftsführer. „Für solche Fälle haben wir einen Ansprechpartner beim Landeskriminalamt.“ Zweimal haben seine Mitarbeiter bislang Anfragen von Interessenten an die Kripo weitergeleitet. „Ob das einfach nur Spinner waren, weiß ich nicht. Ins Cockpit kommen die bei uns jedenfalls nicht.“

Für den Gast im Cockpit folgt der letzte Akt eines missglückten Pre-

mierenflugs: „Sie haben gerade einen Versicherungsschaden von 30 Millionen Euro verursacht“, sagt Copilot Maik Schindler mit Blick auf die qualmende Boeing in der Piste und lächelt freundlich. Ryanair-Chef O’Leary wäre an gleicher Stelle vermutlich weniger gelassen. Was das Thema Landung betrifft, glaubt Schindler nicht, dass ein Laie im Notfall einen echten Passagier-Jet landen könnte. „Das klappt vielleicht in einem Katastrophenfilm, in der Realität funktioniert es nicht.“

**Die Besetzung der Flugsimulator Berlin GbR:** Pilot Maik Schindler, Marketing-Managerin Susanne Ladwig und Geschäftsführer Henning Wulff (von links nach rechts).



#### Preise:

Economy: 1 Stunde Flug plus 15 Minuten Briefing für 159 EURO  
 Business: 1:45 Stunde Flug plus 1 Stunde Briefing für 299 EURO  
 First: 3:30 Stunden Flug plus 1:30 Stunden Briefing für 499 EURO  
 Extra Time:  
 1 Stunde für 139 EURO

#### Adresse:

Flugsimulator Berlin GbR  
 Luxemburger Straße 20 b  
 13353 Berlin (Mitte/Wedding)  
[www.flugsimulator-berlin.de](http://www.flugsimulator-berlin.de)