

## Ausflug zum A380 mit Bus und Schiff

Warum nicht einmal eine „Weltpremiere“ für den Regionalverein Düsseldorf?

Das dachte sich unser Veranstaltungsteamleiter Gerd Mittelham, als er kurz nach der Indienststellung des A380 die Besichtigung auf der Werft in Frankfurt plante.

Nach umfangreichem Schriftverkehr und Telefonaten bekamen wir mit sehr viel Glück dann tatsächlich einen Slot am 16. Juni 2011.

Absolute Pünktlichkeit war dafür angesagt, und es klappte bei der Hinfahrt mit dem Bus der Firma Adorf – alles auf die Minute genau!

Am LAC nahmen wir Frau Lamberty und Flugkapitän Rieckert vom LH-Besucherdienst an Bord und fuhren eine große Schleife um den Flughafen herum zur A380-Halle.

Zunächst ein Mittagessen in der Kantine der LH-Technik, und wir konnten endlich die Halle betreten.

Groß, gigantisch, Wahnsinn waren anschließend die häufigsten Vokabeln.

Kapitän Rieckert beschrieb uns das wohltemperierte „Nest“ (mit Fußbodenheizung) für den Riesenvogel: Länge 350 m, Breite 140 m, Höhe 45 m, Fläche 25.000 qm. So finden entweder zwei Airbus A380 oder drei Boeing 747 gleichzeitig Platz.

Nur – könnte man sagen, was ist, wenn Lufthansa alle 15 bestellten A380 hat? Kein Problem, die Halle kann in einem zweiten Bauabschnitt auf insgesamt 350 Meter verbreitert werden. Das würde fast eine Verdoppelung der Fläche bedeuten.

Wie ist das denn mit den Arbeitsbühnen, wurde er von den früheren Technikern unter uns gefragt?

Ja, es gibt für den Austausch von Cockpitscheiben ein ganz neues Nose-Dock. Ebenso gab es höhere Anforderungen für die Konstruktion eines neuen Heckdocks, damit die APU oder die hinteren Steuerflächen und Stabilisatoren erreichbar sind. Die Arbeitsbühnen sind über 24 Meter hoch.

Kapitän Rieckert machte uns noch auf die knapp 600 laufenden Metern Lichtbänder aufmerksam, die hell und blendfrei das Halleninnere natürlich ausleuchten. Die Lichtverhältnisse werden außerdem durch die Vollverglasung der Toranlage mit Polycarbonat-Lichtplatten verbessert.

Eigentlich wollten wir nicht nur einen Hangar besichtigen, oder? Doch gemacht, wir näherten uns respektvoll dem Riesenvogel.

Richtig, von hinten sah er wirklich wie ein ganz großer Vogel im Anflug aus: Die Flügel gespreizt und mit ausgeprägt gewölbter Form. Warum, fragte Kapitän Rieckert? Richtig, das schafft erhöhten Auftrieb, indem dieses Profil die Strömung am Ende des Flügels effizienter nach unten ablenkt. Dann sprach er noch vom Anstellwinkel der Tragfläche, und wir wussten fast wieder wie ein Flugzeug fliegt.

Wahnsinn – sogar bei 560 Tonnen maximalen Startgewichts eines A380!

Herr Rieckert machte uns noch auf die 2,30 Meter hohen Wingtips am Ende der Tragflächen aufmerksam, die den induzierten Luftwiderstand reduzieren.

Nun hatten wir mit unserem Mitglied Herrn Rosenbaum einen früheren Flugkapitän dabei, der hie und da weiterreichende Fragen stellen konnte, zum Beispiel zum sogenannten Fuel Dumping, also das Ablassen von Kerosin im Notfall, um das maximale Landegewicht nicht zu überschreiten. Es wird in entsprechender Höhe in feinste Tröpfchen verwirbelt. Ja, ein Fuel Dumping System hat auch der A380, so die Antwort und es können bis zu 150 Tonnen Kerosin pro Stunde abgelassen werden.

Besser ist es natürlich, diesen Notfall nicht zu haben, und Herr Rieckert sprach beim A380 von dem sparsamsten Verkehrsflugzeug: 3,4 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer und pro Passagier.

Die vier Treibwerke „schlucken“ nicht nur wenig, die bei LH eingesetzten Rolls-Royce-Trent-900 Triebwerke sind außerdem deutlich leiser als die vergleichbarer Verkehrsflugzeuge.

Neuartige Materialien wie Kohle- und Glasfaser-Verbundwerkstoffe machen den A380 zu einem Leichtgewicht. Sparen bei Verbrauch und Emissionen ist die Devise.

Wo sind eigentlich die Treibstofftanks? Herr Rieckert zeigte zu den Tragflächen und zum Höhenleitwerk, wo sich ein sogenannter Trim-Tank befindet. Das totale Fassungsvermögen beträgt 310 000 Liter – wow!

Unser Busfahrer, Herr Leisten, prüfte inzwischen eingehend das Fahrwerk und die insgesamt 22 Räder und ließ sich über Reifendruck, Bremsentemperatur und vor allem über den Austausch der Räder informieren, die im Gegensatz zu seinen Busrädern ein ganz anderes Profil aufweisen.

Das „Heiligtum“, das Cockpit, durften wir nur in Begleitung von Flugkapitän Rieckert betreten.

Erster Eindruck – viel Platz und übersichtlich.

Acht Bildschirme zeigen der Cockpitcrew alle Informationen an, die sie für den Flug und die technische Überwachung des Flugzeugs benötigen. Die Systeme sind miteinander vernetzt.

Wer erinnert sich nicht noch an die schweren Bordbücher in früheren Zeiten? Die darin enthaltenen Handbücher, Anflugkarten, das technische Logbuch lassen sich hier über zwei Bildschirme abrufen.

Man denkt an Computerspiele, wenn man hört, dass mit einer Art Computermaus mit paar Klicks auf dem Display ein neuer Flugweg angezeigt oder ein Gewitter umflogen werden soll.

Ein wenig Phantasie war bei uns nötig, um sich das dreidimensionale Bild einer Wetterfront vorzustellen – Wahnsinn!

Nun aber heraus aus dem Cockpit. Die nächsten warteten schon, und Frau Lamberty wollte uns die über zwei Stockwerke verteilten „Beförderungsklassen“ zeigen.

Im Oberdeck die First Class mit gerade mal 8 Sitzplätzen – doch mit welchem Luxus, den sich die Gäste in Befragungen teilweise selbst gewünscht hatten.

Keine Duschkabinen wie bei der Konkurrenz, dafür ein luxuriöses Badezimmer mit einem vom Toilettenbereich abgetrennten Wasch- und Umkleidebereich. Die acht Gäste teilen sich zwei Toiletten.

Wir suchten vergeblich die Staufächer an der Decke. Frau Lamberty wies auf die großzügigen Staumöglichkeiten an den Sitzplätzen und einen persönlichen und abschließbaren Garderobenschrank hin.

Auch keine Schlafkabinen, die unheimliche Assoziationen wecken könnten, sondern Sessel zum umwandelbaren Bett von zwei Meter Länge und 80 Zentimeter Breite. Auf Knopfdruck können die Schlafstätten mit ausfahrbaren Wänden individuell voneinander getrennt werden.

Zum Wohlbefinden soll auch ein aufwendiges Luftbefeuchtungs- und Trocknungssystem beitragen. Damit wird die Luftfeuchtigkeit in der First Class auf bis zu 25 Prozent erhöht, üblich sind 5 Prozent.

Wiederzuerkennen war für uns die Business-Class im kräftigen blau-grauen Design. Sie wurde im A380 nur leicht modifiziert – zurzeit noch ohne ganz flache Liegepositionen, aber dafür mit einer integrierten Massagefunktion.

Zusätzliche Highlights: Ein ausklappbarer Sichtschutz zur Gewährleistung der Privatsphäre, viel Sitzabstand und ein spezielles Fach für Laptops.

In der Economy-Class wurde teilweise gerade ausgetauscht und gebastelt. So bekamen wir nur einen kurzen Eindruck. Frau Lamberty wies auf ein abwechslungsreiches Unterhaltungssystem hin, das über einen persönlichen Bildschirm abrufbar sei – und: Erstmals gibt es Außenkameras, die Bilder aus Perspektive des Leitwerks auf die Bildschirme der Fluggäste übertragen.

Am LAC verabschiedeten wir Frau Lamberty und Herrn Rieckert, bedankten uns für die einmalige Führung im doppelten Wortsinne und übergaben ihnen Leckereien der Confiserie Heinemann in Düsseldorf sowie an Frau Lamberty einen Bildband ihrer Heimatstadt Krefeld.

Dass es zu einem perfekten Tag mit einem weiteren Highlight wurde, lag an der Rückreisroute von Bingen nach Boppard – bekannt als das „UNESCO Welterbe Oberes Mittelrheintal“ und dem gewählten Transportmittel: Das Veranstaltungsteam hatte dafür den nostalgischen Schaufelraddampfer „Goethe“ ausgesucht – und es war gar einer der großen Salons teilweise für uns reserviert!

Wer sich beim sozialen Miteinander zwischendurch nach draußen wandte, schaute auf die steilen Rebenhänge, die in der Einmündung von Seitentälern zusammengedrängten Städtchen und wie Perlen entlang einer Schnur aufgereihten Burgen auf den Felsvorsprüngen.

Eigentlich sind der Sage gemäß die Schiffer gefährdet, wenn sie entlang des Loreley-Felsens vorbeifahren. Bei uns traf es drei weibliche Teilnehmer, die anschließend so becirct waren, dass sie doch glatt den notwendigen, schnellen Ausstieg in Boppard verpassten – und die ganze Route bis Koblenz durchfuhren.

Unser Bus machte einen außerplanmäßigen Stopp an der Anlegestelle der KD am Zusammenfluss von Mosel und Rhein, und wir nahmen die Drei mit viel Hallo in Empfang.