

Inhalt

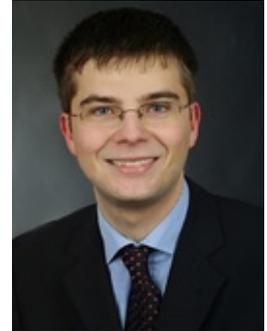
15 Jahre German Airways	S. 3
Frank Eiterig (GEW111) und German Airways	S. 18
Der erste Arbeitstag	S. 23
Wir bauen ein Homecockpit Teil IV	S. 28
Flugzeuge von gestern - MD-11	S. 30
Die Flugbegleiterin	S. 33
Der 1. April	S. 38
Danke	S. 41
Impressum	S. 42



Flughafen
München



Editorial



Liebe Leser,

dieses Magazin steht unter besonderen Vorzeichen. Da wir wie angekündigt zum 31.12. unseren Flugbetrieb einstellen werden, wird diese 95. Ausgabe die letzte des „GerAir-Magazins“ sein. Anlass genug gemeinsam zurückzublicken auf 15 Jahre German Airways VA, aber auch einen Blick nach vorne zu wagen.

Was aus meinem einstigen Jugend-Forscht-Projekt wurde, hätte ich mir nicht träumen lassen. German Airways VA entwuchs den theoretischen Planungen einer imaginären Airline und entwickelte sich zu einer echten Bewegung. Mehr als 2.500 Pilotenanmeldungen, knapp 70.000 absolvierte Flüge und 165.000 geflogenen Flugstunden (d.h. ca. 19 Jahre reine Flugzeit) stellen nur die blanken statistischen Werte unserer VA dar.

Doch um solche Zahlen – oder gar finanziellen Profit – ging es uns nie. Wir waren und sind stolz auf unsere Community, die vielen entstandenen Freundschaften, realen Treffen und unser Wirken abseits der blanken Homepage. Viele Mitglieder, die sich als Schüler bei uns anmeldeten, haben ihren Weg in die reale Luftfahrt gefunden. Ob als Ingenieur, Pilot, Mechaniker oder Flughafenmitarbeiter, der Geist unserer VA ist in der realen Welt angekommen - und das macht uns stolz! Der Fußabdruck unserer VA wird so schnell also nicht verschwinden.

Nach der Bekanntgabe unseres Groundings Ende Oktober erreichten uns viele Mitteilungen von Mitgliedern und Wegbegleitern. Wir danken für die teils emotionalen Zuschriften. Auch uns fallen diese letzten Tage nicht leicht, war GEW doch jahrelang ein fester und geliebter Bestandteil unseres Lebens. GEW war und ist nie eine Last für uns, sondern immer eine Leidenschaft.

Wir möchten aber nicht sentimental werden, sondern auch in die Zukunft blicken. Das GEW-Forum wird weiter existieren und unser Wunsch ist es, dass unser Forum auch weiterhin zum Austausch über die Flugsimulation genutzt wird und die Community nicht von heute auf Morgen verschwindet. Darüber hinaus stellen wir im Forum alle Downloads zur Verfügung, so dass jeder der will, auch weiterhin als „Blueflight“ den virtuellen Himmel erobern kann.

Abschließen möchte ich mit einem Zitat aus unserem Forum von Bernd (GEW1017), dass ich als sehr zutreffend empfinde: „Weine nicht weil es vorbei ist, sondern lächle, weil es schön war!“ – Und genau das tun wir!

Zu guter Letzt wünsche ich allen Lesern schöne und besinnliche Weihnachtsfeiertage sowie einen guten Rutsch ins Neue Jahr!

Georg Paschek

CEO German Airways VA

15 Jahre German Airways



Der GEW - Auftritt bei Jugend Forscht

2000 - Gründungsjahr

Die Teilnahme am Regionalwettbewerb Berlin von Jugend Forscht im Januar 2000 ist der Startschuss für German Airways VA. Nur wenige Monate später geht die VA online. Unterstützung erhält sie dabei von der britischen Silent Wings VA, die GEW mittlerweile um Jahre überlebt hat. Wer hätte damals gedacht, dass das „Abenteuer“ German Airways irgendwann den 10. Geburtstag feiern würde...



Der 1. offizielle GEW - Flugplan aus dem Jahr 1999

Szene

Virtuelle Fluglinien

German Airways VA

Gegründet wurde German Airways VA vor einem halben Jahr vom 15-jährigen Schüler Georg Paschek, der zur Zeit die 10. Klasse eines Gymnasiums in Berlin besucht. Es ist nahelegend, dass sich der Geschäftssitz von German Airways in der Hauptstadt Berlin befindet. Als Drehkreuz hat man allerdings München gewählt, denn was sollte eine junge aufstrebende Fluggesellschaft, die Flugziele in aller Welt anfliegen



möchte, mit Verlaub gesagt, in der „Flieger-Provinz“ Berlin tun? Natürlich nichts! So entschied man sich, den Hub nach München zu legen und sowohl europäische als auch interkontinentale Flugziele in den Flugplan aufzunehmen. Nicht zuletzt durch diesen Scheinflug der Manager fliegt German Airways heute 64 Destinationen in 42 Ländern an. Paris, London, Madrid und Amsterdam gehören zu den Flugzielen, die auch einige exotische und weniger bekannte Zielorte, wie Taschkent und Jiddah, haben bei German Airways einen festen Platz im Flugplan gefunden.

Nach Aufnahme des Flugbetriebes im Mai 2000 beschloss man gemeinsam mit der britischen Silent Wings VA die Gründung einer neuen Allianz voranzutreiben, um weitere Marktsegmente zu erobern und Ressourcen zu bündeln. Die Managements von Silent Wings und German Airways waren schnell vertragsgesig. Das Ergebnis ist die inzwischen sehr erfolgreiche KORU-Allianz, der sich mittlerweile eine weltweit operierende VA angeschlossen hat – Australasian Colonial Airways. Einen weiteren Allianz-Partner wird die KORU-Allianz im Dezember 2000 präsentieren, so der CEO Georg Paschek. Verraten wird der Name der Airline natürlich noch nicht, aber die Konkurrenz kann schon mal eine Platzrunde fliegen, ist der CEO zuversichtlich.

Die Flottenstruktur von German Airways wurde den neuen Streckenprofilen angepasst, denn bei Markteinführung bestand die Flotte hauptsächlich aus Airbus A319 und A320.

Klar, dass mit diesen Fluggeräten allein, kaum Spielraum für neue attraktive Flugziele gegeben war. Heute besitzt die German Airways Flotte alle Fluggeräte, die eine erfolgreiche Airline benötigt, angefangen bei der Canadair für Kurzstreckenflüge bis hin zur Boeing 747-400 für die Langstrecken.

German Airways und seine Partner legen besonderen Wert darauf, dass alle Flugzeuge der KORU-Allianz sowohl im FS98 als auch im FS2000 geflogen werden können.

Bei German Airways hat selbstverständlich jeder Anfänger die Chance zum Senior Captain ernannt zu werden. Voraussetzung, er erfüllt die Aufnahmekriterien und arbeitet pünktlich und zuverlässig. Schritt für Schritt fliegt der zukünftige Chefpilot, zuerst die kleinen „Vögel“ und dann später, wenn ausreichend Flugerfahrung gesammelt wurde, die großen „Brummer“, den Traum eines jeden Piloten!

Noch ein abschließendes Wort zum Management von German Airways. Neben den üblichen Vorstandsposten, die heute von absoluten Spitzenmanagern besetzt sind, leistet sich German Airways einen zusätzlichen Vorstandsposten – das Vorstandsmitglied für Realitätsnähe. Ein in Ausbildung befindlicher Luftthema-Pilot ist ausschließlich dafür verantwortlich, German Airways immer weiter der echten Flugwelt anzunähern.

Die Vision von German Airways: eine VA mit Realitätsnähe, perfektem Service und Spaß für alle Flugs-Piloten zu sein.

Zahlen und Fakten

Streckennetz:	64 Destinationen in 42 Ländern
Flugplan:	728 Flüge pro Woche 104 Flüge pro Tag
Flotte:	
Canadair CRJ-100 ER	3
Airbus A316-100	3
Airbus A319-100	4
Airbus A320-200	3
Airbus A319-300	2
Airbus A320-300	5
Boeing 747-400	2
Insgesamt:	22 Flugzeuge
Pilotenzahl: 74	
davon Deutsche: 66	
davon Nicht-Deutsche: 8	

2001 - Erste Schritte als VA

Bericht über GEW in der Flightexpress 2001

Das erste Jahr des Bestehens ist - wie sollte es auch anders sein - durch eine Menge organisatorische Aufbauarbeit geprägt. Große Jahreshighlights ist die Berichterstattung in der „Flightxpress“ (Ausgabe Januar 2001) sowie im Luftfahrtmagazin „Aero“, die Aufmerksamkeit erzeugen und einen wahren Anmeldeboom bei GEW erzeugen.

WEBFLYER

Das Internet boomt und macht auch vor der Luftfahrt nicht halt. Jeden Monat stellt Aero International deshalb interessante Homepages und Neuigkeiten aus der Online-Welt vor.

Wer kann etwas Spaß machen, das er gar nicht gibt? Vor dem Computer geht das ganz einfach. Hunderttausende sitzen Tag für Tag alleine vor dem Flugsimulator am PC - und möchten irgendwann nicht mehr einsam ihre Runden drehen. Dann schlägt die Stunde der Virtual Airlines. Eine Virtual Airline ist eine in Wirklichkeit nicht existierende Fluglinie, deren reales Personal als Flugszeug lediglich die passende Version des weit verbreiteten Flugsimulators aus dem Hause Microsoft (<http://www.microsoft.com/germany>) besitzt. Wer mitspielen möchte, fliegt ihm zugewiesene Strecken oder selbst ausgewählte Routen zu Hause an seinem Flugsimulator nach und sendet seiner virtuellen Airline dann ein Protokoll dieses Fluges. Als weltumspannendes Netzwerk bietet das Internet die zentrale Plattform für dieses Fantasie-Landen. Dass der Microsoft-Flugsimulator (natürlich) nur unter Microsoft Windows läuft, ist eine der bitteren Pillen des Spiels, denn dadurch müssen alle Menschen mit Linux-Rechnern oder Apple-Macintosh-Computern leider teillos zusehen.

Eine der wichtigsten Webadressen im Bereich der virtuellen Fliegerei ist zweifellos die amerikanische Site FlightSim.Com (<http://www.flightsim.com>). Als zentraler Treffpunkt für Pilotinnen und Piloten ist FlightSim.Com vor allem eine unerschöpfliche Quelle von Ressourcen aller Art. Die präziell gefüllten Datenbanken und Download-Bereiche strotzen nur so von Tipps und Tricks oder stets neuen Szenarien für den Flugsimulator.

Auch das „Ultimate Virtual Airline and Flight Sim Network“ (<http://www.ultimateva.com>) bietet einen prima Überblick auf das, was in der Szene weltweit so alles läuft. Unter anderem zählbar sind Links zu virtuellen und realen Organisationen.

Virtuelle Airlines

zahlreichen virtuellen Airlines sowie aktuellen News. Die populärsten Seiten in Sachen Traumpilgeri lautet schließlich das „Sim-Flight Network“ (<http://www.simflight.com>). Dieses Network glänzt weniger durch saubere Gestaltung und Programmierung, schließt gerne mal den Browser ab und schickt seine Besucher auch wild auf irgendwelchen Unterirden hin und her - aber das stört echte Freaks wohl eher weniger. Eine beachtenswerte Größe für deutsche Pilotinnen und Piloten an heimischen Joystick ist German Airlines (<http://www.german-airlines.com>). Schon seit vier Jahren fliegen täglich 18 Flugzeuge der German Airlines quer durch die virtuelle Welt. Organisiert und geleitet wird die Airline von Julian Rau und seinem Team. Täglich werden von den zur Zeit 190 Mitgliedern etwa 20 bis 30 Linienstrecken bedient. Dazu gehören 25 innerdeutsche und 70 europäische Ziele, die mit 49 Flugzeugen der Typen A319/A320, A330-300, A340-300, ATR 72, 737-700, 757-200 und seit neuem mit Canadair CRJ200 angefliegen werden.

Julian Rau hat im jugendlichen Alter von 17 Jahren seine German Airlines richtig professionell aufgezogen. Für die Ausbildung und Schulung unserer Piloten ist die im Dezember 1997 gegründete German Airlines Flight Training zuständig. Am Ende jedes besonderen Prüfungsfluges erhält der Prüfling eine Urkunde seiner bestandenen Type Ratings und eine Flugscheinwertung. Für jede etablierte Flugphase können Besucher seiner Website lesen. Zu den Partnergesellschaften von Ger-

man Airlines gehört auch EuroBerlin VA, EuroBerlin! So eine Linie gab's tatsächlich mal zu Zeiten, als Ost-Berlin noch Hauptstadt der DDR gewesen ist, jetzt fliegt sie wieder als virtuelle Airline (<http://www.euroberlin.va.de>). Der selbst ernannte „Hauptstadt-Karrierer“ scheint ziemlich ebendort zu sein. Aktuelle Einladungen zum Stammtisch auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld zielen die Flugsimulanten ab. „Alle EuroBerliner sind Nichtraucherflieger“, steht über der Liste von Schein-Verbindungen in alle Welt. Wehe also, wenn jemand vor dem Bildschirm quakmt.

Um die Gunst der Joystick-Crew büht unter dem Motto „The great way to fly“ von München aus auch German Airways (<http://www.german-airlines.de>). Präsident Georg Paschek ist gerade mal 15 Jahre alt und lüchelt auf dem online abgebildeten Passfoto wie ein retirierter Michelbä - aber German Airlines betreibt er dennoch so ernsthaft wie ein Erwachsener. Der Service für Personal und Passagiere macht seine gleichen. Zumindest verbreitet die Vorstellung der international Deluxe-Class von German Airways richtig Laune. Da ist von zwei Meter langen Betten sowie einer Bordvideotek mit 60 Filmen die Rede - Hut ab, Klasse auch die Gelegenheit, über den Multiplayer-Modus des Microsoft-Flugsimulators an Online-Flügen teilzunehmen.

Bei weitem nicht so hübsch gemacht ist die englische Webseite der British United Airlines Corporation (<http://www.crossroads.net/~buac/>). Vor allem nerven ständig irgendwelche Werbelenster mit dem Text „Visit our Sponsors“, die allerdings sofort verschwinden, wenn man JavaScript ausschaltet. Erheblich troner dagegen das, was die von Holland aus operierende European AirwaysVirtual (<http://www.europeanairwaysvirtual.com>) anbietet. Reisvoll erscheinen besonders zahlreiche Downloads. Unter anderem gibt es die gesamten Niederlande als Freeware-Szenarium oder das Panel einer Boeing 717-200 zur Bereicherung des Flugsimulators.

Gut geflegt wirkt auch die Internet-Präsenz von Air Canadian Virtual (<http://www.aircanadian.com>). Im Diskussions-Board finden Neulinge viele wertvolle Tipps rund um die virtuelle Fliegerei. Der Hangar ist gut gefüllt mit modernen Airbus-Modellen. Da muss sich jemand ungeheuer viel Arbeit mit der Bemalung gegeben haben. Sparsamer gilt sich die Arctic Air von Nikola Ristic aus Island (http://home.direnet.is/wild/active_arctic.htm). Die Bildschirmseiten sind recht leer, eine ansatzlose Navigation glänzt durch Abwesenheit, aber dafür ist ein Verprechen unter „About us“ wirklich reizend: „If you don't understand something, we will teach you“.

Weitere Airline-Berichte finden Sie ab Seite 72



GEW - Treffen auf der ILA 2002 in Berlin

2002 - Die Community wächst

Das erste GEW-Treffen anlässlich der ILA 2002 prägt das Jahr 2002 entscheidend. Neben dem heute noch gültigen Callsign „Blueflight“ entsteht in Berlin auch die Idee eine Exklusiv-Charterabteilung aufzubauen, die auch heute noch unter dem Namen „Private Line“ aktiv ist. Auch die Presse ist weiterhin an GEW interessiert, so berichtet die schweizerische Aerorevue ganzseitig über unsere VA.

PC-Fliegen | Virtuelle Airlines

Mit German Airways am PC in alle Welt fliegen

www.german-airways.de

Wie kann etwas Spass machen, das es gar nicht gibt? Vor dem Computer geht das ganz einfach. Hunderttausende Hobbypiloten sitzen Tag für Tag alleine vor dem Flugsimulator am PC und möchten irgendwann nicht mehr einsam ihre Runden drehen. Dann schlägt die Stunde der Virtual Airlines (VA). Eine der erfolgreichsten deutschen VA's ist German Airways.

RESUME

Avec German Airways voler dans le monde entier sur son PC

Comment peut-on s'amuser avec quelque chose qui n'existe pas? Réponse évidente, avec son PC. Des centaines de milliers de pilotes «du dimanche» passent des journées entières, en solitaires, devant leur simulateur de vol sur PC. Mais quelque part, ils s'imeraient bien ne plus être seuls, justement, à tracer leurs trajectoires aériennes. Et c'est là qu'interviennent les «Virtual Airlines» (VA). L'une des VA allemandes connaissant le plus de succès est German Airways.

Une Virtual Airline (VA) est en fait une compagnie aérienne non existante, dont le personnel réel ne possède, en fait, que la version adéquate du simulateur de vol «Flight Simulator» et largement répandu, de Microsoft.

La VA German Airways a été fondée il y a environ deux ans par un collègue de 16 ans, Georg Paschek, actuellement en 11^e classe d'un gymnase de Berlin. Il n'est donc guère surprenant que le siège commercial de German Airways, au sein de laquelle sont pour l'instant organisés quelque 170 pilotes, se trouve à Berlin. La vision de German Airways: une VA proche de la réalité, avec service partiel, savoir-faire innovant et procurant de l'agrément à tous les pilotes de simulateur de vol sur le World Wide Web. – The great way to fly.

Auch am PC macht fliegen Spass – beispielsweise in einer virtuellen Airline. Sur un PC également, voler est amusant, par exemple dans le cadre d'une compagnie aérienne virtuelle.

geflogen. So erhalten auch «junge Piloten» ihre Chance, erforderliche Flugstunden auf kleineren Maschinen zu absolvieren, um später einmal zum Fleet Captain ernannt zu werden. Wichtige Voraussetzung sind selbstverständlich eine absolut zuverlässige und pünktliche Arbeit. Schritt für Schritt fliegt der zukünftige Chiefpilot zuerst die kleinen «Vogel»- und dann später, wenn ausreichend Flugerfahrung gesammelt wurde, die grossen «Brumme», den Traum eines jeden Piloten.

Noch ein Wort zum Management von German Airways. Neben den üblichen Vorstandspositionen leistet sich German Airways einen zusätzlichen Vorstandsposten – das Vostandmitglied für Realitätsnähe. Ein in Ausbildung befindlicher Luftwaffen-Pilot ist ausschliesslich dafür verantwortlich, German Airways immer weiter an der rechten Flugwellen anzuhören.

Die Vision von German Airways: Eine VA mit Realitätsnähe, perfektem Service, innovativem Know-how und Spass für alle Flugsimulator-Piloten im world wide web. The great way to fly.

14 Aerorevue April 2002

Aerorevue berichtet über GEW



GEW - Treffen 2003 in Frankfurt

2003 - GEW reloaded

Das 2. GEW-Treffen führt die GEW-Mitglieder nach Frankfurt, samt Besichtigung und Erkundung der Lufthansa-747 „Frankfurt am Main“. Des Weiteren gelingt mit der Einführung von FLAPS 1.0 ein großer Wurf, der die VA bis heute nachhaltig prägt. Der Start der Codeshare-Partnerschaft mit der auch heute noch befreundeten German Airlines VA stellt die Weichen für die Zukunft.



Vize - CEO Frank im Cockpit der 747

2004 - Neue Kleider für GEW

Pünktlich zur ersten Teilnahme von German Airways VA auf der Flugsimulator Konferenz in Paderborn mit eigenem Stand wird die neue - und bis heute noch aktuelle - Livery präsentiert. Das GEW-Treffen 2004 zur ILA in Berlin erfährt durch Rundflüge über Berlin ein bis heute einmaliges Highlight.



GEW auf der Flugsimulator - Konferenz 2004



ILA ohne GEW - unmöglich!



GEW - Treffen in München

2005 - Auf nach München

Das bisher größte Treffen der GEW-Geschichte findet in Kooperation mit German Airlines in München statt. Für einen Tag ist München tatsächlich der Hub von GEW. Weiteres großes Jahreshighlight ist die 2. Teilnahme an der Flugsimulator-Konferenz in Paderborn



Besuch der DBA - Technik im Rahmen des GEW - Treffens

2006 - Go West!

Der Start der Partnerschaft mit der amerikanischen Pacific West Airways eröffnet GEW in den USA vollkommen neue Möglichkeiten - eine Partnerschaft, die bis heute Bestand hat. Neben der mittlerweile traditionellen Präsentation von GEW in Paderborn berichtet auch das FSMagazin großflächig über GEW.



GEW in Paderborn 2006

Virtual Flyer's Magazine
Virtuelle Airlines



Das Virtual Flyer's Magazine berichtet unter anderem über Luftfahrt, Flugsimulation, virtuelle Airlines und Online-Netzwerke - also über all das, was Euch interessiert. Das alles wird unseren Lesern kostenlos und jederzeit geboten. Neben der Berichterstattung findet man bei uns auch die VADB, eine Datenbank mit rund 60 virtuellen Airlines. Zusätzlich bieten wir Informationen über das VASS, ein Anzeigensystem, in dem virtuelle Airlines nach Personal suchen können sowie Gewinnspiele, bei denen es Payware zu gewinnen gibt. In Kooperation mit dem FS MAGAZIN stellen wir virtuelle Airlines vor und berichten über die VA-Szene.

Wie kann etwas Spaß machen, dass es eigentlich gar nicht oder nur am PC gibt? Zehntausende Hobbypiloten sitzen Tag für Tag alleine vor dem Flugsimulator am PC und möchten irgendwann einmal nicht mehr einsam ihre Runden drehen. Dann schlägt die Stunde der Virtual Airlines (VA). Eine der traditionsreichsten deutschen VAs ist German Airways.

Die Geschichte von German Airways startet im Jahr 1998. Damals begann Georg Paschek, der heute als Präsident von German Airways tätig ist, einen Flugplan für eine imaginäre Airline zu entwickeln. Bereits zu diesem Zeitpunkt steht der Name der Airline fest: German Airways.

Ziel war damals nicht, eine Airline für den Microsoft Flugsimulator aufzubauen, sondern durch das Erstellen eines Flugplans und eines Servicekonzeptes die Arbeitsweise einer echten Airline nachvollziehen zu können. Durch einen Zufall gerät das Resultat dieser Arbeit in die Hände eines Lehrers. Von der Idee und dem Konzept begeistert, wird das Projekt German Airways zusammen mit einem selbst entwickelten Buchungssystem bei „Jugend forscht“ angemeldet.

German Airways nimmt daraufhin im Februar 2000 am regionalen Vorentscheid zum Wettbewerbs in Berlin teil und belegt dort den 2. Platz. Nach diesem Erfolg wird die eigens für „Jugend forscht“ angefertigte Homepage online gestellt. Im April 2000, entsteht der erste Kontakt mit bereits damals bestehenden virtuellen Airlines. Daraufhin

Magazin, kurz VEM-Online.net täglich aktuell über all das, was Euch interessiert. Das alles wird unseren Lesern kostenlos und jederzeit geboten. Neben der Berichterstattung findet man bei uns auch die VADB, eine Datenbank mit rund 60 virtuellen Airlines. Zusätzlich bieten wir Informationen über das VASS, ein Anzeigensystem, in dem virtuelle Airlines nach Personal suchen können sowie Gewinnspiele, bei denen es Payware zu gewinnen gibt. In Kooperation mit dem FS MAGAZIN stellen wir virtuelle Airlines vor und berichten über die VA-Szene.

„Vögel!“ und dann später, wenn ausreichend Flugerfahrung gesammelt wurde, die großen „Brummer“, den Traum eines jeden Piloten. Dabei unterstützen jeden Piloten speziell für German Airways von einem Berufspiloten entwickelte Trainings-Handbücher, die die komplizierte Theorie auch für Anfänger leicht verständlich erklären.

Auf die Piloten wartet eine attraktive Flotte: Der Hangar bietet mit Embraer 170, Auro R855, der Airbus A318, A319, A320, A330 und A340 sowie der Boeing 747 alles was das Herz des PC-Piloten begehrt. Umgesetzt für die neuesten Modelle von ITDG oder Project OpenSky warten Top-Repairs auf alle Piloten.

Zum Einsatz kommt diese Flotte hauptsächlich von und nach München, dem Drehkreuz von German Airways. In drei täglichen Verkehrsspitzen organisiert und für Umsteigeverbindungen optimiert werden mit 37 Flugzeugen 95 Flugziele in 43 Ländern angefliegen. Darunter befinden sich auch exotische Ziele wie Reykjavik auf Island oder Windhuk in Namibia. Auch abseits des Hubs in München werden zahlreiche Flüge innerhalb Deutschlands wie auch ins europäische Ausland angeboten.

Neben der wachsenden Pilotenzahl steigen die Möglichkeiten, mit German Airways aktiv zu sein: Neben der klassischen Linienflugabteilung besteht eine Exklusiv-Charter-Abteilung. Mit einer luxuriösen Dassault Falcon 50 werden nicht alltägliche Aufträge zu ungewöhnlichen Flugzielen angeboten. Von der Karibik bis zur Antarktis, alles ist möglich!



Eine A320 der „GA“ über den Alpen.

82 83

Das FSMagazin berichtet über GEW



Alles nur simuliert: Bei German Airways ist der Flugbetrieb rein virtuell.
(Foto: German Airways)

Virtuelle Piloten

Am Münchner Airport landen demnächst auch Flugzeuge der German Airways. Auf den laufenden Flugbetrieb wird dies jedoch keine Auswirkungen haben, denn der Tummelplatz dieser virtuellen Airline ist der Computer, wo zehntausende Hobbypiloten mithilfe eines Flugsimulators ihre Runden drehen.

Mit zur Zeit 37 Flugzeugen, 95 Flugzielen in 43 Ländern und ungefähr 200 registrierten Piloten geht German Airways „an den Start“. Das Besondere daran: Ihr Gründer, Georg Paschek, entwickelte für die imaginäre Fluggesellschaft einen realitätsnahen Flugplan mit dem Ziel, die Arbeitsweise einer echten Airline nachzuvollziehen.

Die Geschichte von German Airways begann im Jahr 1998, als ihr heutiger Präsident Paschek mit seinem Projekt den 2. Platz bei dem Wettbewerb

„Jugend forscht“ belegte. Nach Kontakten mit anderen virtuellen Airlines wurde das Konzept von German Airways so angepasst, dass es für den Flightsimulator von Microsoft geeignet war. Geflogen wird mit einer Airbus-Flotte, aber auch mit Maschinen vom Typ Embraer und Boeing. Neben den klassischen Liniendiensten gibt es auch eine Exklusiv-Charter-Abteilung. Über die „Partnerschaft“ mit der FMG berichtet Paschek: „Die Zusammenarbeit zwischen einer virtuellen Airline und einem Flughafen ist in dieser Form bisher wohl weltweit einmalig.“

Wer Interesse hat, kann sich kostenlos anmelden unter www.german-airways.de. Außerdem gibt es im Flughafen-Internet auf der Besucherparkseite einen Link, der direkt zu der virtuellen Airline führt.

– PM/Hh –

2007 - Neue Wege bestreiten

German Airways VA vereinbart als erste VA eine Kooperation mit einem Flughafen und wird „offizielle VA des Flughafens München“. Darüber geht die bisher lose Community in einen eingetragenen Verein übertragen und übernimmt auch in dieser Hinsicht eine Vorreiterrolle. Die neue Homepage sowie das GEW-Treffen in Hamburg, sowie der mittlerweile traditionelle Messestand auf der Flugsimulator-Konferenz runden ein ereignisreiches Jahr ab.

Die Mitarbeiter Zeitung des Münchner Flughafens berichtet über GEW



Das GEW - Team in Paderborn

2008 - Jetzt wirds privat

Das GEW-Treffen 2008 im Rahmen der ILA wird ein großer Erfolg. Die Exklusiv-Charterabteilung wird in Private Line umbenannt und erhält mit der Embraer Legacy ein neues Flugschiff.



ILA 2008: das GEW - Team im Einsatz



Embraer Legacy in GEW - Farben



GEW - Treffen 2009 in Frankfurt

2009 - Auf in den Orient

Gleich zwei GEW-Treffen prägen das Jahr 2009. Das reguläre GEW-Treffen findet in Frankfurt (Main) statt und lockt viele GEW-Mitglieder an den größten deutschen Flughafen. Doch im November wird alles bisherige in den Schatten gestellt und das erste GEW-Treffen außerhalb Deutschlands findet im Rahmen der Dubai Airshow in Dubai statt.



GEW auf der Dubai Airshow

2010 - Das 10-jährige Jubiläum

10 Jahre GEW, das waren bis dahin (20. Mai 2010) 38.541 übermittelte Flüge und 96.918:53 erflogene Flugstunden. Dies entspricht in etwa 11,1 Jahre reine Flugzeit. Zahlen, die nur das rein fliegerische Element von GEW belegen.

Der runde Geburtstag wurde als Anlass für eine Vielzahl von Aktivitäten genutzt. Für Online-Events sowie eine große Jubiläumsfeier am 11. Juni in Berlin. Absolutes Highlight war der Besuch des „Flugsimulator Berlin“, einem 737-Full-Flight-Simulator.



Jubiläumstreffen: Flugstunden auf einer „echten“ 737



Plakat im Rahmen des 10-jährigen Jubiläums



GEW-Treffen in Paris

2011 - Vive la France

Nach dem ersten Treffen im Ausland im Jahr 2009 geht die Reise zwei Jahre später nach Frankreich, genauer gesagt Paris - zur Paris Air-Show.

Weitere Eckpunkte dieses Jahres war die Festbestellung der Boeing 747-8i.

Statistisch gesehen war das Jahr 2011 ein absolutes Rekordjahr. Mit insgesamt 7.538 Flügen (+12%) und 22.526 Flugstunden (+24%) wurden in der 14-jährigen GEW-Geschichte binnen eines Jahres mehr Flüge und Flugstunden erzielt.



German Airways bestellt die „-8“



Airport Control Center Düsseldorf

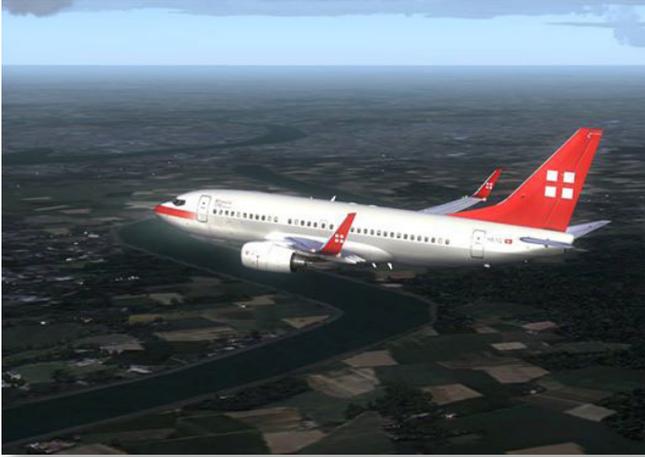
2012 - „Streamline“

Das Jahr 2012 steht ganz unter dem Zeichen „Streamline“. Streamline bedeutet u.a. die thematische Neustrukturierung des Teams, der Einführung eines neuen Kabinenlayouts für die gesamte Flotte, jedoch auch die Ausflottung der A340-600, die fast ein Jahrzehnt fester Bestandteil der GEW Flotte war.

Das GEW-Treffen des Jahres 2012 führte nach Düsseldorf. Highlight des Treffens war ein Besuch im Airport Control Center (ACC).



GEW-Treffen in Düsseldorf



Die BBJ im Einsatz bei German Airways

2013 - Zuwachs in der Private Line

Im Jahr 2013 haben wir eine Boeing 737-BBJ von PrivatAir geleast, diese mit einer reinen Business-Class-Bestuhlung ausgestattet mit dem Ziel unseren Premium-Kunden die Möglichkeit bieten zu können, neben der „kleinen“ Embraer Legacy auch eine größere Maschine zu nutzen. Zur Reduzierung der Standzeiten am Boden, wird die BBJ zusätzlich viermal wöchentlich ab München nach Riad geschickt und so in den regulären Flugplan aufgenommen.

Das GEW-Treffen des Jahres 2013 fand nach 8 Jahren wieder auf unserem Heimatflughafen München statt. Highlights des Treffens waren eine persönliche Flughafenrundfahrt, die Besichtigung der Gepäckförderanlage sowie ein Abstecher in den Wartungshangar von Augsburg Airways.



GEW-Treffen in München

2014 - Ein Projekt geht zu Ende

Auch wenn das Jahr 2014 für die Meisten von euch wohl mit der Mitteilung des Ende des Projekts „German Airways“ verbunden wird, so gab es doch zwei grandiose GEW-Treffen in diesem Jahr in Berlin auf der ILA und in Stuttgart.

Die exklusive Führung durch eine nagelneue A380 von Emirates machte den ILA Besuch in diesem Jahr zu einem unvergesslichen Erlebnis. Ebenso der ebenso exklusive Besuch des Towers auf dem Flughafen Stuttgart.

Und auch wenn diese Chronik an dieser Stelle ihr offizielles Ende findet seid gewiss, dass es auch zukünftig Treffen geben wird. Vielleicht nicht mehr im offiziellen Gewand der GEW. Doch spielt der Anlass tatsächlich eine Rolle? Ein Treffen und Wiedersehen mit guten Freunden klingt doch mindestens genauso gut!



GEW holt sich Anregungen für den Kabinenaufbau auf der Langstrecke



In Stuttgart gab es u.a. ATC zum „Anfassen“

Frank Eiterig (GEW111) und German Airways

Jetzt ist es wohl soweit - ich sitze an meiner alten „Wirkungsstätte“, meinem alten Cockpit und soll ein paar Zeilen über die Zeit bei der German-AirwaysVA schreiben. Vielleicht kennen mich einige nicht da ich schon einige Zeit nicht mehr aktiv am VA Leben teilnehme. Der Grund ist ganz einfach - private Umstände und ein zeitraubender Job haben es leider unmöglich gemacht mich weiterhin intensiv um euch und das Projekt German Airways VA zu kümmern. Jeder der mich länger kennt weiß wie schwer mir das fällt.

Ich bin also Frank, Blueflight triple one (111), der Vize hinter Georg. Und wenn ich so in den aktuellen Piloten Kader sehe, auch der mit am längsten bei der GEW beschäftigte Pilot nach Georg und Jakob Lütshg.

Zeit für einen Rückblick - wie alles begann...

Ende 1999 entdeckte ich das Fliegen am PC für mich. Schnell hörte ich, das es Virtuelle Flugesellschaften gab und das Fliegen am PC bekam einen Sinn. Ich richtet mir ein kleines Cockpit ein und heuerte bei der damals total angesagten EurowingsVA an. Doch ich merkte bald das ich dort nicht gut aufgehoben war.

Nach ein wenig Recherche landete ich dann im Sommer 2000 bei der German-Airways VA, einer kleinen aufstrebenden virtuellen Fluglinie. Das Konzept ge-



fiel mir und der CEO war mir sofort sympathisch. So flog ich dort erst mal durch die Welt, naja überwiegend in Europa. Dabei kamen mir einige Ideen über Dinge die man so machen könnte um das Ganze noch interessanter zu machen. Der damals junge Chef der Airline, ein gewisser Georg Paschek ;-), fand die Ideen offenbar ganz gut und wir begannen etwas zusammen zu planen. Langsam aber sicher wurden unsere Ideen immer konkreter und so wurden sie dann in die Tat umgesetzt.

Nun, was haben wir denn für tolle Ideen damals gehabt, wird sich der geneigte Leser jetzt fragen - nun ja, wir wollten unseren Airline Piloten etwas ganz anderes bieten und haben 2001 den ersten Rätselflug durchgeführt. Anhand einer Beschrei-



Rätselflug zu Ostern 2007

bung mussten die Piloten eine Strecke abfliegen. Rätsel mussten gelöst werden um die nächsten Koordinaten zu bekommen. Erster Gewinner war damals Steffen Enz. Im Laufe der folgenden Jahre gab es dann noch weitere Rätselflüge die dann im weiteren Verlauf als SAR Mission durchgeführt wurden. Eine eigens für erstellte Szenerie enthielt ein kleines Objekt welches gesucht werden musste. Eine tolle Aktion bei der wir alle viel Spaß hatten. Der ein oder andere wird sich daran noch erinnern.

Noch im selben Jahr wurde die GEW eigene Flugschule ins Leben gerufen - die GAFT (German Airways Flight Training). Ziel war es den Piloten etwas zu bieten die sich mit der Materie Fliegen intensiv auseinandersetzen wollten. Unter anderem wirkte dort ein realer Pilot mit. Andreas Diekow brachte uns allen fundierte Kenntnisse der Fliegerei bei.

Das Jahr 2001 war wohl eines der spannendsten Jahre der Anfangszeit der GEW. Es erschien das erste Ger Air Magazin. Einerseits sollte es im Magazin um Infos gehen, andererseits auch darum über die Vorgänge in der VA zu berichten. Ein Forum wie es das heute gibt, hatten wir zu der Zeit noch nicht. Die Zeitschrift „ComputerBild“ war bei mir Zuhause um über mein Cockpit und die virtuelle Fliegerei zu berichten. Leider wurde dieser Bericht nie veröffentlicht, weil kurz darauf der Terroranschlag auf die World Trade Center verübt wurde und man seitens der CB Redaktion meinte das Thema Flugsimulation wäre zu „heiß“. Im weiteren Verlauf des Jahre wurde zum ersten mal der „GEW Pilots Award“ für außergewöhnlich Leistung vergeben. Erste Preisträgerin war Nadin Kamuf. Als erste Frau im Kader erreichte sie den Rang eines Fleet Kapitän.



Airbus A318 in einer Sonderbemalung von Thierry Noir

Georg lernte in diesem Jahr auch den Künstler Thierry Noir kennen. Ein in Berlin sehr bekannter Künstler der durch bunte Grafiken auf der Berliner Mauer bekannt wurde. Er schien von der Idee Flugzeuge zu bemalen begeistert zu sein und gestaltete prompt unsere 747 in seinem unverwechselbaren Design - ein absolutes Unikat!

Im Jahr 2002 ging es bei der Entwicklung der GEW mit Volldampf weiter. Wir führten den Screenshot Wettbewerb ein, da der Flusi in der aktuellsten Version (FS2002) schon richtig gut aussah. Erster Gewinner war Florian Joachim - mittlerweile echter Pilot. Ich hatte zu dieser Zeit immer mal wieder Kontakt zu Aerosoft. Dieser Umstand ergab dann, das ich Softwaretester dort wurde. Ich konnte viele Dinge testen und habe darüber im GerAir berichtet. Dieser Kontakt war dann auch der Grundstein unserer später folgenden Flusikonferenzteilnahme - dazu später mehr.



Island Hopping mit der BN-2

2002 führten wir, zu der Zeit einmalig in der VA Welt, ein Saisongeschäft ein - im Sommer flogen wir mit einer Britten Norman Islander die Deutschen Inseln an. Im Winter flogen wir die Winter sportgebiete in Deutschland, Österreich und der Schweiz an. Ein toller Spaß der sehr gut ankam. Georg und ich wollten noch weitere Neuerungen auflegen. So entstand die Idee eine exklusive Privatlinie aufleben zu lassen. Wir fanden als Fluggerät eine Falcon50. Diese wurde dann von mir „gepainted“. Das war absolutes Neuland für mich und hat mich einige lange Nächte gekostet. Diese Abteilung wurde von den Piloten gut angenommen und es wurden uns herrliche Flugberichte zugeschickt. Die besten wurden im GerAir Magazin veröffentlicht.



Natürlich konnten Georg und ich das nicht alles alleine machen. Wir hatten zu der Zeit schon viele Mitstreiter! Denen sei hier nochmal ausdrücklich gedankt!

Martin, Julio, Daniel, Sebastian, Olaf, Silvia, Marko, Nils, Uwe, Andreas, Stefan, Tim, Benny, Florian, Chris, Oliver, Christian, Hartmut, Lukas, Raimond, Ralph, Steven, u.v.a.m.

Neben den zuvor genannten Dingen entwickelte sich eine ganz neue Szene rund um die virtuelle Fliegerei. Der Flusi war mittlerweile in der Lage auch Flüge von anderen Piloten darzustellen. Ein paar pfiffige Leute hatten eine Software entwickelt die es ermöglichte in einem virtuellen Luftraum mit Flugkontrolle (ATC) zu fliegen. Ich war von dieser Möglichkeit total fasziniert, denn nun war es endlich möglich sehr „echt“ zu fliegen!

Mein erster „Onlineflug“ war eine riesige Katastrophe - das kann ich euch sagen! Es hat nichts geklappt - ich war richtig fertig nach dem Flug. Zum Glück habe ich nicht resigniert sondern weitergemacht. Im Laufe der folgenden Jahre war das meine allabendliche Beschäftigung. Es hat richtig Spaß gemacht. Später habe ich dann öfters die „Seiten“ gewechselt und habe den Air Controller gegeben. EDDG_TWR war fast jeden Abend online!

Da mir das soviel Spaß gemacht hatte, machte ich Georg den Vorschlag eine eigene Onlineflieger Abteilung zu starten. Nach kurzer Vorbereitung gingen wir 2002 damit an den Start - ganz offiziell mit eigenem Call Sign - dem legendären „Blueflight“! Leider wurde das von den Piloten nicht so angenommen wie ich gehofft hatte. Offenbar haben sich einige durch den gehobenen Anspruch etwas abschrecken lassen. So blieben wir eine kleine aber feine Gruppe Onlineflieger.

Aber es fehlt noch ein richtiger Knaller in diesem Jahr und Georg hatte die super Idee - ein großes reales Treffen der German Airways Piloten. Wir nahmen die ILA in Berlin zum Anlass und luden alle Piloten ein. Georg stellte ein kleines Programm zusammen und so trafen sich im Frühsommer 2002 (leider nur) sieben GEW Piloten um sich kennenzulernen und drei Tage mit gleichgesinnten ausschließlich über das Hobby zu reden. Es war herrlich - Alter und Herkunft spielten keine Rollen - wir verstanden uns sofort. Dieses Treffen war der Wegbereiter für viele unvergleichlich schöne Treffen in den folgenden Jahren. Ich entdeckte in Berlin meine Liebe zur Fassbrause und gewann einen guten Freund - Georg!

Darüber hinaus hat es in den letzten Jahren sehr viele Neuerung und Änderungen gegeben. Eine der größten Veränderungen war das zusammenführen der Homepage und unserer Flugabrechnungssoftware. Hier hat sich insbesondere Stefan Zilch ein fettes Kompliment verdient! Für mich immer noch ein Buch mit sieben Siegeln. Hut ab vor der tollen Leistung - Stefan.

Lohn dieser Mühen war die Anerkennung und der Dank seitens der Piloten. Die Anzahl der Anmeldungen stieg und die GEW wurde ein erfolgreiches Projekt. Die Außendarstellung der German Airways VA war hervorragend und es gab nicht wenige Neider in der Szene. Dieses führte in der Folge zu einem unschönen Kapitel in meiner Flusi Geschichte. Wie ich mit Bedauern feststellen musste gab es nicht nur nette Leute unter den Flusi Verrückten. Der CEO einer anderen virtuellen VA, der später einmal versuchte Chefredakteur einer ehemals tollen Flusi Zeitschrift zu sein, versuchte unseren Erfolg mit übelsten Mitteln zu schädigen. Da wurde auch vor persönlichen Diffamierungen im Internet nicht halt gemacht - natürlich alles im Schutz der Anonymität und Täuschungen. Schade das wir uns nie mal persönlich getroffen haben um das zu besprechen. Eine saublöde Zeit damals - und auch das haben wir mit tollem Zusammenhalt und einer konsequenten Linie gemeistert. Heute, mit etwas Abstand könnte ich mich über die Blödsinnigkeit des orangenen Vollpostens kaputt lachen.

2003 trafen wir uns wieder einmal real - dieses mal aber auf der Flusskonferenz in Paderborn. Durch meine Kontakte zu Aerosoft und anderen Designer der Szene hatten wir tolle Gespräche und konnten



GEW Messestand auf der Flusi-Messe in Paderborn 2007

unser Projekt „Virtuelle Airline“ ins Gespräch bringen. Abends saßen Georg und ich noch zusammen und wir diskutierten die Idee selber einmal als Aussteller auf der Messe teilzunehmen. Es dauerte genau ein Jahr als wir diese Idee in die Tat umsetzten - German Airways VA mit einem eigenen Stand auf der Flusikonferenz!



Alle Besucher der Messe wollen den „TrackIR“ testen

Ich kann euch sagen - wir haben uns gut vorbereitet - etwas in die Standoptik investiert und los ging es. Praktischer Weise konnte ich noch einen exklusiven Deal an Land ziehen. Wir konnten als einziger Aussteller den heute bekannten TrackIR vorstellen und vorführen. Mit einem Schlag waren wir in der Community bekannt. Teilten wir uns im ersten Jahr noch den Stand mit der German-AirlinesVA, so hatten wir im 2ten Jahr schonen einen eigenen Stand. 2007 war dann unser Stand und Auftritt perfekt. Mit ei-

genen T-Shirts, Tischdecken mit GEW Logo, Flyern, Beamer - alles was man als professionelle VA eben so benötigt. Unser Auftritt wurde sogar live im Internet übertragen. In den Jahren danach stellten wir unsere Aktivitäten aber wieder ein, weil wir mit dem Konzept der Veranstaltung nicht mehr einverstanden waren.

Alles in allem war aber der Schritt auf der Flusikonferenz präsent zu sein sehr richtig. Wir haben dort viele nette Menschen kennengelernt und Freundschaften geschlossen.

Die Jahre vergingen und die GEW blieb bestehen - ganz im Gegensatz so vielen anderen VAs, die zunächst ganz toll waren aber dann wieder verschwanden. Man hat uns oft kritisiert das wir nicht jedes neue Flugzeug und jeden neue Szenerie verwenden würden. Immer wieder wurde auch eine Cargo Abteilung gefordert. Wir sind unseren Ideen stets treu geblieben und das war auch letztlich der Grund warum wir im Jahre 2010 unser 10-jähriges Jubiläum feiern konnten. Das war ein tolles Fest - viele Freunde waren nach Berlin gekommen um über alte und kommende Zeiten zu sprechen. Dann begann für mich eine schwierige Zeit. Man Frau erkrankte für eine lange Zeit und ich musste mich intensiv um die Familie kümmern. Da blieb keine Zeit mehr zum fliegen und (mit)leiten einer VA. Ich musste also schweren Herzens den aktiven Dienst bei der GEW einstellen. Leider habe ich bis heute nicht mehr zur alten Aktivität zurückgefunden.

Jetzt ist das Werk German-Airways VA, was als „Jugend Forscht“ Projekt begann zu Ende. Ein Ende mit Schrecken für mich, aber besser so, als würde nach Rückzug von Georg und den anderen aus dem Vorstand die German-Airways VA in die Bedeutungslosigkeit verschwinden und der Schrecken kein Ende nehmen.

Beim schreiben dieser Zeilen und den Erinnerungen an die alten Zeiten musste ich mir tatsächlich eine Träne aus den Augen wischen. Bleibt mir zum Schluss noch allen, die jemals im Namen der German-Airways VA unterwegs waren zu Danken für wirklich schöne Stunden! Vielen Dank Leute.

Es gibt aber einen bei dem ich mich am allermeisten Bedanken möchte und das ist Georg. Ich habe ihn bis heute bewundert mit welchem Enthusiasmus er diese Airline betrieben hat, wie viele unendliche Stunden seiner Zeit er investiert hat und

das neben Schule, Ausbildung und Beruf. Wenn ich zwischendurch frustriert war oder es Stress gab, er war immer derjenige der für Motivation gesorgt hat und Dinge angepackt hat. Georg du bist eine außergewöhnliche Person - Danke für alles!

Liebe KollegenInnen es war mir eine besondere Ehre mit euch zu fliegen!
Gruß an alle und immer 3 grüne!

Blueflight triple one - over and out...



Ein nie veröffentlichter Entwurf einer GEW-Cargo

Frank Eiterig (GEW111) **Vize CEO German Airways VA**



Franks Lieblingsflieger

Der erste Arbeitstag

„....IRGENDWO UM DICH HERUM, DREH DICH MAL UM UND DU WIRST ES SEHEN...“

schreit es in mein Ohr. Ein unsanfter Stoß von der anderen Seite des Bettes her bringt mich zur Besinnung und ich drehe der bekannten Südtiroler Rockband bzw. dem Radiowecker den Schalter um. 04:30 Uhr zeigt der Wecker an. Eine wahrhaft unchristliche Zeit. Willkommen im neuen Arbeitsleben. Aber ich will mich nicht beschweren. Der Weg hierhin war schließlich schwierig genug. Zu 06:30 Uhr früh hat mich mein neuer Arbeitgeber, die Fluggesellschaft German Airways einbestellt. Dann beginnt mein erster Arbeitstag. Als ich in der Küche stehe und die Kaffeemaschine schon gluckert, erscheint auch Katrin verschlafen in der Küche. Nicht etwa aus Solidarität ist sie mit aufgestanden, dazu ist ihr Tagesablauf anstrengend genug.

„Wenn du diesen blöden Radiowecker nicht bald leiser stellst, werf ich das Ding aus dem Fenster.“, mault sie. „Und dann immer diese Hottentottenmücke...“ Ich kenne sie lange genug, um zu wissen, daß sie es nicht so meint. Rockmusik ist halt nicht ihr Ding. Und Musik am Morgen verursacht bei ihr generell schlechte Laune, egal ob Klassik oder Rock. Mürrisch setzt sie sich mit mir an den Frühstückstisch. Essen kann ich zu jeder Tageszeit, auch um 04:40 Uhr. Und ich brauche etwas im Magen an meinem ersten Arbeitstag. Ich bin aufgeregt und habe – wie man so sagt – Flugzeuge im Bauch. Ich trinke den Kaffee aus, schnappe meine Tasche mit der neuen Arbeitskleidung und dem Laptop und drücke meiner Frau einen Kuß auf die Wange.

„Viel Glück heute.“, sagt sie noch und klingt dabei schon viel versöhnlicher. Das Glück kann ich brauchen.

Ich bin Verkehrsflugzeugführer und als solcher war ich bisher nicht sonderlich erfolgreich. Ich war im öffentlichen Dienst und hatte mir die Ausbildung zum Piloten, die ATPL, selbst finanziert. Natürlich fehlte das Geld an anderer Stelle und ich habe so manchen Kampf mit Katrin darüber ausgefochten. Aber ich habe mir einen Traum erfüllen können und Katrin zeigte dafür – glücklicherweise – immer eine Menge Verständnis. Nicht jede Frau hätte da mitgespielt. Nachdem ich beim öffentlichen Dienst

gekündigt hatte, weil mir eine vielversprechende Stelle angeboten worden war, flog ich zahlende Gäste mit einer Douglas DC-3 und einer Antonow An-2 über der Bundeshauptstadt und deren Umgebung spazieren. Leider war die Bezahlung nicht halb so gut, wie erwartet und auch das Unternehmen selbst stellte sich als nicht so seriös heraus, wie ich zunächst angenommen hatte. Aber es gab kein Zurück mehr. Trotzdem schaffte ich es noch irgendwie, ein Typerating auf der ATR-72-500 zu finanzieren, um meine Chancen am Markt zu verbessern. Katrin und ich hatten eine ernste Krise darüber durchzustehen, denn unsere Kinder hatten sich in der KITA mit Grippe angesteckt und es mußten einige Rechnungen bezahlt werden, die unser Budget arg belasteten. Eines Tages rief mich ein Bekannter an, den ich noch aus der Flugzeugführerausbildung kannte und riet mir zu einer Bewerbung bei German Airways. Es war ein guter Rat, wie sich herausstellen sollte und nach einem in englischer Sprache geführten Bewerbungsgespräch, der Prüfung meiner Unterlagen und einigen Tests, erhielt ich vor einer Woche das lang ersehnte Schreiben der Gesellschaft mit der Zusage und der Aufforderung mich am soundsovielten zum ersten Arbeitstag einzufinden.

Die Münchener S-Bahnlinie S8 bringt mich zum Flughafen. Wohnen im Raum München ist sauteurer, teurer noch als in Berlin und die Preise fürs Parken am Flughafen sind geradezu eine Frechheit. Aber mit einem neuen und (hoffentlich) serösen Arbeitgeber sieht die Welt trotzdem viel schöner aus. Die Einrichtungen und Büros der German Airways finde ich schnell, denn ich war ja schon ein paar Mal hier gewesen. Um 08:20 Uhr ist mein erster Start anvisiert als Co-Pilot auf einer ATR-72-500 der German Airways. Soviel weiß ich schon. Nicht ganz zwei Stunden vorher, also um 06:30 Uhr beginnt die Vorflugbesprechung mit meinem heutigen Kapitän. Meine Handfläche ist leicht feucht als ich ihm die Hand drücke.

„Frank Eiterig“, stellt er sich vor.

„Markus Müller“, antworte ich und bin nervös.

Frank ist um einiges älter als ich und erste graue Strähnen durchziehen sein Haar. Wie sich herausstellt, ist er bereits ein erfahrener Flugkapitän, der die Ratings für alle von German Airways eingesetzten Flugzeugtypen besitzt. Und das sind eine

ganze Menge, wie ich weiß. Im Prinzip die gesamte Airbus-Familie plus die Boeing 747-400 plus die EM-BRAER 170 und nicht zuletzt die ATR-72-500, welche wir heute fliegen werden. Weiß der Teufel wie der Mann es schafft, die Procederes so vieler verschiedener Flugzeugtypen nicht durcheinander zu bringen. Er macht einen ruhigen und kompetenten Eindruck. „Wir fliegen die Route nach Münster/Osnabrück und zurück.“, sagt er. „Diese Route bedient German Airways mit einer ATR. Wir fliegen daher eigentlich sechsmal täglich diese Strecke hin-und her. Normalerweise sind dafür 2 Besatzungen vorgesehen. Weil unsere ATR heute Nacht hier in München in der Wartung war, hat den ersten Flug von Münster hierher heute morgen eine andere Besatzung gemacht, die nun aber auf einer anderen Strecke weiterfliegen muß. Wir übernehmen jetzt und fliegen diese Strecke dann den Rest des Tages. Das bedeutet für uns, daß wir erst nach 22:00 Uhr in Münster Feierabend haben werden. Diese Strecke ist ein Nischenprodukt, daß unser schärfster Konkurrent, die Lufthansa, nicht anbietet. Darum ist das quasi unsere Hausstrecke.“ Ich muß lächeln und stelle mir vor meinem geistigen Auge eine Autorennstrecke vor, auf der nur ein einziges Auto fährt. Wir sitzen am Tisch in einem GA-Büro mit großen Fenstern, durch welche die einsetzende Morgendämmerung gut zu erkennen ist. Heißer Kaffee dampft in den Pötten mit Firmenlogo. Die Atmosphäre ist locker und entspannt.



falls klar. Es geht über EVIVA, Y103, L604, Z52 und Z850. Auf dem Rückweg dann über DOMEG, Z841, L603, Z74 und T104. Dies sind die Bezeichnungen der von uns zu befliegenden Luftstraßen bzw. Wegpunkte. Wir sprechen die gültigen Notices for Airmen durch und stellen fest, daß keiner der besonderen Hinweise für uns gilt oder uns bzw. unsere Flugroute betrifft.

Frank erteilt mir die Aufgabe, bei der Flugsicherung anzurufen und unseren Flugplan dort absegnen zu lassen. Das tue ich und erfahre hier außerdem, daß alle ED-R (Flugbeschränkungsgebiete), die wir tangieren oder in deren Nähe wir fliegen, aktiv sind. Diese haben wir also in jedem Fall zu meiden. Wir werden über die derzeit aktive Startbahn 26R die Standard Departure Route EVIVA3N abfliegen und uns dann auf der Luftstraße Y103 in den Verkehr „einfädeln“. Wir erfahren in der Flugleitung von German Airways mit wie vielen Fluggästen wir zu rechnen haben. Unter Franks Anleitung führe ich die Berechnung unseres Abfluggewichtes durch, in welche neben dem Leergewicht auch die Masse der Fluggäste sowie deren Gepäck, des Treibstoffs, der Crew und der zu übernehmenden Lebensmittel einfließt. Spätestens hier merke ich, daß Frank ein alter Hase ist, für den diese doch recht komplizierte Berechnung ein alter Hut ist. Und ich merke - ich habe noch viel zu lernen. Nachdem das alles erledigt ist gehen wir hinunter zum Flugzeug. Unsere ATR-72-500 „Anthony Fokker“ ist heute Nacht gewartet worden und steht nun am Gate 141 des Münchener Flughafens, welches German Airways (neben anderen) fest gebucht hat und für das die Firma eine Menge Geld an die Flughafengesellschaft zu bezahlen hat. Die aufgehende Sonne spiegelt sich auf den Tragflächen und am Rumpf. Das Bild ist friedlich und schön. Der Flughafenbe-



Frank hat schon beim meteorologischen Dienst das Wetter eingeholt. Das sieht sehr gut aus. Sommerliche Temperaturen erwarten wir für heute. Dazu ein leichter Wind, so um die 10 Knoten aus westlichen Richtungen. Lockere Cumulusbewölkung im Tagesverlauf und klarer, blauer Himmel am Morgen. Besser geht es fast gar nicht mehr. Die Route ist eben-

trieb erwacht langsam und Personen und Fahrzeuge des Bodenpersonals bewegen sich auf dem Vorfeld. Weil wir die erste Crew sind, die das Flugzeug am heutigen Tage in Betrieb nimmt, gehen Frank und ich langsam um die ATR herum. Wir führen den Vorflugcheck durch. Er erläutert hierbei die Dinge, auf die ich besonders zu achten habe. Die Prüfung der äußeren Unversehrtheit der Flugzeugzelle kenne ich schon meinen früheren Tätigkeiten als Pilot. Das war bei der DC-3 oder der Antonow meines alten Arbeitgebers auch nicht anders. Wir checken die Zelle auf Beschädigungen, die Fahrwerksschächte, die Bremsleitungen, die Reifen, die Antennen und Staurohre sowie die Triebwerke und Propeller von außen. Der Rundgang dauert nicht lange, schließlich ist die ATR nicht so groß. Aber Frank weiß um die Schwächen der Maschine und erläutert die Dinge, auf die besonders geachtet werden muß. German Airways betreibt die ATR-72-500 schon recht lange und hatte daher ausreichend Gelegenheit die Stärken und Schwächen des Typs herauszufinden. Vor allem die Anti-Eis-Vorrichtung an den ATR-Typen wurde seitens der Medien und einiger früherer Betreiber als konstruktive Schwäche dieses Typs angesehen. German Airways hat nach Auskunft von Frank bisher keine Probleme damit gehabt. Alles funktionierte wie es sollte. Immerhin werden ATR-Flugzeuge auch im hohen Norden durch dänische und finnische Fluggesellschaften problemlos betrieben.

Die Zeit ist schnell vergangen. Wir beenden unseren Vorflugcheck und nehmen im Cockpit Platz. Die ATR-72-500 besitzt, im Gegensatz zur neueren ATR-72-600, kein „Glascockpit“ sondern noch den guten alten „Uhrenladen“ mit analog anzeigenden Instrumenten, auch wenn einige von ihnen digital angesteuert werden. Wir beginnen mit dem Abarbeiten der Cockpit Preparation Checkliste. Moderne Verkehrsflugzeuge sind sehr komplex und besitzen komplizierte Systeme. Daher ist es notwendig, Checklisten zu verwenden, deren Punkte laut vorgelesen werden und die Durchführung der Prüfung des jeweiligen Punktes laut zu bestätigen. So verhindert man, daß etwas vergessen wird. Mittels der Cockpit Preparation Checkliste versetzen wir das Flugzeug in einen Zustand, der es mit Strom versorgt, die Klimaanlage in Betrieb nimmt, andere wichtige Systeme aktiviert und ermöglicht, die Passagiere an Bord zu nehmen. Inzwischen sind auch die anderen Mitglieder der Crew eingetroffen, in diesem Falle die beiden Stewardessen Beate Ziegler und Silke Vieth. Sie kümmern sich bereits um die Vorbereitung der Passagierkabine, versorgen die Sitzplätze mit den aktu-

ellen Tageszeitungen und Zeitschriften. Außerdem verstauen sie die angelieferten Lebensmittel und Getränke der Cateringfirma. German Airways bietet auf der kurzen Strecke zwischen München und Osnabrück zwar regulär keine Mahlzeit an, diese kann jedoch durch die Fluggäste bestellt und bezahlt werden, da sie nicht im Ticketpreis enthalten ist. Alkoholfreie Getränke gibt es natürlich kostenlos. Die ersten Passagiere treffen ein und werden von Frau Ziegler und Frau Vieth auf ihre Plätze eingewiesen.

„Unsere Fluggäste auf dieser Route sind primär Ge-



schaftsreisende.“, sagt Frank zu mir. „Der Flugplatz Münster/Osnabrück hat den Weser-Ems Raum als Einzugsgebiet, von wo eben geschäftliche Verbindungen mit dem industriestarken Süden der Bundesrepublik unterhalten werden. Aber auch Familien fliegen mit, die in Bayern Urlaub machen. Und wir versorgen im Herbst das Münchener Oktoberfest mit Kundschaft. Da wird es auch schon mal laut im Flugzeug.“, grinst Frank.

Alle Passagiere sind auf ihren Plätzen und die Türen werden geschlossen. Ich hole nochmals die Bestätigung der Flugroute ein und bekomme einen Transpondercode zugewiesen, der am Pedestal Panel gerastet wird. Frank spricht mit der Bodencrew und pünktlich docken wir von der Fluggastbrücke des Gate 141 ab. Über die Taxiways C1, N2, N und A14 rollen wir zum Holding Point der Piste 26R. Hier müssen wir die Landung einer Boeing 747-400 der Lufthansa abwarten, bevor wir auf die Startbahn aufrollen dürfen. Bis zum Start vergehen aber trotzdem noch einige Minuten, da wir abwarten müssen, bis sich die Wirbelschleppen, die hinter großen Flugzeugen entstehen, gelegt haben und keine Gefahr mehr für uns besteht. Nachdem wir die Startfreigabe vom Tower erhalten haben, schiebt Frank die Leistungshebel nach vorn und ich sage laut die Geschwindigkeiten an. Als wir die Rotationsgeschwindigkeit erreicht haben, zieht Frank das Steuerhorn zu sich heran und unsere

ATR hebt brav das Bugrad an.
Sekunden später heben wir ab. Ich fahre das Fahr-



werk ein und prüfe, ob die bisher grünen Leuchten der Fahrwerkskontrolle auf „rot“ wechseln, um sicher zu gehen, daß alle Räder auch komplett eingefahren und verriegelt wurden. Nachdem wir eine gewisse Höhe erreicht haben, fahre ich die Klappen ein und Frank schaltet den Autopiloten zu. Die Triebwerksleistung und die Steiggeschwindigkeit steuert er aber weiterhin am Panel des Autopiloten bzw. manuell, während das Abfliegen der voreingestellten Wegepunkte vom Flight Management Computer übernommen wird, der an den Autopiloten gekoppelt ist. Ich stelle die Steigung der Luftschraubenblätter auf Steigflug und gemächlich gewinnen wir auf der Standard Departure Route EVIVA3N an Höhe. Die ATR-72-500 steigt deutlich langsamer als ein Jet und man muß darauf achten, daß sie im Steigflug nicht zu langsam wird. 180-190 Knoten IAS sollten es wenigstens schon sein. Von EVIVA aus geht es dann über die Luftstraße Y103 bis zum Punkt EKSOS, östlich von Erlangen.

Wir verabschieden uns nacheinander von Munich Tower und Munich Departure und werden dann an Munich Radar übergeben. Meine Aufgabe ist es, den Funkverkehr abzuwickeln und die entsprechenden Frequenzen zu rasten, damit Frank sich auf die Führung des Flugzeuges konzentrieren kann. Wir steigen langsam bis auf FL240, unsere Reiseflughöhe auf dem Hinflug, gemäß der Halbkreisflugregel. Auf dem Rückflug werden wir darum dann nur auf FL230 fliegen. Hier oben ist das Wetter ein anderes als am Boden und wir haben z.T. mit über 40 Knoten Gegenwind zu kämpfen und können daher nur etwa 245 Knoten Groundspeed bei ca. 200 Knoten Indicated Airspeed einhalten. Ich stelle die Luftschraubensteigerung auf Reiseflug. Unsere Ankunftszeit in

Osnabrück wird sich leider etwas verzögern. Nach EKSOS schwenken wir nach Nordwesten und fliegen auf der Luftstraße L604 vorbei an Bamberg, Schweinfurt, Bad Neustadt (Saale), der bei Segelfliegern berühmten Wasserkuppe und Fulda bis zum Punkt MASEK. Hier drehen wir weiter nach Westen und fliegen auf der Luftstraße Z52 vorbei an Marburg bis zum Punkt ARPEG. Munich Radar übergibt uns an Langen Radar und weiter geht es über einen Rechtsturn nach Norden und wir fliegen auf der Z850 vorbei an Dortmund bis DOMEG Intersection. Dort beginnen wir unseren Sinkflug auf Anweisung von Langen Radar und sinken auf FL120. Auf der DOMEG2C Standard Arrival Route führen wir unseren Sinkflug durch, während Langen Radar uns mitteilt, daß die Runway 25 in Osnabrück aktiv ist. Ich raste immer schon mal die entsprechende Frequenz des ILS 25 am Panel neben dem Autopiloten. Obwohl es mein erster Flug im Dienste der German Airways ist, stelle ich fest, daß die Ruhe, die Frank ausstrahlt, sich auf mich übertragen hat und von der anfänglichen Nervosität nichts mehr übrig geblieben ist. Wir kommen gut miteinander klar, soweit man das nach so kurzer Zeit sagen kann. Ich fühle mich wohl mit ihm als Flugkapitän. Langen Radar gibt uns Kursanweisungen, um uns auf den Gleitpfad des ILS der Runway 25 zu führen. Nachdem unser Autopilot auf das ILS „aufgeschaltet“ hat, übergibt uns Langen Radar an den Tower von Osnabrück. Der Flughafen Münster / Osnabrück liegt zwischen den beiden Städten, nach denen er benannt ist aber nicht in deren unmittelbarer Nähe. Der Endanflug auf die Runway 25 erfolgt darum über die kleineren Ortschaften Lengerich und Ladbergen.

Ich fahre das Fahrwerk und die Klappen aus, während Frank die Maschine bei ca. 120 Knoten hält und die Triebwerksleistung entsprechend kor-





riert. Kurz über der Bahn, fängt er die Maschine sanft ab, nachdem er den Autopiloten bereits im Endteil deaktiviert hat. Quietschend und qualmend setzen die Haupträder und kurz danach auch das Bugrad auf. Frank zieht die Leistungshebel zurück und aktiviert den „Gegenschub“, wobei dieser nicht über ein Klappensystem am Triebwerk realisiert wird (wie bei den Jets) sondern über die Verstellung der Luftschraubenblätter. Zugleich betätigt er die Radbremsen, so daß wir durch die negative Beschleunigung sanft nach vorn in die Gurte gedrückt werden. Münster Tower übergibt uns an Münster Ground, nachdem ich den Transponder auf „Standby“ gesetzt und Frank die Maschine von der Piste 25 auf den Taxiway C gerollt hat. Münster Ground schickt uns über die Taxiways C, B und G zum Gate 14. Dort stellen wir die Triebwerke aus und fordern bei der Bodencrew Stromversorgung an. Die Passagiere verlassen über die bordeigene Treppe das Flugzeug und laufen die paar Meter über das Apron selbst zur Abfertigungshalle. Mein erster Flug im Dienst von German Airways hat damit sein Ende gefunden. Aber natürlich ist es nicht mein letzter Flug. Neue Passagiere warten auf den Rückflug nach München und gemeinsam mit der Bodencrew machen unsere Stewardessen die Kabine für den Rückflug klar. Unterdessen fordert Frank Sprit für den Rückflug an und die Maschine wird erneut betankt. Da wir nicht unnötig viel Sprit mitführen wollen, um das Flugzeug möglichst leicht zu halten und Sprit zu sparen, wird auf dieser Strecke nach jedem Flug betankt.

„Du wirst in der nächsten Zeit ausschließlich mit mir fliegen.“, sagt Frank. „Wenn ich denke, daß du klar kommst, wirst du dann auch mit anderen Kapitänen unterwegs sein. Wir werden auch in den Simulator gehen und dort diverse Szenarien durchspielen, um deine Ausbildung aufzufrischen und zu verfeinern. Das machen wir mit allen Neuen so. Betrachte also die nächsten Wochen als deine Probezeit.“

Ich habe keine Angst davor und bin zuversichtlich, daß ich es schaffen kann. Vor allem wenn mir ein so erfahrener Flugzeugführer und sympathischer Mensch wie Frank zur Seite steht. Wir fliegen die Strecke Münster/Osnabrück eine gute Stunde später wieder zurück und diesmal führe ich die Maschine manuell zur Landung auf der Runway 26R. In München habe ich Gelegenheit mit Katrin zu telefonieren, um ihr mitzuteilen, daß ich in Osnabrück übernachten werde. Morgen jedoch werden wir wieder zusammen sein. Sie wirkt zwar brummig aber am Ende quält sie sich dann doch ein „Bussi“ am Telefon raus. Es ist eben nicht leicht mit einem Piloten verheiratet zu sein.

Markus Müller (GEW2433)

Wir bauen ein Homecockpit

Teil IV

Der Bau des Homecockpits von Niklas Osbahr schreitet weiter voran.

Vor etwa einem Jahr habe ich mit dem aktiven Bau meines Homecockpits begonnen. Leider muss ich euch mitteilen, dass ich es nicht geschafft habe mein HC fertig zu stellen. In den letzten Magazinen hatte ich den Bau des Overheads beschrieben. Nun mittlerweile ist dies voll funktionsfähig. Nach der Sommerpause habe ich mit dem Bau der beiden Sidesticks begonnen. Lang Zeit habe ich nach verschiedenen Maßen gesucht und schließlich welche gefunden. Den Sidestick für die linke Seite habe ich dank Heinz auch gefunden. Schnell nach links umgebaut und getestet. Klappt alles prima. Das tolle ist, dass es auch noch eine Achse zum Drehen des Joysticks gibt. Diese werde ich als Tiller verbauen. Nun die drei Seiten zusammenschrauben und das untere Brett ansetzen. Am oberen Brett das Loch aussägen (gleich anschrägen) und mit Schleifpapier weiter verfeinern, bis alles sitzt und nichts mehr wackelt und wegrutscht. Nun den Joystick mit einer Tüte abdecken und mit RAL7011 lackieren. Fertig.



Das Teil geht jetzt noch zum Sattler und bekommt noch oben eine schwarze Lederhaut drauf. Weiter gehts mit den beiden PFD/ND Displays. Da kann ich nicht viel zu sagen. Maße anzeichnen, aussägen und lackieren. (3x Fotos) Das selbe gilt auch für das MIP mit den ECAM Displays.

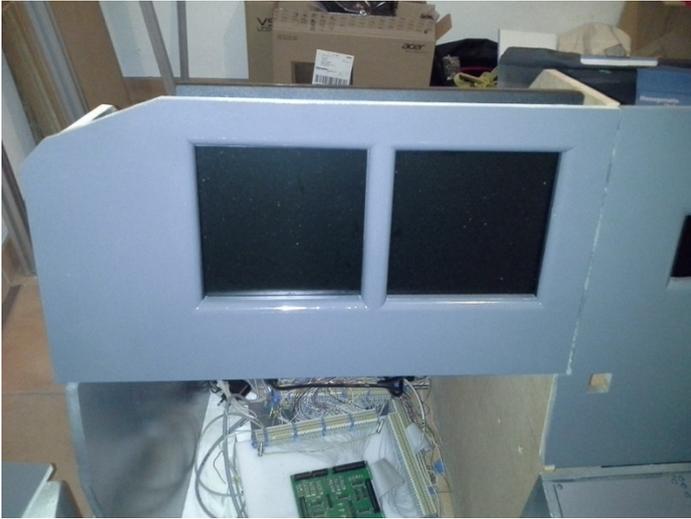
Zu guter Letzt kann ich noch das „Gestell“ für die Mit-



telkonsole zeigen. Zur Befestigung der einzelnen Teile habe ich Mittelstreben aus Holz eingezogen. Final zusammengebaut nach aktuellem Stand kann ich euch nur das hier noch zeigen

Mit diesen Bildern wünsche ich euch noch frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr.





Niklas Osbahr (GEW2339)

Flugzeuge von gestern - MD-11, das Ende einer (weiteren) Ära

Nicht nur für unsere GEW bedeutet das ablaufende Jahr 2014 das Ende einer Ära.

Mit dem letzten Passagierflug der McDonnell Douglas MD-11 am 11.11.2014 endete auch für diesen Flugzeugtyp die Ära des Einsatzes im Passagierflugbetrieb.

Den letzten regulären Passagier-Linienflug führte KLM schon am 26. Oktober 2014 durch; verabschiedete aber die letzte Passagier-MD-11 mit drei Sonderflügen am 11. November 2014 in einer Sonderlackierung KLM - Douglas Aviation History, die darauf hinwies, dass KLM neben der MD-11 alle Douglas-Typen von der DC-2 bis zur DC-10 geflogen hat.

Seit dem 11.11.2014 sind somit von der MD-11 nur noch Frachter im Flugbetrieb.



Das vorstehende Foto von Tim Donell entstand im November 2009 in Amsterdam und zeigt die PH-KCG „Maria Callas“ der KLM. Im November 2012 wurde dieses Flugzeug außer Betrieb genommen; seit dem 18.04.2013 steht es gelagert in Victorville/ USA.

Die MD-11 wurde ab 1985 als Nachfolger für die DC-10 konzipiert und am Anfang offiziell als MD-100 bezeichnet. Äußerlich ähnlich, gibt es doch größere Unterschiede zwischen den beiden Typen. So hat die MD-11 einen 5,66 Meter längeren Rumpf, ein um ein Drittel verkleinertes Seitenleitwerk, größere Trag-

flächen, sparsamere Triebwerke und hat Winglets an den Flügelenden, um den induzierten Widerstand und damit den Treibstoffverbrauch zu verringern. Durch die moderneren Triebwerke und den Einbau eines „Glasscockpits“ fiel bei der MD-11 der Platz des Bordingenieurs als drittem Mann im Cockpit weg.

Die Entwicklung der MD-11 wurde am 30. Dezember 1986 nach einem Auftrag der British Caledonian Airways offiziell gestartet. Beim Bau der ersten Prototypen 1988 lagen bereits 52 Bestellungen und 40 Optionen auf den Flugzeugtyp vor. Der Erstflug der MD-11 mit dem Kennzeichen N111MD (die Maschine fliegt mittlerweile als N601FE für FedEx) fand am 10. Januar 1990 statt, und da man mit den ersten fünf gebauten Maschinen das Testprogramm durchführte, konnte die Maschine bereits am 8. November 1990 von der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA zugelassen werden. Aus Termingründen wurde dabei kein eigenes Typenzertifikat für die MD-11 ausgestellt, vielmehr gilt der Typ als Unterversion der DC-10 und wird in deren Zertifikat mitaufgeführt.



Ebenfalls die PH-KCG „Maria Callas“ der KLM, aufgenommen von Tim Donell im November 2009 in Dubai. Sehr schön zu erkennen sind das dritte Triebwerk im Heckbereich sowie die Winglets.

Das erste Flugzeug wurde am 29. November 1990 an die Finnair geliefert, die die Maschine ab dem

20. Dezember 1990 zwischen Helsinki und Teneriffa im regelmäßigen Betrieb einsetzte. Bald nach den ersten Auslieferungen wurden jedoch die Probleme bekannt, die der MD-11 letztendlich den wirtschaftlichen Erfolg verwehrt, denn die Maschinen erfüllten die garantierten Reichweiten durch erhöhten Treibstoffverbrauch nicht. Als Folge stornierte etwa Singapore Airlines ihre 20 bestellten MD-11 wieder und orderte stattdessen den zu der Zeit wesentlich moderneren Airbus A340, weil die ursprünglich geplanten MD-11-Routen der Airline zwischen Singapur und Europa mit der realen Reichweite nicht erreicht wurden. McDonnell Douglas hatte etwa 7.000 Seemeilen Reichweite mit einer Zuladung von etwa 28.000 Kilogramm versprochen, es zeigte sich aber, dass bei dem Gewicht nur etwa 6.500 Meilen oder bei voller Ausnutzung der Reichweite nur 22.000 Kilogramm transportiert werden konnten. Auch die später erschienene Boeing 777 machte ihr stark zu schaffen.

Um die versprochenen Werte doch noch zu erreichen, wurde von 1990 bis 1995 zusammen mit dem NASA Langley Research Center und den beiden Triebwerksherstellern Pratt & Whitney und General Electric das Performance Improvement Program (PIP) initiiert und durchgeführt, bei dem Aerodynamik und Triebwerke überarbeitet wurden. Obwohl die angesprochenen Nachteile der MD-11 mit der Zeit verringert wurden, war der Imageschaden zu groß, um noch behoben zu werden.

Nach der Übernahme von McDonnell Douglas durch Boeing 1997 wurde die Produktion der MD-11 vorerst weitergeführt, allerdings nur die der Frachtvariante. Altaufträge für Passagiermaschinen wurden noch bearbeitet, so dass am 16. April 1998 die letzte Maschine an Sabena übergeben wurde. Doch schon ein Jahr später gab Boeing bekannt, die Produktion der MD-11 einzustellen. Das 200. und letzte Flugzeug wurde am 22. Februar 2001 an Lufthansa Cargo ausgeliefert – McDonnell Douglas wollte ursprünglich mehr als 300 MD-11-Flugzeuge verkaufen.

Man nimmt an, dass das Ende der Fertigung mit der Nähe der MD-11 zum internen Konkurrenzprogramm Boeing 777 zusammenhängt. Diese Entscheidung wurde allerdings oft kritisiert, da die MD-11F bis zum Erscheinen der Boeing 777F (2007) das modernste und produktivste Frachtflugzeug ihrer Klasse war. Daher wurden und werden auch viele

der im Passagierbetrieb unrentablen MD-11 in Frachter umgewandelt, etwa bei Paketdiensten wie Federal Express oder UPS Airlines. Die große Beliebtheit als Frachtflugzeug rührt daher, dass die MD-11 einen guten Kompromiss in der Größe darstellt. So kann sie zwar weniger Ladung transportieren als die Frachtversionen der Boeing 747, allerdings hat Letztere auch einen höheren Treibstoffverbrauch.

McDonnell Douglas bot die MD-11 in verschiedenen Varianten an: Eine reine Passagier-MD-11 (bzw. inoffiziell MD-11P genannt) sowie eine reine Frachtversion (MD-11F), eine Version, die beide Eigenschaften gleichzeitig erfüllen kann (MD-11C für Combi) sowie eine als Convertible Freighter (MD-11CF) bezeichnete Ausführung. Statt gleichzeitig als Frachter und Passagiermaschine zu fungieren, legt man je nach Bedarf vor dem Start fest, ob die Maschine Nurfrachter oder reiner Passagierjet ist, wobei die Umrüstung von der Passagier- auf die Frachtversion zwei Tage dauert; die Konversion des Frachters zurück zum Passagiertransport benötigt drei Tage. Von McDonnell-Douglas war diese Version zum Beispiel für Charter-Airlines angedacht, die die Maschine im Sommer mit Passagieren auslasten und außerhalb der Saison mit dem Cargo-Geschäft Geld verdienen konnten. Sechs MD-11CF wurden gebaut, vier davon gingen an Martinair, zwei an World Airways. Von der MD-11C wurden nur fünf Exemplare gebaut, die sämtlich an Alitalia gingen und nach und nach zu reinen Frachtern umgerüstet wurden.

Mit Stand Dezember 2014 sind von den insgesamt 200 hergestellten MD-11/MD-11F noch 152 registriert; im Flugbetrieb sind jetzt, nach dem letzten Passagierflug durch KLM, nur noch Frachter.



Eine MD-11 CF mit der Registrierung PH-MCR der Martinair Cargo am 11.08.2014 in Amsterdam.
(Aufnahme von Tim Donell).

Quelle: wikipedia.org
Fotos: Tim Donell

Hartmut Donell (GEW 1109)

Die Flugbegleiterin

Sophia mochte ihren Beruf. Die Fluggäste kamen und gingen. Sie sah viele Gesichter, viele Menschen aus unterschiedlicher Herkunft, Hautfarbe, Religion und Nation - jeden Tag aufs Neue. Die Passagierkabine war wie ein Mikrokosmos, zumindest für die Dauer eines Fluges.

Die leeren Sitzreihen füllten sich und das eben noch stille Flugzeug, in dem nur die Klimaanlage gesummt hatte, wurde vom Stimmengewirr und dem Lärm, den einige Hundert Menschen verursachten, überschwemmt. Die meisten Fluggäste verschwanden aus Sophias Gedächtnis sobald sie das Flugzeug verlassen hatten und nur wenigen gelang es, bei ihr einen bleibenden Eindruck zu hinterlassen. Sehr häufig waren dies leider diejenigen, die ihr eher unangenehm auffielen. So gab es Menschen, die jegliche Selbständigkeit in dem Moment verloren hatten, da sie ein Flugzeug betraten und von einer Flugbegleiterin erwarteten, dass sie ihnen jede noch so kleine Handreichung abnahm. Nicht das der Servicegedanke in Sophias Einstellung zur Arbeit nicht ausgeprägt genug gewesen wäre, aber die Erwartungshaltung einiger weniger Fluggäste beanspruchte mitunter auch Sophias Geduld bis zum Äußersten.

„Stewardess, könnten Sie mal die Temperatur der Klimaanlage herunter regeln. Mir ist kalt.“ (Wir haben 23° Grad Celsius im Flugzeug und deine Jacke hast du eben ausgezogen.) „Kein Problem, ich stelle die Temperatur gleich etwas höher. Vielleicht wollen Sie solange Ihre Jacke wieder anziehen?“ „Stewardess, mein Sitzplatz hat kein Bordjournal aber mein Nachbar hat sogar zwei davon.“ (Warum fragst du ihn nicht einfach, ob du eines haben kannst?) „Macht es Ihnen etwas aus, mein Herr, der Dame eines der Bordjournale zu überlassen?“ „Stewardess, das Licht an meinem Sitzplatz funktioniert nicht.“ (Das ist der Knopf mit der Lampe drauf, du Blindfisch.) „Kein Pro-

blem. Sehen Sie, nun funktioniert es. Sie müssen nur diesen Knopf hier drücken.“

„Stewardess, ich finde den Knopf für die Rückenlehnen Verstellung nicht.“ (Das ist auch kein Autositz, du Nase.) „Schauen Sie, hier ist er. Einfach draufdrücken – sehen Sie, so funktioniert es.“ „Stewardess, der Kaffee ist zu stark.“ (Habe ICH den vielleicht gekocht?) „Kein Problem, ich bringe Ihnen gleich einen Neuen.“ „Stewardess, der Kaffee ist zu schwach.“ (Warum tauscht ihr beiden Deppen nicht einfach die Kaffees?) „Kein Problem, ich bringe Ihnen auch gleich einen Neuen.“ „Stewardess, das Flugzeug schlingert so stark. Kann der Pilot nicht ordentlich fliegen?“ (Ich sag ihm, er soll abspringen und dich fliegen lassen, du Flachzange.) „Ich frage gleich mal nach. Es sind sicher nur ein paar Turbulenzen. Die sind gleich wieder vorbei.“

„Stewardess, ich habe schon mehrmals den Serviceknopf gedrückt. Warum dauert das so lange bis Sie kommen? Ich warte schon geschlagene drei Minuten.“ (Ach, halt bloß die Klappe, du A....) „Tut mir leid mein Herr, ich wurde aufgehalten.“

Es gab Momente, in denen sie am liebsten laut geschrien hätte, in denen sie sich beherrschen musste, nicht laut loszulachen und in denen sie kurz vor einem Weinkrampf stand. Vor allem zu Beginn ihrer beruflichen Laufbahn als Flugbegleiterin bei German Airways war es nicht einfach für sie gewesen. Die Ausbildung bei der Gesellschaft war umfassend und professionell gewesen, eine gute Grundlage für das Kommende. Aber keine noch so gute Ausbildung konnte sie auf alles vorbereiten, was das Leben bot. Sophia mochte trotzdem ihre Arbeit. Es gab ja auch schöne Erlebnisse.

Der kleine Junge, der im Flugzeug Angst bekam, weil Turbulenzen die Maschine durchschüttelten. „Hey, du bist doch schon soo ein großer Junge. Du brauchst doch keine Angst zu haben.“ „Stürzt das Flugzeug jetzt ab?“

„Nein bestimmt nicht. Sieh mal, da draußen ist ganz doller Wind. Und der wackelt am Flugzeug. So wie an eurem Haus, wenn es windig ist.“ „Ich hab aber trotzdem Angst.“ „Hey, hast du schon mal einen Vogel abstürzen sehen? Unser Flugzeug ist viel größer und stärker als so ein kleiner Vogel. Wir

können gar nicht abstürzen.“

Auch Erwachsene zeigten mitunter stärkere Anzeichen von Flugangst und mussten beruhigt werden. Allerdings war hier die Überzeugungsarbeit schwieriger, denn sie ließen sich in der Regel nicht mit kindlichen Argumenten davon überzeugen, dass dem Flugzeug durch Turbulenzen keine Gefahr drohte. Sophia sah die Angst in den Augen dieser Menschen und empfand zumeist Mitleid für sie. Sie freute sich, wenn sie bemerkte, daß sie einigen etwas von ihrer Angst nehmen konnte. Fluggäste, die ihre Arbeit und die ihrer Kolleginnen zu schätzen wussten und sich höflich bedankten, wenn sie die Maschine verließen. Ein nettes Lächeln, ein dankbares Kopfnicken. Es gehörte nicht viel dazu, einer Flugbegleiterin Anerkennung über die geleistete Arbeit zu zollen. Sophia war ja zugleich auch Aushängeschild ihrer Firma, der German Airways. Jedes Lob, das sie erreichte, galt eben auch dem Unternehmen. Sophia wurde auf Langstrecken eingesetzt, meistens auf den Amerika-routen. Sie hatte es sich selbst so ausgesucht. Sie war jung, unabhängig und niemand wartete zu Hause auf sie. Sie war attraktiv, groß und schlank, hatte langes, zum Pferdeschwanz gebundenes, dunkelblondes Haar. Zuvor hatte sie kürzere Strecken beflogen, vor allem die Route nach Palma de Mallorca. Das war zum Teil sehr belastend für sie gewesen, denn Mallorca-Urlauber waren häufig genug Männer jeden Alters, die mehr oder weniger stark alkoholisiert ins Flugzeug kamen und sich nicht scheuten den gutaussehenden Flugbegleiterinnen auf die Pelle zu rücken. Auf den langen Strecken nach Amerika, egal ob USA, Kanada oder Brasilien, flogen vor allem Familien auf Urlaub und Geschäftsreisende. Das Publikum war hier auf jeden Fall angenehmer und so hatte sie sich für die Verwendung auf einer Langstreckenroute beworben. Das Management hatte es möglich gemacht und so flog sie zumeist mit einem Airbus A330-200 nach Los Angeles und zurück. Bevor sie begann als Flugbegleiterin zu arbeiten, hatte sie sich vorgestellt, fremde Länder zu entdecken und Land und Leute kennen lernen zu können. Sie sah sich an exotischen Stränden in der Sonne liegen, das tiefblaue Meer vor sich, mit einem Cocktail in der Hand. Oder in einer fremden interessanten Stadt, mit interessanten Menschen. Die Realität sah dann allerdings anders aus. Sie stieg am Ende eines Fluges übermüdet aus dem Airbus und war froh, wenn der Bus des Unternehmens sie in das örtliche Flughafenhotel brachte, in dem German Airways einige Zimmer für die Besatzungen fest gebucht hatte. Die Zeitverschiebung forderte zusätzlich ihren Tribut

und so ging sie todmüde ins Bett, wenn in Los Angeles das Leben pulsierte und stand hellwach wieder auf, wenn die Stadt in tiefem Schlaf lag. Sehr viel gesehen hatte sie von der Stadt bisher nicht, auch nicht von den anderen amerikanischen Städten, auf deren Routen sie hin- und wieder ebenfalls eingesetzt war. Der Flug zwischen München und L.A. dauerte zwischen 11h und 13h, je nach Route und Windstärke. Zwischen den Flügen hatte sie jedoch in der Regel fast 24h Pause, in denen sie sich erholen konnte. Es konnte jedoch auch geschehen, dass es auf einer anderen Strecke personelle Engpässe gab, bei denen sie dann aushelfen musste. Alles in allem, war es ein unruhiges, aber abwechslungsreiches Leben. Sie mochte ihre Arbeit.

„Cabin Crew – prepare for Take-off!“, schallte es durch die Kabine. Die Passagiere saßen bereits auf ihren Plätzen, das Handgepäck war verstaut und die Maschine rollte über den Taxiway in Richtung Startbahn. Sophia überprüfte noch einmal, ob alle Passagiere in ihrem Zuständigkeitsbereich der Economy Class angeschnallt, die Gepäckfächer geschlossen und die unvermeidlichen Mobiltelefone und Laptops abgeschaltet waren, ohne die ein großer Teil der Bevölkerung offenkundig nicht mehr existieren konnte. Eine Dame hatte einen solch großen Rollkoffer als „Handgepäck“ durchgeschleust (Sophia war es ein Rätsel, wie sie das geschafft hatte), dass dieser nicht durch den Gang passte und zwischen den Bankreihen hängen blieb. Natürlich war er so schwer, dass die Dame ihn kaum anheben konnte, geschweige denn in der Lage war, ihr „Handgepäck“ in Kopfhöhe über die Rückenlehnen der Sitze zu befördern. Aber auch für diesen Koffer hatte Sophia einen sicheren Platz finden können, allerdings befand er sich nun nicht mehr in Reichweite der Dame, die ihn unbedingt im Handgepäckfach über ihrem Kopf verstaut wissen wollte. Es hatte Sophia einiges an Überzeugungskraft gekostet, die Frau davon abzubringen. Sie hatte auch nicht an plastischer Veranschaulichung gespart, um der Dame begreiflich zu machen, wie ihr Kopf aussähe, wenn der Koffer aufgrund seines hohen Gewichtes in einer Turbulenz aus dem Gepäckfach auf sie stürzen würde. Schließlich war jedoch alles bereit für den Start. Sophia meldete die Startbereitschaft via Bordtelefon ans Cockpit und begab sich auf ihren eigenen Sitzplatz, um sich anzuschnallen. Die Maschine schwenkte rumpelnd auf die Startbahn ein. Der Pilot gab Gas und der vollgetankte, schwere Air-

bus A330 begann schwerfällig zu beschleunigen. Er wurde schneller und schneller, der Bug hob sich und das Rumpeln verstummte. Zu Beginn ihrer beruflichen Laufbahn hatte Sophia in diesem Moment immer das Gefühl gehabt, ihr Magen würde anfangen zu schweben. Zuerst war ihr das unangenehm gewesen, inzwischen hatte sie sich jedoch daran gewöhnt und sie mochte dieses Gefühl, auch wenn es nicht mehr so intensiv wie zu Anfang war. Der Start eines Verkehrsflugzeuges war für sie Alltag geworden und hatte für sie einiges an Spannung verloren. Er stand auch ziemlich am Anfang eines anstrengenden Arbeitstages, der allerdings schon etwas früher begonnen hatte. Die Passagierkabine musste hergerichtet und die Lunchpakete sowie die Getränke von der Cateringfirma übernommen und verstaut werden. Bordjournale und Tageszeitungen wurden bereitgelegt und der Teppichboden gesäubert werden, soweit dies nicht durch speziell angeforderte Reinigungskräfte übernommen worden war. Die Bildschirme des Bord-TV wurden geprüft und eventuell festgestellte Defekte kurzfristig behoben, sofern das möglich war. Kurz – es gab auch für eine Flugbegleiterin schon vor dem Start einiges zu tun. Trotzdem war der Start des Flugzeugs für Sophia immer irgendwie der Beginn ihrer eigentlichen Tätigkeit. Sie saß angeschnallt auf ihrem Sitz im hinteren Teil des Flugzeugs und blickte gedankenverloren auf die Häuser in der unmittelbaren Umgebung von Los Angeles International, die nun unter ihr vorbeihuschten. Wenn die Maschine ihre Reiseflughöhe erreicht hatte und die „Fasten Seat Belt“ Beleuchtung erlosch, dann hatten die Flugbegleiter die ersten Erfrischungen zu reichen.

Doch soweit kam es nicht. Der Airbus A330 hatte soeben abgehoben und befand sich erst einige wenige Sekunden in der Luft. Es gab einen gedämpften Knall aus Richtung der rechten Tragfläche. Sophia, die im hinteren Teil des Flugzeugs auf ihrem Platz saß, sah kurzzeitig eine Flamme und anschließend eine dünne Rauchfahne unter ihrem Fenster vorbeifliegen, die aus der Richtung der Tragfläche kamen. Das Triebwerksgeräusch wurde deutlich leiser und die Maschine nahm ihre, gerade erst zum Steigflug aufgerichtete Nase, deutlich spürbar nach unten. Die Passagiere wurden sofort unruhig. Alle spürten, dass dieser Start nicht wie geplant verlief. Ein oder zwei Frauen schrien auf und steckten mit ihrer Panik auch andere Fluggäste an.

„Was ist los? Was ist passiert? Was geschieht mit dem Flugzeug?...“ Die Passagiere, die in der Nähe der

Flugbegleiterinnen saßen, bestürmten sie sofort mit Fragen, nachdem Sophia und ihre Kollegen ihre Plätze verlassen und nach vorn in die Passagierkabine getreten waren.

„In einem Notfall haben sich die Flugbegleiter sofort und ohne jede vermeidbare Verzögerung um die Passagiere zu kümmern und beruhigend auf sie einzuwirken. Eine allgemeine Panik gefährdet die Sicherheit und erhöht die Gefahr für das Flugzeug.“

Das war der Wortlaut einer Dienstvorschrift für Flugbegleiterinnen der Gesellschaft. Sophia erinnerte sich sofort daran und so hatte sie sich automatisch und ohne darüber nachzudenken zusammen mit ihren Kolleginnen in die Passagierkabine begeben. Sie kämpfte die auch in ihr aufkommende Panik nieder, denn natürlich war auch ihr bewusst, dass etwas nicht stimmte. So etwas hatte sie noch nie erlebt. Sie spürte aber auch, dass die Maschine weiterflog und nicht etwa senkrecht vom Himmel stürzte. Sie widerstand dem Verlangen, zum Bordtelefon zu laufen und die Piloten in der Kabine mit den gleichen Fragen zu bestürmen, die auch die Passagiere nun unausgesetzt anrichteten. „Bitte bleiben Sie ruhig. Ich bin sicher, es wird gleich eine Erklärung vom Captain geben. Bleiben Sie angeschnallt und auf Ihren Plätzen sitzen. Straffen Sie noch einmal Ihre Gurte.“, rief Sophia so laut sie es gegen den allgemeinen Lärm der Passagiere vermochte. Sie überlegte, ob Sie zur Bordsprechanlage gehen sollte, um ihre Aufforderung an die Passagiere noch einmal zu wiederholen.

„Ich habe ganz genau gesehen, wie eine Stichflamme aus der Tragfläche kam.“, rief ein Mann aufgebracht, „also erzählen Sie mir nicht, dass alles in Ordnung ist.“ „Das habe ich gar nicht gesagt.“, verteidigte sich Sophia. „Ich sagte, es wird gleich eine Erklärung vom Captain geben. Aber Sie haben sicherlich Verständnis dafür, dass die Piloten erst einmal die Situation einschätzen müssen, bevor sie etwas dazu sagen können.“ „Wir sollen wohl schon mal anfangen zu beten.“, rief der Mann aufgebracht. „Ich bin sicher, wir werden wohlbehalten landen und wir werden auch gleich hören, was los ist.“, versuchte Sophia zu beschwichtigen. Es gelang ihr nicht. Die Unruhe unter den Passagieren nahm spürbar zu. Die Leute wussten ganz genau, dass sie eine Erklärung nur vom Piloten erwarten konnten und die Flugbegleiterinnen den Geschehnissen mehr oder weniger genauso hilf-

los gegenüber standen wie sie selbst. Sophia hoffte im Stillen, dass sich der Flugkapitän bald äußern würde, denn sie und ihre Kolleginnen spürten, wie ihnen die Situation langsam entglitt.

„Meine sehr verehrten Damen und Herren.“, ließ sich da Stimme des Flugkapitäns über die Bordsprechanlage vernehmen. Die Leute wurden schlagartig ruhig und lauschten gespannt der Stimme aus dem Cockpit. Bei normalem Flugverlauf hörten schon viele Leute gar nicht richtig hin, was der Flugkapitän sagte, diesmal hätte man von einer Sekunde auf die nächste eine Stecknadel fallen hören.

„Sie werden schon bemerkt haben, dass unser Start nicht so wie vorgesehen verlaufen ist. Das rechte Triebwerk ist kurz nach dem Start ausgefallen. Den Grund dafür kennen wir noch nicht, wir vermuten aber, dass ein Vogel diese Fehlfunktion verursacht hat, denn unsere Triebwerke sind eigentlich sehr zuverlässig. Unser Airbus kann problemlos auch mit nur einem Triebwerk weiterfliegen aber sie haben sicherlich Verständnis dafür, dass wir den Flug nach München so nicht fortsetzen können und zunächst erst mal landen müssen. Wir haben darum den Steigflug abgebrochen und befinden uns jetzt im Anflug auf eine Warteposition, die wir etwas außerhalb der An- und Abflugrouten beziehen müssen. Dort warten wir so lange, bis wir vom Fluglotsen abgerufen werden und landen können. Ich nehme an, dass das so in den nächsten 10-20 Minuten passieren wird. Im Namen von German Airways entschuldige ich mich für die Unannehmlichkeiten und ich bin sicher, dass sie am Boden Informationen über Ihre Weiterreise erhalten werden.“

Die ruhige und sachliche Stimme des Flugkapitäns änderte die Situation von Grund auf für Sophia und ihre Kolleginnen. Der Schreck war überwunden, die Panik verschwunden und die ersten Ansprüche wurden angemeldet. „Ich habe wichtige Termine in München und nun das...“ „Hoffentlich haben die da ein Ersatzflugzeug am Boden rumstehen...“ „Werden wir die Hotelkosten erstattet bekommen, falls wir in L.A. übernachten müssen?“ „Bekomme ich den Flugpreis für mein Flugticket zurückerstattet?“ „Kommt so etwas öfters bei Ihnen vor?“ „Also ich fliege ja sonst immer mit Heavy Metrolines und da ist mir so etwas noch nie passiert.“ „Können Sie nicht mit dem verbliebenen Triebwerk nach München weiterfliegen? Ich habe es wirklich eilig.“ „Kommen Sie vor der Landung trotzdem noch mit dem Essen rum, ich habe einen Bärenhunger?“ „Nie wieder steige ich in ein Flugzeug. Das nächste Mal fahre ich mit der

Bahn.“ Die Fragen und Forderungen der Passagiere stürmten nur so auf Sophia ein und sie bemühte sich sachlich und höflich zu bleiben, auch da wo es manchmal schwer fiel. Sie war erleichtert, als der Flugkapitän nach einer Weile die Kabinencrew auf ihre Plätze befahl und den Passagieren mitteilte, dass die Landung nun unmittelbar bevorstehe. Der A330 folgte gehorsam dem ILS-Gleitpfad und setzte ca. 30 Minuten nach dem Start wieder auf dem Los Angeles International Airport auf. Nach der Landung gab es noch kurzzeitig Irritationen bei den Passagieren als auch das verbliebene Triebwerk heruntergefahren wurde. „Müssen wir etwa hier aussteigen und zum Gate laufen. Das ist ja unglaublich.“ „Was passiert hier mit uns? Die könnten uns wenigstens einen Bus schicken. Sehen Sie einen Bus?“ „Ist das andere Triebwerk jetzt auch ausgefallen? Das sind ja Zustände hier. So was ist mir ja noch nie passiert.“

„Meine sehr verehrten Damen und Herren.“, ließ sich da der Flugkapitän wieder vernehmen. „Wir sind wieder gelandet, wie Sie bereits bemerkt haben. Es wird nun noch eine kleine Verzögerung geben. Da es sehr schwierig ist, mit nur einem Triebwerk am Boden zu rollen, wird man uns mit einem Spezialfahrzeug abschleppen und zum Gate bringen. Ich entschuldige mich nochmals im Namen meiner Firma für die Unannehmlichkeiten, die Ihnen daraus entstehen und bitte Sie um Verständnis. Ich bin sicher, man wird Sie in angemessener Form für eventuell entstehende Unkosten entschädigen.“

„Das will ich aber auch hoffen.“, hörte Sophia von einigen Bänken. Sie war ebenfalls froh, dass der Flug gleich vorbei war und die Passagiere aussteigen mussten. Als es dann soweit war, konnte sie den Gesichtern der meisten Leute die Erleichterung ansehen. Es war eben kein alltägliches Ereignis gewesen, weder für die Passagiere, noch für die Flugbegleiterinnen. Nachdem die Passagiere die Maschine verlassen hatten, wurden die Lebensmittel wieder von Bord gegeben, da nun in der örtlichen Werft eine genaue Überprüfung des Triebwerks stattfinden sollte. Möglicherweise war der Schaden gar nicht so groß und die Maschine konnte schnellstens zurück in den Flugbetrieb. Bei der Nachbesprechung in den Räumlichkeiten der Gesellschaft wurde von allen Flugbegleiterinnen übereinstimmend berichtet, dass die Kabine zumindest in einigen Bereichen kurzzeitig außer Kontrolle gewesen war und kurz vor einer ersten

Panik gestanden hatte. Erst die Durchsage des Piloten hatte die Situation beruhigt. „Solange die Leute auf ihren Plätzen bleiben, besteht kein Grund zur Sorge.“, meinte einer der Piloten. „Aber ihr müsst natürlich verstehen, dass wir uns selbst erst mal ein Bild machen müssen, bevor wir Durchsagen machen können. Solange ist dann eben die Kabinen Crew gefordert. Ich denke wir alle haben aus dieser Situation heute lernen können und im Wiederholungsfall sind wir dann besser vorbereitet. Auch für uns war es er erste Triebwerksausfall im realen Flugbetrieb.“ Sophia konnte einen Tag länger in Los Angeles verbringen. Ein Tag, den sie nach all dem Stress auch bitter nötig hatte. Als sie wieder den A330 bestieg, fühlte sie sich ruhig und für alles Kommende vorbereitet. Sie mochte eben ihre Arbeit.

Markus Müller (GEW2433)



GEW und das „besondere“ Verhältnis zum 1. April

Wer einmal einen 1. April bei German Airways erlebt hat der weiß, die Vorfreude auf diesen Tag ist ähnlich groß wie die zu Weihnachten. Hier nun eine kleines „Best-of“ Aprilscherz. :-)

Was mit einem „unverfänglichen“ Forum-Posting am 1. April 2004 begann wurde durch Georg Paschek (GEW100), Frank Eiterig (GEW111) und Anderen über die Jahre, man kann fast schon sagen perfektioniert. Kaum ein Jahr verging, wo nicht wenigstens einer unserer Piloten die Hoffnung hatte, dass einer dieser genialen Beiträge endlich einmal wahr sein würde. Aber Jahr um Jahr wurden sie enttäuscht. ;-)

1. April 2004

Hallo!

German Airways hat sich entschlossen einen in der VA-Welt bsiher einzigartigen Limousinenservice zu starten. Dies soll den Kundenservice erhöhen und gleichzeitig die Charter-Abteilung stärken. Dazu wurde eigens ein Fuhrpark von 14 Mercedes-Benz SL 55 AMG angeschafft. Gefahren wird nach einem genauen Fahrplan. Strecken sind z.B. von Berlin-Tegel nach Berlin-Tempelhof sowie einige andere interessante Strecken. Als Fahrer können sich alle German Airways-Piloten schriftlich bewerben. Ein gültiger Führerschein ist selbstverständlich Voraussetzung. Die Fahrten müssen im Flugsimulator auf den dort vorhandenen Straßen durchgeführt werden und können in FLAPS unter der „Flugnr.“ LIM abgerechnet werden. Das Modell des Autos kann unter dem Dateinamen „mbsl55am.zip“ auf flightsim.com heruntergeladen werden.

Fahrplan:

Von Berlin-Tegel nach Berlin-Tempelhof von 06:00-21:00 Uhr, jede volle Std.

Von Berlin-Tempelhof nach Berlin-Tegel von 06:00-21:00 Uhr, jede volle Std.

Von Flughf. Köln/Bonn nach Flughf. Düsseldorf von 06:00-21:00 Uhr, jede volle Std.

Von Flughf. Düsseldorf nach Flughf. Köln/Bonn von 06:00-21:00 Uhr, jede volle Std.

Von Flughf. München nach Flughf. Nürnberg von 06:00-21:00 Uhr, jede volle Std.

Von Flughf. Nürnberg nach Flughf. München von 06:00-21:00 Uhr, jede volle Std.

Von Flughf. München nach Flughf. Stuttgart von 06:00-20:00 Uhr, jede volle Std.

Von Flughf. Stuttgart nach Flughf. München von 06:00-20:00 Uhr, jede volle Std.

Tschüß
Georg

1. April 2005

Hallo GEW Piloten,

in einer vorgezogenen Vorstandssitzung haben Georg und ich beschlossen, das wir unsere Flugzeugflotte umbenennen wollen. Derzeit tragen alle Flugzeuge Namen von bekannten Luftfahrt Pionieren.

Weil im kommenden Jahr die ganze Welt auf uns Blick - Fussballweltmeisterschaft - wollen wir unseren Flieger Namen bekannter Fußballer geben! Dies soll die Dankbarkeit ausdrücken, das Deutschland den Zuschlag für dieses, neben den Olympischen Spielen, wichtigste Sportliche Ereigniss bekommen hat!

Gesucht werden also bekannte Namen herausragender Spieler aus dem In- und Ausland.

Für unsere drei Jumbos stehen die Namen bereits fest:

D-AGES Franz Beckenbauer
D-AGEW Maradonna
D-AGET Pele

Für den Rest der Flotte bitten wir euch um Vorschläge! Es wird auch im kommenden Jahr pas-

send zur WM ein Sonderlivery für einige Maschinen geben - dazu später mehr.

1. April 2006

Hallo liebe Kollegen,

bis jetzt konnten wir es geheim halten - zur WM werden wir von den Airports der WM Austragungsorte einen Heli Shuttle Service direkt ins Stadion anbieten.

Dazu hat uns Rainer Duda extra und exklusiv alle WM Stadien erstellt! Der Clou dabei - durch ein neues Modul wird es möglich sein, den aktuellen Spielstand auf der Anzeige im Stadion zu sehen - Screenshots folgen!

Als Heli kommt dazu ein CH53 zum Einsatz der in einer speziellen Lackierung für uns bereits einige Tage vor WM Beginn zum Download bereit steht.

Den entsprechenden Flugplan wird Georg dann rechtzeitig anbieten.

Weitere Informationen und Screenshots der Scenerie folgen!

1. April 2008

Hallo,

zum kommenden Winterflugplan steigt German Airways VA in großem Stil in den Boommarkt Russland ein. Bereits zur nächsten Flugplanumstellung werden nach derzeitigen Planungen bis zu 6 Flugzeuge der bestehenden GEW-A320-Familie aus Deutschland abgezogen und auf dem innerrussischen Luftverkehrsmarkt eingesetzt. Der Flughafen von Jekaterinenburg soll dabei sukzessive zum neuen Drehkreuz für Flüge zwischen Europa und Asien ausgebaut werden. Welche bestehenden Flugverbindungen zugunsten der neuen Russlandflüge aus dem Flugplan gestrichen werden, ist bislang noch nicht abschließend entschieden. Fest steht hingegen, das Kaliningrad, Nizhny Novgorod, Perm, Samara und Vladivostok die neuen Eckpfeiler des russischen Streckennetzes bilden werden. „Der Boommarkt Russland steht bereits seit einiger Zeit im Fokus unseres Interesses. Wir werden diesen aufstrebenden Markt mit unserem Knowhow frühzeitig sichern und langfristige Potentiale zur Steigerung unserer Profitabilität sichern.“, erklärte German Air-

ways-CEO Georg Paschek den Schritt. Weitere Informationen folgen in den nächsten Monaten.

1. April 2009

Hallo Piloten,

heute wurde endlich der lang erwartete Airbus A320 von Airsimmer veröffentlicht.

Genauer gesagt ist es die erste Phase von 3, bei dem schrittweise die gesamte Airbus A320 Family released wird.

Die anderen Phasen werden dann in den nächsten Monaten veröffentlicht. Dabei kann man sich unter anderem auf ein Head-Up Display, eine Virtuelle Crew, Auxiliary Center Tanks und einem Failure Generator freuen.

Ab sofort kann der A320 direkt bei Air Simmer und bei Fligh1 Software für einen Preis von \$49,99 erstanden werden.

Jetzt hat das warten auf eine sehr gute Airbus Umsetzung für den FS9 endlich ein Ende.

1. April 2010 - interner „Vorstandsaprilscherz“ bzgl. der bevorstehenden Veröffentlichung des Project Airbus A380, Mann wie lange haben wir auf den warten müssen.....

Hallo,

ich hatte gestern einen kurzen Mailwechsel mit Alexis von Projekt Airbus bezüglich unserer 10-Jahre Jubi Tombola.

Ich erzählte von unserem Vorhaben mit dem A380. Er schrieb mir, das der A380 im Grunde fertig wäre und wir vorab eine Version bekämen um diese schon mal zu painten - wir dürften dann auch am Launch Tag auf deren Seite damit werben - Sebastian könntest du dich bitte mal bei mir melden, damit ich dir die Kontaktdaten gebe - Danke!

1. April 2011

Hallo ihr lieben Leute,

heute möchte ich mich von euch verabschieden. Nach mehr als 10 Jahren in dieser VA werde ich das Steuerhorn gegen das Ruder eines Schiffes austauschen. Ich habe mich in der letzten Zeit viel mit dem Schiffssimulator (<http://www.shipsim>.

com/) beschäftigt und auch meine eigene virtuelle Reederei gegründet.

Einige wissen ja, das ich auch real ein Boot habe und sogar im letzten Jahr mein „kleines“ Kapitänspatent (SBF Binnen) gemacht habe.

Ich wünsche euch weiterhin viel Spaß und immer drei Grüne! Ich werde euch auch immer zuwinken wenn ich mit meinem Containerfrachter auf den Weltmeeren unterwegs bin und ihr oben am Himmel rumkreist.

1. April 2012

Hallo zusammen,

heute startet der neue "Männersender" RTL Nitro (www.rtlnitro.de/). Dieses Spartenprogramm richtet sich in erster Linie an Männer. Ähnlich wie DMAX will RTL Nitro Männerthemen bedienen.

Und jetzt das tollste!

Über unseren Kooperationspartner, dem Flughafen München, sind wir gefragt worden ob wir in regelmäßigen Abständen Berichte und Reportagen aus der FlusiWelt im Rahmen einer Doku-Sendung, die der Airport München dort hat, erstellen wollen.

Alle 14 Tage Freitags ab 18:15 Uhr hat der Flughafen München dort einen festen Sendeplatz. In der Sendung "MUC - der Airport der niemals schläft" wird

über Geschichten rund um den Flughafen München berichtet.

Wir bekommen von den 45 min. Sendezeit jeweils ca. 5 min um Neues aus der FlusiWelt zu berichten.

Dazu suchen wir von euch Themenvorschläge und auch noch einen Reporter der zusammen mit Georg vor der Kamera kurze Statements gibt und die Beiträge anmoderiert. Wer Interesse hat bitte hier schnellstens melden.

Die ersten Beiträge sind bereits abgedreht und erscheinen in Kürze (voraussichtlich schon Karfreitag).

Die Themen sind:

- Vorstellung unserer VA und Kooperation mit Airport MUC
- Vorstellung des Flugsimulator vom Microsoft
- Vorstellung Onlinefliegen

Als nächste Beiträge sind geplant u.a.:

- Flusi Konferenz
- Hardwaresysteme
- Prof. Flugsimulation "Flugsim. Berlin" (Wo wir unsere 10 Jahresfeier hatten)
- VATSIM / IVAO
- Reales Treffen der GEW in DUS

Also! Seit dabei wenn die German Airways auf Sendung geht!

Und zum Abschluss - Danke!

**Denn, ohne die vielen Helfer,
Unterstützer und guten Freunde
wäre GEW nicht möglich gewesen.
Deshalb einen großen Dank
an:**

Andreas Dieckow
Benjamin Kiehn
Bernd Heuß
Christian Bley
Christopher Ruffer
Daniel Scholz
Dr. Heinz-Jürgen Maibaum
Florian Joachim
Frank Eiterig
Frank Paschek
Gert Salewsky
Hartmut „Harry“ Donell
Heinz J. Andersen
Jan Köhler
Jay McFerdly
Jonas Rademacher
Jörg Hartmann
Julio Navarro
Lukas Ruppelt
Maik Schindler
Maik Sohl
Marko Alder
Martin Buchheim
Martin Sinagowitz
Nils Holland
Olaf Schröder
Oliver Strohm
Peter Trautmann
Raimond Schulz
Ralph Jammer
Ralph Lüttig
Rainer Duda
Rene Hermenau

Sebastian Franz
Sebastian Pappe
Stefan Zilch
Steffen Enz
Steven Jöns
Sylvia Wedler
Thierry Noir
Thorsten Jentes
Tim Donell
Toni Jahn
Uwe Klüter

Impressum

Alle Rechte, insbesondere der Vervielfältigung, Übersetzung, Mikroverfilmung sowie der Einspeisung und Verarbeitung in elektronischen Systemen, zur Verwertung von Teilen des Magazins oder im Ganzen sind vorbehalten. Alle im Magazin verwandten Logos, Bilder und Schutzmarken sind Eigentum der jeweiligen Rechteinhaber.

Kontakt

Chefredaktion: Tim Donell (tim.donell@german-airways.de)

Vereinspräsident: Georg Paschek (georg.paschek@german-airways.de)

Textsatz: Sebastian Franz (sebastian.franz@german-airways.de)

Zum Schluss bedanke ich mich für jeder einzelne Zuschrift und jeden Griff in das persönliche „GEW-Archiv“, der es uns ermöglicht hat zum Abschluss des Projekts German Airways VA das unumstritten umfangreichste Magazin überhaupt zu veröffentlichen (42 Seiten!!!!). Zum Abschluss noch einmal ein echter Kracher! Und ich muss mich Franks Worten anschließen. Beim Zusammenstellen dieses Magazins musste ich manches Mal schmunzeln, aber wenigstens genauso oft habe ich um Fassung gerungen. Natürlich gilt der Dank auch jenen langjährigen Unterstützern und Lesern des Magazins, die es zu dem gemacht haben was es für Viele von euch immer war. Ein Teil von German Airways, auf den man sich regelmäßig gefreut hat und der neben der Fliegerei für viel kurzweilige Unterhaltung sorgte.

Sebastian Franz (GEW907)