

## Abheben mitten in Wien

**Pressemappe** anlässlich der Eröffnung des  
Airbus A320-Simulators von Flightdecksystems Wien

Media Inauguration Flight am 27. November 2012  
mit:

- **Markus Benesch**, Pilot Airbus A320,  
Austrian Airlines
- **Nina Rostek**, Geschäftsführerin,  
Flightdecksystems Wien
- **Marcus Schäfer**, Geschäftsführer,  
Flightdecksystems Deutschland

## Facts & Figures

Eröffnung:	Dienstag, 27. November 2012
Standort:	1030 Wien, Ungargasse 35
Betreiber:	Flightdecksystems Flugsimulation und Flugtraining GmbH
Geschäftsführung:	Nina Rostek
Head of Operations:	Markus Benesch
Idee und Konzept:	Marcus Schäfer
Kontakt:	Tel.: +43 1 8906914 eMail: <a href="mailto:flightdecksystems@chello.at">flightdecksystems@chello.at</a>
Website:	<a href="http://www.flightdecksystems.at">www.flightdecksystems.at</a>
Facebook:	<a href="http://www.facebook.com/Flightdecksystems-Wien">www.facebook.com/Flightdecksystems-Wien</a>
Preis:	AIRlebnis-Flug ab 159 Euro für eine Stunde
Flugzeugmodell:	Airbus A320
Flughäfen:	24.000 weltweit
Medien-Downloads:	<a href="http://presse.leisuregroup.at/flightdecksystems">http://presse.leisuregroup.at/flightdecksystems</a>
Medienkontakt:	leisure communications Alexander Khaelss-Khaelssberg Tel.: +43 664 8563001 eMail: <a href="mailto:akhaelss@leisure.at">akhaelss@leisure.at</a> <a href="http://www.leisure.at">www.leisure.at</a>

Presseinformation

LCG (CI)

Mittwoch, 28. November 2012

Wien/Lokales/Luftfahrt/Freizeit/Buntes/Chronik

## Abheben mitten in Wien

**Utl.: Deutscher Simulatorbetreiber expandiert mit Airbus-Simulator nach Wien. Realistisches Fluggefühl für Freizeitkapitäne und Piloten =**

Wien (LCG) - Nach der erfolgreichen Einführung von Standorten in Frankfurt, Düsseldorf, Essen, Hamburg, Hannover und der kürzlich erfolgten Eröffnung in Zürich expandiert der führende Betreiber von Flugsimulatoren nach Österreich. Flightdecksystems eröffnet in Zusammenarbeit mit Austrian Airbus-Pilot **Markus Benesch** seinen ersten Standort und sorgt für realitätsnahe Flugerlebnisse. „Die Faszination an der Aviatik ist ungebrochen. Immer mehr Menschen fliegen und viele möchten einen Blick hinter die Kulissen des Pilotenjobs werfen. Dazu haben sie ab sofort die Möglichkeit und können selbst im Cockpit Platz nehmen und einen Airbus A320 zu 24.000 Flughäfen auf der ganzen Welt pilotieren“, erklärt Benesch anlässlich der Eröffnung. Mit dem Airbus A320 bringt Flightdecksystems das meist geflogene Flugzeugmodell Österreichs nach Wien. Alleine der National Carrier Austrian Airlines betreibt 24 Maschinen dieser Typenserie (A319, A320 und A321), die das Rückgrat der Kurz- und Mittelstreckenflotte bilden. Die österreichische Air Berlin-Tochter NIKI betreibt ebenfalls 16 Airbus-Flieger und harmonisiert derzeit die gesamte Flotte auf das europäische Erfolgsmodell. „Wenn man von Wien aus abhebt, hat man hohe Chancen, in einem Airbus durchzustarten“, so Benesch.

**Zwtl.: Kabine für 30 Passagiere und echte Piloten**

Mit der Eröffnung des Wiener Standorts setzt Flightdecksystems erstmalig auch eine echte Kabine für 30 Passagiere mit Business- und Economy Class-Bestuhlung ein. Sie stammt aus einem Airbus A320 einer französischen Fluglinie und wurde im realen Flugverkehr eingesetzt. Die Passagiere genießen durch den Einsatz

innovativer Technik aus den Seitenfenstern den Ausblick über die geflogene Flugstrecke. Eine Kooperation mit Google Earth sorgt für realitätsnahe Ausblicke, wie man sie sonst nur aus dem so genannten Air Show-Informationssystem gewohnt ist, das Fluggäste über aktuelle Position im realen Flugeschehen informiert.

Kunden von Flightdecksystems können sich über ein reales Flugerlebnis freuen, bei dem sie ausschließlich von aktiven Airline-Piloten begleitet werden. Diese haben während der Errichtung des Simulators auch persönliche Erfahrungen eingebracht und das bestehende Produkt weiter optimiert. Daher ist der Simulator nicht nur für Hobbypiloten eine einzigartige Möglichkeit, durchzustarten, sondern auch eine geeignete Trainingsmöglichkeit für angehende Piloten, die sich mit Systemen und Verfahren vertraut machen wollen.

#### **Zwtl.: Von der Flugvorbereitung bis zum Triebwerksausfall**

Der Flug beginnt für Kunden von Flightdecksystems mit einer umfangreichen Flugvorbereitung. Im so genannten Briefing erhalten sie eine detaillierte Einweisung in Aviatik und die Avionik des modernen Jets mit seiner Fly-by-Wire-Steuerung. Vor dem Abheben werden Flugstrecke, Wetter und technische Details der Reise besprochen. Hier können auch technische Störungen vorbereitet werden, die im realen Flugbetrieb die Ausnahme sind, aber einen wichtigen Bestandteil des laufenden Pilotentrainings darstellen. „Durch das Training im Simulator bekommen die Menschen einen exakten Einblick in den anspruchsvollen Beruf des Piloten und erkennen schnell, dass Sicherheit das oberste Gebot ist“, unterstreicht Benesch die Realitätsnähe.

Durch das umfangreiche Expertenwissen, das im Rahmen der Simulatorflüge vermittelt wird, eignen sich diese auch für alle, die nicht so gerne abheben. Künftig sollen Flugangstseminare angeboten werden, bei denen vertiefende Einblicke in Sicherheitskonzepte und Pilotenausbildung gegeben werden.

Ebenso sieht Benesch im Simulator eine Chance für alle, die den Pilotenberuf anstreben, erstmalig mit der Fliegerei in Kontakt zu kommen. Zumal seit den Anschlägen auf das World Trade Center Besuche im Cockpit gesetzlich untersagt sind, bietet sich Interessierten kaum mehr eine Möglichkeit, den Arbeitsplatz der

Zukunft aus nächster Nähe zu betrachten. Im Gespräch mit aktiven Airline-Piloten erfahren Berufsinteressenten Hintergründe der anspruchsvollen Ausbildung, des laufenden Trainings und der großen Verantwortung, die von Flugzeugführern getragen wird.

### **Zwtl.: Fliegen macht Spaß!**

Trotz der großen Realitätsnähe steht natürlich die Freude am Flugerlebnis im Vordergrund. „Die Zusammenarbeit als Team im Cockpit ist nicht nur die Basis des sicheren Fliegens, sondern macht im täglichen Job riesigen Spaß“, erzählt Benesch aus dem Airliner-Alltag. Daher bietet sich der Simulator beispielsweise auch für Managertrainings an, bei denen die Kommunikation im Team gefördert werden soll.

Durch die 30 Sitzplätze fassende Kabine bietet der Flightdecksystems-Simulator auch den idealen Rahmen für Veranstaltungen unter Flugbegeisterten, oder außergewöhnliche Firmenevents.

Der Spaßfaktor soll künftig auch bei Eigenveranstaltungen unterstrichen werden. Weltumrundungen in einem 24-Stunden-Flug mit wechselnden Piloten stehen ebenso am Programm wie Charityveranstaltungen, bei denen besondere Flugstrecken zu absolvieren sind.

### **Zwtl.: Schneetreiben in Innsbruck und Warteschleifen über London**

Durch die ausgefeilte Technik bietet der Simulator alle Außenbedingungen, die auch im realen Fliegeralltag auftreten. Schneetreiben mit schlechten Sichtbedingungen auf dem als fliegerisch anspruchsvoll geltenden Flughafen in Innsbruck gehören ebenso zum Repertoire wie der chronisch überlastete Flugraum über der britischen Hauptstadt London. Im Simulator möchte Benesch mit seinem Team möglichst reale Eindrücke vom Pilotenleben vermitteln. Dass dieses von ausgeprägtem Sicherheitsdenken, umfangreichen Flugvorbereitungen und einer engen Zusammenarbeit im Team geprägt ist, stellt für ihn die wesentlichen Faktoren des Abhebens im Simulator dar. „Wer einmal am Pilotensitz Platz genommen hat, den lässt die Faszination nicht mehr los“,

schwärmt der Austrian-Pilot vom Job über den Wolken, der ab sofort für alle Interessierten in greifbare Nähe rückt.

Hintergrund

## Airbus A320: Ein europäisches Erfolgsmodell

**Utl.: Meist verkauftes Modell der zum EADS gehörenden Luftfahrtschmiede über 8.000 Mal verkauft.**

Die in den 1980er-Jahren entwickelte Airbus A320-Serie setzte durch den erstmaligen Einsatz der elektronischen Fly-by-Wire-Steuerung in der zivilen Luftfahrt neue Akzente. Das Modell, das in vier Rumpflängen - von der kleinen A318 bis hin zur großen A321 - angeboten wird, löste nach seinem Erstflug am 22. Februar 1987 in die Jahre gekommene Modelle von Boeing und McDonnell Douglas ab. Auch der heimische National Carrier Austrian Airlines ersetzte seine DC-9-Flotte, die über Jahrzehnte hinweg das Arbeitspferd auf der Kurz- und Mittelstrecke darstellte, durch das europäische Airbus-Produkt ab, das in Deutschland, Frankreich, Spanien und Großbritannien als Gemeinschaftsprojekt entwickelt und gebaut wird. Erstkunde des A320 war die französische Air France.

Als erste Linienverkehrsmaschine setzte Airbus beim A320 auf das digitale Fly-by-Wire-System, das durch insgesamt sieben sich gegenseitig überwachende Computer gesteuert wird. Der Jet wird mit Sidesticks gesteuert, die die Cockpit-Architektur revolutionierten und herkömmliche Steuerhörner ablösten. Sie kommen seit der Entwicklung bei allen Modellen des europäischen Flugzeugherstellers zum Einsatz und finden sich beispielsweise auch im A380, dem größten Passagierjet der Welt.

Mit dem Airbus A320 begann auch das Zeitalter digitaler Cockpits. Erstmals kamen sechs Bildschirme zum Einsatz, die den Piloten alle relevanten Fluginformationen übersichtlich darstellen. Sie lösten analoge Uhren-Instrumente ab und wurden seit der Entwicklung des europäischen Jets Standard in den Cockpits.

Als einer der größten Vorteile der A320-Familie gilt die sogenannte Familien-Kommunalität. Sie erstreckt sich über viele Bereiche, etwa bei der Konstruktion

selbst oder bei der Bedienung. Einige Systeme der verschiedenen Flugzeugtypen sind identisch, um damit bei der Wartung und bei der Pilotenausbildung Kosten einzusparen. Konkret bedeutet das etwa, dass alle Modelle der A320-Familie dasselbe Type Rating haben. Die Ähnlichkeit der Cockpits ermöglicht kurze Umschulungszeiten für Piloten, die beispielsweise von der A320-Familie auf die Langstreckenversion A330 und A340 wechseln wollen, oder im A380 die Kontrolle übernehmen. Dieses Konzept führt auch zu drastischen Einsparungsmöglichkeiten für die Airlines und zu einer Steigerung der Flugsicherheit.

### **Zwtl.: Die Zukunft heißt A320 neo**

Airbus gab im Dezember 2010 bekannt, die Modelle A319, A320 und A321 in der neuen Variante neo (New Engine Option) mit neuen, moderneren Triebwerken ab 2015 auszuliefern. Neben neuen Triebwerken soll die A320neo-Reihe auch mit Sharklets an den Tragflächenenden ausgeliefert werden. Durch die Kombination der neuen Tragflächenenden mit den neuen Triebwerken soll der Treibstoffverbrauch bei den neo-Modellen gegenüber der bisherigen A320-Reihe um bis zu 15 Prozent geringer sein. Dies entspräche laut Airbus einer jährlichen Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um 3600 Tonnen pro Flugzeug. Airbus verspricht darüber hinaus auch im zweistelligen Prozentbereich geringere Stickoxid-Emissionen und geringere Lärmemissionen. Durch die Modifikation soll eine Verbesserung der Reichweite um bis zu 950 km möglich sein oder alternativ eine um zwei Tonnen höhere Nutzlast. Airbus sieht ein Marktpotenzial für die A320neo von 4.000 Flugzeugen bis zum Jahr 2025. Als erster Kunde für die neue neo-Variante unterzeichnete Virgin America am 29. Dezember 2010 einen Auftrag über 30 A320neo, wie Airbus während der Bilanzpressekonferenz am 17. Januar 2011 bekannt gab.