



Zwischen Risiko und Routine

Andreas Spaeth

Ohne den Mut und den Sachverstand von Testpiloten wäre die Luftfahrt heute nicht dort, wo sie ist. Dieter Thomas und Eckhard Hauser stehen für zwei Generationen deutscher Testpiloten, wie sie unterschiedlicher nicht sein können: Thomas war seit Mitte der 1960er Jahre ein Pionier seiner Profession und saß von 1964 bis 1989 bei vielen, manchmal riskanten Erstflügen im Cockpit. Hauser ist Cheftestpilot bei Airbus in Hamburg und muss sich heutzutage ganz anderen Herausforderungen stellen.



Die Idee erschien revolutionär und so simpel wie genial. Auf dem Dach des Münchner Hauptbahnhofs sollte ein Flugplatz eingerichtet werden, wo Flugzeuge mit Kurzstarteigenschaften sowie Senkrechtstarter direkt vom Stadtzentrum aus schnelle Verbindungen zu entfernten Metropolen herstellen würden. Damals, Mitte der sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts, glaubte man

noch unbeirrbar an den technischen Fortschritt und die Machbarkeit gigantischer Großprojekte. Wäre es nach Dieter Thomas gegangen, wäre es nicht bei bunten Zeichnungen und Visionen geblieben. Der gebürtige Pirmasenser war nach dem Krieg einer der ersten, die sich in Deutschland Testpilot nennen konnten und flog Senkrechtstarter.



Drury Wood (l.) und Dieter Thomas vor einer Do 31.

Mit 15 Jahren ist er mit einem Segelflugzeug erstmals in die Luft gegangen und war später acht Jahre lang Schulungspilot bei der Bundeswehr. 1963, als er in München Luftfahrttechnik studierte, kam er in Kontakt zur damaligen Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) und fing dort als Aushilfstestpilot an. „Als Werkstudent bekam ich fünf Mark pro Stunde“, erinnert sich der heute 72-jährige schmunzelnd. Eine seiner Aufgaben war es, eine Lockheed T33 zu fliegen, das Begleitflugzeug für die Tests des Dornier-Senkrechtstarters Do 31 in Oberpfaffenhofen. Der „zehnmotorige Feuerstuhl“, wie Thomas die Do 31 heute nennt, stand unter dem Komman-

do des amerikanischen Dornier-Testpiloten Drury Wood, der Thomas abwarb. Von 1968 bis 1970 saß er dann schließlich mit im Cockpit eines der seltsamsten Fluggeräte, die je in Deutschland gebaut wurden.

Die Do 31 war ein sogenanntes V/STOL (vertical/short take off and landing)-Flugzeug, also ein Flugzeug mit Kurz- und Senkrechtstart- und -landeeigenschaften, das ganz ohne Startlauf aus dem Stand mit eigener Kraft abheben konnte – eine Voraussetzung also für jene Visionen von Starts und Landungen mitten in der Großstadt. Die Konzeption des Flugzeugs war rund um die Triebwerksanlage

ausgelegt – zwei Marschtriebwerke vom Typ Bristol-Siddely Pegasus 5-2 unter den Tragflächen für den Geradeausflug sowie acht RB162-4D-Hubtriebwerke von Rolls-Royce in eigenen Gondeln unter den Tragflächenspitzen. Das Konzept war allerdings nicht ausgereift, die Maschine unfassbar laut und besonders während der Senkrechtlandung schwer steuerbar. Die Triebwerke erzeugten Heißgasfontänen unter den Tragflächen, die – wieder angesaugt – oft zu rapiden Hub-Schub-Verlusten führten. „Die Do 31 war ein Experimentalprogramm und an eine Serienproduktion nicht zu denken“, bilanziert Thomas, „die Zeit war noch nicht reif.“

„Auch wenn die Do 31 eines der wenigen Senkrechtstarter-Programme war, bei dem es keine tödlichen Unfälle gab, so blieb immer ein Restrisiko. Überhaupt waren Risiko und Wagnis früher ganz extrem“, sagt Thomas, der auf der französischen Testpilotenschule in Istres seine Berechtigung als Experimental Testpilot erworben hatte. „Früher wurde auch schon mal einfach gestartet, um Dinge zu testen, für die Windkanalversuche zu teuer gewesen wären. Da wurde lange an Prototypen herumexperimentiert und Feinabstimmung betrieben. Das hat sich heute alles auf den Computer verlagert. Es gibt ja meist nicht mal mehr Prototypen, sondern die Tests werden mit den ersten Serienflugzeugen gemacht.“ Auch Risiko und Wagnis, so Thomas, gebe es heute immer weniger.

Da widerspricht Eckhard Hausser, Cheftestpilot bei Airbus in Hamburg und einer von neun Werkspiloten in Finkenwerder: „Unter Umständen ist die Produktionsfliegerei, wie wir sie betreiben, risikoreicher als die Entwicklungsfliegerei“, erklärt der 48-Jährige. Auch wenn Hausser ein sogenannter TPX (Test Pilot Experimental) ist, absolviert er vor allem Erstflüge neuer Kunden-Serienflugzeuge sowie Abnahmeflüge: „75 Prozent der heute für Testpiloten anfallenden Aufgaben gehören zu dieser sogenannten Produktionsfliegerei.“ Dabei starten Flugzeuge immer zum ersten Mal, was Testpiloten eventuellen Produktionsfehlern ausliefert, die bei Bodentests nicht immer erkennbar sind. „Man muss immer wachsam sein und darf keine Routine entwickeln“, betont Hausser.



Schon 1970 wurde Dieter Thomas in das Kooperationsprojekt "Alpha Jet" eingebunden.

Wenn Flugzeugtypen neu sind, dann würde auch mit neuen Triebwerken, etwa dem unter MTU-Beteiligung gebauten GP7000 für den Mega-Airbus A380, mehr getestet. „Bei Erstflügen stellen wir auch mal einen Antrieb ab.



Eckhard Hausser im Cockpit eines Airbus A320.

Inzwischen haben wir mit den aktuellen Triebwerken genug Erfahrung, so dass statt der vorher fünf nur noch drei Punkte abgearbeitet werden.“ Faszinierend an seinem Job sei es, die Bandbreite aller Airbus-Typen vom A318 bis zum A380 fliegen zu können, was der Schwabe aus Esslingen früher als LTU-Linienpilot nicht konnte.

Gemessen an dem, was zu Zeiten von Dieter Thomas möglich war, ist das fliegerische Spektrum eines Airbus-Werkspiloten beschränkt, „Allrounder wie mich gibt es heute kaum noch“, sagt der Pionier, der in seinem Berufsleben rund 170 unterschiedliche Flugzeugtypen gesteuert hat. Von 1973 bis 1989

arbeitete er bei Dornier und brachte als Kommandant sechs Prototypen zu ihrem erfolgreichen Erstflug, zum Beispiel den 19-Sitzer Do 228, für dessen übersichtliche Cockpitgestaltung der Testpilot mitverantwortlich war. „Wir Testpiloten hatten damals einen ganz wesentlichen Anteil an der Qualität und Vermarktung eines Produkts“, so Thomas, der betont, dass er immer nur als Teil eines schlagkräftigen Entwicklungsteams erfolgreich sein konnte.

Als Höhepunkt seiner Laufbahn bezeichnet er die Flugtests des amphibischen Versuchsträgers Do 24 ATT, der von Iren Dornier zu neuem Leben erweckt wurde. Thomas: „Luft und Wasser zu verbinden hat mich fasziniert.“ Aber auch seine turbulente Phase im Cockpit der widerspenstigen Do 31 war nicht umsonst, wie sich jetzt zeigt: „Bei der Schubvektorsteuerung ihres Luftüberlegenheitsjägers F-35 nutzen die Amerikaner auch die deutsche Senkrechtstarttechnologie der Do 31“, freut sich der Veteran. Manchmal dauert es eben etwas länger, bis sich neue Ideen umsetzen lassen.



Ihr Ansprechpartner zu diesem Thema:
Heidrun Moll
+49 89 1489-3537



Interessante Multimedia-Services zu diesem Artikel unter:
www.mtu.de/109Testpilot

Neues Heim für die Do 31

Von der Do 31 sind nur zwei flugfähige Exemplare gebaut worden: Die Do 31 E3 von 1967 befindet sich in der Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums München. Der zweite Prototyp, die Do 31 E1, stand lange vergessen in Oberpfaffenhofen. Unter tatkräftiger Hilfe von Dieter Thomas wurde die Maschine restauriert und im April dieses Jahres in das neue Dornier Museum am Flughafen Friedrichshafen gebracht, das Ende Juli seine Türen öffnet. Auf 2.500 qm Ausstellungsfläche wird hier die fast hundertjährige Geschichte von Dornier dokumentiert. Zu sehen sind auch andere, seltene Prototypen sowie vielfältige Exponate aus der Geschichte der Luft- und Raumfahrt.



Die Airbus-Crew bei Flugtests in Toulouse im Herbst 2008.