



Flugkapitän Ingo Meyerdiereks im Cockpit des Airbus A380: Er wollte nie etwas anderes werden als Pilot.

FOTO: ALI SALEHI

## Im Cockpit des Superfliegers

Ein Jahr nach dem Erstflug der A 380 für Lufthansa: Der Bremer Ingo Meyerdiereks ist Europas jüngster Kapitän

VON LUTZ PETER KAUBISCH

**Bremen. Ingo Meyerdiereks ist jetzt 46. Als die Eltern von Bremen nach Lilienthal zogen, und die Lehrer ihn fragten, was er denn mal werden wolle, gab er die typische Jungen-Antwort: „Pilot“. Er war 14 damals. Der Himmel blieb das Tor zur Welt für ihn. Er hat ihn sich erobert, von Bremen aus, der Heimat – und wenn der Wahlhamburger heute auf den Dienstplan guckt, ist das für ihn nach wie vor ein erhebendes Gefühl. Meyerdiereks ist Chef der A380-Flotte von Lufthansa.**

Es ist ein Jahr her, seit das größte je gebaute Passagierflugzeug das erste Mal mit Passagieren vom Frankfurter Flughafen abhob. Die deutsche Fußballnationalmannschaft startete am 6. Juni 2010 zum Sonderflug nach Johannesburg; ein paar Tage später begann der Linienbetrieb. Die Spannweite der Flügel beträgt knapp 80 Meter, mit der Fläche von 846 Quadratmetern sind sie größer als manches Eigenheimgrundstück.

Airbus hat mit der Konstruktion der A380-800, der aktuellen Version des Superfliegers, eine aufsehenerregende Leistung vollbracht. Auch der zweistöckige Rumpf für die Passagierkabine setzt Maßstäbe. Sie ist mit 526 Sitzen ausgestattet. Die vier Rolls Royce-Triebwerke müssen viel Arbeit leisten, um den Riesen mit den 22 Rädern zum Abheben zu bewegen. Die Schubkraft beschleunigt ihn beim maximalen Startgewicht von 569 Tonnen auf Formel 1-Geschwindigkeit, bis er nach knapp drei Kilometern Strecke abhebt.

### Die Flotte wächst

Der Dienstplan hat Meyerdiereks für diesen Tag auf die „Mike Echo“ eingeteilt, die fünfte A380, die Airbus am Standort Finkenwerder im Frühjahr fertigstellte. Offiziell wird die Neuerwerbung demnächst auf den Namen „Johannesburg“ getauft. Die Flotte wächst. Bis Ende Juni will die Kranichlinie acht A380 übernehmen. Kaufpreis unterm Strich: 2,5 Milliarden Euro. Der Flieger startet um 10.25 Uhr mit Flugnummer LH 400 nach New York. Meyerdiereks ist der jüngste A380-Kapitän Europas – das wird man nicht ohne Erfahrung. Er bildet nun selbst Piloten aus; heute muss sich Thorsten Kopsieker bewähren. Der ist 28, der Jungpund unter den Piloten, die sich um die A380-Lizenz beworben haben. Das Training endet mit dem „Line Check“. Sebastian Deneke, erster Offizier auf dem Flug, hat den Praxistest kürzlich selbst unter den Augen „des Alten“ absolviert.

Erst wer genügend Erfahrung im Cockpit nachweist, bekommt die Chance, im Cockpit des weltgrößten Passagierflugzeugs Platz zu nehmen. Die Laufbahn bei Lufthansa beginnt früh. Wer mindestens 18 ist und den Eignungstest am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Hamburg besteht, wird zwei Jahre an der Verkehrsfliegerschule Bremen ausgebildet. Danach beginnt das Berufsleben auf kleineren Jets. Kopsieker ist bereit für seinen ersten Linienflug auf dem Pilotensitz der A380.

„Schön'n guten Morgen, Lufthansa four zero zero. Push back approved face West.“

Die Vorfeldkontrolle weist die Cockpitcrew über Funk an, den Airbus beim Verlassen der Parkposition nach Westen auszurichten. „Four zero zero approved face West“, bestätigt Kopsieker. Der Copilot nimmt die Stimmenkulisse im Kopfhörer scheinbar nebenbei zur Kenntnis. „Alles Übungssache“, erklärt Deneke. Die Terminologie sei festgelegt; das Gespür dafür höre mit, während man sich auf die Eingabe der Flugdaten in die Bordcomputer sowie die Monitore, Anzeigen und Schalter konzentriert.

Meyerdiereks, Deneke und Kopsieker arbeiten das erste Mal zusammen. Lufthansa beschäftigt konzentriert zurzeit zirka 5000 Piloten; es kommt vor, sich einmal und nicht wieder zu begegnen. Die Mannschaft für die A380-Flotte ist dagegen relativ klein: Bis Ende des Jahres soll die Zahl der Piloten auf 200 steigen, darunter bisher acht Frauen. Man sieht sich.

Der Arbeitstag für die Piloten begann heute zwei Stunden zuvor im „Blauen Salon“, dem Bistro fürs fliegende Personal. Ein Händedruck, ein Kaffee, dann der Aufbruch zur Briefingzone, in der die Details und Parameter der Flüge abgesprochen werden. Der Raum ist mit Stehtischen, Monitoren, Docking-Stationen und Druckern ausgestattet. Die Zeit drängt, um die Flugdaten in die Laptops zu laden, darunter Treibstoffmenge und Streckenverlauf. 100 Minuten bis zum Start. Meyerdiereks hat 111 Tonnen Kerosin für die 6200-Kilometer-Distanz geordert, 140.000 Liter. Das Wetter verspricht einen ruhigen Flug in 38.000 Fuß Höhe, knapp zwölf Kilometern. Der Wind überm Atlantik bläst mäßig aus Nord-Nordwest.

Der Briefingraum der Flugbegleiter liegt auf dem Weg. Sigrid Hagemann und Helen Piras, die beiden Purser, haben die 24-köpfige Kabinenbesatzung eingewiesen. Die Cockpitcrew stellt sich vor, dann werden Stühle gerückt. Der Crewboss wartet.

Der Flieger steht am Gate C14. Als der Schlepper ihn aus dem Parkdock drückt, ist das ein Spektakel für Schaulustige. Der „AST 1-X“ ist der Koloss unter den Bodenfahrzeugen: 38 Tonnen schwer, 1500 PS stark. Eine A380 ist kein Problem für ihn. Flug LH 400 wird auf Startbahn „Null sieben links“ gewiesen. Oben im Cockpit wendet sich Meyerdiereks dem Prüfling zu: „Du wirst es spüren: Das Flugzeug ist auf den Punkt da, wo du den Stick bedienst. Erschrick nicht“, sagt er wohlwollend. „Und nun viel Spaß.“

Man merkt es dem Flottenchef an: Er ist stolz auf das Fluggerät. Er blätterte neulich

zu Hause bei den Eltern die Zeitung durch. „Eine A380 sorgt für Krach“, las er in der Lokalausgabe. Der Airbus war beim Übungsanflug auf den Flughafen Bremen über Lilienthal geflogen. Die Überschrift hat ihn geärgert. „Dieser Vogel zählt zu den leisesten Passagierflugzeugen der Welt.“ Die neue Triebwerksgeneration, der Kohlefaser-Verbundwerkstoff für den Rumpf und die verbesserte Aerodynamik machten aus der A380 einen flüsternden Riesen. Der Kerosinverbrauch pro Passagier liege bei unter drei Litern auf 100 Flugkilometer.

„Cleared for take off. Look out for helicopter.“ Die Piloten sehen den Hubschrauber. „Tschüss, guten Flug“, meldet sich der Tower noch einmal. „Take off“, sagt Meyerdiereks. „You have control“, übergibt er an Kopsieker. „I have control“, bestätigt der. Der Flugkapitän behält die Hand auf den Schubhebeln, bis er bei 292 Stundenkilometern und nach 2848 Metern das Kommando gibt: „Go!“ Das Flugzeug gehört dem 28-Jährigen. Die Nase hebt sich. Es ist mit 418 Passagieren in der Economy-Class sowie 99 Business- und acht First-Class-Reisenden bis auf den letzten Platz besetzt. Kopsieker ist hingerissen: „Das war die beste Entscheidung meines Lebens.“

Frankfurt liegt inzwischen eine Stunde zurück. Die Flugsicherung im irischen Shannon hat Flug LH 400 vor ein paar Minuten die „Oceanic Clearance“ erteilt, die Freigabe für die Atlantiküberquerung. Die A380 hat die Reiseflughöhe erreicht und nimmt mit 1004 Stundenkilometern Kurs auf die USA. Der Wolken Teppich liegt tief unten. „Unsere Dicke liegt wie ein Brett in der Luft“, schwärmt Meyerdiereks und wir fragen nach, ob das gut oder schlecht sei. Die Antwort ist Humor und ein Vortrag über die innovative Technik der A380, übers elektronische Flightmanagement-System, die konstruktive Ausführung und die Triebwerke. Mit diesem Vogel zu fliegen, sei für Piloten wie Passagiere gleichermaßen begeisternd.

Die Begeisterung wich Bestürzung, als es am 4. November vergangenen Jahres an Bord einer A380 der australischen Fluggesellschaft Qantas zu einem schweren Triebwerksschaden kam. Der Airbus musste in Singapur notlanden. Der Unfall verlief glimpflich – die Schlagzeilen danach schürten Zweifel an der Zuverlässigkeit des Jets. Als Ursache für die Beinahekatastrophe wurde der Bruch einer Ölleitung in einer Turbine unter dem linken Flügel ermittelt. Auslaufendes Öl entzündete sich. Teile der Turbinenscheibe durchschlugen die Trag-

fläche. „Das Problem bezog sich auf eine spezielle Konfiguration der Rolls-Royce-Triebwerke“, sagt Meyerdiereks. „Lufthansa hat die nicht in ihrer Flotte. Unsere Triebwerke unterliegen ständigen Kontrollen, ohne Befund. Die A380 beweist ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit.“

„Door please“, meldet eine Automatenstimme. Sigrid Hagemann ist in der Kamera vor den gesicherten Cockpit-Türen zu sehen. Es ist Mittag, die Kabinenchefin nimmt die Bestellung der Piloten auf. Sie können aus dem Menü-Angebot für die Business-Class wählen; sie ordern Wasser. Meyerdiereks will nur eine Kleinigkeit vor der vorgeschriebenen Ruhepause. Hinterm Cockpit gibt's eine Kammer, das „Pilot Rest Compartment“. Es bleibt Zeit bis dahin, von sich zu erzählen. Danach übernehmen Deneke und Kopsieker das Flugzeug.

### Mit 17 beworben

Er habe „nie etwas anderes als den Plan gehabt, Pilot zu werden“, sagt Meyerdiereks. „Ich habe mich mit 17 beworben. Die beim DLR sagten, ich solle erstmal die Schule beenden; dann sehe man weiter. Während der Bundeswehrzeit war es dann soweit. Sie luden mich ein, und nun bin ich hier.“ Naja, ganz so schnell sei es nicht gegangen. Das Auswahlverfahren in Hamburg sei anspruchsvoll – auch wenn sie dort keine Überflieger suchten. Wer eine gute Raumorientierung und Merkfähigkeit mitbringe, mehrfach belastbar sei und solide Leistungen in Mathe, Physik und Englisch zeige, könne es schaffen. Auch Handlungs- und Sozialkompetenz seien wichtig. Es gehe für Prüfer und Prüflinge gleichermaßen darum herauszufinden, ob man zu Lufthansa passe. „Wer's nicht probiert, erfährt nie, ob's nicht geklappt hätte.“ Bei Meyerdiereks klappte es. Nach den Tests war der Bremer einer von drei Probanden unter 34, für die der Traum Wirklichkeit wurde. Am 6. 6. 1986 begann die Ausbildung in Bremen und in Phoenix, Arizona. „25 Jahre ist das her“, fällt es Meyerdiereks auf. „Ein Jubiläum Ich geb' einen aus in New York.“

Nach wie vor gilt die Ausbildung bei Lufthansa als Königsweg und Jobgarantie. Jährlich bewerben sich Tausende beim DLR. Etwa acht Prozent bestehen die Prüfung. Dieses Jahr beginnen 270 junge Frauen und Männer in der Verkehrsfliegerschule am Bremer Flughafendamm mit der Schulung. Sie wird vom Konzern vorfinanziert; der Eigenanteil, zirka 60.000 Euro, wird später in Raten beglichen.

Meyerdiereks flog mit 23 Jahren das erste Mal ein Passagierflugzeug. „Das rührt mich heute noch“, erzählt er. Später folgten dreieinhalb Jahre als Offizier auf der A340, dem zweitgrößten Großraumjet, dann der Karrieresprung zum Flugkapitän. Seit 2009 fliege er nun diesen Vogel. Meyerdiereks ist an einem Ziel, um das ihn viele Schulungen beneiden. „Nie den Kopf aus den Wolken ziehen, wenn man davon träumt, Pilot zu werden“, rät er ihnen.

Gibt's einen Preis für die Karriere? Ja, man müsse sich darauf einstellen, immer aufs Neue mit neuen Kollegen zusammenzuarbeiten und neue Leute und neue Plätze auf der Welt kennenzulernen. „Der Beruf ist eine Riesenherausforderung und ein Riesenspaß.“ Nachher würde er zum Spaß mit uns über die Brooklyn Bridge in den Sonnenuntergang Richtung Manhattan marschieren.

## Hiobsbotschaften für US-Wirtschaft

Obama in einer heiklen Lage

VON PEER MEINERT  
UND BERNHARD FUNCK

**Washington.** Viel schlimmer hätte es nicht kommen können. Erst droht die Ratingagentur Moody's Investors Service mit einer möglichen Überprüfung der US-Bonität – falls es nicht endlich Bewegung bei der dringend notwendigen Erhöhung des Schuldenlimits gibt. Dann musste auch noch die Regierung selbst düstere Nachrichten verkünden: Statt weiter zu sinken, geht die Arbeitslosenquote im Mai plötzlich wieder nach oben. Schlechte Konjunktur plus Megaschulden – eine hochriskante Gemengelage. Ob Barack Obama einen Ausweg findet, ist fraglich; die Politik ist schwer zerstritten. Lange nicht mehr war der Präsident in einer derart heiklen Lage.

Vor allem die Schuldenfrage drängt. Hinter den Kulissen laufen hektische Versuche, die Lage rechtzeitig zu entschärfen. Finanzminister Timothy Geithner traf sich mit Republikanern im Kongress, fast zweifelt er der Opposition ins Gewissen: Falls die Schuldenobergrenze nicht bald angehoben wird, droht das bisher Undenkbare – Zahlungsunfähigkeit der Weltmacht Nummer eins. Ein Fiasko, eine Katastrophe.

Kühle Antwort eines Republikaners: „Wir haben diese Schweinerei nicht angeordnet“, wie die „New York Times“ berichtete. „Showdown um die Schulden“, nennen das US-Fernsehsender. Angeblich gibt es nicht wenige politisch eher unerfahrene „Finanz-Fundamentalisten“ unter den Republikanern, die wenig Hemmungen hätten, es auf ein Scheitern ankommen zu lassen. Offenbar mit Blick auf solche Hasardeure hat Moody's seinen Warnschuss abgegeben.

Keine Frage: Die Finanzmärkte beobachten die Schuldendebatte mit Argwohn. Das Patt im Parlament beunruhigt. Die Worte der Ratingagentur sind glasklar: Um eine Überprüfung oder gar Herabstufung der Kreditwürdigkeit zu vermeiden, sollten die verfeindeten Lager auf weitere zeitraubende taktische Spielchen verzichten. Bereits in den nächsten Wochen müsse es Fortschritte geben. Bis kurz vor dem Stichtag 2. August zu warten, wäre grob fahrlässig. Der Haken: Bislang ist eine Einigung nicht in Sicht. Die Republikaner wollen die Chance nutzen, massive Einschnitte bei den Sozialausgaben durchzudrücken. Außerdem haben sie ideologische Einwände gegen Steuererhöhungen – Obama will dagegen die Reichen zur Kasse bitten.

In puncto Arbeitsmarkt stellt sich eine ganz andere Frage: Wie reagiert die Notenbank auf den überraschenden Schwächeanfall der US-Wirtschaft? Dass die Fed immer noch hochexpansive Geldpolitik abermals lockern wird, halten die meisten Experten derzeit für unwahrscheinlich. Bisher fuhr Fed-Chef Ben Bernanke einen beispiellos großzügigen Kurs, der Leitzins liegt seit zweieinhalb Jahren auf dem Rekordtief von fast null Prozent. Zudem: Seit der Finanzkrise flutet die Fed die Finanzmärkte mit Liquidität über mehrere Billionen Dollar – nicht zuletzt über den Kauf von amerikanischen Staatsanleihen. Doch ausgerechnet mit dem Auslaufen des jüngsten und zweiten Kaufprogramms von Staatsanleihen droht die Konjunktur erneut zu verflachen.

Neben den schlechten Nachrichten auf dem Arbeitsmarkt enttäuschen auch andere Konjunkturdaten seit Wochen. Die Stimmung der Verbraucher hat sich ebenfalls stark eingetrübt und ist auf den tiefsten Stand in diesem Jahr gesunken. Die Reaktion auf derart schlechte Konjunkturdaten ließ nicht lange auf sich warten: Zahlreiche Banken senkten ihre Wachstumsprognosen für das zweite Quartal. Bereits im ersten Quartal hatte die US-Wirtschaft mit einem überraschend schwachen Wachstum enttäuscht. Die Commerzbank senkte ihre US-Prognose gestern sowohl für 2011 als auch für 2012 deutlich. Für das laufende Jahr erwartet die Frankfurter Bank nicht mehr ein Plus von 3,0 Prozent, sondern nur noch von 2,3 Prozent. Damit würden die USA deutlich schwächer als Deutschland wachsen, wo das Wachstum über drei Prozent liegen dürfte.

## Lieferengpässe bei Elektronik aus Japan

**Berlin (wk).** Die Folgen des verheerenden Erdbebens in Japan wirken sich immer stärker auf die deutsche Elektronikwirtschaft aus. Einer Umfrage des Branchenverbandes Bitkom zufolge verzeichnen inzwischen 42 Prozent der Produzenten und Händler von Elektronikgeräten in Deutschland Lieferengpässe. Weitere 21 Prozent erwarteten Einschränkungen in den kommenden Wochen oder Monaten. Anfang April hatten erst 17 Prozent der Unternehmen Lieferengpässe beklagt. Probleme gibt es vor allem bei elektronischen Bauteilen, Halbleitern, Chips und Festplatten. „Die globale Lieferkette in der Hightech-Produktion ist erheblich gestört“, sagte Bitkom-Präsident August-Wilhelm Scheer. Auswirkungen haben die Engpässe zudem auf die Preise. Fast ein Fünftel der Firmen (18 Prozent) verzeichnet Preissteigerungen. Weitere 28 Prozent rechnen mit höheren Kosten in den kommenden Wochen oder Monaten.



Vor jedem Start wird der Super-Airbus A 380 überprüft.

FOTO: ALI SALEHI