**Aviatischer Leckerbissen: weltweit einzigartiger Caravelle Simulator in München**

Es sind 20 S-Bahnfahrt Minuten vom Münchner Flughafen oder von der Innenstadt, danach steht ein kurzer Spaziergang an - und schon steht man in München-Ismaning in einem unterirdischen Hangar vor einer kompletten Bugsektion einer Sud-Aviation SE210 Caravelle III in Air France-Farben. Die vordere Passagiertüre ist einladend geöffnet, warmes Licht strahlt heraus, eine echte Gangway führt ins verheissungsvolle Innere. Wie damals, als man eine Swissair- oder CTA-Caravelle nach London oder Samos bestieg. Nils Alegren, der als F/O für eine deutsche Airline A320/330 fliegt, hat das Caravelle-Cockpit in mehr als 5000 Arbeitsstunden originalgetreu restauriert und als Fixed-Based Simulator wieder aufgebaut. Seit jeher habe er davon geträumt, aus einer Bugsektion einer echten Caravelle einen Simulator zu bauen, fasziniere ihn der elegante französischen Zweistrahler doch schon seit frühester Jugend. Begreiflich: Alegren ist in Toulouse aufgewachsen, seine deutsche Mutter flog als Stewardess bei Air France –auch in „seiner“ Caravelle. Alegren’s schwedischer Vater wechselte in den Achtzigern von Lufthansa zu Airbus als Werk- und Testpilot, bevor er die letzten Berufsjahre in einem Airbus A-340 iranische Präsidenten herumkutschierte. Doch auch in Alegren’s gegroundeter Caravelle (F-BHRU, Name: „Poitou“, Jahrgang 1960) flog einst Prominenz: auf dem Jumpseat, auf dem man sich beim Briefing räkelt, sass erwiesenermassen Charles de Gaulle. Während der Cockpitsanierung fand Alegren auch eine Bordkarte auf den Namen „Lennon“. Nach Recherchen erwies sich, dass die Beatles in den Sechzigern in exakt dieser Maschine von Manchester an ein Konzert nach Paris geflogen waren. Es gäbe dazu ein Zeitungsfoto, dass dies beweist. Er habe in vielen Ländern nach einer intakten Caravelle gesucht, fügt Alegren bei. Im französischen La Ferté-Alais habe er dann besagtes Cockpit nach zähen Verhandlungen erstehen können. Die altehrwürdige Kanzel fühlt sich höchst authentisch an, es riecht nach Metall und von fern meint man auch Öl-, Leder-, Parfumduft und Zigarettenrauch wahrzunehmen. Die Steuerelemente waren während 37 000 Flugstunden dreissig Jahre lang täglich benutzt worden - und so fühlen sie sich auch an: schwergängig, metallisch-kühl und seltsam lebendig. Diese echte Hardware wurde hochprofessionell mit unzähligen Potentiometern verbunden, die die Mechanik der Steuerungen in digitale Informationen umwandeln. Letztere setzen nun perfekt die Kräfte um, die damals die Caravelle-Piloten aufbringen mussten: den Zweistrahler am Yoke hochziehen, die Speedbrakes betätigen, das Fahrgestell ausfahren und permanent am grossen, stählernen Rad von Hand zu trimmen – dies bei einen Jet! Auto-Trim gab es damals noch nicht, jedoch einen bequem auf dem Pedestal montieren Autopiloten, der dem Flugkapitän erlaubte, an einem tropfenförmigen Schalter unaufwendig und elegant mittels Zeigefinger und Daumen das Heading zu ändern. Nach dem Start in Zürich geniesst man es, VFR Richtung Südwesten zu „fliegen“. Man nähert sich den heimischen Berner Voralpen und konstatiert verblüfft, dass die hochaufgelöste X-Plane-Standardszenerie genaueste Geländedetails bietet, man entdeckt vertraute Bergwege. Bei all dieser landschaftlichen Pracht bietet sich ein Sichtanflug nach Sion an, wo nach einem gelungenen Touch-and-go in Bern der Schreibende allerdings zu hoch ins Wallis einfliegt und im engen Tal eine Zusatzrunde einlegen muss, um die alte Dame auf die Piste 07 zu nötigen - selbst wenn die Caravelle bekannt dafür war, bei ausgefahrenen Speedbrakes unglaubliche Sinkraten hinlegen zu können. Danach wechseln wir nach Hongkong an den alten Airport Kai-Tak, ein Klassiker. Doch der berühmt-berüchtigte Checkerboard-Anflug ist selbst in der gutmütigen Caravelle ein herausforderndes Erlebnis. Erst beim dritten Mal trifft man die Center Line mittels korrektem Anflugwinkel und Final Speed. Ein etwas entspannterer Flug führt zum Schluss von New York’s JFK Airport entlang der Skyline von Manhattan nach La Guardia. Fazit: Alegren’s Carvelle III ist überraschend tief simuliert. Ausfälle wie Hydraulikprobleme werden erkannt und haben Konsequenzen, VOR/ILS und NDB/DME-Anflüge funktionieren perfekt, die Packs rauschen in echt, praktisch alle komplexen Systeme der alten Dame wurden 1:1 implementiert - selbst Rauch im Cockpit ist möglich! Für alle Fans des frühen Jetzeitalters ist dieser einzigartige Caravelle-Simulator eigentlich Pflicht. München ist nahe und die Preise durchaus fair.

[www.fly-caravelle.com](http://www.fly-caravelle.com)

<http://sudaviation.com/>