



## Mit dem „kleinen Dicken“ über den großen Teich: **A310-300 ON THE LINE**

iniBuilds

iniBuilds [www.inibuilds.com](http://www.inibuilds.com) und klassische Airbusse, das ist in der X-Plane-Szene fast untrennbar miteinander verbunden. Die Softwareschmiede führt nach dem A300 Pax/Freighter und dem Beluga-Derivat ihren Weg konsequent fort und hat den kleinen Bruder des A300 auf den Markt gebracht: Den Airbus A310. Daniel Schaad hat ihn sich auf einem Transatlantikflug von Amsterdam nach Montreal genau angeschaut.

Der Airbus A310 hatte 1982 seinen Erstflug und war die Reaktion auf zahlreiche und teilweise widersprüchliche Kundenwünsche. So hatten einige Airlines in den 1970er Jahren ausgehend vom A300 den Bedarf nach einem kleineren Flieger mit größerer Reichweite und Leistung angemeldet. Während andere sich in derselben Größenordnung einen Kurzstreckenflieger als sinnvolle Erweiterung der Airbus-Produktpalette wünschten.

Airbus wollte dem selbsterklärten Prinzip des „Minimum Change“, der geringstmöglichen technischen Änderungen vom Ur-Airbus A300 folgen. Spätestens nach dem Wunsch der Deutschen Lufthansa, für den Kurzstreckeneinsatz auch zu kleineren Flughäfen eine reduzierte Flügelfläche und Spannweite zu bekommen, wurde das aufgegeben, da hierzu die komplette Neuentwicklung der Tragflächen notwendig wurde.

Was Airbus allerdings tat, war wegweisend und bescherte dem „kleinen Dicken“ letztendlich ein langes Leben. Es wurden konstruktive Möglichkeiten geschaffen, die Reichweite des A310 durch den Einbau von Trimm tanks im Heck zu erhöhen. Das geschah schließlich beim A310-300 in den späteren 1980er Jahren. Und machte ihn zusammen mit der Extended-Range Twin Operations-Zulassung (ETOPS) seiner Triebwerke von General Electric oder Pratt & Whitney später zu einem echten Transatlantik-Flieger.

In dieser Rolle wollen wir ihn heute ausprobieren und zwar in den Farben einer Airline, die den alten „Bus“ bis Anfang 2020 zwischen Europa und Kanada einsetzte. Sie wurde damit zur letzten ihrer Art. Die Rede ist von der kanadischen Air Transat, die manchem sicherlich nur durch ihren spektakulären Azoren-Gleitflug mit einem A330 im Jahr 2001 bekannt ist.

Apropos Gleitflug: Hier hat der A310 ebenfalls ein Kapitel in der Luftfahrtgeschichte geschrieben, als sich im Jahr 2000 auf einem Hapag-Lloyd Flug von Heraklion nach Hannover das Fahrwerk nicht richtig einfahren ließ und der Flug dennoch fortgesetzt wurde. Das erwies sich wegen des erhöhten Treibstoffbedarfs als echte Fehlplanung, die zu einem „Dual Engine Flame-Out“ mit

anschließender Notlandung im Gleitflug auf den Flughafen Wien führte.

### Simulation

Nun zum virtuellen Modell von iniBuilds. Wir stehen am Gate in Amsterdam, von wo wir als Flug TS361 nach Montreal fliegen wollen. Der Walk Around zeigt ein wirklich gelungenes Außenmodell, das die robusten Formen des 1980er Jahre-Designs wiedergibt. Klappen und Fahrwerkmechanik können optisch ebenso überzeugen wie die Texturen und Formübergänge. Das charakteristische „bullige“ Äußere des kleinen Wide Body-Airbus wird so schön zum Ausdruck gebracht.

Im Cockpit fühlen wir uns mit unseren Vorkenntnissen vom A300 sofort in vertrauter Umgebung. Das war durchaus die Intention von Airbus: Das Zweimann-Cockpit des A310 wurde später in die 600er-Version des A300 übernommen, was zu einem bei Airlines sehr beliebten so genannten Common Type Rating führte. Das bedeutet, dass Piloten mit nur einer Typenberechtigung beide Flugzeuge fliegen dürfen – was viel Geld für Ausbildung und Training spart und später zum festen Grundprinzip bei den folgenden Airbus-Reihen wurde. Die Konkurrenz hat Vergleichbares bei der Boeing 757 und 767 gemacht.