KURZMELDUNGEN

Passagierrückgang in Frankfurt
Frankfurt als größter Flughafen Deutschlands hat 2016 mit 60,79 Millionen Passagieren den Vorjahreswert bei einem Rückgang von 0,4 Prozent nur knapp halten können. München legte dagegen um drei Prozent auf 42,3 Millionen Reisende zu. Die Berliner Flughäfen erreichten mit einem Zuwachs von 11,4 Prozent einen neuen Rekordwert von 32,9 Millionen Fluggästen. 11,6 Millionen davon sorgten in Schönefeld für ein Mega-Plus von 36,7 Prozent während Tegel mit 21,25 Millionen nur knapp hinter Düsseldorf lag.

Eurowings wächst in Palma und Wien
Die Low-Cost-Tochter der Lufthansa baut ihr Engagement in Österreich weiter aus. Ab Wien werden mit Beginn des Sommerflugplans Ende März gleich 13 neue Strecken ins Angebot genommen, von Alicante bis Samos. Auf sechs bereits bedienten Verbindungen wird die Zahl der Flüge erhöht. Auch an der ersten spanischen Basis der Fluggesellschaft auf Mallorca wird der Flugplan noch vor der Stationierung der ersten beiden Flugzeuge im Mai um neue Dienste nach Bremen, Friedrichshafen, Graz. Linz und München erweitert. Auf zwölf bereits existierenden Routen gibt es durch zusätzliche Flugtage ebenfalls eine deutliche Aufstockung.

Neuer Gepäckservice bei Air China
Passagiere, die mit Air China von Europa via Beijing zu chinesischen Zielorten reisen, können seit Jahresbeginn den „Fully Entrusted – No Baggage Claim"-Service nutzen. Sie gestatten damit der Luftverkehrsgesellschaft, das Gepäck für die Kontrolle durch die Zoll- und Qarantänebehörden zu öffnen. Die Reisenden brauchen so in Beijing nur die Einreiseformalitäten zu absolvieren und können im Transitbereich direkt zu ihrem Anschlussflug gehen, ohne ihr Gepäck in Empfang zu nehmen und neu einchecken zu müssen.

Kampf um Tegel
Während eine Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens BER auch in diesem Jahr nicht erfolgen wird, dauert der Kampf um den Erhalt des Flughafens Tegel an. Noch bis zum 20. März können sich Berliner in einem Volksbegehren dafür aussprechen. 174 000 gültige Unterschriften werden benötigt, auch dann bleibt das Ergebnis eine Empfehlung an die politisch Verantwortlichen. Schon längst steht fest, dass der BER, wann immer er auch eröffnet wird, bereits zu klein ist.

Turkish trotz Krise im Plus
Trotz der durch wiederholte Terroranschläge, den Putschversuch und die anschließende Säuberungswelle verursachten Krise im Türkei-Tourismus haben Turkish Airlines auch 2016 neue Rekordwerte verbuchen können. Das Passagieraufkommen stieg um 2,5 Prozent auf 62,8 Millionen Reisende, der Anteil der Transit-Fluggäste, die in Istanbul von internationalen Flügen auf internationale Flüge umstiegen, legte um 14,1 Prozent zu. Turkish bedient 295 Destinationen, davon 246 im Ausland, neun mehr als 2015.

BESTELLUNGEN

+++ **Air Tanzania:** 2 Boeing 787-8 +++ **GECAS Leasing:** 75 Boeing 737 Max 8 +++ **Go Air:** 72 Airbus A320neo +++ **Iran Air:** 46 Airbus A320, 38 Airbus A330, 16 Airbus A350 +++ **Jeju Air:** 37 Boeing 737-800 +++ **Jet2:** 4 Boeing 737-800 +++ **S7 Airlines:** 17 Embraer E170 (geleast) +++ **Travel Service:** 5 Boeing 737 MAX 8 +++

Foto: Alexander Obst / Marion Schmieding, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

BER-Eröffnung abgesagt

Der neue Berlin-Brandenburger Flughafen BER, dessen Eröffnung nach zahlreichen Verschiebungen auf 2017 festgesetzt worden war, wird in diesem Jahr nicht mehr stattfinden. Das teilten Aufsichtsrat und Geschäftsführung am 21. Januar mit. Grund sei der nach wie vor ungenügende Bauzustand. Insbesondere die automatische Funktion der Türen sowie die Sprinkleranlage lassen eine Inbetriebnahme nicht zu. Ein neuer Eröffnungstermin wurde nicht genannt.

Foto: FTI

FLY EGYPT

Für FTI nach Sharm El Sheikh

Nach einjähriger Abstinenz fliegt der Reiseveranstalter FTI seit Dezember wieder mit einer eigenen Charterkette nach Sharm El Sheik in Ägypten. Zum Einsatz kommt eine Boeing 737-800 der Fly Egypt, deren Erstflug am Zielort feierlich begrüßt wurde. Bedient wird die Destination ab Düsseldorf, Frankfurt, Hannover, Leipzig und München, das Programm gilt vorerst bis Oktober.

IRAN AIR

Erster Airbus wurde ausgeliefert

Wenige Wochen nach einem im Dezember erteiltem Großauftrag hat Iran Air am 11. Januar in Toulouse einen Airbus A321 als ersten Jet aus dieser Bestellung übernommen. „Dieser signifikante Meilenstein markiert den ersten praktischen Schritt im ambitionierten Flottenerneuerungsprogramm von Iran Air und unserer stärkeren Präsenz in der internationalen Zivilluftfahrt", sagte Chaiman Farhad Parvaresh.

Foto: Airbus

AVIANCA

500. Dreamliner

Die kolumbianische Fluggesellschaft Avianca hat Ende Dezember in Everett bei Seattle den 500. von Boeing gebauten Dreamliner erhalten, eine 787-8. Seit der Erstauslieferung an die japanische ANA im Jahr 2011 hatte das Modell bis Weihnachten bei insgesamt 48 Betreibern auf 696 000 Flügen rund 133 Millionen Passagiere befördert. Laut Hersteller verkehren 787 derzeit auf mehr als 530 Routen, von denen gut 120 mit seinem Einsatz neu eröffnet wurden.

Foto: Boeing

Foto: Space X

Zehn Satelliten auf einen Schlag

Der erste Flug der privaten Trägerrakete Falcon 9 seit einem Betankungsunfall im September 2016 ist erfolgreich verlaufen. Wie die Firma Space X bekannt gab, wurden bei der Mission vom 14. Januar 2017 zehn Satelliten für das Kommunikationsunternehmen Iridium ausgesetzt. Der Start erfolgte um 9.55 Uhr Ortszeit vom Weltraumbahnhof Vandenberg aus, einer Einrichtung der amerikanischen Luftwaffe. Insgesamt 70 Satelliten hat Iridium auf Falcon-9-Raketen gebucht. Die erste Stufe des Trägers (Foto) landete nach dem Flug wie geplant auf einer im Pazifik schwimmenden Plattform. Diese Stufe soll wieder verwendet werden. Die zweite Stufe brachte die Nutzlast weiter in den Orbit.

AIRBUS SAFRAN LAUNCHERS

Rekordjahr für Ariane 5

Mit ihrem siebten und letzten Start im Jahr 2016 feierte die Ariane 5 ihren 76.aufeinanderfolgenden erfolgreichen Einsatz, bei dem sie vom europäischen Weltraumbahnhof in Kourou (Französisch Guyana) zwei Telekommunikationssatelliten in ihren geostationären Transferorbit (GTO) gebracht hat. Mit dieser Ariane 5 ECA wurde mit einer Masse von 10 722 kg im GTO (von denen ungefähr 9830 kg auf die beiden Satelliten entfielen) ein neuer Nutzlastrekord erzielt. Die europäische Trägerrakete Ariane 5 zählt zu den umfassendsten und ehrgeizigsten Raumfahrtprogrammen der Welt. Die Trägerrakete ermöglicht den Transport von schweren Nutzlasten in den niedrigen Erdorbit, von mehreren Satelliten in einen mittleren Orbit oder, wie beim jüngsten Start, von einem oder zwei Satelliten mit optimierter Lebenszeit in den geostationären Transferorbit.

SpaceShip Two fliegt wieder

Die zweite Maschine des kommerziellen Raumschiffs SpaceShip Two mit dem Namen „Unity" hat am 2. Januar 2017 den ersten Freiflug absolviert. Nach dem Absturz der ersten Maschine im Oktober 2014 mit einem Toten wurde die „Unity" fertiggestellt und mehrfach unter einem Trägerflugzeug erprobt. Die Piloten Mark Stucky und Dave Mackay erreichten aus der Abwurfhöhe von 15 000 Metern eine Maximalgeschwindigkeit von Mach 0,6. Nach zehn Minuten landete das SpaceShip Two sicher. Ein Video des Fluges ist von der Firma The Spaceship Company(TSC) veröffentlicht worden. Da die ersten Passagierflüge seinerzeit für 2007 angekündigt wurden, liegt das Programm jetzt mehr als ein Jahrzehnt hinter dem ursprünglichen Zeitplan zurück.

Foto:Virgin Galactic

KURZMELDUNGEN

Ein leises Servus für MetOp-C

Mit dem Nutzlastmodul von MetOp-C schickt Airbus Defence and Space, das zweitgrößte Raumfahrtunternehmen der Welt, das „Gehirn" für Europas nächsten polarumlaufenden Wettersatelliten auf seine erste Reise. Das rund 2,1 Tonnen schwere Modul trägt die zehn meteorologischen Messinstrumente, die Systeme für die Kontrolle der Instrumente, für die Formatierung, Verschlüsselung und Speicherung der Messdaten sowie für die Übertragung der Daten zum Boden. In den kommenden sechs Monaten wird das „Gehirn" des MetOp-Satelliten im Technikzentrum der Europäischen Weltraumorganisation ESA – ESTEC – im niederländischen Noordwijk auf seine Einsatztauglichkeit fürs Weltall getestet. Der Start von MetOp-C ist derzeit für Oktober 2018 geplant.

Fliegen die USA zum Mars?

In seiner Antrittsrede als neuer Präsident der Vereinigten Staaten hat Donald Trump am 20. Januar als eines seiner Ziele geäußert, er wolle „die Geheimnisse des Weltraums entschlüsseln". Er habe in der Woche vor seinem Amtsantritt mit dem SpaceX-Gründer Elon

Foto: SpaceX

Musk über dessen Marspläne gesprochen. Trump könne sich eine gemeinsame Durchführung einer bemannten Marsmission durch private und staatliche Stellen vorstellen. Trump habe sich auch von einem Historiker die Zusammenhänge der Entstehung und Organisation des Apollo-Mondlandeprogramms erläutern lassen.

Airbus setzt Siegerprämie von 75 000 Euro aus

Der „SpaceDataHighway", der seit dem 23. November große Datenmengen in nahezu Echtzeit mit Übertragungsraten von 1,8 Gigabit pro Sekunde per Lasertechnik übermittelt, ist eines der ehrgeizigsten und zukunftsträchtigsten Kommunikationssysteme, die derzeit in Betrieb sind. Zur Förderung der Innovation und Ausweitung des Anwendungsportfolios hat Airbus Defence and Space mit der „Enter the SpaceDataHighway" Challenge jetzt einen Ideenaufruf ins Leben gerufen. Kleinere und mittlere Unternehmen, Startups, Unternehmer und Studenten können Geschäftsideen für die Nutzung der neuen Datenautobahn einreichen und sich so am Abenteuer „SpaceDataHighway" beteiligen. Das beste Projekt wird mit einer Investitionsprämie in Höhe von 75 000 Euro ausgezeichnet.

Chinesische Rakete KZ-1A startet drei Satelliten

Vom chinesischen Satellitenstartzentrum Jiuquan aus sind am 9. Januar 2017 auf einem Kuaizhou 1A genannten dreistufigen Feststoffträger mit zusätzlicher Oberstufe drei Satelliten in den Weltraum transportiert worden. Der Start erfolgte um 12.11 Uhr Pekinger Zeit (4.11 Uhr UTC / 5.11 Uhr MEZ) vom in der Wüste Gobi rund 1600 Kilometer von Chinas Hauptstadt Peking entfernt liegenden Startzentrum. Als Träger kam eine bei Beginn ihrer Mission rund 20 Meter lange Rakete des Typs Kuaizhou 1A mit einer Anfangsmasse von rund 30 Tonnen zum Einsatz. Die Rakete ist eine Konstruktion der China Aerospace Science and Industry Corporation (CASIC).

PIA nimmt Flüge nach Deutschland wieder auf

Pakistan International Airlines plant, in naher Zukunft wieder Flüge nach Deutschland aufzunehmen. Dabei setzt die Fluglinie auf den Flugplatz Leipzig/Halle. Zunächst sind zwei Verbindungen pro Woche auf der Route Karachi/Lahore – Leipzig/Halle – New York geplant. Ein erstes Flugzeug von PIA landete bereits am 5. Dezember 2016 in Leipzig/Halle. Dabei handelte es sich um einen Abschiedsflug. Die von PIA ausgemusterte A310 soll in Leipzig perspektivisch zum Training für flughafenspezifische Abläufe dienen.

Foto: Dirk Peisker

Aus der Luft hatten die Suchmannschaften kein Trümmerfeld ausmachen können.

Foto: Australian DOD

FLUG MH370 VERSANK WOHL WOANDERS IM OZEAN

Zwei Jahre am falschen Ort gesucht?

Obwohl es Streit um neue Erkenntnisse über den Flugverlauf gibt, ist die Suche nach der Boeing 777 von Malaysia Airlines ergebnislos eingestellt worden.

Am 8. März jährt sich der Tag, an dem Malaysia Airlines-Flug MH370 mit 239 Menschen an Bord über den Weiten des Indischen Ozeans verschwand, zum dritten Mal. Nach einer vergeblichen, mehr als einmonatigen Absuche von rund 4,5 Millionen Quadratkilometern Meeresoberfläche mit Flugzeugen und Schiffen wurde anhand von Satellitendaten ein 120 000 Quadratkilometer großes Areal berechnet, in dem die Absturzstelle vermutet wurde. Nach einer knapp halbjährigen Kartographierung dieses Bereiches begann hier im Oktober 2014 die bis zum Schluss erfolglose Absuche des Meeresbodens mit Unterwasser-Spezialfahrzeugen. Sie verzögerte sich aufgrund widriger Wetterbedingungen immer wieder. Am 17. Januar teilte das Joint Agency Coordination Centre (JACC) mit, dass die Suche ergebnislos beendet wurde. Kurz davor waren neue wissenschaftliche Erkenntnisse bekannt geworden, nach denen all die Zeit im falschen Gebiet gesucht wurde und der vermeintliche Absturzort viel weiter nördlich liegt.

Foto: ATSB

Den Unterwasserkameras entgeht nichts: hier ein 200-Liter-Ölfass, das im November in 3740 Metern Tiefe entdeckt wurde.

Ausschlaggebend sind die Wrackteile, die ab dem 29. Juli 2015 im südöstlichen Afrika und den vorgelagerten Inseln angeschwemmt wurden. Im April 2016 beauftragte das Australian Transport Safety Bureau (ATSB) die Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation (CSIRO) mit einer detaillierten Analyse der Strömungsverhältnisse zwecks Rückverfolgung des Weges, den die Flugzeug-

Die Fugro Equator ist eines der Schiffe, die den Meeresboden absuchten.

Ein „Orion"-Suchflugzeug über den Weiten des Indischen Ozeans.

Fotos: Australian DOD

teile genommen hatten. Anfang November wurden die Ergebnisse bei einem Treffen von Vertretern aller an der Suche und der Untersuchung der Umstände des Verschwindens der Boeing beteiligten Stellen in Canberra diskutiert und die Resultate in einem Papier festgehalten.

4,5 Mill. Quadratkilometer abgesucht

Am 20. Dezember wurden die Berichte veröffentlicht. Darin kommen die Experten zu dem Schluss, dass es nach dem Absturz der Boeing doch ein Trümmerfeld auf der Meeresoberfläche gegeben haben muss. Zwischen dem 18. März und dem 28. April 2014 war durch die Besatzungen von 29 Flugzeugen und 14 Schiffen eine Gesamt-Ozeanfläche von rund 4,5 Millionen Quadratkilometern ergebnislos abgesucht worden. Nunmehr gehen die Behörden davon aus, dass die Boeing nicht in diesem Gebiet in den Ozean gestürzt ist. Auch dass der Jet und seine Insassen in dem 120 000 Quadratmeter großen Bereich versunken sind, dessen Meeresboden nach vorangegangener, halbjährigen topographischen Vermessung per Echolot seit Oktober 2014 mit Sonar sowie ferngesteuerten Unterwasserfahrzeugen abgesucht wurde, gilt inzwischen als unwahrscheinlich.

Absturz weiter nördlich

Die Experten gehen nach einer erneuten Analyse der Satellitendaten unter Berücksichtigung der Strömungsanalysen jetzt davon aus, dass die Boeing in einem weiter nördlich gelegenen Areal zwischen dem 33. und dem 36.

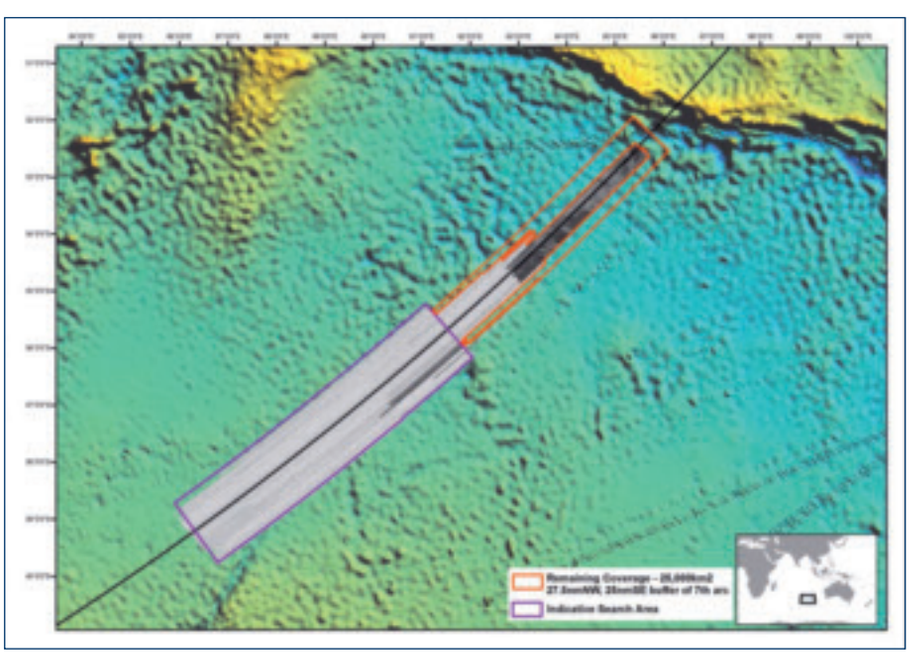


Foto: ATSB

Die Karte zeigt das alte (lila) und das neu vorgeschlagene Suchgebiet (orange).

Foto: Facebook

Jiang Hui (links), dessen Mutter an Bord der Maschine war, war der erste Angehörige eines Passagiers, der auf Madagaskar selbst ein vermeintliches Wrackteil fand.

DER NEUE AIRBUS-GROSSTRANSPORTER BERUHT AUF DER A330

Beluga XL in der Endmontage

Der europäische Flugzeughersteller baut die dritte Flugzeuggeneration für den Transport von Bauteilen zwischen den Werken.

Im französischen Toulouse hat die Endmontage des ersten von fünf Transportflugzeugen Beluga XL begonnen. Sie sollen ab 2019 die bisherigen, kleineren Beluga ST ablösen. Während diese auf der A300 beruhen, wird das neue Modell auf der Basis eines A330-200-Frachters konstruiert.

Airbus hat das Beluga-XL-Programm im November 2014 gestartet und das Design im September 2015 abgeschlossen. Die Produktion begann drei Monate später, als im spanischen Getafe das erste Metallstück für die hintere Rumpfsektion bearbeitet wurde. Das neue Flugzeug basiert auf der vorderen Rumpfsektion einer A330-200 und der hinteren Rumpfsektion einer A330-300. Auf deren verstärkten Unterbauten wird eine neue Kabine aufgesetzt, deren Durchmesser sich von 5,60 auf 8,80 Meter vergrößert. Der 45 Meter lange Frachtraum im Hauptdeck hat damit ein um 30 Prozent größeres Volumen als die Beluga ST und ermöglicht bei einer maximalen Nutzlast von 53 Tonnen den Transport kompletter Rumpfsektionen oder eines Tragflächenpaares der A350-1000.

Frachtklappe überm Cockpit

Das Cockpit der Beluga XL wird, wie schon bei der Beluga ST, abgesenkt, um durch eine darüber liegende Frachtklappe die frontale

Eine Beluga ST, die Vorläuferin der Beluge XL, beim Start

Eine Super Guppy steht jetzt im Aeroscopia-Museum in Toulouse.

Fotos: Airbus

Computeranimation der künftigen Beluga XL

Be- und Entladung des Frachters zu ermöglichen, dem zwei Triebwerke Trent 700 von Rolls-Royce seinen Schub verleihen. Der neue Großtransporter ist 63,1 Meter lang, 18,9 Meter hoch und hat bei voller Zuladung eine Reichweite von 4075 Kilometern. Die Tragflächen der Beluga XL mit einer Spannweite von 60,3 Metern entsprechen denen der klassischen A330. Die maximale Startmasse beträgt 227 Tonnen.

Flugbetrieb beginnt 2019

Die Basisteile des Rumpfes ohne Cockpit und Leitwerk wurden im Dezember in Toulouse zusammengefügt. Im Laufe dieses Jahres erfolgt der Aufbau des oberen Rumpfsegments, das sechs Meter länger und einen Meter breiter als bei der Beluga ST ist. Installiert werden auch die mechanischen und elektrischen Systeme. In der ersten Hälfte des kommenden Jahres erfolgen dann die Montage der Triebwerke sowie die erforderlichen Bodentests. Der Erstflug ist für die zweite Hälfte von 2018 vorgesehen, die erste Beluga XL soll dann 2019 den regulären Flugbetrieb aufnehmen und das Hochfahren der Produktion der A350 und anderer Modelle gewährleisten. Vorübergehend werden beide Transporter-Modelle parallel betrieben. Erst 2020 soll mit der Ausmusterung der Beluga ST begonnen werden.

Auf das Rumpfunterteil der A330 wird jetzt die neue Kabine montiert.

Eine Beluga ST entlädt ein Rumpfteil für ihren Nachfolger Beluga XL.

Die Luftwaffe Kenias hat lt. Jane's von 1978 an insgesamt 29 F-5 erhalten, davon 15 ab 2010 aus Jordanien.

KENIAS NORTHROP F-5

Freedom Fighter im Anti-Terror-Einsatz

Am Rande der Internationalen Militärkonferenz IQPC-„FIGHTER-2016" in London sprach FliegerRevue mit dem stellvertretenden Kommandanten der kenianischen Luftwaffe (KAF), Brigadegeneral Francis Omondi Ogolla, über Status, Operationen sowie Herausforderungen und Perspektiven der Luftwaffe. Das ostafrikanische Land beteiligt sich an der Operation AMISON der Afrikanischen Union (AU) gegen die Islamisten im benachbarten Somalia. Speerspitze sind die über 30 Jahre alten Northrop F-5 Freedom Fighter.

FliegerRevue: Herr General, mit welchen Erwartungen sind Sie zu dem Luftwaffen-Treffen nach London gekommen?
General Ogolla: Zunächst einmal vielen Dank für Ihr Interesse an unserer ‚Ecke' im Osten Afrikas und an Afrika im Allgemeinen. Wir sind zu dieser Air-Chiefs-Tagung hier in London gekommen, um von anderen Luftstreitkräften und deren ‚Best Practices' zu lernen und auch uns jenen modernen Technologien ‚auszusetzen', welche wir beschaffen wollen.

Was sind denn die Eckdaten der Luftwaffe Ihres Landes?
Kenia hat eine relativ kleine Luftwaffe. Sie enstand am 1. Juni 1964 aus dem ehemaligen East-Africa Air-HQ der RAF in Eastleigh, nachdem Kenia 1963 unabhängig wurde. Heute haben wir 10 000 Mann, davon einige wenige hundert fliegende Besatzungen auf knapp über hundert Fluggeräten.

Wie laufen die Kampfeinsätze gegen die somalische Islamisten-Miliz ‚Al Shabab' mit den alten F-5 Freedom Fighter?
So kritisch ist deren Alter noch nicht. Wir verwenden zur Luftunterstützung in der Somalia-Operation seit 2011 die einsitzige F-5E durchaus zufriedenstellend in Hunderten von Missionen. Auch haben wir – für den Moment - nichts anderes im Inventar, um rasch den Kampf vorwärts zu den Terroristen zu tragen.

Wie viele Flugzeuge stehen dafür zur Verfügung?
Ich werde hier keine Zahlen nennen, aber derzeit ist eine Staffel für diese Anti-Terror/Luft-Boden-Mission befähigt, wann immer Einsätze angefordert werden. Der zuständige Joint Forces Air-Component Commander (JFACC) erteilt die Einsatzbefehle. Wir lernten seit 2011 unsere Lehren, wie wir das bestmöglich machen, als wir unsere Grenzgebiete sichern mussten und die Terroristen verfolgten, die Kenia mehrmals schwer getroffen haben. Dann wurde unsere Somalia-Operation der Afrikanischen Union (AU) bzw. deren Mission AMISOM unterstellt. Heute ist es diese multinationale Mission, welche die KAF unterstützt.

Der kenianische Luftwaffengeneral Francis Omondi Ogolla und FliegerRevue-Reporter Georg Mader in London

Aber jener JFACC ist in Kenia, oder?
Ja, der JFACC ist in Nairobi. Was wir während der Missionen in dieser früheren nationalen Phase lernen mussten, war ein zentrales Kommando, aber eine dezentralisierte Ausführung zu etablieren. Die involvierten Staffeln – nicht nur die F-5, sondern auch die anderen Flugzeuge und Hubschrauber – befinden sich auf ihren Stützpunkten, bereit für die Anforderungen durch AMISOM.

Ostkenia und Somalia sind weite Räume, fliegen alle Einheiten tatsächlich von ihren Heimatbasen oder nach vorn disloziert?
Je nach Lage der Ziele, gegen die Unterstützung angefordert wird, sind einige von weiter vorne eingesetzt und einige fliegen von den Heimatbasen. Wir haben keine Luftbetankung und daher werden die FOB [Vorwärtsbasen] regelmäßig genutzt. Aber viel wichtiger ist, dass wir alles in Echtzeit-Kommunikation abarbeiten.

Die vorgeschobenen Basen sind alle innerhalb Kenias Grenzen?
Ja, richtig, aber nahe der Grenze zu Somalia in den Ostprovinzen, von wo aus z.B. die F-5 die Bodenkräfte unterstützen und anschließend mit sicherer Treibstoffreserve zurückkehren können. Es wurde ein Mission-Zyklus eingerichtet, mit dem wir sehr zufrieden sind.

Verfügen Sie auch über präzisionsgelenkte Munition?
Nein, leider wurde dies bisher nicht erworben – aber sie wäre auch nicht von so großem Nutzen auf der F-5, es sei denn, ein anderes vorn eingesetzte Fluggerät würde die Zielbeleuchtung übernehmen. Somit sind unsere gesamte Luft-

Fotos: KAF

Als Sportflugzeug wurde in der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre die Avia B-122 hergestellt, hier ein wunderschönes Exemplar, das Orte verschiedener Rennveranstaltungen am Rumpf trägt.

IMMER EINE REISE WERT

Luftfahrtmuseum Prag-Kbely

Prag als Hauptstadt Tschechiens ist immer eine Reise wert. Neben einer interessanten Geschichte und zahlreichen kulinarischen Erlebnissen bietet sie viele Sehenswürdigkeiten, zu denen auch ein Luftfahrtmuseum im Stadtteil Kbely zählt.

Im nordöstlichen Verwaltungsbezirk Prag-Kbely und etwa acht Kilometer vom Stadtzentrum gelegen, zählt das tschechische Luftfahrtmuseum zu den größten in Europa überhaupt. Bietet Prag so schon unzählige touristische Reize, dann ist es für Luftfahrtbegeisterte zweifellos der Höhepunkt einer Exkursion in unser Nachbarland. Das Museum ist leicht vom Zentrum Prags aus mit Bus oder eigenem PKW zu erreichen und gehört zum Gelände des Militärflugplatzes Kbely. Dieser war im Jahre 1918 der erste seiner Art in der neu gegründeten Tschechoslowakei und Standort erster Abteilungen der landeseigenen Luftwaffe. Die wiederum hielten hier ihre ersten Vorführungen ab, 1923 startete zudem das erste tschechoslowakische Verkehrsflugzeug der Fluggesellschaft CSA von diesem Flugplatz aus zu seinem ersten Linienflug nach Bratislava.

Bis heute ist das Militär am Flugplatz präsent, verschiedene Schilder weisen auf ein Fotoverbot für das gesamte Gelände hin. Doch eine Nachfrage beim Museumspersonal ergibt schnell die Möglichkeit, zumindest die im Museum ausgestellten Exponate abzulichten. Und das ist gut so, sind schließlich ein Großteil der in Kbely ausgestellten Flugzeuge oft Einzelstücke, teils originalgetreue Replikate aus der landeseigenen, zu Unrecht wenig wahrgenommenen und doch beeindruckenden Flugzeugproduktion etlicher Jahrzehnte.

Das erste Erzeugnis des tschechoslowakischen Herstellers Aero war das ab 1924 eingesetzte Passagierflugzeug A 10, hier als Replikat sehr realitätsnah in Szene gesetzt.

Museum eröffnet im Jahr 1968

Das Luftfahrtmuseum öffnete offiziell Anfang 1968 seine Pforten und in den folgenden fünf Jahren wurden knapp 40 Flugzeuge gezeigt. Mindestens noch einmal so viele sahen zur selben Zeit ihrer Restauration entgegen. Schon Mitte der 1970er-Jahre waren es rund 100 Flugzeuge, die man besichtigen konnte und heutzutage sind es etwa 120. Noch größer ist die Anzahl an weiteren Fluggeräten, die in verschiedenen Bereichen untergestellt sind und sich dazu anbieten, ebenfalls zu sehenswerten Ausstellungsstücken zu werden. Neben den vielen und zum Teil seltenen Flugzeugen ist in den Innenbereichen auch eine beachtliche Anzahl an

Fotos: Heiko Thiesler

Äußerlich noch immer eine Schönheit, muss der Il-62 jetzt gegen in der Struktur versteckte Schäden geholfen werden.

3 Fotos: Otto-Lilienthal-Verein Stölln e.V.

EIN EINMALIGES LUFTFAHRTDENKMAL IST GEFÄHRDET

„Lady Agnes“ braucht Hilfe!

Die Interflug-Iljuschin Il-62 landete 1989 auf einem Acker mit nur 900 Metern Rollstrecke.

Wenige Bilder der Landungen eines Passagierflugzeugs waren so spektakulär und sind um die Welt gegangen: Im Oktober 1989 landete eine Iljuschin Il-62 der Interflug auf einem Acker nahe dem brandenburgischen Stölln. Nur 900 Meter Piste statt der sonst benötigten 2500 standen Flugzeug und Besatzung zur Verfügung. Für den kurzen Flug von Schönefeld aus war dann auch jedes entbehrliche Teil der Innenausstattung entfernt worden.

Die Il-62 mit dem Kennzeichen DDR-SEG wurde damit zum größten und bekanntesten Ausstellungsstück des Luftfahrtmuseums in Stölln, welches an die Flüge von Otto Lilienthal am Gollenberg erinnert. Rührig kümmert sich seitdem der „Otto-Lilienthal-Verein Stölln e.V.“ um die Maschine, die weithin nur als „Lady Agnes“ bekannt ist.

Ein ungewöhnliches Standesamt

Nicht nur als Denkmal bestaunt sollte die Iljuschin, sondern auch genutzt werden. So dient das Flugzeug als wohl ungewöhnlichstes Standesamt Deutschlands. Schon 900 Ehen wurden im Bauch des Airliners geschlossen!

Doch die Jahre in Wind und Wetter haben ihre Spuren an der Interflug-Maschine hinterlassen. Korrosion macht der Zelle des im Jahr 1973 in Dienst gestellten Flugzeugs zu schaffen.

Der Erhalt ist teuer

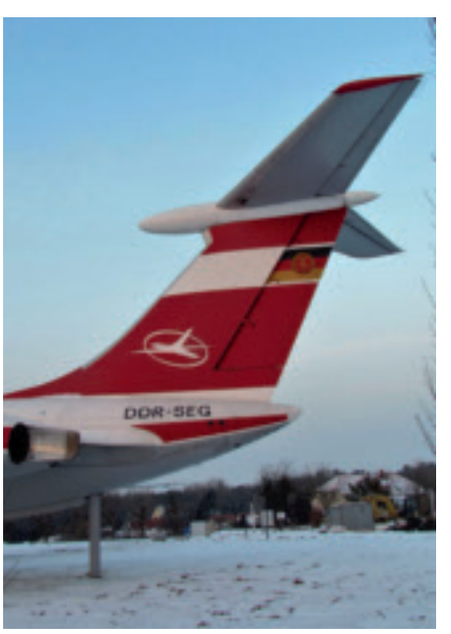
Kleinere Reparaturarbeiten helfen jetzt nicht mehr. Zum Erhalt der DDR-SEG muss mehr getan werden. Der gesamte alte Anstrich muss entfernt, die Zelle dann von Korrosion befreit und konserviert werden. Und dies muss alles vor Ort geschehen. Alle Dichtungen sollen erneuert und ein neues Belüftungssystem eingebaut werden. Mit voraussichtlich 135 000 Euro beziffert der Verein die Kosten. Das kann keine private Gruppe, egal wie aktiv sie ist, allein aufbringen.

Jedes Jahr besuchen etwa 25 000 Gäste das Museum und natürlich die „Lady Agnes“. Damit dies so bleiben kann, werden Spenden benötigt.

Nähere Informationen zum Flugzeug, zum Museum und ein Spendenkonto gibt es auf der Internetseite des „Otto-Lilienthal-Verein Stölln e.V.“: www.otto-lilienthal.de.

■ UWE W. JACK

Das Foto zeigt die „Lady Agnes“, die in Stölln am Fuß des Gollenbergs steht, wo Lilienthal seine Flugversuche machte.



Dieses schöne Wintermotiv verdeutlicht das Problem der DDR-SEG: Sie ist jedem Wetter ausgesetzt.

Während eines Besuches auf dem Fliegerhorst Leipheim am 26. März 1981 wird die Maschine mit der Registrierung 77-0194/WR für den nächsten Einsatz vorbereitet.

Foto: Gerhard Lang

Rotation wurden die Flugzeugführer auch zu den anderen FOLs versetzt, um dann unter den dortigen Voraussetzungen Übungseinsätze fliegen zu können.

Die politische Wende im Jahr 1989/90 und der Fall des Eisernen Vorhangs war der Anfang vom Ende der 81. TFW und des Detachments 2 in Leipheim sowie auf den anderen FOL-Basen in Deutschland. Am 29. Juni 1992 starteten letztmals vier amerikanische A-10A von der Leipheimer Startbahn und das Kapitel des 81. TFW/Det.2 war damit in Leipheim beendet. Der Bundeswehr-Fliegerhorst Leipheim wurde im Jahr 2008 geschlossen und heute befindet sich auf dem Gelände ein Gewerbegebiet.

Foto: Bernd Kienle

Das ehemalige Munitionsdepot von Leipheim

Der Verein Fliegerhorstmuseum Leipheim e.V. dokumentiert in einem Bunkergebäude (ehemaliger Munitionsmontage-Schutzbau) die wechselvolle Geschichte des Leipheimer Fliegerhorstes von 1935 bis 2008. Viele Gebäude wurden mittlerweile abgerissen. Die A-10A-Shelter, der Bunker-Gefechtsstand, das Offizierskasino, Tower, Werft, Unterkunftsgebäude, die Flugzeughallen und das Munitionsdepot im Bubesheimer Wald sind jedoch noch erhalten.

Deaktivierung des Geschwaders

Die ersten Vorbereitungen zur Schließung der US-Basis Bentwaters/Woodbridge wurden im Dezember 1992 getroffen und der Flugbetrieb wurde dann offiziell am 1. April 1993 eingestellt. Die letzte A-10A hat am 22. März 1993 Bentwaters in Richtung USA verlassen, dort wurde die 81. TFW am 1. Juni 1993 deaktiviert.

Heute befindet sich in Bentwaters ein Museum, welches an die Zeit des Kalten Krieges erinnert. Dazu sind der ehemalige Gefechtsstand und die Besatzungsunterkünfte erhalten worden.Eine A-10-Staffel der USAFE flog noch bis 2013 bei der 52. Fighter Wing in Spangdahlem/Eifel. Heute werden einige Thunderbolt II im Rahmen der Operation Atlantic Resolve wieder im Rotationsprinzip aus den USA nach Spangdahlem und auf andere NATO-Basen in Osteuropa verlegt.

■ BERND KIENLE

Foto: Gerhard Lang

Auf dem Flugplatz Leipheim ist am 2. Juli 1983 die A-10A, s/n 81-0940/WR, abgestellt.

Foto: Uwe W. Jack

Während der ILA 2014 war in Berlin eine A-10 zu Gast. Hier ist die Anordnung des Steuerbord-Triebwerks zu sehen.