



Brillante Pfeile

Eine F-16C Block 52+ der griechischen Luftwaffe aus Souda im Landeanflug auf den Luftwaffenstützpunkt Wittmund des Taktischen Luftwaffengeschwaders „71“ Richthofen. Aufgenommen während der Übung Brilliant Arrow 17 (Brillante Pfeile, 11. bis 21. September), einer der wichtigsten NATO-Übungen dieses Jahres, an der sich 22 Kampffjets, Transportmaschinen sowie 1000 deutsche und internationale Soldaten beteiligten. Diese Maschinen sind im norddeutschen Luftraum seltener zu sehen. Ausgerüstet ist diese F-16 auf der Rumpfoberseite mit sogenannten rumpfkongruenten Treibstofftanks (CFT – Conformal Fuel Tanks).



Foto: Sven Neumann



Blick auf die Dachkonstruktion des Abfertigungsgebäudes.

IN EINEM JAHR ERÖFFNET DER ISTANBUL NEW AIRPORT

Ein Mega-Flughafen in nur 42 Monaten

Istanbul bekommt einen neuen Flughafen – und was für einen! Das größte Infrastrukturprojekt in der Geschichte der Türkei liegt voll im Zeit- und Finanzplan.

Berlins Flughafenplaner bekommen feuchte Augen, wenn sie nach Istanbul blicken. Der neue Hauptstadtflughafen BER ist elf Jahre nach dem ersten Spatenstich noch immer nicht fertig. Der Istanbul New Airport (INA) mit der rund dreifachen Anfangskapazität von 90 Millionen Passagieren wird als dann größter Flughafen Europas pünktlich am 29. Oktober 2018, dem 95. Jahrestag der Gründung der türkischen Republik, eröffnet werden. Nach einer Rekordbauzeit von nur 42 Monaten!

Im vergangenen Jahr kamen die beiden bestehenden Flughäfen von Istanbul auf rund 90 Millionen Passagiere. Insbesondere der Atatürk Airport, der zwei Drittel des Aufkommens bewältigen muss, platzt aus allen Nähten und kann nicht mehr erweitert werden. 2013 erhielt ein Konsortium der türkischen Firmen Cengiz, MAPA, Limak, Kolin und Kalyon den Zuschlag, den Istanbul New Airport rund 35 Kilometer Luftlinie nordwestlich der Metropole zwischen den Orten Tayakadin und Akpınar an der Schwarzmeerküste zu bauen und nach

Fertigstellung für 25 Jahre zu betreiben. Zu diesem Zweck gründeten die fünf Partner, die unter anderem bereits den Sabiha Gökçen Airport auf der asiatischen Seite von Istanbul und das Terminal 2 in Kairo errichtet haben, die gemeinsame Firma IGA. Ihr wurde das 76,5 Millionen Quadratmeter große Bauareal am 1. Mai 2015 übergeben.

Exakt im Zeitplan

Damals habe man mit den Arbeiten beginnen müssen, während sich das Planungsteam



So soll es im Terminal nach der Fertigstellung aussehen.

Vereinbaren den Deal: Bombardier-Aufsichtsratschef Pierre Beaudoin, Airbus-Chef Tom Enders, Alain Bellemare, Bombardier Präsident und CEO sowie Fabrice Brégier, Airbus COO und Präsident von Airbus Commercial Aircraft.

EUROPÄISCHER KONZERN STEIGT BEI KANADISCHEM REGIONALJET-HERSTELLER EIN

Airbus schluckt C Series

Die bislang von Bombardier Aerospace entwickelte Regionaljet-Familie wird mehrheitlich von Airbus übernommen. Durch eine zweite Endmontagelinie in den Vereinigten Staaten sollen US-Strafzölle umgangen werden.

Airbus ist beim wirtschaftlich angeschlagenen kanadischen Flugzeughersteller Bombardier eingestiegen und hat die Federführung bei dessen Regionalflugzeug-Programm C Series übernommen. Damit haben die beiden Firmen dem US-Konkurrenten Boeing und den Vereinigten Staaten insgesamt im Handelsstreit um Subventionen der Provinz Québec ein Schnippchen geschlagen. Die Maschinen sollen zukünftig auch im Airbus-Werk in Mobile (US-Bundesstaat Alabama) endmontiert werden. Die von der US-Regierung angedrohten Strafzölle für Lieferungen an amerikanische Airlines werden damit hinfällig.

Den Streit hatte ein Auftrag der Delta Air Lines ausgelöst. Die Fluggesellschaft hat als bisher größter Kunde 75 CS100 fest bestellt und sich Optionen für 50 weitere Jets gesichert. Aus Sicht von Boeing wurden die Flugzeuge zu Dumpingpreisen verkauft, die nur durch staatliche Subventionen in Kanada möglich wurden. Die US-Regierung verhängte auf den Import der Maschinen daraufhin Strafzölle in Höhe von 300 Prozent, die Delta nicht bezahlen will. Der Deal drohte zu platzen.

Aufgrund der wirtschaftlichen Schiefelage von Bombardier Aerospace, die neben Regionalflugzeugen auch Businessjets der Marken Learjet, Challenger und Global bauen, war die Heimatprovinz in das C Series-Projekt eingestiegen. Seitdem wird es von der C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP) gemanagt, an der Bombardier 62 Prozent und die provinzeigene Beteiligungsgesellschaft Investissement Québec (IQ) 38 Prozent hielten. Jetzt übernimmt Airbus den Mehrheitsanteil von 50,01 Prozent,

während der Anteil von Bombardier auf 31 und der von IQ auf 19 Prozent zurückgeht. Für den Deal muss Airbus kein Bargeld zahlen, sondern nur die zukünftigen Entwicklungskosten übernehmen. Außerdem stellt der Konzern sein Zulieferer-Netzwerk, seine Verkaufs- und Marketingorganisation und seinen globalen Kundendienst zur Verfügung. Bombardier haftet weiterhin bei finanziellen Engpässen von CSALP innerhalb von drei Jahren für bis zu 700 Millionen US-Dollar.

Weil potentielle Kunden an der wirtschaftlichen Stabilität von Bombardier zweifelten, hielt sich der Absatz der fortschrittlichen C Series bisher in Grenzen. 360 Maschinen hat Bombardier bisher verkaufen können. Die erste CS100 (bis zu 135 Passagiere) ging Mitte vergangenen Jahres an den Lufthansa-Konzern als Erstkunden und steht bei Swiss im Einsatz. Seitdem konnte Bombardier gerade einmal 18 Flugzeuge ausliefern. Acht CS100 und drei größere CS300 (bis zu 160 Passagiere) fliegen bei

Swiss, sieben CS300 bei Air Baltic. Für seinen Konzern stelle die kanadische Regionaljetfamilie eine ideale Erweiterung der Produktpalette in den Bereich der 100- bis 150-Sitzer dar, sagte Airbus-Chef Tom Enders. Sie ergänze somit die A320-Familie, die den Bereich von 150 bis 240 Sitzen abdecke. Das kleinste Airbus-Modell, die A318, hatte sich nach nur 80 verkauften Exemplaren als Ladehüter erwiesen, auch der Absatz der A319 (maximal 156 Sitze), von der 1535 Exemplare verkauft wurden, dümpelt bei nur noch 75 offenen Bestellungen.

Die Zentrale und die primäre Endmontagelinie in Montreal bleiben bestehen. Auch die Jobs im Bombardier-Werk im nordirischen Belfast, wo unter anderem die Tragflächen für die C Series gebaut werden, gelten als gesichert. Binnen zwei Jahren soll die zweite Endmontagelinie in Mobile aufgebaut werden. Mittelfristig soll die C Series dem Vernehmen nach komplett von Airbus übernommen werden.

■ RAINER W. DURING



Delta Air Lines haben 75 CS100 bestellt.

Foto: Airbus

Foto: Delta

Die spanische Marine folgt den Regeln der U.S. Navy für Flugzeugträger. Jede Tätigkeitsgruppe an Deck ist durch eine eigene Westenfarbe gekennzeichnet.



FLUGBETRIEB AN BORD DER „JUAN CARLOS I“

Arriba! Spaniens Marineflieger

Seit 40 Jahren hat die spanische Marine Harrier-Senkrechtstarter im Einsatz. Jetzt fliegt sie die moderne AV-8B+.

Der Einsatz von Festflächenflugzeugen von Flugzeugträgern aus ist sehr aufwendig, technisch anspruchsvoll und natürlich teuer. Nur zehn Marinen der Welt können sich dies leisten und zwei davon nur unter sehr großen Einschränkungen. Beispielsweise sieht sich die ehrwürdige britische Royal Navy nach der Außerdienststellung des Trägers „Ark Royal“ einer Lücke in der Einsatzkapazität gegenüber, bis die neue „Queen Elizabeth“ mit ihren 70 000 Tonnen und den F-35B-Senkrechtstartern einsatzbereit ist. Der einzige Träger der thailändischen Marine verbringt die längste Zeit des Jahres im Dock. Auch Spanien hatte so seine Schwierigkeiten. Die ersten gelieferten Harrier AV-8A flogen nur wenige Jahre, bevor sie an Land eingela-

gert wurden. Trotz wirtschaftlicher Probleme kann sich Spaniens Marine rühmen, eine (wenn auch kleine) Flotte von Harrier über 40 Jahre lang betrieben zu haben. Die ersten Senkrechtstarter, die von ihren Piloten wegen des bockigen Verhaltens „Matador“ genannt wurden, trafen im November 1976 ein.

Heute fliegen in der Marine elf Einsitzer vom Typ AV-8B+ und ein Doppelsitzer. Stationiert sind sie auf dem Multifunktions-Schiff „Juan Carlos I“, welches 2010 in Dienst gestellt wurde. Mit ihren 27 000 Tonnen Verdrängung und 230 Metern Länge ist sie das größte bisher gebaute spanische Schiff. Sie ist der Ersatz für den 16 000-Tonnen-Träger „Principe de Asturias“, der 2013 aus dem Dienstbetrieb genommen wurde.

Der Mann auf dem eisernen Thron

Beim Besuch eines Flugzeugträgers sollte man zuerst in der Flugkontrolle vorbeischaun. Hier, und nicht unten auf dem Flugdeck, werden die wichtigen Entscheidungen getroffen. Bei der „Juan Carlos I“ ist der Flugkontrollraum sehr klein und jeder verfügbare Platz ist voller Bildschirme. Die vier Controller beobachten diese Monitore sehr genau. In ihrer Freizeit sammeln sie Aufkleber von allen Fluggeräten, die sie zur Landung auf der „Juan Carlos I“ eingewiesen haben. Da ist etwa ein Aufkleber des Angriffshelikopters Tiger, der während seiner Zertifizierung für Marineeinsätze zu Besuch war. Über einem Monitor klebt der humorige Spruch: „Mach was ich sage oder verschwinde aus meinem Luftraum!“

Die Männer hier koordinieren die Starts und Landungen an Deck und die Flugbewegungen in der Nähe des Trägers. Immer wenn ein Helikopter oder Jet abhebt oder auf dem Deck landet, muss ein Landing Safety Officer (LSO) in der Flugkontrolle sein. Meist sitzt einer der 13 Harrier-Piloten an Bord oben im Tower. er wird „Der Mann auf dem eisernen Thron“ genannt.

Beim Besuch des Autors war es Leutnant Andres Medina, ein mit 300 seiner 620 Jet-Flugstunden auf dem Harrier erfahrener Flugzeugführer: „Heute werden wir acht Missionen haben, alle als Kampfunterstützung im Tiefflug. Normalerweise steigen immer zwei oder manchmal auch vier Jets zusammen auf. Unsere Briefings vor dem Flug und die Flugplanung laufen bei der Marine anders ab, als an Land. Schließlich bewegt sich unsere Basis ja immer. Die Flugzeugführer müssen also immer wissen, wo



Mit 27 000 Tonnen Verdrängung ist die „Juan Carlos I“ das größte je in Spanien gebaute Schiff. Auf dem Achterdeck können vier Fluggeräte gleichzeitig landen.



WELTREISE FÜR BREITLING

Mit Fliegeruhren um die Welt

Flugkapitän Francisco Agullo, seine Besatzung, 500 Uhren und manchmal auch Gäste begleiteten die Breitling DC-3 auf ihrem Flug um die Welt.

Für Breitlings Kultklassiker ging es einmal um die Welt. Von März bis September 2017 reisten gleich 500 Navtimer-Fliegeruhren der limitierten Sonderreihe „Breitling DC-3 World Tour“ mit dem rüstigen Transportflugzeug von Genf aus einmal um den Globus.

Einmal um die Welt

In Etappen ging es von Genf aus nach Osten. Jede Station wartete mit Besonderheiten auf: Über Zagreb wurde die DC-3 von einer MiG-21 und der Kunstflugstaffel der kroatischen Luftstreitkräfte begrüßt, es sollte nicht der einzige Showflug mit berühmten Kunstflugteams werden. Landungen in Tel Aviv, Doha und Dubai öffneten der Expedition den Weg in den Fernen Osten. Über Pakistan und Indien ging es anschließend durch die wichtigsten asiatischen Länder. Für besonders lange Strecken wurde ein „aufblasbarer“ Zusatztank im Rumpf verstaut, denn für so weite Sprünge wie über den Pazifik war die DC-3 nicht konstruiert. In Amerika war die „HB-IRJ“ auf vielen Airshows zu sehen, unter anderem dem berühmten Luftfahrttreffen in Oshkosh. Doch auch Europas Airshows wurden zur Bühne für

den zweimotorigen Transporter. Mit Stopps in Duxford, England und auf der Paris Air Show, wo sich die Patrouille France natürlich nicht ihre Ehrenformation nehmen ließ, konnte die Weltreise im September im schweizerischen Sion abgeschlossen werden.

Navtimer und DC-3

Die Kombination von Navtimer und DC-3 liegt auf der Hand. Seit 65 Jahren produziert Breitling die be-

liebte und bewährte Uhrenserie, und auch die DC-3 hat schon 77 Jahre auf dem Buckel – und strotzt zuverlässig vor Tatendrang. Vor wenigen Jahren sollen noch bis zu 2000 der robusten Transporter überall auf der Welt geflogen sein. Weit geringer fällt da die Zahl der limitierten Navtimer-Uhren mit speziell graviertem Boden aus. Die 500 Uhren befanden sich während des Fluges an Bord der DC-3 und werden an ihre Käufer mit ei-

nem Logbuch der Weltreise ausgeliefert. So ist jede Uhr nicht nur ein Andenken an die Leistungen der DC-3, sondern auch an Flugkapitän Francisco Agullo, der die 45 374 km lange Strecke flog. Er war es auch, der die DC-3 im Jahr 2008 nach Europa holte und mit Breitling für die Nachwelt bewahrt. Die Breitling-DC-3 ist übrigens das älteste Flugzeug der Welt das dieselbe einmal umrundet hat!

■ CB



Die Breitling Navtimer „DC-3 World Tour“ ist schon jetzt ein extrem seltenes Sammlerstück.



Für Fallschirmspringer aus 28 Nationen gab es beim Big-Way-Camp in Kharkiv-Korotytsch das seltene Erlebnis, aus dem Militärtransporter An-72 zu springen.

BIG WAY CAMP IN KHARKIV

Sprung aus der An-72

Vom 21. bis 27. August 2017 fand im ukrainischen Korotytsch nahe Kharkiv (Charkow) ein den europäischen Standards entsprechendes Big-Way-Fallschirmspringercamp mit internationaler Beteiligung statt. Zum ersten Mal in der ukrainischen Geschichte konnten 42 Fallschirmspringer aus 27 Ländern ihr Können beim Formationsprung aus einer militärischen An-72P der ukrainischen Nationalgarde beweisen.

Ausrichter der Veranstaltung war der in der ukrainischen DOSAAF-Nachfolgeorganisation OSOU organisierte Flugzeug- und Fallschirmspringerklub aus Kharkiv-Korotytsch. Ähnlich wie bei der GST in der DDR war das Hauptanliegen der sowjetischen paramilitärischen Massenorganisation DOSAAF die

Vorbereitung der Jugend auf eine Karriere beim Militär. Die 1991 in der Ukraine gegründete OSOU ist nun allerdings privat organisiert und betreut als Dachgesellschaft sämtliche in der Ukraine vorhandenen Springerklubs.

Zwischen diesen sticht der Klub in Kharkiv besonders heraus. Dabei geht es nicht nur um

die Größe von bis zu 100 Mitarbeitern in der Hauptsaison, sondern vielmehr auch um den sehr interessanten Mix an vorhandenem Fluggerät. Dieser reicht von einer Kunstflugstaffel mit bis zu sechs L-29 über eine Po-2 und etliche Jak-18T bzw. Jak-52 hin bis zu den ukrainischen Eigenbauten T-10, T-10M und KhAZ-30. Hinzu kommen noch mehrere Mi-2 und An-2 sowie eine An-28 in den Farben des ukrainischen Flugzeugbauers Antonov Design Bureau.

Schon die An-28 an sich ist ein sportliches Flugzeug mit perfekten Eigenschaften für die Start- und Landung auf Graspisten, wird jedoch von der beim Camp eingesetzten An-72 bei weitem übertroffen. Der noch in der Sowjetunion entwickelte leichte Kampfzonentransporter besticht auch 40 Jahre nach seinem Erstflug 1972 weiterhin durch seine überragenden STOL-Eigenschaften. Ähnlich wie bei der An-32 sind die Triebwerke bei dem Schulterdecker über den Tragflächen angeordnet. Hiermit ergibt sich nicht nur eine gute Bodenfreiheit bei der Benutzung von Graspisten, sondern auf Grund des sogenannten Coand Effektes durch die veränderte Führung des Luftstromes über die Tragflächen auch ein sehr guter Auftriebswert.

In der Ukraine ist der einzige „militärische“ Nutzer der An-72 momentan die Nationalgarde. Genau genommen ist trotz der grauen Farb-



Für einen Rekordversuch betreten in militärischer Ordnung 50 Springer und ein Kameramann die An-72.



Auf einem Spezialgestell wird die Landshut aus dem Bauch der Antonow gezogen, um anschließend mittels zweier Autokrane auf einen Tieflader gehievt zu werden

siebzigjährige Jürgen Vietor (siehe extra Kasten), der nach der Ermordung von Flugkapitän Schumann als Co-Pilot die „Landshut“ alleine nach Mogadischu in Somalia fliegen musste. Für sie

alle ist es wichtig, dass dieses Flugzeug hier in Friedrichshafen als Erinnerungsmahnmahl und Teil der Deutschen Geschichte eine neue Heimat findet um vielen Interessierten, vor allem auch jungen Menschen, die damals noch gar nicht auf der Welt waren, zu zeigen, wie es damals war im „Deutschen Herbst“.

gäbe. Auch die Finanzierung ist noch unklar. Ursprünglich wollte der Bund die zehn Millionen Euro teure Restauration und Ausstellungsgestaltung inklusive Bau eines neuen Hangars bezahlen. Die laufenden Kosten von jährlich bis zu 200 000 Euro will das Dornier Museum auch mit Hilfe privater Spenden finanzieren.

Nach Restaurationszeit und Bau der Infrastruktur, welche mit ungefähr zwei Jahren veranschlagt wird, soll bei einer großen Eröffnungsfeier die „Landshut“ der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, um diese dann in einem extra dafür errichteten Hangar als Dauerausstellungsstück den Besuchern zu präsentieren. ■ ALEXANDER KLINGELHÖLLER

Die Stationen der Lufthansa Boeing 737-200 „Landshut“ nach Mogadischu

1970: Indienststellung der Boeing 737-200 mit der Seriennummer 20254 und dem Luftfahrzeugkennzeichen D-ABCE bei Lufthansa

1977 – 1985: Nach Reparatur der 1977 entführten Maschine weiter im Liniendienst bei der Lufthansa, allerdings ohne den Namen „Landshut“

1985 – 1987: Verkauf der Maschine an die US Charterairline „Presidential Airways“

1987 – 1988: Weiterverkauf nach Honduras und Einsatz bei der TAN (Transportes Aéreos Nacionales)

1988 – 1995: Umzug nach Frankreich. Dort flog sie einige Jahre für insgesamt drei Fluggesellschaften: „Air Charter Services“, InterCiel Services und Aeropostale

1995 – 2002: Verkauf der ehemaligen „Landshut“ nach Asien zur malaysischen Transmile Air Services

2002 – 2008: Im Dienst bei der brasilianischen Fluggesellschaft TAF LinhasAéreas

2008: Ausmusterung der Maschine durch die TAF nach insgesamt 38 Betriebsjahren und rund 60 000 Flügen. Seither steht die Maschine am Flughafen Fortaleza

Nicht nur Befürworter

Das Projekt der Rückholung der Boeing 737 „Landshut“ hat aber nicht nur Befürworter. Einige Bürger der Stadt wie auch der Gemeinderat sind der Meinung, dass sich die Stadt nicht an der Finanzierung der „Landshut“ beteiligen sollte, da es keinen historischen Bezug zu ihr



Eine Iljuschin 76 liefert die Innenausstattung sowie die restlichen Bauteile der „Landshut“ nach Friedrichshafen



Werner Voß' Fokker F. I in 1:48

Instant-Klassiker von Eduard: Bevor der Fokker-Dreidecker DR.I mit dem „Roten Baron“ weltberühmt wurde, erhielten deutsche Jagdfliegerassessoren die Vorseitenversion F.I. – gleich der zweite Prototyp ging an Werner Voß.

Der Fokker-DR.I-Bausatz von Eduard ist zwar schon seit 2008 auf dem Markt, gilt aber aufgrund seiner Passgenauigkeit, des Detailreichtums und der durchdachten Konstruktion weiter als sehr empfehlenswert. Passend zum diesjährigen 100. Todestages von Jagdfliegerassessor Werner Voß hat der tschechische Hersteller den Bausatz mit den passenden Teilen und Abziehbildern für die Vorseitenversion F.I. noch einmal aufgelegt.

Eine durchdachte Konstruktion

Der Bausatz gehört zur „Weekend-Reihe von Eduard, hervorragend geeignet für einen recht einfachen und schnellen Zusammenbau, eben ein Wochenend-Projekt. Trotz seines Alters

ist die Gussqualität sehr gut, wirklich hervorragend ist aber die Konstruktion des Bausatzes. Sinkstellen sind nach dem Zusammenbau nicht mehr sichtbar, und sogar für PE-Nachrüstteile sind speziell vorbereitete Teile enthalten. Wer zum Beispiel die Kühlerabdeckung der Maschinengewehre als Fotoätzteil nachkauft, findet im Bausatz schon ein paar vorgefertigte MGs ohne die Kühler – das spart Nerven und Zeit.

Die in der Anleitung dargestellte Bemalung der F.I. ist in beiden Fällen ein markantes Streifenmuster. Im Original wurde auf die werkseigene Klarlackierung Grün aufgetragen, was zu teils abwechslungsreichen Streifenmustern auf Leitwerk, Flügeln und Steuerflächen führte. Das lässt sich automatisch

auch am Modell nachvollziehen, da die Teile vor dem Zusammenbau ebenfalls bemalt werden sollten.

Holz, Stahl, Stoff und ein wenig Farbe

Das Innenleben der F.I. ist wie beim Original recht spärlich. Die größeren Oberflächen bestehen aus Stoff und werden dementsprechend in einem Crème-Ton bemalt. Die Holzteile des Cockpits sind bereits mit einer Maserung versehen bzw. mit der passenden Oberflächenstruktur. Für den Sitz liegt auch ein Lederkissen bei, die Rundinstrumente sind natürlich als Abziehbild enthalten – ebenso wie das Gurtzeug. Der metallene Gitterrumpf wurde grau bemalt, was beim Original dem Rostschutz diente.



Vor dem endgültigen Zusammenbau werden die einzelnen Teile bemalt, der Schlüssel ist eine Mischung aus Ölmalerei und Trockenmaltechnik.

Foto: Helmut Altmann



Die erste A320 der deutschen Neugründung SundAir in Kassel

► **Helmut Altmann, per E-Mail:** Als Anlage erhalten Sie ein Foto der ersten A320 der deutschen Neugründung SundAir bei der ersten Landung in Kassel Calden (Kassel Airport). Die A320 mit der Reg. D-ASEF führt ab dem 27. September 2017 die ersten Flüge für die Airline aus Stralsund durch. Ausgeliefert wurde der Airbus im Dezember 2011 an TAM Lindas Aereas.

Jahrgänge der FliegerRevue zu verkaufen

Zwei Leser möchten sich von ihren gesammelten Heften der FliegerRevue trennen. Es sind einmal Ausgaben aus den Jahren 1975 bis 2011 und von 1980 bis heute. Die Leser wohnen in Sachsen bei Freiberg und in Chemnitz. Wir stellen gerne einen Kontakt zu beiden Lesern her.

► **Uwe Sieg, per E-Mail:** Betreff: Fünf An-124 in Leipzig. Was war denn am 17. Oktober in Leipzig los? Fünf Transporter Ruslans waren geparkt. Stand etwa ein NATO-Großeinsatz bevor oder was? Sorry für die schwache Qualität des Handyfotos.

Foto: Sieg



Fünf Transportflugzeuge Antonow An-124 auf dem Flughafen Leipzig/Halle

Nein, es war kein Großeinsatz für die NATO, sondern ganz normaler Wartungsbetrieb, teilte uns auf Anfrage Uwe Schuhart, der Leiter Unternehmenskommunikation der Mitteldeutsche Flughafen AG mit. Denn der Flughafen Leipzig/Halle ist seit zehn Jahren ein Wartungsstandort für Großtransporter dieses Typs. Deshalb sind hier auch regelmäßig An-124 anzutreffen. Zwei An-124-100 sind bereits seit März 2006 im Rahmen des SALIS-Projektes (Strategic Airlift Interims Solution) permanent in Leipzig/Halle stationiert. Im Januar 2017 erfolgte die Gründung zweier unabhängiger Unternehmen, die eigene Wartungsbasen unterhalten. Zum einen die Ruslan Salis GmbH mit Sitz am Leipzig/Halle Airport. Zum anderen die Antonov Salis GmbH, ein Tochterunternehmen der Antonov Airlines, ebenfalls mit Sitz in Leipzig/Halle. Mit der Inbetriebnahme des neuen Wartungshangars können Flugzeuge bis zur Größe einer Antonov 124 oder Airbus A380 aufgenommen werden. Auf dem Vorfeld mit direkter Anbindung an das Start-und-Lande-Bahn-System finden bis zu fünf An-124 beziehungsweise Boeing 747 Platz.

► **Bernd Kienle, per E-Mail:** Ende des Jahres wird das Flugplatzkommando 14 der Schweizer Luftwaffe auf dem Militärflugplatz Sion aufgelöst und der militärische Flugbetrieb eingestellt. Aus diesem Anlass wurde diese F-5E Tiger der in Sion beheimateten Fliegerstaffel 19 mit einem Sonderleitwerk versehen. Das Foto entstand bei der Breitling Sion Airshow 2017 am 16. September.



Foto: Kienle

Eine F-5E Tiger der Schweizer Luftwaffe aus Sion mit Sonderlackierung

Sie haben Fragen, Anregungen, Kritik?

Schreiben Sie uns!



PPVMEDIEN GmbH
 FliegerRevue
 Ehrig-Hahn-Straße 4, 16356 Ahrensfelde
 E-Mail: redaktion@fliegerrevue.de

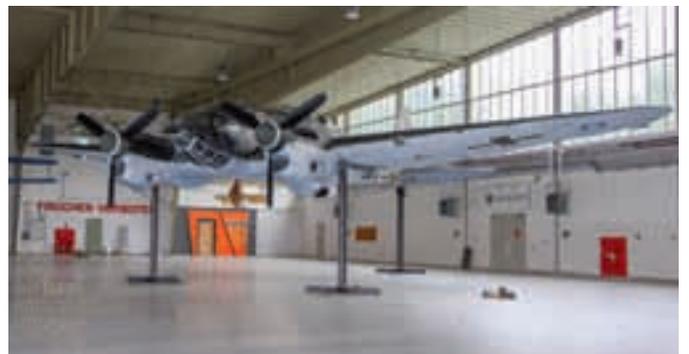
Museum Gatow erhält Zuwachs

Am 27. September erhielt die Museums-Familie weiteren Zuwachs. Der zum Abschied sonderlackierte Panzerabwehrhubschrauber Bo 105 P wurde ins Luftwaffenmuseum verbracht. Dort wird er für die neue Ausstellung vorbereitet, wie hier die ersten Aufnahmen zeigen. Gleichzeitig auch ein aktualisiertes Bild der bereits vorbereiteten He 111 für die derzeit neu konzipierte Ausstellungshalle.



Fotos: Militärhistorisches Museum

Die Bo 105P mit Sonderlackierung



Die restaurierte He 111 in der neuen Ausstellungshalle