

# FLUG REVUE

Mit Luftwaffen-Forum

Das Luft- und Raumfahrt-Magazin



**RAUMSTATION**  
Deutsches Zentrum  
steuert Forschung

**INDISCHE AIRLINES**  
Ein Milliarden-  
Markt erwacht



Neue Flugzeuge, Großaufträge und Besucherrekord in Le Bourget

## Riesen-Show

**BELL AH-1Z:** Neuer Biss für die Cobra der Marines



- **AIR POWER05**  
Super Flugtag in Zeltweg
- **NEW YORK LAGUARDIA**  
Airport-Leben am Limit





IM VORDEREN HAUPTDECK befindet sich unter der großen Treppe ein Wohnzimmer. Rechts zweigt die Wendeltreppe in das untere Kojendeck der Besatzung ab, ganz links geht es ins Cockpit.

Pläne für VVIP-Version der A380

## Zimmerflucht

Eine Spezialfirma aus New York konzipiert im Kundenauftrag bereits die erste A380 in einer reinen Luxus-Salonausführung.

Vergessen Sie bitte die VIPs, also die ganz gewöhnlichen „Very Important Persons“. Wer sich heute wichtig fühlen und „dazu“ gehören will, der muss schon ein „VVIP“ sein. Diese „sehr, sehr wichtigen Personen“, so das mittlerweile übliche Branchenkürzel für die wirklich Superreichen und ganz besonders Mächtigen, suchen sich mit immer wieder neuen Insignien ihrer Bedeutung zu übertreffen. Dazu gehören auch Privatjets der Extraklasse.

Doch die exaltierten Spitzenbedürfnisse der Weltelite schaffen auch Milliardenmärkte und wertvollen Umsatz und halten in der Luftfahrtindustrie eine eigene Spezialistenbranche mit zahl-

reichen hoch qualifizierten Ingenieuren und Facharbeitern in Lohn und Brot. So wird Boeing mit dem einst eher als Exoten belächelten Boeing Business Jet (BBJ) auf Basis der 737NG in diesem Jahr die Marke von stol-

zen 100 Bestellungen überspringen und registriert schon für die künftige 787 erstes Interesse an einer Salonausführung. Bei Airbus wurde jüngst sogar die erste A340-600 als längster Privatjet der Welt bestellt, während die Kundschaft sonst eher die diskretere A319ACJ als Luxusvehikel bevorzugt.

Als bei der New Yorker Spezialfirma Edése Doret Industrial Design Inc. Ende 2002 eine Kundenanfrage einging, erstmals den Umbau einer A380-800 zur VVIP-Ausführung zu entwerfen, war man dort nicht weiter überrascht, wie Firmenpräsident Edése A. Doret Jr. im Gespräch

mit der *FLUG REVUE* verrät. Allerdings bittet der Unternehmer um Verständnis, dass wegen seiner vertraglich fixierten Schweigeverpflichtungen eine Kundennennung des „fortgeschrittenen Projekts“ noch nicht möglich sei. Edése Doret hat nach eigener Aussage in den vergangenen zwölf Jahren neben kleineren Business Jets und Regionalflugzeugen zwei A319, eine A320, vier BBJ, eine 757-200, eine 767-300ER, eine MD-11ER und zwei 747SP mit Salonkabinen ausgerüstet.

Manchmal trügen einzelne Flugzeuge äußerlich reguläre Airline-Farben, um weniger auffällig unterwegs sein zu können oder seien nur in einzelnen Kabinensektionen als VIP-Transporter konfiguriert, damit „hinten“ auch andere Passagiere mitfliegen könnten. Außerdem sei so manche VIP-Flugzeugbestellung in den großen Airline-Auftragslosen versteckt.

Als Einsatzgebiet der aktuellen VVIP-A380 lautete die Vorgabe, dass ihr Besitzer nonstop aus der Golfregion bis nach Hawaii zu reisen wünsche. Deshalb spiele nach Angaben von Edése Doret das Gewicht der Salonkabine für deren Umbau eine entscheidende Rolle. Natürlich flögen bei einer solchen Reise keine 550 Gäste mit, sondern eher zwischen 30 und 140, deswegen könne das Unterdeck statt für Koffer und Fracht für Zusatztanks und Ruheräume der Besatzung genutzt werden. Aus dem Hauptdeck führe dorthin eine zusätzliche Wendeltreppe hinab.

„Wir sehen uns vor allem als Problemlöser für den Kunden“, erläutert Doret seinen Anspruch. „Dabei verbinden wir künstlerische Gestaltung mit Ingenieurdienstleistungen.“ Jeder Auftrag beginne mit genauen Kundengesprächen und ausführlichen Fragebögen über den beabsichtigten Einsatzzweck, Reichweitenforderungen und Einsatzdauer. Daraus entwickle das Unternehmen vier bis fünf Kabinengrundrisse, aus denen der Kunde ein bis zwei auswähle. Anschließend würden bereits Stoffe, Oberflächen und Farben ausgewählt. Im nächsten Durchgang dienten genaue Handskizzen zum Verfeinern der Innenein-



DER SPEISESAAL mit großer Tafel für 14 Personen im Hauptdeck.

richtung und zur Materialauswahl. Nachdem ein 3-D-Modell der Kabine zur Erstellung genauer CAD-Planskizzen vorliege, könne der künstlerische Entwurf ingenieurmäßig erfasst und umgesetzt werden.

Virtuelle Kabinenrundgänge im Computer, auch als Film, ermöglichen dem Kunden, Sichtachsen von bestimmten Sesseln und die Raumwirkung zu begutachten. Könnte man zum Beispiel auch den Großbildschirm des Fernsehers vom Lieblingsplatz aus erkennen? Zusätzlich werde stets auch ein Tischmodell im Maßstab 1:10 oder 1:20 gebaut. Doret: „Die Leute geben so viel Geld aus, da wollen wir ihnen auch so viel Anschaulichkeit wie möglich liefern.“

Die Endabnahme des Entwurfs erfolge in zwei Phasen: Beim „Preliminary Design Review“, der vorläufigen Freigabe, sitzen schon alle Zulieferer mit am Tisch. Beim „Critical Design Review“ werden dann auch sämtliche individuellen Kon-

struktionspläne abgesegnet. Anschließend werde das Flugzeug in einer Spezialwerft, einem sogenannten „Completion Center“, nach den beschlossenen Plänen umgebaut. Doret: „Das Problem der A380 ist ihre Größe.“

Es gibt weltweit nur drei Werften, die so einen Auftrag binnen 12 bis 18 Monaten schaffen: LH Technik in Hamburg, EADS Sogerma in Toulouse und Bordeaux und Jet Aviation in Basel.“

### Kunde wartet auf Flugtestergebnisse

Neben dem Kabinendesign – in der VVIP-A380 soll ein Großteil der Fußböden einen speziell feuergeschützten, extravaganten Holzbelag erhalten – gestalten die Experten auch die vielfach verstellbaren Sitze, Bordunterhaltungssysteme, Küchen, Badezimmer und Toiletten und wählen sogar passende Kunstwerke als Dekoration aus. Viele Kunden wünschten besonders

große Küchen und Zubereitungsflächen für frische Speisen, klimatisierte Weinlager oder turbulenzgeschützte Spezialschränke für ihr kostbares Porzellan. Auch Duschen seien, so Edése Doret, in VVIP-Flugzeugen heute der Normalfall. Dagegen setzen sie sich in der regulären First Class bisher nicht durch, weil man fürchte, einzelne Gäste würden zu lange duschen und damit das sehr aufwändige Duschabteil blockieren. Gerade mit Details geben sich die Kabinendesigner viel Mühe. Die A380 solle neuartige, drehbare Spezialsonnenblenden von 3M erhalten, die eine stufenlose Helligkeitsanpassung ermöglichen. Doret: „Wir gehen auf die Messen und gucken, was es Neues gibt.“

Einmal verwendete Lösungen werden beim nächsten Kunden nicht wieder genutzt. Doret: „Wir haben einen besonderen Stil: Alles ist neu.“ Manche VVIP-Kunden besuchten sich sogar untereinander an Bord und

wollten dort keinesfalls das gleiche Interieur finden wie in ihrem eigenen Jet.

Momentan warte Dorets A380-VVIP-Kunde auf die Ergebnisse der Flugerprobung in Toulouse und auf bestätigte Verbrauchs- und Reichweitenwerte. Außerdem wolle der Kunde andere VVIP-A380 abwarten. Doret: „Das war bei der 747 auch so: Nachdem der erste Jumbo in VVIP-Ausführung herausgekommen war, gab es plötzlich ein Dutzend davon.“

Ihre maßgeschneiderten Umbauten lassen sich die Kunden einiges kosten. Den Salonumbau eines BBJ gibt es schon für 10 bis 28 Millionen Dollar pro Flugzeug, zuzüglich der 38 bis 42 Millionen Dollar teuren Boeing, versteht sich. Eine 747 verschlingt an reinen Umbaukosten dagegen bis zu 120 Millionen Dollar, was Edése Doret auch für den ungefähren Kostenrahmen seines A380-Entwurfs hält.

SEBASTIAN STEINKE

## FLUGREVUE Test\_Abo

Das Lufthansa-Set für nur € 29,90 und dazu 3 Ausgaben FLUG REVUE

### Luftfahrtgeschichte en miniature – 50 Jahre Lufthansa:

Die schon legendäre DC 3 bildet zusammen mit der Boeing 747-400 eine Luftbrücke von der Vergangenheit der Lufthansa bis in die Gegenwart. Detailliert im Maßstab 1:500 zeigen die Modelle Seite an Seite den Reiz verschiedener Epochen der zivilen Luftfahrt.

herpa-Modelle  
Maßstab 1:500



**Verlagsgarantie:** Ihre Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: FLUG REVUE, Leserservice, 70138 Stuttgart oder webabo24.de. Kosten entstehen Ihnen im Fall des Widerrufs nicht.

## BESTELL-COUPON

Einfach ausfüllen und einsenden an:  
FLUG REVUE Abo-Service · Postfach · D-70138 Stuttgart

**DIREKTBESTELLUNG:** abo-service@scw-media.de  
Tel. 0180/5354050-2576 (12 ct/Min. in Deutschland)  
+49/711/182-2576 (international) · Fax 0711/182-2550

Bitte die Kennziffer 56.189/E angeben.

**Ja,** schicken Sie mir die beiden Lufthansa-Modelle für nur € 29,90 (A: € 29,90; CH: sfr 49,90;\*) und dazu die nächsten drei Ausgaben von **FLUG REVUE**. Falls ich nach dem Test keine weiteren Hefte wünsche, sage ich spätestens 14 Tage nach Erhalt der 2. Ausgabe ab. Ansonsten erhalte ich **FLUG REVUE** weiterhin mit 7,5% Ersparnis für nur € 49,90 (A: € 56,50; CH: sfr 97,60; \*übriges Ausland auf Anfrage) mit jederzeitigem Kündigungsrecht. **56.189/E**

Name, Vorname	
Straße, Nr.	
PLZ	Ort
Geburtsdatum	Telefon
<b>GRATIS-AUSGABE 1 X ZUSÄTZLICH BEI BANKEINZUG!</b>	
Ich bezahle bequem per Bankeinzug	
BLZ	Konto-Nr.
Geldinstitut	
Datum, Unterschrift	

**Verlagsgarantie:** Ihre Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: FLUG REVUE, Leserservice, 70138 Stuttgart oder webabo24.de. Kosten entstehen Ihnen im Fall des Widerrufs nicht. Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Friedrich Wehrle