

→ AERO

# AERO

25  
JAHRE  
seit 1993



INTERNATIONAL

DAS MAGAZIN DER  
ZWILLUFTFAHRT

**ERSTAUSLIEFERUNG  
DIE A350-1000 IST BEREIT**

WWW.AEROINTERNATIONAL.DE

DEUTSCHLAND € 5,70 NR. 1 • JANUAR 2018

## TOP-FOTOS 2017

DIE BESTEN BILDER AUS DEM INTERNET

## EMIRATES BESTELLT BOEING 787-10

WAS DER DEAL BEDEUTET • WIE ES  
NUN MIT DER A380 WEITERGEHT

## CHINESISCHES INVESTMENT

Jetzt will der Flughafen  
Hahn durchstarten



EXKLUSIVER BLICK HINTER DIE KULISSEN VON SAUDIA

# KÖNIGLICHE AIRLINE

Dieses Heft € 5,70 • Schweiz: 9,70 sfr • Dänemark: 6,50 € • Österreich: 6,50 € • Belgien: 7,40 € • Frankreich: 7,40 € • Portugal: 7,40 € • Italien: 7,40 € • Spanien: 7,40 € • Slowakei: 7,40 € • Slowenien: 7,40 €



# „GESCHÄFTSLUFTFAHRT DEMOKRATISIEREN“

## ZUKUNFTSPROGNOSE

Seit April 2017 ist Brandon Mitchener Geschäftsführer des Europäischen Verbands der Geschäftsflieger EBAA. Aero International gibt er eine langfristige Prognose zur Entwicklung der Business Aviation bis 2050



**AERO INTERNATIONAL:** Haben Sie eine Vision, wie die Situation der Geschäftsfluffahrt im Jahr 2050 aussehen könnte?  
**BRANDON MITCHENER:** Der Markt wird sich vergrößern. Die derzeit wichtigsten Langstreckenziele befinden sich in Zentralasien und Nordamerika. Aber wir dürfen Afrika nicht vergessen: Prognosen zufolge übersteigt die Bevölkerungszahl Nigerias im Jahr 2050 die der Vereinigten Staaten. Einige afrikanische Länder haben sehr hohe Wachstumsraten, und die Welt könnte ganz anders aussehen als heutzutage.

**Inwieweit werden andere Transportmittel der Geschäftsfluffahrt Konkurrenz machen?**

Für den Bau von Zugtrassen oder Straßen muss man die Einwände der Bevölkerung berücksichtigen. Dagegen ist der Himmel potenziell unbegrenzt. Solange man die Flugsicherheit garantieren kann, bleibt er

eine wirtschaftlichere Alternative, weil die Bodentransportmittel überlastet sind, fliegen in São Paulo zum Beispiel täglich mehr als 100 Hubschrauber in die Innenstadt. Wer ein realistisches Abbild der Geschäftsfluffahrt geben will, sollte diese mit einbeziehen. Flächenflugzeuge und Langstreckenjets haben natürlich auch weiterhin ihren Platz in der Zukunft.

**Machen Kommunikationsmittel wie Videokonferenzen die Geschäftsfluffahrt nicht überflüssig?**

Ich nutze sie selber oft, aber nichts ersetzt ein persönliches Gespräch, zum Beispiel während einer Kaffeepause oder einer Mahlzeit. Die Technologien haben einen Einfluss auf die Art und Weise, Geschäfte abzuschließen, weil man nun die Gespräche vom Flugzeug aus weiterführen kann. Das ist neu, noch vor einem Jahr war dies sehr teuer. Jetzt haben wir High-Speed-Internet an Bord.

**Welche Herausforderungen sehen Sie bei der Luftverkehrsregelung?**

Wir sind auf dem Weg zu einem zuverlässigen System, den Luftverkehr zu automatisieren. Neue Technologien erlauben mehr Präzision in der Flugplanung und bei der Auswahl der Flugrouten. Dazu ist es notwendig, über mehr „Big Data“ und über leistungsfähige Computersysteme zu verfügen.

**Automatisierung des Luftverkehrs? Meinen Sie damit auch das Cockpit?**

Es gibt viele Piloten, die es nie aufgeben werden, selber ein Flugzeug zu steuern. Aber ich bin ebenfalls davon überzeugt, dass wir Geschäftsfluffahrzeuge ohne Piloten haben werden – zumindest für bestimmte Arten von Flügen.

**Welche Voraussetzungen sehen Sie dafür?**

Wenn wir es schaffen, die Geschäftsfluffahrt zu demokratisieren und das Konzept „Luft-taxi“ für eine weitaus größere Anzahl von Nutzern auszubauen, dann könnten sich Flüge ohne Piloten an Bord durchsetzen.

Der Autopilot ist schon jetzt in der Lage, ein Flugzeug ohne menschliches Zutun abheben, fliegen und landen zu lassen. Aber die Gesetzgebung erlaubt es nicht, und die Piloten wollen es nicht.

**Wie wollen Sie diese Demokratisierung erreichen?**

Es entwickelt sich langfristig eine Tendenz zu Charterflügen und betriebsbasierten Systemen, zu Lasten des Kaufs von Privatflugzeugen. Einheitliche Technologien und Standard-Schnittstellen werden es ermöglichen, mit dem Smartphone einen Platz in einem Geschäftsjet zu reservieren. Einige Betreiber bieten diese Option bereits an. Es ist noch nicht so verbreitet wie der Fahrdienst „Uber“, aber das ist eine Frage der Zeit.

**Das Geschäftsflugzeug als Taxi-Ersatz?**

Das einzige Hindernis, um einfach nur einen Sitz zu reservieren und das Flugzeug wie ein Taxi zu benutzen, bestand bisher darin, dass es keine geeignete Technologie dafür gab. Es ist eine Frage der Zeit, bis plane sharing möglich wird. Die Grenzen zwischen Geschäftsfluffahrt und Linienfluffahrt werden durchlässiger.

**Das heißt aber, dass viel mehr Leute fliegen werden.**

In Zukunft wird der Zugang zum Luftraum und zu Flughäfen wichtig sein. Eines der Anliegen der EBAA ist es, den Zugang zu Flughäfen auszubauen, damit mehr Leute fliegen und sich mehr Flugzeuge am Himmel befinden.

**Sie glauben also, dass die Menschen diese neue Art der Fluffahrt akzeptieren?**

Dubai plant einen Luftfahrzeugdienst, um Sie vom Flughafen in die Stadt zu bringen. Warten wir ab, wie die Leute reagieren, ob sie diesen Dienst in Anspruch nehmen. Der Volocopter hat 18 Rotoren mit autonomen elektrischen Motoren und Batterien. Wenn die Sicherheit und Zuverlässigkeit gewährleistet sind, warum sollte er nicht zum Einsatz kommen?

REINHARD FINKE