

## SAT steht neu auch für Swiss Avro Training – BAe-146-Simi in Kloten

Am 15. August hat Swiss Aviation Training (SAT) ihren «neuen» BAe 146/Avro RJ Simulator in Betrieb genommen. Der bis im Juni von **Lufthansa Flight Training CST** in Berlin betriebene, 1995 gebaute Simulator ist konzernintern zu SAT nach Kloten transferiert worden. Damit bietet SAT in Kloten nun für alle derzeit von Swiss geflogenen Flugzeugtypen Simulatoren an.

Weshalb aber investiert SAT in einen «Jumbolino»-Simulator, wenn die Avros bei der Swiss in drei bis vier Jahren durch moderne Bombardier CSeries abgelöst werden? SAT-CEO **Manfred Brennwald** dazu: «Swiss wird den Avro-Simulator in den nächsten drei Jahren noch zu rund 50 Prozent auslasten. Wir werden aber bereits in dieser Zeit Drittkunden damit bedienen. Und scheiden die Avros dann aus der Swiss-Flotte aus, wird das Geschäft mit den Drittkunden umso interessanter, weil die neuen Besitzer ihre Piloten dann bei uns ausbilden lassen.» Für die robusten BAe 146 besteht ein guter Occasionsmarkt, in Russland, Afrika und China, weil mit diesen 100-plätzern auch völlig autonom von kurzen, unbefestigten Pisten aus operiert werden kann. Konkret ist SAT mit BAe 146-Airlines in Venezuela und der Mongolei in Verhandlungen. Insgesamt sind 387 BAe-146/Avro RJ hergestellt worden, davon sind noch rund 250 im Einsatz. SAT kann mit ihrem jüngsten Trainingsgerät alle Versionen der BAe 146 abdecken. Weitere BAe-146-Simulatoren gibt es in Europa in Brüssel, Dublin und Istanbul.

**Ralf Kempa**, Simulator Engineer bei SAT und Projektleiter des Avro-Umzugs setzte ein Team von sieben Fachverantwortlichen von SAT, Swiss und Lufthansa Flight Training so-



Foto: hfp

*Sie haben den Umzug des BAe 146 Simulators – der hier im virtuellen London-City steht – von Berlin nach Kloten möglich gemacht (von links): Projektleiter Ralf Kempa, SAT-CEO Manfred Brennwald, SAT-Head of Training Devices David Birrer und Swiss-European-Chef Andreas Thurnheer.*

wie dem Hersteller CAE an 14 Tagen rund je zehn Stunden ein, um das Trainingsgerät in Berlin abzubauen. Das Cockpit alleine wiegt 15 Tonnen, der «Motion»-Unterbau weitere sechs, das Sichtsystem eine Tonne und die notwendigen Computer rund 17 Tonnen. So kam eine stattliche **39-Tonnen-Ladung** zusammen, die mit fünf Schwertransportern (Breite 4,5 Meter) von Berlin nach Kloten spediert wurde.

Zugleich mit der Wiederinbetriebnahme wurden sämtliche Schläuche, Dichtungen und Filter der Hydraulik ausgewechselt sowie das satellitengestützte Sichtsystem mit neuen Projektoren und einer neuen Mylarfolie (darauf wird das Bild projiziert) ausgestattet. Ralf Kempa: «Mit diesem Sichtsystem ist SAT auf dem allerneuesten Stand der Technik, da vor zwei Jahren bereits ein Umbau auf das damals neue Tropos System durchgeführt wurde.» Dass dieser Trainer der derzeit **weltweit modernste**

**Avro-Simulator** ist, bestätigten auch einige Swiss-European-Piloten, welche ihn zuvor in Berlin und nun «frisch überholt» in Kloten geflogen haben. Das BAZL habe ihn während drei Tagen eingehend getestet und anschliessend JAR-STD 1A Level DG (D Grandfather) zertifiziert, ergänzte **David Birrer**, Head of Training Devices bei SAT.

**Andreas Thurnheer**, Chef von Swiss European Air Lines, bedauert einerseits, dass nun die von den Piloten geschätzten Trainings-Aufenthalte in Berlin wegfallen, aber freut sich, mit dem Training in Kloten Reisezeit und -kosten zu sparen. Allerdings wird Swiss European bereits im Herbst 2013 ihre Ausbildung auf dem neuen **CSeries-Simulator** bei SAT beginnen, um dann im Frühling 2014 bereits mit mehreren Crews für das neue Swiss-Europa-Flugzeug bereit zu sein. *Report Hansjörg Bürgi*  
[www.swiss-aviation-training.com](http://www.swiss-aviation-training.com)



Foto: André Aebi

## Ehemaliger Yemenia-Airbus A330-200 bei SR Technics in Zürich-Kloten

Einen sehr seltenen Gast hat SR Technics mit dem A330-200 EI-EOK in der zweiten Augustwoche in ihrer Werft empfangen. Im Oktober 2004 wurde dieser A330-243 mit der Werknummer 627 als I-LIVL von ILFC an die italienische Livingston ausgeliefert. 2009 verleihte ihn ILFC für ein halbes Jahr an Kuwait Airways. Ab Ende 2009 war er bis im September 2010 in Abu Dhabi abgestellt. Dann mietete ihn Yemenia als 70-ADX und stellte ihn am 26. November 2010 für acht Monate in Dienst. Man darf auf seinen nächsten Betreiber gespannt sein.