



Gelandet: D-AJET ist die erste Legacy 650E, die Air Hamburg in Dienst stellt. Ende September kam mit der D-ARMY das zweite Flugzeug des Modells zur Flotte. Insgesamt haben die Norddeutschen drei Maschinen bestellt

# DER FRÜHE VOGEL

## EMBRAER BEI AIR HAMBURG

Als Erstkunde für die Legacy 650E sichert sich der norddeutsche Charterbetreiber eine Vorreiterrolle – für Embraer ist das Unternehmen ein idealer Partner bei der Einführung

**P**roud to be Launch Customer of Embraer Legacy 650E – dass man bei Air Hamburg stolz darauf ist, Erstkunde für die neueste Version des brasilianischen Business Jets zu sein, zeigt der norddeutsche Charterbetrieb am Ende seiner Mitarbeiter-E-Mails mit ei-

nem extra dafür entworfenen Logo, das gut doppelt so breit ist wie die eigentliche Signatur.

Der auf Basis des Regionalflugzeugs ERJ 135 entwickelte Jet war das erste Flugzeug für die 2002 neu gegründete Geschäftsflugzeugsparte des brasilianischen Herstellers. Als Legacy 600 eingeführt, erfuhr das Muster 2009 mit der Legacy 650 die erste Modellpflege. Die auf der US-amerikanischen Geschäftsfliermesse NBAA im vergangenen Jahr vorgestellte 650E – der hinzugeführte Buchstabe steht für „Evolution“ – ist das nunmehr zweite Upgrade des 24-Tonnen-Jets.

Zehn Legacy 650 sind beim Charterflugunternehmen Air Hamburg die Flaggschiffe. Mit einer weiteren Legacy 500 und zwei Phenom 300 betreiben die Norddeutschen weltweit die größte Flotte von Embraer-Business-Jets. Insgesamt operiert Air Hamburg 24 Business Jets. Nun ist auch die neueste Version 650E dabei.

Für den Hersteller ist ein Kunde wie Air Hamburg der ideale Partner für die Einfüh-

rung eines neuen Flugzeugs: ein Geschäftspartner, den man gut kennt, und der mit seiner Erfahrung und dem intensiven Einsatz des Flugzeugs gute Rückmeldung geben kann, wie sich das neue Muster im täglichen Betrieb verhält oder wo es noch Optimierungsbedarf gibt.

### PROBLEMLOSE ÜBERFÜHRUNG

Zudem hat Air Hamburg gleich drei 650E auf einmal geordert. Im Juli holte das Unternehmen die erste, D-AJET, vom Embraer-Werk im brasilianischen São José über Recife und die Kanareninsel Teneriffa an die Firmenbasis in der Hansestadt. „Ein Flug, der ohne Zwischenfälle verlief und die versprochenen Leistungsdaten voll bestätigt hat“, berichtet Torben Mundt, stellvertretender Flugbetriebsleiter von Air Hamburg. Auf der gleichen Route wurde Ende September auch die zweite Maschine mit der Registrierung D-ARMY überführt.

Erste Erfahrungen konnten die Piloten dabei mit den berührungsempfindlichen Touchscreens der Honeywell-Primus-Elite-

Avionik machen. Andere Innovationen, die Embraer für sein neues Modell angekündigt hat, sind in diesen beiden Flugzeugen noch nicht umgesetzt. In den Air-Hamburg-Maschinen fehlen beispielsweise die iPads, die der Crew künftig als zugelassene Electronic Flight Bags digitales Kartenmaterial zur Verfügung stellen. Oder das Synthetic-Vision-System, das besonders bei schlechten Sichten eine Hilfe beim Anflug ist. Auch die Autothrottle-Funktion ist noch nicht installiert.

Grund ist in allen Fällen die noch ausstehende Zulassung. Die Komponenten werden im Rahmen von turnusmäßigen Wartungen nachgerüstet. Die Flugzeuge sind für den Einbau bereits vorbereitet.

### PREISNACHLASS

Natürlich nimmt ein Erstkunde wie Air Hamburg solche Nachteile nicht ohne entsprechende Vorzüge in Kauf. Hersteller sichern ihrem Launch Customer im Gegenzug eine bevorzugte Behandlung beim Support zu. Und nicht zuletzt gibt es für die Vorreiterrolle, die der Erstkunde bei der Modelleinführung einnimmt, auch noch einen kräftigen Preisnachlass im Einkauf. Über vertragliche Inhalte reden Embraer und Air

Hamburg natürlich nicht in der Öffentlichkeit, doch kann man sicher sein, dass der Flugzeugbauer auf den Listenpreis von 25,9 Millionen US-Dollar einen nicht unerheblichen Rabatt eingeräumt haben wird.

Über eines ist man sich bei Air Hamburg zudem sicher: Als Alleinstellungsmerkmal steigert die Rolle des Erstkunden die Attraktivität des Unternehmens. Die Kunden bemerken es allemal: Das neue Design der Kabinenausstattung mit dem rautenförmig abgesteppten Leder ist eine der Neuerungen, die schon im Flugzeug verbaut wurde.

CHRISTOF BRENNER



Neues Design: Die Lederausstattung ist rautenförmig abgesteppt

### EMBRAER LEGACY 650E

Spannweite	21,17 m
Länge	26,33 m
Höhe	6,64 m
Kabinenbreite	2,10 m
Kabinenhöhe	1,82 m
Max. Abflugmasse	24 300 kg
Leermasse	14 190 kg
Hersteller	Embraer Executive Jets
Maximale Flughöhe	12 497 m
Kraftstoffkapazität	9 344 kg
Reisegeschwindigkeit	Mach 0,78
Max. Reisegeschwindigkeit	Mach 0,80
Maximale Reichweite	7 223 km
Sitzplätze (Crew + Passagiere)	3 + 13
Startstrecke	1 750 m
Landestrecke	866 m
Triebwerke	2 x Rolls-Royce AE 3007-A2 mit je 40 kN Schub
Preis	25,9 Mio. US-Dollar

FOTOS: EMBRAER EXECUTIVE JETS, AIR HAMBURG, KIM OTTMANN



Im Cockpit: Torben Mundt (l.), stellvertretender Flugbetriebsleiter bei Air Hamburg, erklärt Aero-International-Redakteur Christof Brenner die Legacy 650E



# THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany  
**April 18 – 21, 2018**  
[www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com)

