

Cockpit

Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 5/Mai 2009

Nr. 5/Mai 2009



Civil Aviation

Ich bin der Berliner!

Report

Al Ain Aerobatic Show 2009

Business Aviation

Swiss Jet: die «Alleskönner»

Helicopter

Heli total in Grenchen

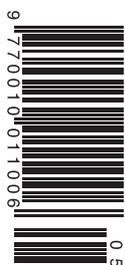
Military Aviation

Eurofighter «fängt» B767 ab

Jubiläum

Der Porter ist 50 Jahre jung

**Jetzt jeden Monat:
Wettbewerb!**





Besuchen Sie uns an
der EBACE in Genf,
vom 12. bis 14. Mai 2009,
Halle 6/Stand 236

Erstklassiger Businessjet-Unterhalt: Sie haben die Wahl.

Wenn es um Ihre Sicherheit geht, ist kein Anspruch zu hoch, kein Aufwand zu viel. Deshalb sollte man bei der Wartung eines Businessjets keinerlei Kompromisse eingehen, wenn es um die Qualität der Service- und Engineeringleistungen geht. An den sechs Standorten des Aircraft Services Network kümmern sich unsere hochqualifizierten Spezialisten um Ihren Jet. Von der Instandhaltung über die Systembetreuung bis zur individuellen Lackierung und Innenausstattung: Verlassen Sie sich auf erstklassige Arbeit und einen Service, der dem Niveau unserer Kunden entspricht. Wo immer Sie unsere Dienste in Anspruch nehmen: Als offizieller OEM Partner und Major Service Center für Bombardier, Cessna, Dassault Falcon, Dornier, Embraer, Hawker Beechcraft, Piaggio und Pilatus wissen wir, worauf es ankommt. Lernen Sie den Unterschied kennen.

RUAG Aerospace AG

P.O. Box 301 · 6032 Emmen · Switzerland · www.ruag.com

Tel. +41 412 684 111 · Fax +41 412 602 588 · marketing.aerospace@ruag.com

RUAG

Aerospace Defence Technology

Herausgeber, Inserate,
Abonnemente,
Druck, Verlag:

Ziegler Druck- und Verlags-AG
Verlag «COCKPIT»
Postfach 778
CH-8401 Winterthur
ZD-Medien.ch

Zentrale: +41 52 266 99 00
Fax: +41 52 266 99 13

Verlagsleiter: Markus Wenger
Leiterin Verlagssupport: Brigitte Tanner

Anzeigenleiterin: Yvonne Müller
Tel. direkt: +41 52 266 99 86

Anzeigenverkauf: Monika Kessler
Tel. direkt: +41 52 266 99 84

E-Mail: cockpit@zdm Medien.ch
Postkonto: 84-4474-7

COCKPIT erscheint monatlich am
Ende des Vormonats und ist
Verbandsorgan der Swiss Helicopter
Association (SHA) und Partner der
AOPA Switzerland

Inserateschluss Ausgabe 6/2009:
11. Mai 2009

Abonnementspreise:

jährlich Inland Fr. 83.–
Ausland € 56.–

Schnupperabo (für 3 Monate):
Inland Fr. 19.–, Ausland € 13.–,
inkl. Porto und MWSt.

Einzelverkaufspreis: Fr. 7.60, € 5.20,
inkl. MWSt., Porto nach Aufwand,
Preisänderungen vorbehalten.

Auflage:

10000 Exemplare
Abonnements: 3095 Ex.
Einzelverkauf: 1031 Ex.
Sonstiger Verkauf: 17 Ex.
Gratisexemplare (max. 5%): 207
Total verkaufte Auflage: 4350 Ex.
Gratisauflage: 349 Ex.
WEMF 2008

Text- und Bildredaktion:

mt-media, GAC, Flughafen Bern,
CH-3123 Belp
Telefon: +41 31 960 22 49
Fax: +41 31 960 22 29

E-Mail: info@redaktion-cockpit.com
Website: www.cockpit.aero

Chefredaktor: Max Ungricht

Redaktions-Mitarbeiter:

Peter Aegerter
Jean-Luc Altherr
Daniel Bader
Werner Baier
Joël Bessard
Jürgen Gassebner
Markus Herzig
Walter Hodel
Rolf Müller
Dr. Bruno Stanek
Thomas Strässle
Hans-Heiri Stapfer
Rolf D. Sulser
Anton E. Wettstein

Bitte Texte und Fotos nur nach
vorheriger Absprache zusenden

Druckvorstufe:

TopDesk-Design
Hangweg 20
CH-3125 Toffen

Telefon: +41 31 964 04 42

E-Mail: e.schenk@topdesk-design.ch

Layout: Elisabeth Schenk

Die Zeitschrift und alle in ihr
enthaltenen einzelnen Beiträge und
Abbildungen sind urheberrechtlich
geschützt.

Gedruckt auf elementar chlorfrei
gebleichtem Papier.

ISSN 0010-0110



Cockpit Mai 2009
50. Jahrgang



Military Aviation

- ▶ Eurofighter in Österreich:
Am «Ärmelband des Sängerknaben...» **6**
- ▶ NH 90 Mehrzweckhubschrauber –
Erster NH 90 Simulator in Betrieb **10**
- ▶ Das Aus für die Swiss Air Power Convention **12**

Civil Aviation

- ▶ Berlin Brandenburg International:
Ich bin der Berliner! **14**
- ▶ Horizon Swiss Flight Academy –
nezeitliche Konzepte und neuste Technik **17**
- ▶ «Cabin Crew: Yellow Door Selector!» –
Verfahrenstraining bei Swiss AviationTraining **18**
- ▶ Neue Airlines in Zürich **21**
- ▶ Your Captain speaking... «Viel Arbeit in Tel Aviv» **22**

Business Aviation

- ▶ Swiss Jet AG: die «Alleskönner» **23**
- ▶ Data Sheet: Gulfstream G5 **26**

Mittelposter

Pilatus PC-6/B2-H4 Porter
Foto: Adrian Herzig **28**

Helicopter

- ▶ Grenchen: Das grosse Fly-in der Drehflügler **30**
- ▶ Mit dem Profi am Steuerknüppel **33**
- ▶ Swiss Helicopter Association: die Info-Seite **34**
- ▶ Sikorsky S-92A in Grenchen zu Besuch **54**

General Aviation

- ▶ Cockpit-Leserservice:
Mit vier An-2 nach «Tannkosh» **32**
- ▶ 50 Jahre jung! Der Pilatus Porter –
still going strong! **36**
- ▶ Verein pro belpmoos: Mit voller Kraft für den
Flughafen Bern-Belp **40**
- ▶ AERO 2009 – Positive Signale gegen
das Unausweichliche **41**

History

- ▶ Fliegende Schoggi –
Ein Storch als Werbeträger (2) **44**

Report

- ▶ AI Ain Aerobatic Show 2009 **52**

Regelmässige Rubriken

- Take-off **5**
- Inside **9**
- Leserwettbewerb **27**
- Heli-Focus **35**
- News **42**
- Vor 25 Jahren **46**
- Staffeln der Welt **47**
- HB-Register **48**
- Gallery **50**
- Events, Vorschau **54**

Titelbild: Cessna Citation Excel. Als Plattform dient
eine Cessna 210; Foto: Paul Bowen

Impreza AWD und Forester AWD: Die Hammerofferte. Jetzt zuschlagen.

CELEBRATION
2,90%
LEASING



Impreza AWD

Listenpreis: ab Fr. 25'800.-
Leasing: ab Fr. 280.75/Monat bzw. **Fr. 9.25/Tag***

Forester AWD

Listenpreis: ab Fr. 32'800.-
Leasing: ab Fr. 356.90/Monat bzw. **Fr. 11.75/Tag***

Gültig vom 1. März bis am 30. Juni 2009.

Switzerland's 4x4

*Bei einer Leasingdauer von 48 Monaten (365 Tage/Jahr) und 10'000 km pro Jahr. Sonderzahlung: 15%. Kautions: 5% auf Finanzierungsbetrag. Effektiver Jahreszins: 2,94%. Vollkasko obligatorisch. (Unverbindliche Preisempfehlung netto inkl. 7,6% MWSt., Preisstand 3/2009, Preisänderungen vorbehalten.) Eine Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt.



SUBARU



Impreza 1.5/2.0R AWD
107 bis 150 PS
Listenpreis: ab Fr. 25'800.-
ab Fr. 280.75/Monat*



Impreza 2.0D AWD
BOXER DIESEL, 150 PS
Listenpreis: ab Fr. 32'300.-
ab Fr. 351.45/Monat*



Impreza 2.5T AWD
230 bis 300 PS
Listenpreis: ab Fr. 35'900.-
ab Fr. 390.65/Monat*



Forester 2.0X/XS AWD
150 PS
Listenpreis: ab Fr. 32'800.-
ab Fr. 356.90/Monat*



Forester 2.0D X/XS AWD
BOXER DIESEL, 147 PS
Listenpreis: ab Fr. 38'100.-
ab Fr. 414.55/Monat*



Forester 2.5XT AWD
230 PS
Listenpreis: ab Fr. 42'800.-
ab Fr. 465.70/Monat*

Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Mit der Absage der IBT09 und dem Flugmeeting in Thun wird das laufende Jahr Airshow-mässig nur noch über zwei wirkliche Grossanlässe verfügen: Kestenholz und Dittingen. Wie kommt es, dass die Organisatoren der Traditionsveranstaltung «Internationale Belpmoostage» im Jubiläumsjahr des Flughafens das Tuch werfen müssen? Wie ist es möglich, dass die «75 Jahre Flugplatz Thun» nicht durchgeführt werden können? Die Antworten darauf sind vielfältig – mitverantwortlich dafür ist aber auch die auf dieser Seite immer wieder angesprochene Vorschriftenflut. Konnten früher ein paar Enthusiasten im «Hinterzimmer» einen Flugtag planen und durchführen, so stehen heute die Auflagen am Anfang des Planungsprozesses. Insbesondere Meetings wie die IBT auf dem Flughafen Bern werden dadurch zur organisatorischen Parforceleistung. Was über Dekaden hinweg in der Kompetenz des örtlichen Flughafendirektors war, wird jetzt von internationalen Security-Vorschriften «fremdbestimmt». Schade – und darum ein umso grösseres Kompliment an die Ausrichter anderer Meetings, die sich davon nicht entmutigen lassen. Mit Freude blicken wir daher auch schon auf das kommende Jahr, wo im Rahmen von «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» eine Vielzahl an Veranstaltungen stattfinden wird.

Was läuft in der Tiger-Teilersatzbeschaffung?

Die Informationen aus dem VBS sind spärlich. Verzögerungen wurden kommuniziert, aber ohne Zeitplan. Erstaunlich: Das Bedürfnis der Luftwaffe ist ausgewiesen, da braucht es weder einen «Sicherheitspolitischen Bericht», noch weitere Abklärungen. Ich habe mir das vom neuen Chef VBS anders vorgestellt: Ein klares Bekenntnis zur Luftwaffe – gerade in dieser wichtigen Phase der Evaluation! In den ersten hundert Tagen seiner Amtszeit hat der neue Verteidigungsminister aber nur das gemacht, was er als Parlamentarier schon meisterhaft spielte: «Seine» Armee in Grund und Boden kritisiert, mit der nachgeschobenen Bemerkung, dass er im VBS motivierte Mitarbeiter angetroffen hätte. Salopp gesagt meint er damit, sie wollen – aber können nicht.

Die Schweiz braucht nicht die «beste Armee der Welt». Die Schweiz hat eine gut funktionierende Armee und eine leistungsfähige Luftwaffe; dass jede Grossorganisation Optimierungspotenzial hat, ist eine Binsenwahrheit. Ich sehe die Aufgabe von Maurer nicht in demotivierender Rhetorik und dem Aussitzen von Entscheiden. Der oberste Chef einer Armee hat vor seine Mannen hinzustehen. Lesen Sie dazu bitte auch den Beitrag «Das Aus für die Swiss Air Power Convention» auf Seite 12.



Die wirklichen Gründe für Maurers Abtauchen liegen bei der «Initiative gegen neue Kampfflugzeuge» der GSoA. Gespräche mit Mitarbeitern der Verwaltung zeigen: Man hat die Hosen voll. So macht der Bundesrat beim Auftreten von Problemen das, was er immer macht: den Kopf in den Sand stecken. Ob diese Strategie letztlich aufgeht, sei dahingestellt. Bundesrat Maurer muss wissen, dass er beim TTE-Geschäft nicht einfach auf Unterstützung der mehrheitsbeschaffenden Mitteparteien zählen kann. Zu viel Geschirr hat er in seiner Politlaufbahn zerbrochen. Die Lorbeeren anderer Presseerzeugnisse für die ersten hundert Tage Amtszeit sind unangebracht. Themenwechsel: Waren Sie schon einmal auf der neuen Website von Cockpit? www.cockpit.aero steht Ihnen als Diskussionsplattform zur Verfügung. Und wer Lust hat, kann dort seine Fotos oder Kurzfilme präsentieren. Wir freuen uns auf jeden Besucher! In diesem Sinne mit freundlichen Grüssen Ihr Max Ungricht



Oranje boven: Die Koninklijke Luchtmacht enthüllte am 2. April auf der Luftwaffenbasis von Volkel den neuen Demo F-16, dabei bekam die J-015 die Farben von Oranje verpasst. Der ehemalige Demonstrator (J-055) hatte ein Farbmuster in Grautönen.

Foto: Joris van Boven

Hoffentlich keine «einmalige» Begegnung: Während die Eurofighter trotz krauser Innenpolitik nun sichtbar da sind, ist der österreichischen Fluglinie zu wünschen, wenigstens nach dem Vorbild der Swiss zu «bleiben».



Foto: Markus Zimmer/Kdo LUAFKl

Am «Ärmelband des Sängerknaben...»

Angenehmes mit Nützlichem zu verbinden, das gelang am Vormittag des 27. März über den österreichischen Hohen Tauern. Zur Freude über eine europäische Novität in der Zivilluftfahrt gesellte sich neuer militärischer Übungsgehalt, eine – gemessen am sonstigen Zugang der Alpenrepublik zur Luftfahrt – überraschend sinnmachende Kombination...

Zahlreiche Menschen an Zeltwegs östlichem Zaun – die trotz etwas Geheimnistuerei davon erfahren hatten – illustrierten, dass es kein Schaden gewesen wäre, das durchaus Positive breiter zu kommunizieren. Jedenfalls kehrte an jenem Tag die erste von vier Boeing B767 der Austrian Airlines (OE-LAE) mit einem Novum aus den USA nach Wien zurück – mit über zwei Meter hohen Winglets an den Tragflächenenden.

Innovation angesichts auslaufender Eigenständigkeit

Als erste europäische Airline – und somit als Pionier – rüstet die AUA vier der sechs aus den 1990ern stammenden B767 auf diese Technologie um. Da man diese Umbauterminen frühzeitig vereinbaren konnte, verfügt man

nun über einen klaren Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Airlines. Schon im Mai dieses Jahres sollen drei Flugzeuge umgerüstet sein. «Mit den neuen Winglets schonen wir die Umwelt und sparen gleichzeitig Treibstoffkosten. Wir betreiben in diesem Feld Pionierarbeit in Europa und gehen davon aus, dass wir bei jedem umgerüsteten Flugzeug jährlich etwa 1000 Tonnen Kerosin einsparen können. Zusätzlich erhöhen wir die Reichweite der Flugzeuge um rund 670 km pro Flug und/oder können auf gewissen Destinationen um bis zu fünf Tonnen mehr zuladen», so Dr. Peter Malanik zu dieser Innovation.

In der laufenden Phase der EU-Prüfung der AUA-Integration in die Lufthansa ist der bisherige Technikvorstand übrigens einer der beiden AUA-Übergangsdirektoren. Sollte das «Closing» des – politisch

viel zu lange hinausgezögerten – Verkaufsprozesses erfolgreich abgeschlossen werden, hat Dr. Malanik nach den Worten von LH-Boss Mayrhuber gute Chancen, den AUA-Anteil weiterhin anzuführen.

Wieso nicht gleich?

Winglets erhöhen die Streckung einer Tragfläche, ohne die Spannweite zu vergrößern. Dies bringt Verbesserungen beim Bodenhandling, bei der Stabilität um die Hochachse, bei der Stabilität um die Hochachse und weniger Widerstand bei hohen Auftriebswerten. Letzterer entsteht direkt durch die Auftriebserzeugung am Tragwerk, und zwar dadurch, dass sich Druck und Sog am Flügel auszugleichen versuchen. Dieser Ausgleich erfolgt am heftigsten an den Flügelspitzen, wo sich grosse Wirbelzöpfe bilden. Deren Wirkung wird als Randwiderstand oder induzierter Widerstand bezeichnet. Sie rollen sich (je nach Flugzustand) zu einem Randwirbel auf und «induzieren» (daher der Name) am Ort des Flügels eine Abwärtsgeschwindigkeitskomponente. Winglets reduzieren nun

deren Einfluss, indem sie den Randwirbel zerteilen (ein Teil geht am Flügel-Winglet-Übergang ab, ein Teil an der Wingletspitze) und durch ihre Profilgebung nach aussen ablenken. Zusätzlich senken Winglets die Abrissgeschwindigkeitsgrenze, also die Geschwindigkeit, die mindestens vorhanden sein muss, um einen für das Flugzeug nutzbaren Auftrieb an der Tragfläche zu gewährleisten. Das zusätzliche Gewicht der Winglets ist aber erst ab einer gewissen Flugdistanz treibstoffsparend.

«Tango Alpha»

Das neu umgerüstete AUA-Flugzeug (Taufname «Wiener Sängerknaben») wurde bei der Rückkehr in den österreichischen Luftraum vom österreichischen Bundesheer «abgefangen». Dabei wurde eine im Vorfeld sorgfältig vorbereitete Abfangübung erfolgreich simuliert. Die jahrelange gute Partnerschaft der – noch – nationalen Fluggesellschaft und den österreichischen Heeresfliegern stellt sicher, dass jene umfangreich auf Not- oder Krisenfälle vorbereitet sind und im Notfall erfolgreich intervenieren können. Die AUA unterstützt auf diese Weise das Sicherheitsniveau der gesamtösterreichischen Luftfahrt.

Zwei Eurofighter des Bundesheeres fingen nach einem Trainings-Alarmstart den Grossraum-Jet gegen 11.00 Uhr über den Hohen Tauern ab und übten das Zusammenspiel aller Beteiligten in der Luft (und auf dem Boden). Nach den international geregelten Abläufen erfolgten die Wechsel zwischen dem sichernden Abfangjäger auf sechs Uhr und dem Signalisierenden auf neun Uhr. Nach 45 Minuten überflogen alle drei Maschinen zweimal die Rollbahn des Fliegerhorstes in Zeltweg im tiefen Überflug auf zirka 150 Meter von Osten

Weitere Winglets für die AUA B767



Die Montage der Winglets bedingt eine Verstärkung des Flügel-aufsatzes, das zusätzliche Gesamtgewicht beläuft sich auf 1,4 Tonnen. Die Umrüstung der OE-LAE erfolgte in Greensboro, North

Carolina, nicht im Rahmen anderer Wartungsereignisse, sondern als eigene Stehzeit. Die OE-LAZ wird auch dort modifiziert, die OE-LAY dagegen in Wien. Die vierte ist noch nicht entschieden. *Georg Mader*



Erstlandung des 7L-WA am 12. Juli 2007. Nach Ostern sollten insgesamt zehn Maschinen in der «grünen Mark» eingetroffen sein.

«Woodstock» ist sicher auch Cockpit-Lesern bekannt. Er war der souveräne Solo-Display-Pilot des rot-weiss-roten Draken in den Saisons 2002/2003.

Foto: Georg Mader

herkommend. Damit wurde der ausgesprochene «Landezwang» – sichtbar für alle am Zaun – simuliert.

Unique Formation

Einer der beiden Eurofighter-Piloten war Mjr. Dieter «Woodstock» Springer. Er erklärte den Vorgang wie folgt: «Wir versuchten, ein Flugzeug, das wir abgefangen haben, zu einem bestimmten Platz zu führen. Das kann in einem Notfall sein, also wo wir das Flugzeug unterstützen, aber natürlich auch ein Flugzeug, das gar nicht nach Österreich hätte einfliegen dürfen. Die Besonderheit», so Springer weiter, «steckt sicher darin, dass wir gewohnt sind, auf Flugzeuge mit zehn Meter Spannweite einen Ansatz zu machen – diesmal aber hatten wir eben ein Flugzeug mit 60 Meter Spannweite. Wir müssen damit umgehen, damit wir im Ernstfall keine Gefährdung für ein ziviles Flugzeug darstellen.»

Auf Grund der schon jahrelangen guten Zusammenarbeit mit der AUA war es den Bundesheer-Piloten möglich, unter möglichst realen Bedingungen zu üben – «eben an einem Grossflugzeug, welches aber keine Passagiere beförderte», so der Sprecher des Streitkräfteführungskommandos, Obstlt. Krainer zu Cockpit. Er merkte an, dass «2008 die Abfangjäger des Österreichischen Bundesheeres 73 mal zu einem Priorität «A»-Einsatz starteten. Bei diesen Einsätzen identifizieren die Piloten in den österreichischen Luftraum einfliegende Flugobjekte, welche zum Beispiel nicht angemeldet waren oder sich nicht am Funk meldeten.» Abhängig von der jeweiligen Situation werden von den Piloten daraufhin Folgemassnahmen gesetzt. Eine davon sei eben der Landezwang.

Diese erste derartige Formation der österreichischen Eurofighter wurde übri-

gens von einer Saab-105 begleitet, darin als Fotograf der bewährte Kamerad Markus Zinner vom

Kommando Luftaufklärung. Der Autor dankt ihm hiermit für die schönen «Symphonien» in Rot-Weiss-Rot.

Zum Stand der österreichischen Eurofighter

Die Eurofighter sind zwar inzwischen aus den Niederungen der Tagesmedien weitgehend verschwunden, aber immer noch Gegenstand von parlamentarischen Anfragen und somit Parteipolitik. Cockpit berichtete über den Teilrücktritt auf 15 Stück, dem Zurückgehen auf Tranche-1/Block-5, dem Herausnehmen von Selbstschutz oder IR-Sichtgerät und die Heirinnahme von sechs gebrauchten Maschinen. Die damit «eingesparten» 250 Mio. Euro sind just dieser Tage auf einem Konto des BMLV eingegangen. Zumindest bleiben jene im chronisch unterdotierten Verteidigungsbudget und fließen nicht – wie nach dem «Vergleich» von 2007 mehrmals angekündigt – in Soziales oder Bildung...

Auch wenn Minister Darabos im Februar 2009 in eine TV-Kamera sagte, dass von den 15 «alle bis auf zwei zur Verfügung stehen», war bis Ostern der letzte und neunte nach Zeltweg ausgelieferte EF nach wie vor die 7L-WI (GS028), welche seit dem 15. Juli 2008 als Letzte der Neumaschinen Dienst tut. Hinter der – juristisch nicht wirklich falschen – Angabe steckt ein Budgettrick gemäss EU-«Maastricht»-Schuldenkriterien. Vier der noch fehlenden sechs gebrauchten deutschen Block-2 Maschinen (7L-WJ bis 7L-WO) wurden im Dezember mittels «Touch and Go» in Salzburg an Österreich «geliefert», sind aber physisch noch im



Foto: Georg Mader

so genannten R2-Retrofit in Manching, um danach dem nötigen «Downgrade» als Block-5A in 90-Tage-Fenstern über das Jahr 2009 tatsächlich nach Zeltweg überstellt zu werden.

Piloten

Auf den reibungslosen und – nach bisherigen österreichischen Massstäben – teuren Flugbetrieb der Piloten hat all das keinen direkten Einfluss. Gemäss Kooperationsvertrag mit der Deutschen Luftwaffe findet die Umschulung/OCU der Piloten nach wie vor im norddeutschen Laage statt. Endziel sind 23 Piloten. Jene, die den Eurofighter schon im Tagesbetrieb fliegen, haben für knapp über 100 Std./Jahr das leistungsfähigste Gerät im HOTAS-Griff. Sie berichten von erstaunlichen Radarreichweiten, die Radaroffiziere von überraschenden «tracks» und Kurvenradien von unter drei Meilen bei gehaltenen Mach 1,5; ebenso von Höhen bis etwa 35 000 ft. Alle Beteiligten wissen aber, dass Österreich einen «Hilfsjäger» im Segment unter den nur 15 EF braucht, der sich auch für Fortgeschrittenen-Trainings, beziehungsweise als «Sparring-Partner» eignet – auf jeden Fall aber billi-

gere Stunden liefert. Über die Nachfolge der Saab-105 soll – obwohl man in der Schweiz gerade neue Frontscheiben dafür fertigen lässt – noch heuer entschieden werden. Man hört vom Aermacchi M346 «Master» als technisch am besten EF-kompatiblen Wunschkandidaten der Flieger, von der tschechischen L-159 als billigere und von der spanischen F-5M als geborgter Lösung.

Techniker

Die Ausbildung des technischen Personals war und ist zeit- und kostenintensiv. Zwei Wartungskurse bilde(te)n die Basis für die Auftragserfüllung der EF-Typenwerft in Zeltweg. Für jene geht es nun darum, die Fachkompetenz des Personals zu erhalten und auszubauen. Die derzeitige Verfügbarkeit an Flugstunden, die letztlich durch die Werft «produziert» werden, sowie die – auch am 27. März dokumentierte – Durchführung des aktiven Alarmdienstes, bestätigen eindrucksvoll den Erfolg der bisherigen Ausbildungsgänge. Die Gesamtausgaben für das System Eurofighter beliefen sich gemäss parlamentarischer Anfragebeantwortung im Jahr 2007 auf rund 474 Millionen und

im Jahr 2008 auf 276,5 Millionen Euro. Zurzeit werden übrigens die von Minister Platter nicht beschafften Zusatztanks ebenso angeschafft, wie zuvor 2007 gestrichene Wartungssätze. Sämtliche Aufwendungen wurden vom Jahreshaushalt des Verteidigungsressorts getragen, obwohl nach dem Zuschlag 2002 verkündet wurde, dass jenes die Stückpreise (samt Finanzierung) von 109 Millionen Euro pro Stück nicht tragen müssen.

Georg Mader

Auch Abfang-Übungen in der Schweiz

Während des Wiederholungskurses der Luftwaffe in Meiringen fand vom 23. bis 25. März 2009 die Übung COPERTA statt. Bei dieser Übung ging es darum, die Verfahren Abfangen und Landung eines Flugzeuges zu üben. Integrierter Bestandteil war auch der Flughafen Zürich-Kloten, dies mit dem Ziel, die Koordination ziviler und militärischer Stellen zu trainieren. Abgefangene Flugzeuge wurden am 25. März von Kampffljets des Typs F/A-18 und F-5 Tiger eskortiert und in Kloten zur Landung geführt. Im Schneetreiben landeten nach einer erfolgten Übung zwei F/A-18 und warteten im Abstellbereich «Whiskey» beim Heliport auf weitere Einsätze.

Rolf Müller



SCHÄNIS SOARING

Schnupper- woche Segelfliegen

20. bis 24.04.
22. bis 26.06.
10. bis 14.08.

Ein faszinierendes, herausforderndes Hobby ohne administrativen Aufwand einfach kennenlernen

- 12 Ausbildungsflüge
- Persönliche Betreuung
- Erfahrene Fluglehrer
- Pauschalpreis: CHF 980.–
- Flugstunden für spätere Basisausbildung anrechenbar



**ALPINE
SEGELFLUGSCHULE
SCHÄNIS AG**
Flugplatz
CH-8718 Schänis
Telefon 055 619 60 40
Telefax 055 619 60 49
info@schaenissoaring.ch
www.schaenissoaring.ch





Flughafen
Grenchen
Airport





Aktuell: **EBACE 2009**

Im Rahmen der Swiss Business Airports machen wir uns stark für die Wirtschaftsräume rund um unsere Flughäfen. Besuchen Sie uns an der EBACE, am 12. bis 14. Mai 2009.

www.airport-grenchen.ch

SWISS BUSINESS AIRPORTS 



MITGLIED

Das Jubiläumsprogramm

Inside

Bernhard «Burny» Lehmann freut sich auf eine abwechslungsreiche Saison mit dem PC-7 TEAM. Es ist seine erste Saison als Leader der Schweizer Kunstflugformation. 2009 können die «Akrobaten der Lüfte» an fünf Veranstaltungen in der Schweiz und vier im Ausland bewundert werden.



Der Solopilot des PC-7 TEAMS zeigt dem Publikum jeweils eindrucksvoll die Leistungen des Schweizer Trainingsflugzeuges Pilatus PC-7 Turbo Trainer.

Unten: St. Stephan 2008 – Das PC-7 TEAM eskortiert von der Vampire des Fliegermuseums Altenrhein.

Bernhard Lehmann startet nach den Einführungsflügen vom März in Payerne und einem zweiwöchigen Trainingskurs im Tessin und in Zürich am 29. Mai im deutschen Aachen in seine erste Saison als Leader. Gleichzeitig ist dies auch der Start in die Zwanzigste des PC-7 TEAMS. Lehmann sagt: «Ich freue mich, dass wir dieses Jahr mit dem Allianz-Suisse Open in Gstaad und dem Seenachtsfest in Rap-

Auslandeinsätze

Nach einer «ruhigen» Saison 2008 mit nur einem Auslandeinsatz im französischen Cognac wird das PC-7 TEAM in diesem Jahr viermal im Ausland zu sehen sein. Der Höhepunkt wird zweifellos das International Air Tattoo im Juli. «Eine besondere Herausforderung werden die Vorführungen im englischen Fairford sein», sagt Lehmann. «Wir sind stolz, unser Können vor einem riesigen Publikum und vielen

Fachspezialisten aus aller Welt zeigen zu dürfen», schwärmt er.

Höhepunkt in Thun

«Der 2. Oktober in Thun steht ganz im Zeichen unseres 20-Jahre-Jubiläums und ist eines unserer Highlights», betont Lehmann. Vier Tage später schliesst die Formation die Meetingsaison in Martigny ab.

Walter Hodel



Fotos: Walter Hodel

perswil auch zwei grosse zivile Anlässe berücksichtigen dürfen. Gleichzeitig bedauere ich, dass mit den Internationalen Belpmoostagen 2009 und dem Fête de l'Air Genève zwei geplante Anlässe in der Schweiz aus organisatorischen Gründen kurzfristig abgesagt wurden.»



www.patrouillesuisse.ch



Das Programm 2009

Mai

- 11.–15. Locarno TI, Trainingskurs (1. Teil – ca. 10 Flüge)
- 18.–20. Dübendorf ZH, Trainingskurs (2. Teil – ca. 6 Flüge)
- 29.05–02.06.* Aachen (D), Flugtage Aachen

Juni

- 12–15.* Turin (I), World Air Games
- 26.–29.* Reims (F), Meeting de l'Air

Juli

- 03./04. Mollis GL, Jubiläumsveranstaltung (mit Patrouille Suisse)
- 06. Training (provisorisch)
- 15.–20. Fairford (GB), Royal International Air Tattoo RIAT
- 30. Brevetierung Pilotenschule (provisorisch)
- 31.07.–02.08. Gstaad BE, Allianz Swiss Open (Tennis)

August

- 07./08. Rapperswil SG, Seenachtsfest 09

Oktober

- 02. Thun BE, 20-Jahre-Jubiläum PC-7 TEAM
- 05./06. Martigny VS, Foire du Valais

* Zeitspanne inkl. Hin- und Rückflug
Alle Angaben ohne Gewähr!
Programmänderungen sind auf den folgenden Websites ersichtlich: www.pc7-team, www.patrouillesuisse.ch und www.luftwaffe.ch

Druckfehlerteufel in der Ausgabe 2/2009

Im Inside der Cockpit-Ausgabe 2/2009 (Seite 12) steht, dass Walter Böhm nie am Steuer eines PC-7 Turbo Trainer gesessen habe. Diese Aussage stimmt so nicht. Der richtige Satz muss heissen: Walter Böhm sass nie am Steuer eines PC-7 Turbo Trainer des PC-7 TEAMS. Das heisst, er flog nie als Formationspilot Vorführungen mit dem Kunstflugteam. Walter Böhm hat jedoch eine Flugerfahrung von rund 300 Stunden am Steuer des Pilatus PC-7, davon viele als Fluglehrer. In seinem Flugbuch sind rund 800 Landungen mit dem Propellertrainer verzeichnet.

NH 90 Mehrzweck-Hubschrauber

Weltweit erster NH 90 Flugsimulator in Betrieb



Foto: HFTS

Oben: Erster NH 90 Full-Mission-Simulator der HFTS in der Heeresfliegerwaffenschule Bückeburg.

Rechte Seite: Ermöglicht das Üben unterschiedlichster Szenarien: das Cockpit des NH 90-Simulators.

Mitte Januar wurde in der Heeresflieger-Waffenschule der deutschen Bundeswehr in Bückeburg der erste Full-Mission-Flugsimulator für den NH 90 in Betrieb genommen. Die Einführung des Hubschraubers selbst lässt dagegen noch weiter auf sich warten. Die Bundeswehr beschafft insgesamt 152 Stück des Zweiturbinen-Helikopters. Davon soll in den nächsten Jahren die Luftwaffe 42, das Heer 80 und die Marine 30 Maschinen erhalten und hauptsächlich die veralteten Bell UH 1D des Heeres ersetzen.

Im Simulator können die angehenden Piloten vorab kostengünstig und umwelt- und materialschonend komplette Szenarien und Flugzustände üben. Die Ausbildung in den kugelförmigen Anlagen erfolgt durch die im Dezember 2004 auf Initiative der deutschen Bundesregierung gegründete Helicopter Flight Training Services GmbH (HFTS).

Konzept im internationalen Trend

HFTS ist ein, aus gleichen Anteilen von CAE Elektronik, Eurocopter, Thales und

Rheinmetall bestehendes Konsortium, das im Rahmen eines so genannten Öffentlich Privaten Partnerschafts-Projektes (ÖPP) die Ausbildung der Bundeswehripiloten komplett finanziert und durchführt.

Für die Bundeswehr liegt der Vorteil in der Einsparung von Betriebs- und Finanzierungskosten sowie im Wegfall der Beschaffung und laufenden Wartung der kostenintensiven Infrastruktur. Das Konzept entspricht dem internationalen Trend, die militärischen Flugausbildungen zu privatisieren. Es garan-

suter-kunststoffe ag
www.swiss-composite.ch

Faserverbundwerkstoffe, Giessharze, Verstärkungs- Gewebe, Matten und Bänder, Epoxydharze, Polyesterharze, Polyurethanharze, RTV-Silikone, Carbon- Profile, Platten und Frästeile.

Eine umfassende Produkteübersicht finden Sie unter
www.swiss-composite.ch

FASZINATION HELIKOPTER
BB HELI ZÜRICH

Ihr Spezialist für Rund- und Taxiflüge

044 814 00 14 www.bbhelicopter.ch

Das Fachgeschäft für Piloten:

www.aviator-store.ch

Aviator Store, Neustadtstr.26, 6003 Luzern, ☎ 041 3616262

TUAG
 Triebwerk Unterhalt AG

Turbomeca Support Center

<p>Repair Center</p> <p>for engines Artouste IIC Series Artouste IIIB Series</p> <p>TUAG Triebwerk Unterhalt AG Romanshornestrasse 100 CH-9320 Arbon</p> <p>Tel.: +41 71 446 86 86 Fax: +41 71 446 81 29</p>	<p>Service Center</p> <p>for engines Arriel 1 Series Arriel 2 Series Arrius 2 Series</p> <p>TUAG Triebwerk Unterhalt AG 110 Chemin du Pont du Centenaire CH-1228 Plan les Ouates, Genève</p> <p>Tel.: +41 22 884 98 16 Fax: +41 22 884 98 17</p>
--	--

Internet: www.tuag.ch | info@tuag.ch

tiert der Bundeswehr die schnellste und wirtschaftlichste Möglichkeit zur Aus- und Weiterbildung von NH 90-Besatzungen.

Einbau von Spezialeffekten

Der NH 90-Simulator erfüllt den Anforderungsstandard JAR FSTD 1H, Level C und beinhaltet ein Full-Motion-System, das sich in sechs Freiheitsgraden bewegen kann. Von der Ausbilderkonsole können zusätzliche Spezialeffekte wie Gewitterszenarien, Sturmböen oder Schneelandschaften zur Darstellung des White-Out-Effekts aufgerufen und in den Flug eingebaut werden. Der Unterschied zu bereits bei der Bundes-

wehr vorhandenen Flugsimulatoren ist der, dass hier neben der fliegerischen auch noch eine taktische Ausbildung durchgeführt werden kann. Dazu ermöglicht ein Taktikmodul feindliche Kräfte, Flugzeuge, Panzer, Infanterie und unterschiedlichste Lagen zu erzeugen, in denen der Pilot lernt, entsprechend zu reagieren.

Vier Simulatoren geplant

Ziel von HFTS ist nach eigenem Bekunden, Bückeburg und die Heeresfliegerwaffenschule zu einem internationalen NH 90-Ausbildungszentrum zu machen. Der Vertrag mit Deutschland ist vorerst bis 2022 befristet. In diesem Zeitraum hat sich die Bundeswehr verpflichtet, ein Gesamtkontingent von 200 000 Stunden zu einem festgelegten Preis abzunehmen. Von den für die Gesamtausbildung vorgesehenen 250 Flugstunden sollen etwa zwei Drittel im Simulator absolviert werden.

In Deutschland sind insgesamt vier Simulatoren an drei Standorten geplant, ne-



Foto: HFTS

INFO

Der NH 90 (NATO-Helikopter 90) ist ein neuer mittlerer Mehrzweckhubschrauber, der auf Initiative von Deutschland, Frankreich, Italien und den Niederlanden entwickelt wurde. Er soll mit seinen fünf Tonnen Zuladung künftig als standardisierter NATO-Hubschrauber in vielen Ländern das Rückgrat der militärischen Transport-Hubschrauberflotte bilden. Sein Erstflug erfolgte bereits 1995. Die Maschine wurde so konzipiert, dass sie als Basis-Helikopter mit derzeit fünf verschiedenen Modulen für bestimmte Einsatzzwecke gefertigt werden kann. Neben elf europäischen Ländern, haben sich auch bereits Australien, Neuseeland und der Oman für diesen Typ entschieden. Die Zahl der Festbestellungen und Optionen beläuft sich momentan auf etwa 530 Stück.

ben dem niedersächsischen Bückeburg und Fassberg auch noch im brandenburgischen Holzdorf. Auch weitere NH 90-Kunden wie Finnland und Schweden, haben sich bereits für die Nutzung der Bückeburger Einrichtung entschieden. Verhandlungen von HFTS mit weiteren Interessenten aus Neuseeland sind im Gange.

Gerd Zipper

EFOS 
FLIGHT-CHARTER
 THE REAL PARTNER
 PPL Pro / CPL/IR / Multi Engine
 www.efos.ch
 +41 44 813 52 92
 Fliegerclub - Airtaxi - Rundflug - Charter

airmail  **Flugzeugmodelle GmbH**
 Kaiserstuhlstrasse 36, 8154 Oberglatt
 (beim Bahnhof Oberglatt - S-Bahn S5)
 Mi-Fr 10.30-18.30 / Sa 10.00-16.00
 Tel 043 211 93 20 Fax 043 211 93 21
 airmail@flugzeugmodelle.com
 www.flugzeugmodelle.com

Angekündigte Neuheit:
Herpa 1:200
F/A-18C Schweiz
Tiger Meet 2004

where flying careers take off  **HORIZON**
 SWISS FLIGHT ACADEMY

 www.horizon-sfa.ch

Die grösste Modellflugzeug-Ausstellung der Schweiz
 16. – 24. Mai 2009, Curlinghalle Worb

modell flugsport  **Insider Modellbau**
 Premium Hobbywork

Super Modelle bis 10 m Spannweite! – Vortrag Patrouille Suisse – grosse Börse – Rega Heli – Flieger-Beiz – Fachreferate – attraktive Fliegerfilme – Flugsimulatoren

www.mg-worb.ch
 Eintritt: 7.–

Öffnungszeiten:

Samstag	16. Mai	14 – 21 Uhr
Sonntag	17. Mai	10 – 21 Uhr
Montag	18. Mai	18 – 21 Uhr
Dienstag	19. Mai	18 – 21 Uhr
Mittwoch	20. Mai	18 – 21 Uhr
Auffahrt	21. Mai	10 – 21 Uhr
Freitag	22. Mai	18 – 21 Uhr
Samstag	23. Mai	10 – 21 Uhr
Sonntag	24. Mai	10 – 17 Uhr

Das Aus für die Swiss Air Power Convention

Wer sich nicht helfen lässt, dem ist nicht zu helfen

In der letzten Ausgabe von *Cockpit* wurde unter «News» kurz auf die Absage der Swiss Air Power Convention von anfangs Juni eingegangen. Nachstehend ein paar Zusatzinformationen und einen Kommentar.

Was waren die Ziele dieser Privatinitiative? Zunächst: Alle relevanten Informationen zum Thema Tiger-Teilersatz in die Bevölkerung zu tragen, die mangels Informationsstrategie des VBS unbekannt sind. Weiter: mittels Fakten und Fachwissen die Convention-Besucher als Argumentations-Multiplikatoren für das Projekt TTE zu gewinnen. Und last but not least, die Notwendigkeit neuer Kampfflugzeuge und die daraus resultierenden volkswirtschaftlichen Auswirkungen aufzuzeigen.

Die Initiative der Organisatoren fiel auf fruchtbaren Boden. Die Hersteller hätten gerne ein Podium gehabt, sich der Bevölkerung zu präsentieren – in einem «neutralen» Umfeld notabene und ohne Bevorzugung einer bestimmten Unternehmung. Die Rednerliste umfasste den Kommandanten der Luftwaffe, leitende Personen aus der Verwaltung (armasuisse, RUAG), aus der Politik (Thomas Hurter, Präsident der SiK-Subkommission TTE), der *economiesuisse* sowie Spezialisten für die Sicherheits- und Bedürfnisanalyse (z. B. Peter Regli).

Der ursprüngliche Termin für den Typenentscheid war für den Juli vorgesehen; mit dem Convention-Termin im Juni sollten vor dem «Big Bang» die Mechanismen der Entscheidungsfindung aufgezeigt werden. Nur umfassend informierte Bürger (und Journalisten) werden



Weitere Posse in der Schweiz: Nachtflug darf nur in den Wintermonaten oder im Ausland geübt werden. Diese Aufnahme stammt vom letzten Nachtflug dieses Jahres am 31. März in Payerne

Foto: Marco Zatta

nach dem Typenentscheid diesen richtig gewichten können.

Ein wichtiger Aspekt der zweitägigen Veranstaltung zielte auf die wirtschaftliche Komponente des Projekts: Die Ausgaben von 2,2 Milliarden Franken (plus Know-how-transfer) fliesst in die Schweiz zurück. Wahrlich ein Konjunkturprogramm, wie es besser nicht sein könnte. Mit der nun kommunizierten Verzögerung hat es der Chef VBS verpasst, der LW gegenüber kritisch eingestellte Bürger mit Arbeitsplatzsicherung zu überzeugen.

Bundesrat Maurer sagt nein

In einem Brief an *Cockpit* bedankt sich Maurer «ausdrücklich für den anhaltenden publizistischen Einsatz zugunsten dieses Ziels» und fügt hinzu: «Der Anlass findet zu einem für das Projekt wenig günstigen Zeitpunkt statt und eine direkte oder auch indirekte Unterstützung des Anlasses durch das VBS und die Armee – oder auch durch die drei Anbieter – könnten das Projekt Tiger-Teilersatz eher gefährden als unterstützen.»

Kommentar

Noch keine hundert Tage im Amt, hat Bundesrat Maurer Denken und Handeln der Berner Verwaltung verinnerlicht: Ohren zu, Augen zu, Mund zu. Informationen aus erster Hand sind nicht erwünscht. Maurer nimmt damit in Kauf,

dass Spekulationen und Halbwissen dem Tiger-Teilersatz-Projekt schaden. Auch die Verschiebung des Typenentscheides auf irgendwann ist ein weiteres – und in Bern probates – Mittel, Entscheiden auszuweichen. Als Grund für das Zuwarten wird der Abschluss des Sicherheitspolitischen Berichtes vorgeschoben – wie wenn das Bedürfnis nicht mehr als eindeutig ausgewiesen wäre. Zusätzlich ist der Entscheid zur Verlangsamung des Entscheidungsprozesses ein Affront gegen die Hersteller, die mit sehr grossem Aufwand und in sehr kurzer Zeit ihre Offerten vorlegen mussten.

Vielleicht ist ja auch die gegenwärtige Verstimmung mit Deutschland und Frankreich ein weiterer Grund des Zuwartens. Eine führungsstarke Persönlichkeit im VBS hätte sich aber gerade aus dieser Situation Verhandlungsvorteile verschafft – mit knallharten Gegenforderungen nämlich. Bundesrat Maurer hat den Entscheid zur Nichtteilnahme am Convention natürlich nicht selbst gefällt, seine Einflüsterer machen die Politik. Er trägt aber die politische Verantwortung für die mangelhafte Informationspolitik zum Thema TTE. Er ist sich der vielen Stolpersteine (auch in seinem Departement) nicht bewusst. Fazit: Wer sich nicht helfen lässt, dem ist nicht zu helfen. Leider ist zu befürchten, dass sich die österreichische Kampfflugzeug-Beschaffungsposse in der Schweiz wiederholt.

Max Ungricht



SEE WHAT EUROPE ALREADY KNOWS. BUSINESS AVIATION IS THE RIGHT TOOL FOR CHALLENGING TIMES

JOIN Nearly 500 Exhibitors featuring the latest products and services available in business aviation today • More than a dozen Education Sessions led by industry experts discussing the most compelling issues facing business aviation in Europe and around the world • Over 60 state-of-the-art aircraft on Static Display side by side on Geneva International Airport • Over 14,000 Attendees, who wish to learn more about business aviation and how it can help grow their business • International regulatory officials, including EASA, Eurocontrol, European Commission and FAA representatives, on hand to share their views on what's on the horizon • Equipment-specific Maintenance & Operations (M&O) Sessions

And see what Europe already knows.
Business aviation is the right tool for challenging times.

[www.eBace.aero
may 12, 13, 14, 2009 | geneva]

Berlin Brandenburg International

Ich bin der Berliner

Das ist sie also, Europas grösste Flughafenbaustelle: Über 25 Kräne recken ihre Hälse in den Nebel, der sich Ende Februar über die deutsche Hauptstadt gelegt hat. Vom Infotower aus sind die Umrisse des Terminals und Teile der davor angelegten Airport City bereits erkennbar. Aus luftiger Höhe nimmt der Besucher eine Reihe von halbhohen Betonpfeilern wahr, die in wenigen Monaten die Zufahrtstrasse zum Hauptgebäude tragen werden. Mehr auf dem Boden der Realität liegen überall Leitungsrohre, Isoliermatten und Kieshaufen, schmale Kanäle zur Ableitung von Wasser legen sich an verschiedenen Orten über die Baustelle. Was sich dem Auge des Besuchers entzieht: Direkt unter dem Abfertigungsgebäude steht bereits der Rohbau des Bahnhofs. 236 Betonpfähle wurden dafür bis zu einer Tiefe von 20 Metern in den Boden gerammt. Sie haben die Tragfähigkeit des Terminals zu gewährleisten, der auf der zwei Meter dicken Decke des Flughafenbahnhofs zu stehen kommt. Rund 1500 Bauarbeiter sind derzeit auf der Baustelle im Einsatz, bis im Sommer soll sich deren Zahl auf 4000 erhöhen.

Zankapfel Nachtflugbeschränkungen

Bis im Jahr 2007 die ersten Baufahrzeuge auffahren durften, musste das laut Flughafensprecher Eberhard Elie grösste und längste Erörterungsverfahren, das jemals in Deutschland stattgefunden hat, durchlaufen werden. Die so genannten Träger öffentlicher Belange (Behörden, Verbände, Vereine, Kirchen, usw.) und private Einsprecher wehrten sich aus Lärmschutzgründen immer wieder gegen das neue Flughafenprojekt. Den Beschluss, den neuen Berliner Flughafen in Schönefeld zu bauen und Tegel und Tempelhof im Gegenzug zu schliessen, hatten die Gesellschafter Berlin, das Land Brandenburg und der Bund schon 1996 gefasst. Zweieinhalb Jahre später reichte die Flughafen Berlin GmbH den Planfeststellungsantrag ein. Im sel-



Bild: Marion Schmedding & Alexander Olsz/Berliner Flughäfen

Der neue Airport der deutschen Hauptstadt nimmt Form an. Mehr als 1500 Bauarbeiter bevölkern derzeit das Flughafengelände in Schönefeld. Dieses Jahr stehen wichtige Etappen wie die Befestigung der Südbahn und der Stahlbau des Terminals auf dem Programm. Zeitlich und finanziell ist das Grossprojekt, das Ende Oktober 2011 eröffnet werden soll, auf Kurs.

ben Jahr einigten sich die Parteien über die Umsiedlung der Gemeinde Diepensee und Teile von Selchow. Das Bundesverwaltungsgericht gab schliesslich am 16. März 2006 grünes Licht für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Hauptstadt-Airport BBI.

Derzeit läuft allerdings noch ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren, weil die Anwohner und die zukünftigen Nutzer des BBI in Bezug auf die Nachtflugbeschränkungen unterschiedlicher Auffassung sind. Während die beteiligten Fluggesellschaften (Lufthansa, Air Berlin, Charterairlines) und die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) nur zwischen 0 und 5 Uhr nicht fliegen wollen, möchten die umliegenden Gemeinden, dass schon ab 22 Uhr und bis morgens um 6 Uhr keine Starts und Landungen erfolgen dürfen. Die Diskussion dreht sich darum, ob in den Randzeiten eine bestimmte Anzahl von Flugbewegungen zugelassen sein soll.

A380 kann kommen

Ein wichtiger Teil des neuen Flughafens ist naturgemäss das Abfertigungsgebäude, das mehr als ein Viertel der gesamten Baukosten von 2,2 Milliarden Euro in Anspruch nimmt. Das sechsgeschossige Gebäude liegt zwischen den zwei parallel angelegten Start und Landebahnen und verfügt über 112 Abfertigungsschalter und 40 Sicherheitskontrollen, acht Bänder sollen für eine reibungslose Rückgabe des Gepäcks sorgen.

Die Abfertigungshalle steht in der Mitte eines U-förmigen Baus, an dessen Flanken die Flugzeuge parken. Der 715 Meter lange Hauptpier im Westen verfügt über 15, der Südpier über zehn Flugpassbrücken. Passagiere, die am Nordpier einsteigen wollen, müssen den Weg zum Flugzeug zu Fuss zurücklegen. Der Hauptpier ist den traditionellen Netzwerkgesellschaften wie Lufthansa, Air France und British Airways vorbehalten, entsprechend verfügt er bereits über ein

A380-taugliches Gate. Flughafensprecher Elie schätzt die Möglichkeit, dass der Airbus-Riese schon bald nach der für Ende Oktober 2011 geplanten Eröffnung des neuen Airports einschweben wird, als durchaus realistisch ein: «Wenn Emirates bis dann die Streckenrechte erhält, schliesse ich nicht aus, dass es nicht mehr lange dauern könnte, bis der A380 in Berlin zu sehen sein wird.» Der Südpier ist für Air Berlin vorgesehen, während sich die Low-Cost-Gesellschaften dereinst am Nordpier einfinden werden.

Für den Tower, der auf dem Vorfeld westlich des Hauptpiers zu stehen kommt, ist die deutsche Flugsicherung zuständig. Sie ist es auch, welche die Kosten von 35 Millionen Euro für das 68 Meter hohe Gebäude tragen wird.

Grossflughafen eine Nummer zu klein?

In der Anfangsphase ist das Flughafenbauwerk für eine Kapazität von 22 bis 25 Millionen Fluggästen ausgelegt, zu wenig, wie viele Kritiker, allen voran Lufthansa, schon heute monieren. Und sie scheinen recht zu bekommen, sagt



Bild: Marion Schmieding & Alexander Obst

Die Abfertigungsgebäude des BBI kommen zwischen die beiden Parallelpisten zu stehen. Links davon die beiden Erweiterungsbauten (gelb), welche die Kapazität des Flughafens auf 40 Millionen Passagiere anheben sollen.

doch Eberhard Elie bereits für das erste Betriebsjahr «deutlich über 22 Millionen» Passagiere voraus. Doch die Berliner Flughäfen und ihre Architekten haben vorgesorgt: Mit zwei Erweiterungsbauten 300 Meter westlich des Hauptpiers könnte das Fassungsvermögen des BBI auf 40 Millionen gesteigert werden. Lufthansa hatte sich dafür stark gemacht, dass zeitgleich mit dem Flughafentunnel der Bahn schon ein Tunnelrohbau zum künftigen Erweiterungsbäude erstellt wird. Die Flughafengesellschaft verzichtet aber vorläufig auf ein solches Vorhaben mit der Begründung, man wolle nicht mehrere Millionen Euro pro Jahr an Zinsen

für ein Bauwerk ausgeben, das noch nicht gebraucht würde. Anstelle eines Tunnels kommt für sie auch ein oberirdischer Skywalk in Frage, der, nach dem Vorbild von London-Gatwick und Denver, das Hauptgebäude mit den Satelliten verbindet.

In Bezug auf das Pistensystem verlaufen die Arbeiten ebenfalls nach Plan. Der Rückbau der alten Nordbahn erfolgte letztes Jahr, die derzeit in Betrieb stehende, um 600 Meter verlängerte Südbahn des alten Flughafens Schönefeld wird zur neuen BBI-Nordbahn, die 4000 Meter lange neu entstehende Südbahn ist im Bau. Mit der Betonierung dieser Piste soll laut Eberhard Elie noch in diesem Jahr begonnen werden. Dank ihres seitlichen Abstands von 1900 Metern ermöglichen die beiden Start- und Landebahnen einen parallel laufenden Betrieb.

Airport-Shuttle hat Verspätung

Grossen Wert legen die Planer auch auf eine optimale Verkehrsanbindung. Eine wichtige Rolle spielt dabei der sechsgleisige Bahnhof, den sowohl die S-Bahn und ein Airportshuttle als auch Regional- und Fernzüge passieren werden. Ob der neue Flughafen dereinst auch ans ICE-Netz angeschlossen wird, steht noch offen. Ziel der BBI-Planer ist es, dass jeder zweite Reisende mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreist. Dazu wird es aber zumindest in der Anfangsphase nicht kommen, weil das Trasse des Airport-Bahnshuttles zum Zeitpunkt der Eröffnung noch nicht befahren werden kann. Bei dieser Streckenführung handelt es sich um die Dresdner Bahn aus DDR-Zeiten, die im Moment noch völlig überwuchert ist und zuerst freigelegt werden muss. Mit der Inbetriebnahme des Shuttle-Dienstes ist laut Eberhard Elie erst 2015/16 zu rechnen. Dann erst wird es für die Passagiere möglich sein, im 15-Minuten-Takt in etwa 20 Minuten vom Flughafen in die City zu fahren.

Als Übergangslösung wird der Bahnshuttle bis zu jenem Zeitpunkt die so genannte Anhalterbahn benutzen und alle 20 Minuten in etwa einer halben Stunde Fahrzeit zwischen dem Airport und der Innenstadt zirkulieren. Auch die Fernzüge werden laut einer internen Publikation erst 2014 am BBI halten, und bis 2013 müssen die Fahrgäste der S-Bahn am Ostkreuz umsteigen. Die Verantwortlichen rechnen damit, dass im Anfangsstadium etwa 30 Prozent der Flughafenbenutzer mit der Bahn anreisen, der Rest mit einem privaten Verkehrsmittel. ➤



Fotos: Thomas Strässle



Von oben nach unten: Blick vom Infotower auf den Hauptpier und das Vorfeld.

Die Zufahrtstrasse zu den Abfertigungsgebäuden wird auf Pfeilern stehen.

Blick auf die zukünftigen Standplätze der Businessfliegerei und der General Aviation.

Die Südbahn soll noch in diesem Jahr betoniert werden.

Quer durch die BBI-Baustelle ziehen sich Wassergräben.

In die Top Ten

Mit der Eröffnung des BBI und den daraus sich ergebenden Möglichkeiten stellt sich die Frage, welche Ziele sich die Verantwortlichen mit dem neuen Prestigeobjekt gesetzt haben. Grund-

sätzlich will man am Mix von Low-Cost-Gesellschaften und Netzwerkcarriern festhalten. Im Niedrigpreissektor, wo easyJet, Ryanair und Germanwings den Ton angeben, sind Griechenland, Italien, Portugal und Spanien die am stärksten wachsenden Märkte. Ein zunehmendes Passagieraufkommen erwarten die Berliner Flughäfen auch aus dem polnischen Raum, insbesondere aus Posen, Krakau und Stettin. Dies dürfte sich mit der Inbetriebnahme des BBI noch verstärken. Bereits heute machen die polnischen Fluggäste zwischen fünf und zehn Prozent des gesamten Aufkommens aus. Im Langstreckenbereich hat man ein besonderes Auge auf den asiatischen Markt geworfen. «Der BBI liegt eine Flugstunde näher beim Wachstumsmarkt China als beispielsweise

Frankfurt oder München», so die Begründung von Flughafensprecher Elie. Entsprechend ist der neue Flughafen an Verbindungen nach Hongkong und Frequenzerhöhungen nach Peking interessiert, aber auch Dubai und indischen Metropolen sollen bald im Flugplan des BBI auftauchen. Platz drei unter den deutschen Flughäfen (nach Frankfurt und München) will man auf jeden Fall beibehalten. Europäisch gesehen soll der BBI, der letztes Jahr an 14. Stelle stand, schon bald in die Liga der zehn grössten Airports aufsteigen. Bis es so weit ist, bleibt auf der Baustelle noch einiges zu tun. Schwerpunkte in diesem Jahr bilden die Betonierung der Südbahn, der Stahlbau des Terminals, die Schienenanbindung im Westen und Osten sowie die individuelle Verkehrsanbindung. Zudem will die Deutsche Bahn mit dem Ausbau des Bahnhofs beginnen. Wenn alles nach Plan läuft, werden die Kräne in etwas mehr als zweieinhalb Jahren ihre Häuse eingezogen haben. Der Flughafen Tegel hingegen bleibt noch ein halbes Jahr über das Eröffnungsdatum hinaus in Betrieb.

Thomas Strässle

Der BBI in Zahlen

IATA-Code	BER
Baubewilligung	16. März 2006
Fläche	1470 ha
Investitionskosten	2,2 Mia. Euro
Terminalgebäude	Hauptpier (715 m, 15 Fluggastbrücken, Südpier (350 m, 10 Fluggastbrücken), Nordpier (350 m, Walk-Boarding)
Check-in-Schalter	112
Sicherheitskontrollstellen	40
Gepäckrückgabebänder	8
Abstellpositionen	85
Startkapazität	22–25 Mio. Passagiere
Max. Flugbewegungen	pro Jahr 360 000
Pistensystem	2 parallele Start- und Landebahnen: Nordbahn 07R/25L (3600 m, CAT IIIb) Südbahn 07L/25R (4000 m, CAT IIIb)
Eröffnung	30. Oktober 2011

«Cockpit»-Shop-Sortiment:
www.cockpit.aero



Bezeichnung	Artikelbeschreibung	Verkaufspreise
Victorinox-Sackmesser	Taschenmesser mit grosser und kleiner Klinge, Korkenzieher, Dosenöffner mit kleinem Schraubenzieher, Kapselheber mit Schraubenzieher, Draht-abisolierer, Stech-Bohr-Nähahle, Ring, Pinzette, Zahnstocher. Länge 91 mm. Schwarz mit «Cockpit»-Aufdruck.	25.50
CAP	Mütze aus Baumwoll/Polyester-Gewebe, behandelt, schwarz/rot, «Cockpit»-bestickt.	13.20
T-Shirt	Switcher in den Grössen M, L, XL, hellgrau mit «Cockpit»-Aufdruck.	15.–
Sweatshirt	Switcher in den Grössen M, L, XL, schwarz mit «Cockpit»-Aufdruck.	34.50
Henkeltasse	Gebrannt, Geschirrspüler-echt, blau mit zweifachem «Cockpit»-Aufdruck.	11.80
Automatik-Faltschirm	Öffnet und schliesst sich auf Knopfdruck automatisch. Überschlagssicher mit Doppelautomatik, gerader Kunststoffgriff, Alugestell, navyblau, mit zweifachem «Cockpit»-Aufdruck.	37.80
Pilotenjacken	Leder schwarz, innen mit «Cockpit» bestickt, Futter und Winterkragen abnehmbar, sehr gute Verarbeitungsqualität.	520.–

Sämtliche Artikel sind beim CUMULUS Pilotshop, im GAC, Zürich-Flughafen, zu besichtigen.
Tel. 043 255 48 48 Fax 043 255 48 49



Horizon Swiss Flight Academy



Foto: Horizon SFA

Mit neuzeitlichen Konzepten und neuester Technik fliegen lernen

Horizon SFA hat sich in den 30 Jahren ihres Bestehens mit modernen Unterrichtsmethoden und fortschrittlichen Ausbildungsmodellen einen Namen geschaffen. Die Firma, die zusammen mit Helvetic Airways von Martin Ebners Patinex AG kontrolliert wird, hat ihre Aktivitäten vor kurzem zu Helvetic Airways nach Kloten verlegt, wo auch der neue Flugsimulator untergebracht ist.

Als grösstes unabhängiges Ausbildungszentrum der Schweiz sind es bis heute rund 4500 Pilotinnen und Piloten, die eine Ausbildung bei Horizon SFA durchlaufen haben. Eine beachtliche Anzahl, zu der jährlich etwa 150 weitere Kursabgänger dazustossen. Bei den ehemaligen Crossair- und heutigen Swiss-Piloten liegt die Zahl der Absolventen bei stolzen 60 Prozent. Weitere von ihnen fliegen derzeit bei verschiedensten Fluggesellschaften inner- und ausserhalb Europas. Neben den klassischen Airlines sind es auch Fracht- und Privatfluggesellschaften sowie Rettungsorganisationen, bei denen die ehemaligen Studenten im Einsatz stehen.

Innovative Ausbildungskonzepte

Beim umfangreichen Schulungsangebot fallen vor allem die Distance-Learning-Kurse auf. Bei den computergestützten, auf Internet basierenden Kursen können die Lernenden den theoretischen Teil von beliebigen Orten aus erledigen und werden durch Tele-Tutoren überwacht. Damit wird der gemeinsame Klassenunterricht auf zwanzig Prozent beschränkt; gemäss Horizon SFA werden sehr gute Prüfungsergebnisse erreicht. Lediglich fünf Prozent der Kursteilnehmer schliessen die Kurse nicht ab, sagt Viktor Schühle, Chief Ground Instructor bei Horizon SFA und rühmt gleich-

zeitig den hohen Motivationsgrad der jungen Studenten. Für den Theorieanteil ist E-Learning bis hin zur Stufe Linienpilot möglich.

Interessant ist zudem das berufsbegleitende Ausbildungsmodell für angehende Linienpiloten. Die Vorteile dieser Ausbildungsvariante sind vielfältig, denn das bestehende Arbeitsverhältnis muss nicht gekündigt werden und die Finanzierung der auf rund 100 000 Franken bezifferten Ausbildungskosten wird erleichtert.

Modernster Simulator

Auch beim Simulator setzt Horizon SFA mit dem derzeit verwendeten Modell D-SIM-42 NG Twin Star FNPT II auf allerneueste Technik. Die Nachbildung, welche den zur Schulung eingesetzten, zweimotorigen Diamond DA42 Twin Star repräsentiert, ist mit einem Glascockpit und dem Autopiloten GFC700 ausgerüstet. Auf der Simulationsanlage lassen sich die verschiedensten Wetterlagen und Defekte simulieren. Auch Anflüge und Starts auf den verschiedensten Flughäfen sind mit der Anlage darstellbar.

Gemeinsamer Standort mit Helvetic Airways

Die kürzlich abgeschlossene Verlegung des Standorts von Bülach zu Helvetic Airways nach Kloten ist die logische Konsequenz der schon unter Bruno Dobler

bestehenden Zusammenarbeit zwischen Horizon SFA und Helvetic Airways, die gemeinsam von Patinex AG kontrolliert werden. Neben Silvio Dreier, der als CEO Horizon SFA führt und gleichzeitig als Postholder Flight Operations bei Helvetic Airways wirkt, gibt es weitere Synergien. So werden beispielsweise junge Piloten als Fluglehrer nachgezogen, die zu 40 Prozent als Instruktoren arbeiten und zu 60 Prozent als Co-Piloten eingesetzt werden – ein Modell, das von den Piloten durchaus geschätzt wird. Für angehende Linienpiloten bietet sich bei Bedarf zudem die Gelegenheit, ins Cockpit von Helvetic Airways umsteigen zu können, eine für beide Seiten ideale Lösung, da man sich bereits gegenseitig vertraut ist.

Anton E. Wettstein

Informationsabende zur Pilotenausbildung

28. April 2009
14. Mai 2009
16. Juni 2009
9. Juli 2009
20. August 2009
15. September 2009

Die kostenlosen Veranstaltungen im Horizon SFA Ausbildungszentrum in Kloten beginnen jeweils um 19.00 Uhr.
Um Voranmeldung wird gebeten.

Verfahrenstraining bei Swiss AviationTraining

«Cabin Crew: Yellow Door Selector!»



Foto: mt



Foto: SAT

In der März-Ausgabe von *Cockpit* beschrieb Peter Tilly in seiner Kolumne «Your Captain speaking...» den jährlichen Refresher für Notverfahren in der Kabine. *Cockpit* wollte mehr über dieses eher unbekanntes Angebot von Swiss AviationTraining (SAT) wissen und besuchte Pedro van der Nat, Leiter des Bereichs «Safety, Medical & Service Training».

«**C**abin Crew – yellow door selector!» Passagieren ist die Durchsage geläufig, aber nicht alle können damit wirklich etwas anfangen. Nach dem Andocken der Maschine teilt die Cockpit Crew der Kabinenbesatzung über Lautsprecher mit, dass das Flugzeug am Dock geparkt ist sowie die Triebwerke abgestellt sind und somit die Türen geöffnet werden können. Vor diesem vermeintlich einfachen Vorgang stehen aber noch weitere Punkte auf der Checkliste der Cabin Crew: Ist der Kabinendruck ausgeglichen? Eine Anzeige in der Türe gibt Auskunft darüber. Ist die Treppe oder die Brücke fest andockt? Das Klopfzeichen von aussen ist die Bestätigung. Das Öffnen der Türe bei Unterdruck im Flugzeug ist nicht ungefährlich; ein Öffnen der Türe ohne Treppe oder Brücke ebenso. Im A320-Kabinen Mock-up der SAT werden alle Handgriffe geübt und repetiert. Wer diese aus dem «Effeff» beherrscht, kann damit im Notfall entscheidende Sekunden wettmachen. Selbst das relativ leichtgängige Öffnen der Türe muss geübt sein, sich dabei am falschen Griff festzuhalten, kann fatale Folgen haben – der oder die Flugbegleiter/-in würde von der aufschwingenden Türe nach aussen gerissen.

«Pedro van der Nat, diese erwähnten Procedure-Trainings werden in Ihrem Bereich durchgeführt. Sie sind Vice President des Bereichs «Safety, Medical & Service Training». Was genau ist unter diesem Bereichsnamen zu verstehen?» «Mein Bereich besteht aus vier Teilbereichen. Der erste und grösste Teilbereich ist das Safety & Medical Training, worin die in Ihrer Frage angesprochenen Trainings enthalten sind. Ein weiterer wichtiger Teilbereich ist das «Commercial Training»: Dabei geht es unter anderem um die Ausbildung im Bereich der «Passagier-Betreuung» in Sachen «Catering», «Uniform-Reglement» und «Haltung und Erscheinung». Mit diesen Trainings werden den Kabinen-Crews Themen vermittelt, die für die Kunden im Flugzeug einen besonders hohen Stellenwert haben – Qualität und Freundlichkeit. Im dritten Teilbereich, dem «Human Factor Training», geht es insbesondere um das Thema CRM (Crew Resource Management) für Pilot/-innen und Flugbegleiter/-innen, betroffen davon sind die menschlichen Aspekte in der Fliegerei. CRM-Kurse werden gemäss JAR-FCL und JAR-OPS (EU-OPS) auch für Wartungspersonal durchgeführt. Diese Teilbereiche sind also ausschliesslich

auf fliegendes und technisches Personal ausgerichtet – nicht nur Mitarbeitende der Swiss, auch Angehörige anderer Airlines und Betreiber besuchen bei uns solche Kurse. Ebenfalls zu diesem Bereich gehört die Ausbildung von Instruierenden/Ausbildenden (Train-the-Trainer).

Neben der Basisausbildung von Flight Attendants und Pilot/-innen in den eben erwähnten Themen stehen, wie gesagt, die jährlichen Refresher- oder Umschulungskurse auf neue Flugzeug-Typen im Mittelpunkt unserer Aktivitäten.

Im vierten Bereich bieten wir zusätzlich für externe Kunden – Private und Unternehmen aus dem nicht-fliegerischen Bereich – Weiterbildungskurse an: Unser Know-how in den Bereichen Erwachsenenbildung und Human Factor (zum Beispiel Kundenorientierung, Haltung und Erscheinung, Business-Knigge, Nothilfe-Training) wird sehr geschätzt. Unsere Kundschaft besteht hauptsächlich aus Banken, Versicherungen, Spitälern und Transportbetrieben.

Insgesamt 95 Mitarbeitende sind für «Safety, Medical & Service Training» tätig, ein Teil davon als Freelancer. Für das Training in der Kabine stehen uns drei

Linke Seite aussen: Refresher-Kurs – die Instruktorin Carole Seiler weist zunächst auf alle wesentlichen Punkte hin, dann muss jeder Teilnehmer sein Können selbst unter Beweis stellen.

Linke Seite innen: Medical Training – die Reanimation-Zweihelfermethode am Dummy. Ein Helfer führt die Herzdruckmassage aus, der andere beatmet mit einem Ambubag.

Unten: Im Mock-up befindet sich die Steuerzentrale. Von hier aus können sowohl die hydraulischen Bewegungen des Rumpfes gesteuert, als auch allfällige Fehlfunktionen in der Kabine simuliert werden.

Unten, kleines Bild: Das A320 Mock-up, Hydraulik-gesteuert können Schräglagen, Schütteln und andere «unangenehme» Zustände herbeigeführt werden.



Mock-ups zur Verfügung, je ein A320, A330 und ein Embraer, sowie separate Door-Trainer für Boeing 737, 757, 767 und Avro RJ 85/100.»

«*Kommen wir zum Thema Safety & Medical zurück, ihrem wichtigsten Um-satzträger. Sind die entsprechenden Ausbildungen von Swiss genau vorgegeben?*»

«Die Grundlagen für unsere Kurse sind EU-OPS. In diesen Vorschriften wird spezifiziert, welche Anforderungen und Ausbildungsziele diese Ausbildung enthalten muss. Natürlich gibt Swiss darüber hinaus unternehmenseigene Ausbildungsrichtlinien vor. Wir bei SAT setzen das dann methodisch um und stellen die erforderliche Infrastruktur und die Aus-

Pedro van der Nat, 1960

Geboren in Maastricht. Seit 23 Jahren in der Schweiz, ursprünglich aus dem Hotelfach, verheiratet, Vater von zwei Buben. Erste Kontakte mit der Fliegerei als Flight Attendant bei African Safari Airways, später Safety Instructor; anschliessend bei der neu gegründeten TEA als Leiter Kabinbesatzungen tätig, Auslandsaufenthalte z. B. in Vietnam und Westafrika.

Als TEA in easyJet integriert wurde, 1999 Wechsel nach Zürich zum Swissair Training Center (Safety & Medical Training), heute Leiter des Departements Safety, Medical & Service Training von Swiss AviationTraining.



Foto: mt

bildnerinnen zur Verfügung. Kursinhalt und Durchführung werden unter anderem vom Bazl auditiert. Bei Fremdkunden entfällt natürlich der Swiss-eigene Teil – übrigens eröffnet sich hier ein neues, interessantes Betätigungsfeld für uns, da gemäss EU-OPS in Zukunft auch Flugbegleiter/-innen in Businessjets über eine Safety & Medical Ausbildung verfügen müssen.»

«*Gibt es in diesem Bereich Synergien mit Mutter Lufthansa?*»

«Lufthansa ist zurzeit sehr stark mit der Ausbildung eigener Mitarbeitenden ausgelastet. Kooperationsmodelle werden natürlich diskutiert, wir von SAT setzen hier auf unsere Stärken, Flexibilität und Schnelligkeit. Wir sind stolz auf unsere Mitarbeitenden, die sich wenn nötig auch an Abenden und Wochenenden für die Unternehmung engagieren. Bezüglich neuer Kunden schauen wir auch gerne in Richtung Osten, als Beispiel möchte ich die Ukraine nennen. Unser Team ist, wie gesagt, flexibel – Einsätze in allen Ländern der Welt sind kein Hindernis.»

«*Nochmals zurück zum Thema Safety & Medical. Besonders beeindruckt hat mich der hohe Standard im Bereich «Medical.»*»

«Danke. Ja, unsere Auszubildner verfügen über eine hohe Kompetenz, sie bilden sich laufend weiter. Die Ausbildungsprogramme werden gemeinsam mit Swiss Medical Service erstellt und besprochen. Auch ein Team von aktiven Rettungssanitätern der Stadt Zürich und Pfleger/-innen des Unispitals Zürich >

Foto: mt

steht uns für gewisse Ausbildungsteile zu Verfügung. Wir müssen an Bord auf alle möglichen medizinischen Vorfälle vorbereitet sein.»

«Beispiele?»

«Das kann sehr weitgefächert sein. Für Passagiere mit Herzproblemen steht zum Beispiel ein Defibrillator an Bord zur Verfügung, dessen Anwendung muss allen gut vertraut sein. Leider waren wir auch schon mit Todesfällen konfron-

tiert. Für solche Vorkommnisse müssen unsere Mitarbeitenden auch psychologisch vorbereitet sein. Im Rahmen von CRM (Crew Resource Management) gehen wir auf solche möglichen Vorfälle ein.»

«Wie gross ist der Aufwand, um die ganze Swiss-Crew jährlich «durchzuschleusen?»

«Wir planen pro Jahr +/-200 Refresher-Kurse für das fliegende Personal

von Swiss. Dazugezählt natürlich auch die Kurse für externe Kunden, wie zum Beispiel PrivatAir, ExecuJet und Comlux. Neuerdings werden auch wieder Kurse für ankommende Maitres de Cabine (MC) und First Class-Ausbildungen angeboten, etwas, das für die Teilnehmenden ausserordentlich attraktiv ist. Anders als bisher, wird dieses Personal sowohl in der First-Class-Galley, als auch in der Bedienung ausgebildet – bisher waren diese Funktionen aufgeteilt, das aktuelle Modell steht für höhere Flexibilität an Bord.»

«Wo liegen die besonderen Stärken Ihrer Crew?»

«Ganz eindeutig in der Kundenorientiertheit. Wir können – wie kaum ein anderer Anbieter – unsere Leistungen in vielen verschiedenen Sprachen anbieten. Unser Angebot ist sehr weitgefächert, vom Airliner bis zum BizJet. Und unser junges hochmotiviertes Team arbeitet kreativ an neuen und überraschenden Lösungen. Das sind unsere Stärken.»

«Vielen Dank, Pedro van der Nat, für dieses Gespräch.»

Das Interview führte Max Ungricht

Bildungsgang zum «Dipl. Pilot HF/Dipl. Pilotin HF»

Nach der eingehenden Prüfung eines entsprechenden Antrages hat das BBT im März 2009 über die Eröffnung des Anerkennungsverfahrens für den Bildungsgang «Dipl. Pilot HF/Dipl. Pilotin HF» von Swiss AviationTraining (SAT), Zürich Flughafen, entschieden.

SAT und ihre Vorgängerinnen, zum Beispiel die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS), führen schon seit 1955 die Grundausbildung für Verkehrspilotinnen und Verkehrspiloten durch. Herkömmliches Programm ist der integrierte ATP (Air Transport Pilot) Lehrgang und seit 2007 bietet SAT auch eine Ausbildung in der Lizenz-Kategorie Multi Crew Pilot an. Letztere Ausbildung ist speziell für Verkehrsflugpilot/-innen konzipiert und wird für die Nachwuchspiloten der Swiss eingesetzt. Mit einem anerkannten Bildungsgang «Dipl. Pilot HF/Dipl. Pilotin HF» will Swiss AviationTraining die Weiterbildungsmöglichkeiten der Absolventinnen und Absolventen nach ihrer Ausbildung zur Pilotin/zum Piloten öffnen und dadurch die Attraktivität der Pilotengrundausbildung steigern. Das Anerkennungsverfahren läuft über den gesamten Referenzlehrgang bis Ende Sommer 2011.

Der Lehrgang wird von je einem BBT Fach- und Leitexperten begleitet und geprüft. *pd*



S

Schulen auf ASK 21Mi...

...ab Anfang Mai 2009 bei Schänis Soaring möglich,
 die Ausbildung auf eigenstartfähigen Segelflugzeugen.

- Grundsicherung
- Aus- und Weiterbildung – keine Mitgliedschaft erforderlich
- Effizient
- Kostengünstig

Weitere Informationen bei:
**ALPINE
 SEGELFLUGSCHULE
 SCHÄNIS AG**
 Flugplatz CH-8718 Schänis
 Telefon 055 619 60 40
 Telefax 055 619 60 49
 info@schaenissoaring.ch
 www.schaenissoaring.ch



DIE LÖSUNG LIEGT IN DER LUFT



Heliswiss

POWER TEAM

Die erste Adresse für Helikopterschulung
La première adresse d'école de pilotage

- Schweizer 300C
- Bell 206 Jet Ranger
- SA 315 B Lama
- AS 350 B2/B3 Ecureuil

Aktuell
Ground Course
Jet Ranger /
HU269

Heliswiss AG
 Bern-Airport · 3123 Belp
 Tel. 031 818 88 88
 Fax 031 818 88 89

Heliswiss SA
 1663 Gruyères-Epagny
 Tel. 026 921 23 23
 Fax 026 921 13 30

www.heliswiss.com / info@heliswiss.com

swisshelicoptergroup





Neue Airlines in Zürich

Foto: Airbus/B. Lange



Die A319, die nach Zürich zum Einsatz kommen, hat Armavia frisch von Airbus übernommen. Im Bild ein Flugzeug dieses Typs noch mit deutscher Registrierung.

Der Flughafen Zürich ist um zwei Fluggesellschaften reicher: Seit Einführung des Sommerflugplans steuern Air Seychelles und Armavia die Stadt an der Limmat an.

Auf Beginn des Sommerflugplans haben Air Seychelles und Armavia aus Armenien Zürich in ihr Streckennetz aufgenommen. Bei der staatlichen Air Seychelles handelt es sich um eine Rückkehrerin, nachdem die Airline aus dem Inselstaat im Indischen Ozean schon in den Neunzigerjahren und bis März 2005 mit einer Boeing 767-200ER nach Kloten geflogen ist.

Weiter nach London

Der erstmals am vergangenen 3. April mit einer Boeing 767-300ER durchgeführte Flug nimmt seinen Anfang in Mauritius, geht über Mahé nach Zürich und wird nach London-Heathrow verlängert. Die Landung in Zürich erfolgt donnerstags um 16 Uhr 35, zurück auf die Seychellen geht es jeweils am Freitag um 21 Uhr 50. Beim Entscheid, nach Zürich zurückzukehren, hat offenbar auch eine Rolle gespielt, dass Air Mauritius Zürich seit Anfang Jahr nicht mehr anfliegt und in der Schweiz nur noch Genf bedient. Zu den im Frühjahr neu eröffneten Strecken gehören in Europa neben Zürich auch Frankfurt und Moskau-Vnukovo.

Der Interkontinentalverkehr begann 1983 mit einer von British Caledonian wetgeleaste DC-10, vier Jahre später wurden aufgrund steigender Nachfrage zwei Boeing 707 beschafft, bei denen es aber immer wieder zu technischen Problemen kam. Heute besteht die Langstreckenflotte der 1976 gegründeten Air Seychelles aus zwei B767-300ER und einer B767-200ER. Bestellt sind zudem zwei Boeing 787, die eigentlich bereits 2010 hätten ausgeliefert werden sollen, aber durch die grosse Verspätung des Dreamlinerprogramms voraussichtlich erst ab 2012 zur Langstreckenflotte stossen werden. Im Inselverkehr werden drei DHC-6 Twin Otter und zwei Shorts 360 eingesetzt.

Zusammenarbeit mit Swiss

Zum ersten Mal in die Schweiz fliegt dagegen Armavia Airlines, die seit dem Konkurs von Armenian Airlines im Jahr 2004 als nationale Fluggesellschaft Armeniens operiert. Die Strecke Zürich-Eriwan wird seit 30. März jeweils montags und donnerstags mit einem A319 bedient. Ankunft in Kloten ist um 10 Uhr 35, der Abflug nach Armenien er-

folgt drei Stunden später. Ab Mai wird die Verbindung auch am Samstag angeboten. Neben Zürich wurde in Westeuropa auch eine Verbindung nach Berlin-Tegel neu eröffnet.

Armavia, die zu 100 Prozent in privatem Besitz ist, hat mit Swiss ein E-Ticketing- und besonderes Prorate-Abkommen abgeschlossen. Dies erlaubt es einem Fluggast beispielsweise, mit einem einzigen Flugschein mit Armavia von Yerevan nach Zürich und von dort mit Swiss weiter nach New York zu fliegen. Damit erhält Zürich für den armenischen Carrier eine Art Gateway-Funktion. Für den Verkehr nach Westeuropa setzt Armavia auf A319 und A320, Destinationen in der GUS werden mit russischen Mustern der Typen Il-86 und Yak-42 bedient.

Wie Air Seychelles hat auch Armavia die Boeing 787 bestellt. Damit sollen in naher Zukunft Flüge in die USA aufgenommen werden. Verbindungen zwischen der Schweiz und Armenien sind kein Novum. Zu Crossair-Zeiten flog jeweils eine MD-80 für Swissair in die armenische Hauptstadt.

Thomas Strässle

Viel Arbeit in Tel Aviv



Foto: Shimon Melet

Ein nur dreistündiger Flug gilt in Langstreckenkreisen als Kurzstreckentrip. Darf man sich nach dieser Flugstrecke ins Hotel verabschieden, dann klingt das schon fast nach Teilzeitarbeit. Doch ganz so einfach hat es uns Tel Aviv nicht gemacht.

Your Captain speaking...

Swiss bedient Tel Aviv zweimal am Tag. Am Morgen fliegt eine A340 Richtung Israel und in der Nacht eine A330.

Unzählige Mitarbeiter sind froh, als unser Flugzeug das Gate in Zürich verlässt. Die Zeiger der Uhr zeigen schon weit nach 23 Uhr und wir sind die letzte Maschine, die Kloten heute Nacht verlässt. Nach unserem Start ist Feierabend für viele helfende Hände am Flughafen Unique. Wir gönnen es ihnen und verlieren keine Zeit. Fünf Minuten nach Triebwerkstart werden die Leistungshebel nach vorne geschoben und wenige Augenblicke später hebt unser Airbus auf der Piste 32 ab.

Ruhiger Reiseflug

In der Flugzeugkabine ist es still. Die jüdischen Gläubigen feiern den Sabbat und viele von ihnen ziehen es vor, an diesem religiösen Tag nicht zu reisen. Wir nutzen die ruhige Phase, um den weiteren Flugverlauf zu organisieren. Wetter wird eingeholt, das NOTAM der potenziellen Ausweichflughäfen studiert und Windkarten analysiert. Das aktuelle Wetter unserer Destination deckt sich mit der Vorhersage der Planungsphase. In Tel Aviv wütet ein Gewitter und zwar ein zünftiges. Winde aus Südwest mit Böen bis zu 45 Knoten werden im Moment gemessen. Nichts mit einem entspannten Anflug über das Meer auf die Landebahn 12. Ich programmiere die Piste 26 im FMS und informiere die Ka-

binenchefin über mögliche Turbulenzen im Anflug.

Letzte Wettermeldung

Mein Kapitän hört auf dem Funkgerät die letzte Wettermeldung ab und die hat einige Überraschungen bereit. «Ben Gurion weather information Zulu, runway in use 12, Wind 230° 26 knots gusting 38, heavy thunderstorm and heavy rain.» Seitenwind, viel Wasser auf der Piste und dazu noch eine Rückenwindkomponente, die sich hart am Limit bewegt. Mit diesen äusseren Voraussetzungen werden wir nicht anfliegen. Wir haben genügend Kerosin an Bord um 45 Minuten zu warten und danach unseren Ausweichplatz Larnaca in Zypern anzufliegen. Auf 4000 Fuss über dem Meer drehen wir einige Runden, bis sich das Wetter hoffentlich bessert. Eine Maschine der Olympic versucht nach einer leichten Verbesserung des Wetters einen Landeanflug. Gespannt hören wir am Funk mit. Der Wind ändert seine Richtung dauernd und die 737 der griechischen Gesellschaft muss durchstarten. Zehn Minuten später der zweite Versuch und dieser ist erfolgreich.

An der Reihe

Jetzt sind wir an der Reihe. Der Wind hat zu unseren Gunsten gedreht und der Regen soll schwächer sein. Gemäss Tower

hat sich das Gewitter gegen Nordosten verzogen. Wir besprechen alle Varianten und sinken langsam ab. Mit Klappen auf Landstellung und dem Fahrwerk draussen folgen wir dem ILS Signal Richtung Piste 12. Der Wetterradar zeigt Regenschauer an, aber keine aktive Gewitterzelle. Auf 2000 Fuss wird das Flugzeug plötzlich durchgeschüttelt. Heftige Turbulenzen werfen die A330 von links nach rechts und nur mit Mühe kann dem ILS Signal gefolgt werden. Es beginnt stark zu regnen, hört aber etwa 400 Meter über der Piste wieder auf. Auf 1000 Fuss haben sich alle Parameter beruhigt und der Runway taucht vor uns auf. Mit leichtem Seitenwind landet unsere A330 mitten in der Nacht auf dem Flughafen der israelischen Hauptstadt. Schubumkehr wird gesetzt und das Flugzeug abgebremst. Mit leicht erhöhtem Puls folgen wir dem Rollweg Richtung Gate und beobachten, dass es wieder zu blitzen und donnern beginnt. Nach einem Debriefing, in dem wir unsere Entscheidungen in dieser anspruchsvollen Situation kritisch hinterfragen, verlassen wir unser Flugzeug. Um fünf Uhr in der Früh falle ich todmüde ins Bett und werde vier Stunden später wieder von Blitz und Donner geweckt. Wütend bin ich nicht, denn es ist wesentlich entspannter, ein Gewitter im Bett als im Cockpit zu erleben.

Peter Tilly

SWISS JET AG



Die «Alleskönner»

Mit dem Wechsel im Aktienariat vom Herbst 2007 – Urs E. Schwarzenbach übernahm die Mehrheit des bisherigen Hauptaktionärs Carlo Ronchetti – ist aus dem bisherigen, hochspezialisierten VIP-Heli- und Jetbetreiber ein umfassender Flugdienstleister entstanden. Schritt für Schritt werden in Samedan die Motor- und Segelflugaktivitäten, der Heli- und Flächenfliegerbetrieb (Air Engiadina) unter dem Dach von Swiss Jet integriert.

Moderne Flotte

Insidern sind die kürzlichen Aquisitionen der Flotte bekannt – Cockpit hat jeweils darüber berichtet. Im Mittelpunkt steht derzeit sicher die Agusta AW139 HB-ZUU, das Flaggschiff in der Helikopterflotte. Ein weiterer Helikopter dieses Typs wird im Mai dieses Jahrs dazustossen. Der in einer 6/4-Personen-VIP-Kon-

figuration oder für 12 Personen ausgerüstete Superheli ist der erste kommerziell zugelassene Helikopter dieses Typs im Schweizer Register. Am diesjährigen WEF war die «Hotel Uniform Uniform» zum ersten Mal im Einsatz zu sehen. Mit dem Zukauf dieser neuen Agusta-Typen wird eine Harmonisierung der Flotte bei den Grosshelikoptern angestrebt – in Ergänzung zu den vorhandenen zwei AW119 Koala und dem A109S Grand. Wechsel zu vermelden gibt es auch bei



Foto: Swiss Jet

Die Breite des Swiss Jet Angebots ist weltweit wohl einmalig. Vom Segelflugzeug über Motorflugzeuge und Hubschrauber bis hin zum topmodernen BizJet und drei Flugschulen (Segel-, Motor- und Helikopter) – alles unter einem Dach. Bei Swiss Jet ist kein Jammern über die gegenwärtige Wirtschaftslage zu hören: Die Unternehmung mit Sitz in Samedan und einem Co-Standort am Flughafen Zürich fährt eine Vorwärtsstrategie.

Links: Interessanter Flottenmix – neben dem Dornier Jet gehört die AW139 zu den Flaggschiffen der Swiss Jet-Flotte.

Oben: Power and Performance – die SR22 von Cirrus.

Unten: Leise und modern – der EC-120B Colibri.

den kleineren Typen: Die BO 105CBS-4 wird verkauft und ein B3+ Ecureuil stösst neu dazu. Erwähnenswert ist auch ein anderer beeindruckender Helityp im Inventar von Swiss Jet: der Bell 430 HB-ZBZ.

Bei den Flächenfliegern sind die Jets Dornier 328 und Gulfstream G4 besondere Eyecatcher. Die auf den Bermudas registrierte G4 wird als Langstreckenflugzeug weltweit zu allen Destinationen in einer privaten Operation eingesetzt. Weitere interessante Typen aus der sehr heterogenen Flotte von Flächenflugzeugen: Pilatus PC-6, Vulcanair P68 TC und Cirrus SR22, nebst drei Segelflugzeugen. Alle erwähnten Typen werden im laufenden Jahr 2009 in das AOC von Swiss Jet integriert und betrieben; die bestehende RF wird mit einer FTO ergänzt und ebenfalls unter das Dach von Swiss Jet gestellt. ▶

Foto: Samuel Sommer



Foto: Swiss Jet

Flotte Swiss Jet AG

(ohne privat operierte Flugzeuge)

Cirrus Design SR22	HB-KHG	
Vulcanair P68 TC Observer	HB-LTQ	
Pilatus PC-6 Porter	HB-FMZ	
Dornier 328 Jet	HB-AEU	
Schempp Hirth Duo Discus X	HB-3418	Segelfluggesellschaft Samedan
Schempp Hirth Duo Discus XL	HB-3385	do.
Schleicher ASW 27	HB-3239	do.
Eurocopter EC-120B Colibri	HB-ZGY	
Agusta Westland AW119 Koala	HB-ZIU	
Agusta Westland AW119 Koala KE	HB-ZUS	
Bell 430	HB-ZBZ	
Agusta Westland A109S Grand	HB-ZHP	
Agusta Westland AW139	HB-ZUU	
Agusta Westland AW139	HB-ZUV	(Auslieferung folgt)
Eurocopter Ecureuil AS.350B3+	HB-ZUT	

Neben Segelflug-, Motorflug- und Helikopterschulung bis Stufe CPL bietet Swiss Jet Einweisungen und Class Ratings an; Swiss Jet vermietet auch einen Teil ihrer Flotte.

Klares Geschäftsmodell

Im eigentlichen Corebereich, dem Angebot an Businesskunden, fährt Swiss Jet eine besondere Strategie: Massgeschneiderte Gesamtlösungen werden dem anspruchsvollen Kunden ange-

boten. Der Flottenmix macht es möglich, den Kunden von Tür zu Tür zu transportieren – ein Pluspunkt, über den nur wenige Konkurrenten verfügen. CEO Daniel Pfeuti fügt an: «Wir streben eine langjährige Kundenbeziehung an. Swiss Jet steht für Diskretion, Integrität und modernes Material.» Und fügt hinzu: «Unsere diversifizierte Flotte macht es möglich, für unterschiedliche Kundenwünsche immer das optimale Fluggerät einzusetzen. So kann zum Beispiel ein Flug mitten ins Zentrum von Paris im Helikopter effizient und zum Teil günstiger und ebenso schnell durchgeführt werden wie ein Flug im Business Jet.»

Im Helikoptertransport hat Swiss Jet AG mit Alpinlift AG einen optimalen Partner zur Nutzung aller Ressourcen und Synergien gefunden und wird diesen Bereich noch effizienter ausbauen.

Pfeuti zählt auf voll motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der seit vielen Jahren im Flugzeug-Business tätige Vollblutflieger ist regelmässig am Steuer der Helikopter und Jets anzutreffen. Wie findet er die richtigen Leute? «Für Piloten gilt eine Minimalstundenzahl von 1000 Stunden für Turbinenflugzeuge, bei Kolbenmotormaschinen liegt die Grenze bei 500 Flugstunden», sagt er dazu und ergänzt: «Ich bevorzuge Leute, die SPHAIR absolviert haben.» Und natürlich erwartet er von seinen Mitarbeitern, dass sie nicht einfach nur eine «Job» erledigen, sondern sich mit Leidenschaft für die Entwicklung des Unternehmens einsetzen.



Foto: Samuel Sommer



Foto: Samuel Sommer



Foto: Samuel Sommer

Oben: Der Klassiker – Bell 430.

Unten: Umfangreiche Agusta Westland-Flotte – als Beispiel die A109S Grand.

Links oben: Wird privat operiert – die Gulfstream G4 VP-BUS.

Links aussen: Seltenes Exemplar – die P68 TC sorgt auf jedem Flugplatz für Aufsehen.

Unten: Erst seit letztem Jahr in der Flotte – der PC-6 wird unter anderem mit einer IR-Kamera für Wildtierzählungen eingesetzt.

Swiss Jet wird in den kommenden Jahren mit weiteren innovativen und selbst aussergewöhnlichen Flugzeugbeschaffungen aufwarten. Das Swiss Jet-Credo «Diskretion» gebietet aber, zum jetzigen Zeitpunkt nichts darüber zu veröffentlichen.

Max Ungricht

Daniel Pfeuti, 1962

CEO von Swiss Jet AG, Elektroingenieur FH; 1993–1997 Captain, Chefpilot/PH Training Air Engiadina; 1997–2000 Captain, PH Flight Operations & Training Jet Club; 2001–2002 Captain, Flottenchef Challenger Jet Aviation; 2001–2005 Captain, PH Flight Operations & Training Luftransportdienst des Bundes (STAC); 2005–2007 A Inspektor, Pilot Jet & Heli Bazl; seit 2007 Captain Jet/Heli, PH Flight Operations & Crew Training, seit Mitte 2008 Accountable Manager/CEO Swiss Jet AG.



Lizenzen: JAA/JAR ATPL (A) IR
JAA/JAR ATPL (H) IR

Type Ratings (A): DO328Jet, DA900ExEASy, DA2000/2000Ex, C560XL, CL601, HS125, DO328-110, C414, C425 und weitere

Type Ratings (H): AW139, A109 Series, Bell430, AS365, AW119, AS355, EC120B, BH206, H300 und weitere

Flugstunden: 11 360 Std. Flächenflugzeuge, 1880 Std. Helikopter (total 13 240 Std).



Foto: Swiss Jet

Data Sheet Gulfstream V

Erste Pläne für die Gulfstream G-V existierten bereits 1989, als Gulfstream Aerospace ankündigte, ein Nachfolgemodell der Gulfstream G-IV zu entwickeln. Offizieller Programmstart war dann 1992 an der Farnborough Airshow.

Auch in der Schweiz sind/waren diverse Gulfstream G-V registriert, wie die HB-IVZ der lichtensteinischen Capelink Establishment, hier bei der Landung auf der Piste 16 in Basel.



Foto: Ian Lienhard

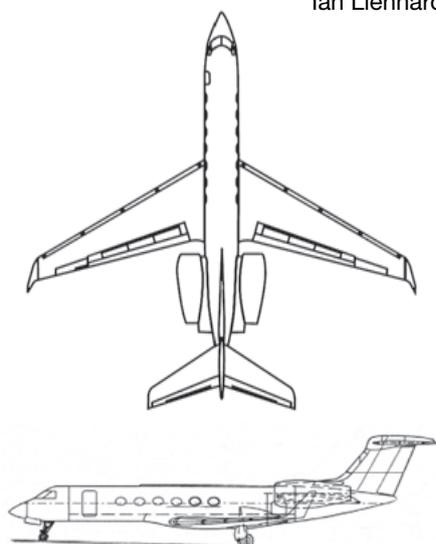
Der Erstflug fand im November 1995 statt, im Frühjahr 1997 wurde die Zertifizierung erreicht und im Juli konnte die erste Maschine an den Kunden übergeben werden.

Die G-V war einer der ersten Ultra-Long-Range-Businessjets auf dem Markt und bekam erst später Konkurrenz durch Modelle wie Bombardiers Global Express. Hauptunterschied zur G-IV ist der um 2,5 Meter verlängerte Rumpf sowie die von Grund auf neu entwickelten Flügel, welche Northrop Grumman in Zusammenarbeit mit der NASA speziell für hohe Geschwindigkeiten entwickelte. Die G-V war zudem der erste Jet, welcher vom neu entwickelten BMW Rolls-Royce BR-710 angetrieben wurde. Auch im Cockpit gab es neue Systeme, die dem damaligen Stand der Technik angepasst waren und auf sechs grossen Bildschirmen angezeigt wurden.

Neben den Businessjet-Varianten für Unternehmen und Regierungen auf dem ganzen Globus fand die G-V auch Ein-

satz als Rettungstransportflugzeug oder als Kommando- und Überwachungsflugzeug beim Militär. Mit knapp 200 Bestellungen war die G-V jedoch nicht ganz so erfolgreich wie ihr Vorgängermodell, die G-IV, was jedoch auch an der aufkommenden Konkurrenz sowie der bald darauf entwickelten G550 liegt.

Ian Lienhard



Hersteller	Gulfstream Aerospace, Savannah GA, USA	
Typ	Long-Range-Businessjet	
Erstflug	28. November 1995	
Länge	29,4 m	
Spannweite	28,5 m	
Höhe	7,9 m	
max. Geschwindigkeit	950 km/h	
Reisegeschwindigkeit	904 km/h	
Besatzung	2 Piloten	
Passagiere (Standard)	14–19	
Startstrecke	1570 m	
Landestrecke	884 m	
Reichweite	10 740 km	
Triebwerke	2	
Hersteller	BMW Rolls-Royce	
Typ	BR710A1 (mit je 65 kN)	
Website	www.gulfstream.com	

Leserwettbewerb



Flugzeuge der Welt

Auflösung Wettbewerb März 09

Die richtige Antwort lautet:
Embraer ERJ-135BJ Legacy 600



Bei dieser Auflösung müssen wir etwas streng sein: Viele Antworten lauteten nur auf EMB 135 oder EMB 145, was insofern zutrifft, als dass das APU bei diesen Typen dem abgebildeten APU entspricht. Die Stabilisatoren am Rumpfhinterteil sind aber nur beim Typ Legacy vorhanden; sie dienen zur Längsstabilisierung der

durch die Winglets verursachten (möglichen) Gier-effekte.

Folgende Teilnehmer haben richtig geantwortet:

Markus Arnold, 5734 Reinach; Gottardo Cramer, 7013 Domat/Ems; Sven Gloor, 5603 Staufien; Hanspeter Gubler, 3018 Bern; Manfred Heiniger, 8637 Laupen; Hans Hösl, 8854 Siebnen; Christian Jilg, A-3511 Brunnkirchen; Pierre Jacot, 3184 Wünnwil; Josef Mullis, 8890 Flums; Peter Olgiati, 7031 Laax; Ilkka Portti, 33580 Tampere (Finnland); Peter Schärer, 2540 Grenchen; Heinz Segessenmann, 2552 Orpund; John Sicker, 8832 Wilen bei Wollerau; Daniel Stucky, 6015 Reussbühl; Markus Tresch, 8302 Kloten; Michel Vogler, 4107 Ettingen

Als Gewinner ausgelost wurde: Sven Gloor.
Die Gewinner werden im Dezember kontaktiert.

Diesen Monat heisst es: **Wer erkennt dieses Flugzeug?**
Senden Sie Ihre Antwort bitte an folgende Adresse:
wettbewerb@redaktion-cockpit.com
Einsendeschluss: 18. Mai 2009.

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre vollständige Adresse bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2010 seiner Wahl. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Die richtigen Einsendungen werden in der Juli-Ausgabe publiziert.
Viel Spass und Erfolg!

Start frei für Ihr Type Rating Boeing 737

Airman Group Schweiz bietet Ihnen die Möglichkeit, den Kurs für das Type Rating Boeing 737 mit Basis und Einschränkungsaufhebungsschulung bei einer der Fluggesellschaften Europas zu absolvieren.

Anforderungen:

- Lizenz CPL (A) + IR
- Gültige ärztliche JAR-Untersuchung
- Lebenslauf

Kursaufbau:

- Theorie mit Teilzeitanwesenheit
- Simulator: bei einer europäischen Fluggesellschaft
- Gesamte Dauer 20 Tage
- Basis- und Einschränkungsaufhebungs-Schulung in Europa

Geschätzte gesamte Kursdauer: 1 Monat
Maximale Grösse der Gruppe: 6 Teilnehmende pro Lehrgang

Weitere Informationen

AIRMAN GROUP SCHWEIZ AG

Prime Center 1 · 7. Stock
Postfach
CH-8060 Zürich Flughafen
Schweiz
Tel. +41 43 816 35 21
Fax +41 43 816 35 20
airman@airmangroup.com
www.airmangroup.com

AIRMAN 
GROUP SCHWEIZ



Pilatus PC-6/B2-H4 F-GLEU der CEPS de l'Ariège beim Start in Maubeuge. Foto: Adrian Herzig



Heli-Spektakel in Grenchen



Fly-in der Drehflügler



Eine vorbildliche Organisation, viele Besucher, über 50 Helikopter und rund 600 glückliche Passagiere bei 150 Rundflügen: dies die Bilanz des zweiten Heli-Weekends in Grenchen. Ein fulminanter Start in die neue Airshowsaison!

Die Erfahrungen vom letzten Jahr haben am 14. und 15. März viel zum erfolgreichen Revival des Heli-Weekends beigetragen. Die drei Veranstalter – der Flughafen Grenchen, Heli-West und der Heliunterhaltsbetrieb Ben-Air – legten sich mit zahlreichen Helfern kräftig ins Zeug; den in grosser Zahl erschienenen Helifans wurde ein äusserst attraktives Programm geboten. Flughafendirektor Andy Wegier schätzt die Besucherzahl am Samstag auf 5000 und am Sonntag auf 10000 Personen.

Helikopter aus der ganzen Schweiz und dem Ausland

Auch die anwesenden Helibesatzungen haben viel zum Gelingen beigetragen, so waren selbst aus den entferntesten Ecken der Schweiz und sogar aus Deutschland einige Maschinen anwesend. Den weitesten Anflug hatte wohl



Fotos: Samuel Sommer

Links oben: Die Sikorsky CH-53G 84+38 aus Laupheim flog bereits am Freitagnachmittag nach Grenchen. Der Erstflug des mittelschweren Transporthubschraubers (MTH) geht auf das Jahr 1964 zurück, für das deutsche Heer wurden total 112 Maschinen ausgeliefert, davon sind noch knapp 90 Stück im Einsatz.

In den nächsten Jahren sollen 40 dieser 12 Tonnen Helis auf den Standard CH-53GA modifiziert werden.

Um schwere Lasten über die Rampe in den Rumpf zu befördern, ist an der Kabinendecke eine Seilwinde montiert, und für Aussenlasttransporte ist der Heli mit einem 9 Tonnen Lasthaken ausgerüstet (kleines Bild). Die 84+38 hatte 5342 Flugstunden im Bordbuch; das Ende der Dienstzeit für die «Charly 53» wird in Deutschland mit 2030 angegeben.

Links Mitte: Besuch aus dem nahen Bern-Belp – Agusta-Bell 206B Jet Ranger 3 HB-XSM der Mountain Flyers. Der Berner Helibetreiber war mit der gesamten Flotte vor Ort.

Links unten: In Grenchen beheimatet ist der älteste am Treffen beteiligte Helikopter, die Agusta-Bell 47G HB-XJE mit Baujahr 1965. Im Static Display war zusätzlich die 47G HB-ZBF von Kamp Joachim ausgestellt.

die BO 105 der Heeresflieger aus Celle bei Hannover. Auch wenn es «nur» ein Fly-in war, so konnten bei einzelnen An- und Abflügen fliegerische Leckerbissen beobachtet werden. Trotz den Sicherheitsvorschriften und Abschränkungen hatte jeder Besucher genügend Möglichkeiten echte Cockpit-Heliluft zu schnuppern, und die Piloten gaben ausführlich Auskunft auf die gestellten Fragen. Die Disziplin und Stimmung bei den Zuschauern und Piloten war beeindruckend.

Leider waren auch einige Absagen gemeldeter Maschinen zu verzeichnen, so fehlte die Bell UH-1 aus Altenrhein, welche letztes Jahr die Besucher in den Bann zog; der fällige Checkflug konnte leider nicht termingemäss durchgeführt werden. Auch ein angekündigter Super Puma der Luftwaffe blieb dem Fly-in fern, dafür entschädigte die Anwesenheit eines EC-635 an beiden Tagen. Der Termin für nächstes Jahr ist bereits gesetzt: 20. und 21. März.

Präzisionsflug

Hans Wüthrich von Heli-West organisierte gleichzeitig ein Training für das Heli-Präzisionsfliegen. Dazu wurde auf der Segelfluggpiste ein Parcours für verschiedene Disziplinen aufgestellt, von Donnerstag bis Sonntag trai- ➤



Ganz oben: Die Rega brachte ihren neuesten EC-145 HB-ZRF an beiden Tagen nach Grenchen, die Crew stand dabei auf Pikett.

Oben: Die grösste Flotte – Heli Sitterdorf war am Sonntag mit einer Flotte von fünf Helikoptern vor Ort. Einige Fluglehrer besuchten das Fly-in zusammen mit ihren Flugschülern.

Rechts oben: Robinson R 44 Raven II HB-ZJL von Valair. Dieser Heli wird häufig für Verkehrsüberwachungs- und Filmflüge eingesetzt.

Rechts unten: Aus Buttwil kam die Enstrom 480 HB-XJQ (Flugschule Eichenberger).



nierten insgesamt neun Teams unter den wachsamen Augen der Schiedsrichter. Leider beobachteten nur wenige Besucher die interessanten Trainingsflüge aus der Nähe. Vielleicht kann ja bei einem weiteren solchen Treffen ein

Zuschauerraum auf der Südseite eingerichtet werden? Ein kurzer Spaziergang auf die andere Seite des Platzes wäre bei einem solchen Anlass sicher lohnenswert.

Samuel Sommer



Links: Formation by Fleischmann – Sky-media überraschte beim An- und Abflug in Formation mit dem BO 105 CBS-4 HB-ZHS und dem AB206B HB-XPA.

Oben: Das Präzisionsfliegen, hohe Schule des Fliegens und gutes Training.

Unten: Besuch aus dem Tessin – der EC-120B Colibri HB-ZIE wird von Eliticino operiert.

Fotos: Samuel Sommer

Cockpit-Leserservice

Mit vier Antonow An-2 nach «Tannkosh»!

Tannheim, das ultimativ beste und grösste Fly-in Europas

Reise am 18. und/oder 19. Juli

Das Abendprogramm mit «Rock im Hangar» ist legendär – die Fülle an interessanten Flugzeugen ebenso! Cockpit unterstützt Tannkosh mit der Publikation dieser Flüge. Für Fragen sind jedoch ausschliesslich die unten stehenden Vereine zu kontaktieren.

Übernachtung: Standesgemäss im eigenen Zelt unter dem Flugzeug. Es können aber in der weiteren Umgebung auch Zimmer reserviert werden (frühzeitig!).

Für Westschweizer und Berner ab Grenchen:

Vereinsflug mit An-2, HA-ABA «Tante Anna», 12 Plätze
Auskünfte unter +41 78 682 56 55 oder av-schweiz@gmx.ch
www.avschweiz.ch

Für Zentral- und Innerschweizer ab Birrfeld:

Vereinsflug mit An-2, YL-LEI «Rusalka», 12 Plätze
Auskünfte unter +41 79 660 05 91 oder avianna@avianna.ch
www.avianna.ch

Für Zürcher und Ostschweizer ab Zürich:

Vereinsflug mit An-2, YL-LEV «Anastasija», 12 Plätze
Auskünfte unter +41 79 249 55 49 oder reichner-ris@bluewin.ch
www.flying-adventure-tours.ch

Für Baselbieter und Süddeutsche ab Fricktal-Schupfart:

Vereinsflug mit An-2, LY-MHC «Red Star», 8 VIP-Plätze
Auskünfte unter +41 79 323 13 13 oder info@starflight.ch
www.starflight.ch

Welcome to Tannkosh!

Willy Stotzer



Mit dem Profi am Steuerknüppel

«Wie bist du zum Helifliegen gekommen?» Diese Frage wird mir immer wieder gestellt. Ich bin überzeugt, dass jeder bereits in jungen Jahren irgendwie spürt, was er einmal tun möchte, was sein Traumberuf ist.

Wenn ich meine alten Schulmappen durchschaue, so stelle ich fest, dass ich bereits in der vierten und fünften Klasse auf meinen Bildern Helikopter gezeichnet habe – sei es bei einer Rettung oder bei Materialflügen. Diese Bilder zeichnete ich einfach so, ohne dabei viel zu überlegen. Erst als mich meine Geschwister auf diese «Himalalereien» in den Schulmappen aufmerksam machten, wurde für mich klar, dass dies mein Weg ist – später habe ich diesen auch eingeschlagen.

Doch das ausschlaggebende Ereignis geschah an meinem Wohnort Disentis, wo der Super Puma der damaligen Helog mit Holzfliegen beschäftigt war. Neugierig was da geschah ging ich natürlich hin, um mir ein Bild aus der Nähe zu machen. Es war sehr aufregend und für mich war gleich klar, den Mann im Cockpit musste ich ansprechen. Gedacht, getan. Und siehe da: Er lud mich gleich ein, eine halbe Stunde mitzufiegen! Das liess ich mir nicht zweimal sagen.

Ein neuer Lebensweg

Ich fühlte mich ab der ersten Minute total wohl im Helikopter und so ergaben sich dann auch weitere Gespräche. Zwischenbemerkung: Der damalige Pilot Capito wurde später auch mein Fluglehrer... Er fragte mich, ob ich einmal Pilot werden möchte, was ich mit ja beantwortete, obwohl ich bereits eine andere Ausbildung in Aussicht hatte, welche ich dann nach unserem längeren Gespräch wieder fallen liess.

Und so begann für mich ein neuer Lebensweg. Ich flog mit Capito, wann immer die Möglichkeit bestand, und meine Ohren hörten jeden Helikopter, der irgendwo in die Nähe kam. Wenn es die Zeit zulies, verfolgte ich Capitos Flüge auch aus der Nähe. Bei jedem Flug mit dem Super Puma fragte ich Capito Lö-



Der Autor in seinem Element.

Weshalb fliegst du Heli?

cher in den Bauch – alles wollte ich wissen, wie und warum dies und das so funktioniert.

So entstand zwischen uns eine kameradschaftliche Beziehung, die weit über das normale Verhältnis Schüler/Lehrer hinausging. Noch heute tauschen wir uns regelmässig aus. Capito und ich sassen oft bis spät in die Nacht zusammen und machten uns Gedanken zur Helifliegerei und deren Technik. Immer mehr packte mich die Fliegerei, der Helikoptervirus liess mich nicht mehr los.

Deshalb denke ich, dass jeder Mensch sich selbst im Klaren sein sollte, welcher Beruf zu ihm passt. Eigentlich ist es egal, was man tut, Hauptsache man tut es mit Freude und kann diese auch an andere weitergeben.

Das Fliegen wurde zu meinem Beruf und Hobby zugleich, und so ist es heute noch. Wann immer ich kann, bin ich am Fliegen und es macht mir eine Menge Spass. Schon lange habe ich mir vorgenommen, eines Tages ein Buch darüber

zu schreiben. Den Titel dazu habe ich bereits in meinem Kopf... Ich beabsichtige, meinen ganzen fliegerischen Lebensweg niederzuschreiben und was in den langen Jahren rund um die Helikopter so alles auf mich zukam. Ich freue mich jetzt schon darauf, dazu alle Fakten und Erlebnisse zusammenzutragen!

Allen einen guten Flug! Und an diejenigen, die das Fliegen erlernen möchten: tut es! Nur wer eine Sache auch anpackt kommt zum Ziel!

Euer Marcus Levy

«Mit dem Profi am Steuerknüppel» richtet sich vor allem an Jungpiloten und Flugschüler, aber auch alle anderen Interessierten der Helifliegerei. Marcus Levy, Leiter der Air Grischa Basis Tavanasa, berichtet regelmässig aus dem Cockpit seines Helikopters. Auf der Website von Cockpit (www.cockpit.aero → Leserforum) können Sie Marcus Levy Fragen zur Helikopterfliegerei stellen, die er gerne beantworten wird.



Swiss Helicopter
Association
www.sha-swiss.ch

Die Aufsichtsabgabe muss vom Tisch!

Von Nationalrat Rudolf Joder, Präsident der Swiss Helicopter Association SHA, Belp.

Mitte Januar 2009 haben mehrere Mitglieder der Swiss Helicopter Association SHA ein Zirkularschreiben mit Fragebogen des Bazls erhalten. Darin sind sie aufgefordert worden, verschiedene Angaben und Zahlen ihrer Unternehmung der Amtsstelle mitzuteilen. Ziel dieser Erhebung war es, die wirtschaftlichen Auswirkungen und die Tragbarkeit einer neu zu schaffenden Aufsichtsabgabe zu prüfen.

Bereits in der Vernehmlassung zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes hat sich die SHA mit Entschiedenheit gegen neue finanzielle Lasten zum Nachteil der Schweizer Aviatik ausgesprochen. Mit der aktuellen Datenerhebung soll offenbar das Projekt weiter bearbeitet werden. Dem ist politisch klar und direkt entgegenzutreten.

Es kann nicht sein, dass nach der im Jahr 2008 in Kraft gesetzten neuen Gebührenverordnung mit zum Teil massiven Abgabenerhöhungen zusätzlich eine allgemeine Aufsichtssteuer eingeführt wird. Wenn es dem Departement Leuenberger und der Landesregierung ernst ist mit der im bundesrätlichen Bericht über die Luftfahrtpolitik beschriebenen umfassenden Bedeutung der Schweizerischen Aviatik, muss das Projekt «Aufsichtsabgabe» sofort und endgültig im Aktenvernichter entsorgt werden. Grosse Worte und anschliessend gegenteilige Taten untergraben jede Glaubwürdigkeit.

Kommt hinzu, dass in einer Periode grösster staatlicher Hilfe für die Finanzindustrie nicht gleichzeitig die Luftfahrt mit neuen öffentlichen Abgaben belastet und damit markanten Wettbewerbsnachteilen und der Gefährdung von Arbeitsplätzen ausgesetzt werden darf. Derartige Widersprüche des staatlichen Handelns sind mit aller Deutlichkeit zurückzuweisen.

Schliesslich geht es um das Selbstverständnis des Bazls und dessen Kernauftrag. Das Bazl ist für die Luftfahrt da und nicht umgekehrt. Aufgabe des Bundesamtes für die Zivilluftfahrt ist es nicht, auf dem Buckel der Fliegerei einen möglichst hohen Kostendeckungsgrad zu erwirtschaften und permanent den administrativen Aufwand zu erhöhen, sondern im Rahmen des Gesetzes der Schweizerischen Aviatik qualitativ hochstehende Dienstleistungen zu erbringen. Es ist an der Zeit, dass diese Grundsätze auf der politischen Bühne zum Ausdruck gebracht werden. Deshalb ist eine fraktionsübergreifende und breit abgestützte parlamentarische Intervention unerlässlich.

Die geplante Aufsichtsabgabe muss vom Tisch!

Immer neue und noch höhere Abgaben? Die Swiss Helicopter Association wehrt sich dezidiert gegen eine weitere geplante Bazl-Massnahme.



Foto: Samuel Sommer

von Markus Herzig
www.SwissHeli.com



Heli «Charlie Juliett»

Der AS.350B2 «X-ray Charlie Juliett» war der erste Helikopter der neu gegründeten Swift Copters SA mit Sitz am Flughafen Genève-Cointrin. Während gut zehn Jahren gehörte das Ecureuil zur stark expandierenden Swift Copters Flotte. Der Bell 206L-1 ST «Zulu Charlie Juliett» ist ein Unikat im Schweizer Luftfahrzeugregister und auch weltweit selten anzutreffen. Dieser Long Ranger wurde mit einer Gemini ST Konversion auf eine zweimotorige Maschine mit zwei 450 PS Allison Turbinen umgebaut. Im Jahre 1994 schrieb diese Konversion Helikopter-Geschichte, als sie für den sowohl einwie auch zweimotorigen Einsatz in allen Flugphasen zertifiziert wurde. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XCJ AS.350B2 Ecureuil; S/N 2557; B/J 1991; vorher: F-GJOK; Eintrag: 23. Juli 1996; Eigentümer:

Immo-Copters SA; Halter: Swift Copters SA; Löschung: 26. Januar 2007; neues Kennzeichen: F-HAOP.

HB-ZCJ Bell 206L-1 ST; S/N 45494; B/J 1980; vorher: N206SE, D-HEVE; Eintrag: 14. April 2000; Eigentümer & Halter: Jetclub AG; Löschung: 30. November 2004; neues Kennzeichen: N494GS.

Oben: Der AS.350B2 Ecureuil der Swift Copters SA im französischen Courchevel. Foto Markus Herzig

Unten: Der Bell 206L-1 ST HB-ZCJ der Jetclub AG in Bern-Belp. Foto Markus Herzig



Pilatus PC-6

HB-FCT PC-6/B2-H2 der Air Glaciers – seit 42 Jahren fliegt dieser PC-6 als «Charlie Tango».

Foto: Markus Herzog



Der von Pilatus in Stans gebaute «Jeep der Lüfte» gehört schon lange zu den Berühmtheiten der Luftfahrtgeschichte. Am 4. Mai erreicht das Allround-Flugzeug einen aussergewöhnlichen Meilenstein: Der erfolgreiche Erstflug jährt sich zum 50. Mal – und der PC-6 wird nach wie vor gebaut!

50 Jahre Pilatus Porter

50 Jahre Produktion – weltweit gibt es nur gerade vier Flugzeugtypen, die der Porter bis heute noch nicht übertrumpft hat: Beech Bonanza, Lockheed C-130 Hercules, Nanchang CJ-6/Yak-18 und der Piper Cub. Andere Dauerbrenner, wie die Antonov 2 und die legendäre DC-3, konnte der Pilatus Porter bereits hinter sich lassen. In der 50-jährigen Produktionsgeschichte wurden insgesamt 548 Flugzeuge (bis c/n 964) gebaut, 456 in Stans und 92 in den USA unter Lizenz bei Fairchild. Aktuell stehen rund 260 PC-6 im weltweiten Einsatz. Das sind fast die Hälfte aller je gebauten Porter. Bis diese Zahlen erreicht werden konnten, galt es, viele Höhen und Tiefen zu bewältigen. Werfen wir einen Blick zurück auf die erfolgreiche Geschichte.

Das Projekt Porter

Der kleinen Schweizer Firma Pilatus Flugzeugwerke AG gelang Ende der Fünfzigerjahre das, was die grössten Flugzeugwerke seit Jahren vergeblich versucht hatten: Sie baute eine STOL-Maschine, welche Aufgaben bewältigt, die ein Normalflugzeug gar nicht und ein Helikopter nur mit grösserem Aufwand und höheren Kosten ausführen kann. Die Entwicklungsarbeiten wurden 1957 aufgenom-

men und nach einer einjährigen Studie präsentierte Henry Fierz – der damalige technische Leiter von Pilatus – die Entwürfe des Pilatus Commercial Nr. 6 (PC-6), dem er den Namen «Porter» gab. Dem damaligen Konzernchef Dr. Bühle soll er auf die Frage nach den Marktmöglichkeiten des PC-6 mit «so etwa zehn Stück wird man davon schon verkaufen können» geantwortet haben. Er trug das O. K. mit Handschlag nach Hause, wohl nicht nur wegen der prognostizierten Stückzahl, sondern auch weil der Konzernchef von Anfang an den Weltmarkt im Auge hatte. Er täuschte sich nicht!



Foto: NIPR

JA8221 PC-6/B2-H2 der JARE in der Antarktis im Einsatz.

Die ersten Erfolge

Am 4. Mai 1959 konnte der erste von vier Prototypen, angetrieben von einem Lycoming 340 PS Kolbenmotor und pilotiert

von Rolf Böhm, seinen Erstflug ausführen. Kurze Zeit später wurde die HB-FAN an der Luftfahrtaustellung in Paris der Weltöffentlichkeit vorgestellt – er war die Sensation! Im Dezember 1959 übernahm der bekannte Gletscherpilot Hermann Geiger als Vertreter des AeCS, Sektion Wallis, den dritten Prototyp HB-FAP. Nach etlichen Versuchsflügen wurde er bald für unzählige Versorgungs- und Rettungsflüge erfolgreich in den Bergen eingesetzt. Die Gletscherfliegerei hat durch den Porter neue Dimensionen erhalten.



Foto: Peter Diener

HB-FAN PC-6 der Swiss Dhaulagiri Expedition in Pokhara.

Unterdessen startete der erste Prototyp am 12. März 1960 zu einer langen Reise nach Nepal. Getauft auf den Namen «Yeti», leistete er mit den Piloten Ernst Saxer und Emil Wick ausgezeichnete Dienste für die Schweizer Dhaulagiri-Expedition im Himalaya und flog zahlreiche Material-

und Personentransporte mit voller Nutzlast bis auf eine Höhe von 5700 m über Meer – Weltrekord! Noch bevor der Porter ein Jahr alt war, erhielt er einen Eintrag im «Guinness Book of Records» für die höchste Landung, die je von einem Starrflügel-Flugzeug durchgeführt wurde.

Die ersten Kunden

Der Erfolg auf dem Dach der Welt veranlasste die nepalesische Regierung gleich zwei Porter zu bestellen. Zwei bestellte auch das Internationale Rote Kreuz, ebenfalls für den Einsatz in Nepal. Weitere Maschinen gingen nach Finnland, Holland, Deutschland, Frankreich und in der Schweiz an die Aérodrôme Régional de Montreux und die Motorfluggruppe Zürich.

Einer der ersten Kunden war auch ein Mister Wien aus Alaska. Die Pilatus Flugzeugwerke konnten damit – als erste überhaupt – ein Schweizer Flugzeug in die USA exportieren. Bei der Wien Alaska Airlines bewährte sich diese Maschine im arktischen Winter 1961/62 unter härtesten klimatischen Bedingungen mit Operationen von teilweise verschlammten, vereisten oder tief verschneiten Plätzen hervorragend. Auf regelmässigen Postkursen beförderte der Porter alles, was in die Kabine passte und flog pro Monat über 100 Flugstunden. Die Konkurrenzgesellschaft in Alaska, die Northern Consolidated Airlines doppelte nach, und bestellt fünf Porter mit einem Lycoming 350 PS Einspritzmotor. Ende 1962 standen alle im Einsatz.



Foto: Pilatus Flugzeugwerke

D-EDTF PC-6 der Air Lloyd in Stans.

Der Turbo-Porter

Trotz des Erfolges war aber klar, dass der Porter mit den Lycoming Triebwerken von 340 PS, respektive 350 PS an der Leistungsgrenze war. Die zu dieser Zeit beste auf dem Markt erhältliche Propellerturbine war die französische Turboméca «Astazou II» mit 530 PS. Damit ausgerüstet startete am 2. Mai 1961 der PC-6/A Turbo-Porter zu seinem Erstflug. Sämtliche Leistungen konnten damit markant verbessert werden. Die ersten Turbo-Porter

konnten 1962 der französischen Air Alpes, einem Schweizer Kunden, der Wien Alaska Airlines und der Northern Consolidated Airlines übergeben werden. Air Alpes baute mit den Turbo-Portern einen Kurzstreckendienst im Hochgebirge auf. Orte wie La Plagne (1900 m), Tignes (2100 m), Val-d'Isère (2700 m) und Courchevel (2000 m) wurden angefliegen. So genannte Alitports von etwa 200 bis 300 Metern Länge und einem Gefälle bis zu 36 Prozent dienten als Landeplätze. Ähnliches bewerkstelligte die Aer Alpi in Italien, welche Mitte der Sechzigerjahre fünf Porter operierte.



Foto: Paul Schupbach

F-BKQY PC-6/A-H2 (Astazou Triebwerk) der Air Alpes in Bern.

Auch die Schweizer Luftwaffe führte im Mai 1963 mit einer Kolben- und einer Turbo-Porter Evaluationsflüge durch. In der Folge wurden zwölf mit einem Lycoming GSO-480-B1B6 Kolbenmotor ausgerüstete Porter bestellt. Auch die US Air Force evaluierte ein neues Flugzeug, und neben der Dornier 28 und dem Helio Courier wurde der Porter eingehend getestet. Bei der Ankunft meinten die US Boys lakonisch: «Ist das der Kasten, in dem der Helio Courier gekommen ist?» Naja, vier-eckig hin oder her – die Fähigkeiten der Porter hat sie überzeugt.

Der eigentliche Durchbruch

Den eigentlichen Durchbruch schaffte der Turbo-Porter dann 1964, als mit dem zuverlässigeren kanadischen Pratt & Whitney PT6A-6A Triebwerk der PC-6/B lanciert wurde. Das Porter Geschäft lief gut, ja sehr gut. 1964, bei gut gefüllten Auftragsbüchern und bereits über 60 verkauften Maschinen, erfolgte eine Lizenzvergabe an die amerikanische Firma Fairchild-Hiller Corp. Auch ein Erfolg, obschon finanziell für die Pilatus Flugzeugwerke viel zu wenig herauschaute. Damit gebührte dem Porter die Ehre, das erste Schweizer Flugzeug zu sein, welches im Ausland in Lizenz hergestellt wurde. Mit der PC-6/C wurde 1965 eine weitere Variante lanciert, welche mit dem amerikanischen Garrett Airesearch TPE 331-

25D Triebwerk ausgerüstet war. In dieser erfolgreichen Zeitperiode konnte Pilatus auch Grossaufträge verbuchen und 19 Turbo-Porter an die Australische Luftwaffe sowie über 40 PC-6 mit verschiedenen Triebwerkmustern an Bird & Sons, deren Nachfolgesellschaft Continental Air Services Inc. und an die Air America liefern. Diese drei Gesellschaften hatten in ihren Flugzeugflotten während 14 Jahren rund 65 verschiedene PC-6, welche in Indochina für Personen- und Materialtransporte im Einsatz waren. In den unwegsamen Gebirgsgegenden mit den sehr kurzen und oft steilen Landefeldern war der «Jeep der Lüfte» in seinem Element und bewährte sich erneut, so sehr, dass diese Airlines zeitweise jede erhältliche Maschine kauften.



Foto: Dan Williams

N392R PC-6/C-H2 (Garrett Triebwerk) der Air America, welche insgesamt 36 PC-6 operierte.



Foto: Australian Army

Die eindruckliche Flotte der Armee von Australien.

Schwierige Zeiten

Ende der Sechzigerjahre aber gerieten Pilatus und der Porter in Schwierigkeiten. Die Kundschaft für den PC-6 war nicht mehr im gewünschten Ausmass vorhanden, das Projekt des zweimotorigen Twin-Porter stellte sich als technischer

Fehlschlag heraus, und zu all dem lancierte der «Tages Anzeiger» einen Artikel über den Einsatz des Porters in Indochina, notabene mit Bildern des bewaffneten, in Amerika produzierten Fairchild Heli-Porter-Prototyps. Daraufhin empfahl der Bundesrat, im Hinblick auf die «Empfindlichkeit der Volksmeinung» vorläufig von weiteren Porter-Lieferungen abzusehen, was auf eine Ausfuhrsperr hinauslief. Pilatus leistete diesem Wunsch Folge, worauf die Verkaufsziffer 1973 auf null sank, aber nur für kurze Zeit. Drei Jahre später standen wieder 46 Maschinen in den Verkaufsbüchern, womit bereits über 250 in der Schweiz hergestellte PC-6 verkauft waren.

Arbeitsluftfahrt

Grosse Bedeutung hatte ab den frühen Siebzigerjahren die Arbeitsluftfahrt. Die Ciba-Pilatus Aerial Spraying Co. setzte während vielen Jahren neben anderen Flugzeugtypen auch 18 mit Sprayausrüstung versehene Turbo-Porter ein. Das Ziel war die Realisierung von verschiedenen Pflanzenschutz-Projekten, besonders in Indonesien, aber auch in Afrika. Besonderen Anteil an der Schweizer Arbeitsluftfahrt im Ausland hat die Zimex Aviation. Sie setzte neben dem Twin Otter auf den Turbo-Porter und hatte bis heute an die 30 verschiedene PC-6 in ihrem Einsatzplan. Ihr Operationsgebiet liegt vorwiegend in der «Dritten Welt», oft in Wüstengebieten. Neben Versorgungsflügen für die Erdölindustrie, stehen ihre Porter auch immer wieder im humanitären Einsatz für das Rote Kreuz und die UNO. Am 20. Juli 1969 landete die erste Turbo-Porter (HB-FFK) in der Sahara, dem Tag, als Neil Armstrong den Mond betrat.



Foto: Jean Michel Ribeyre

HB-FLB PC-6/B2-H4 der Zimex Aviation über einem Ölbohrcamp in der Sahara.

Die Comebacks des Porters

Die Pilatus Flugzeugwerke konnten bei steigenden Verkaufszahlen weitere Flotenaufträge verbuchen. 13 mit Schwimmer ausgerüstete Porter gingen an die TANS in Peru, fünf PC-6 nach Thailand, 13 an die Österreichische Luftwaffe, sie-

ben nach Birma und fünf als Sprayer ausgerüstet nach Indonesien. Aber das Auf und Ab in den Auftragsbüchern der Porter erreichte Ende der Siebzigerjahre erneut einen Tiefpunkt und aus Stans verlautete: «Die laufende Serie wird wahrscheinlich die letzte sein.» Nicht zum letzten Mal allerdings, denn in den darauffolgenden Jahren tönte es beinahe nach jeder Serie wieder ähnlich. Aber Irrtum – wir erlebten ein Comeback nach dem anderen. Der Porter ist ein Stehaufmännchen im wahrsten Sinne des Wortes. Im Februar 1988 wurde der 350. Porter ausgeliefert, in der bisher neusten Version als PC-6/B2-H4... und die 19. Serie wurde gestartet!

Para-Boom

In den letzten 20 Jahren wurden rund 100 neue PC-6 produziert. Flottenverkäufe konnten an die ALAT, die Polizei von Südafrika, Tassili Airlines und nach Indonesien verbucht werden. Einen echten Boom verzeichnete der Turbo Porter auch im Einsatz als Sprungplattform für Fallschirmspringer. Neben

neuen Flugzeugen ist auch der Umbau von älteren Maschinen insbesondere in diesem Bereich ein lukratives Geschäft. Rund 100 Flugzeuge sind heute im Paraeinsatz in der ganzen Welt anzutreffen, davon allein 40 in Frankreich. Ein weiteres typisches Porter-Einsatzgebiet hat sich in Papua etabliert. Rund ein Dutzend PC-6 stehen bei fünf verschiedenen Organisationen im Support- und Chartereinsatz. Angeflogen werden oft kurze und steile Landepisten – Bedingungen, für die der PC-6 vor 50 Jahren entwickelt wurde!

Dr. Karl Zimmermann, ehemaliges Geschäftsleitungsmitglied von Pilatus, schrieb einmal: «Der Porter ist ein ausgesprochen funktional ausgebildetes Produkt. Jeder, der es braucht, fragt nicht nach seinem Alter. Die Leistung ist entscheidend, die er sucht – und ist froh, dass sie noch angeboten wird.»

Markus Herzig

Links zum Thema:

www.pilatus-aircraft.com
www.pc-6.com



Foto: Rudolf Wiedler

Links: OB-1600 PC-6/B2-H4 der Aero Andino bei der Abfertigung auf einer abgelegenen Fluggpiste.

Unten: ZK-MCK PC-6/B2-H4 auf dem Tasman Gletscher in Neuseeland.

Rechts oben: Skydiver posieren immer gerne mit der PC-6 (HB-FMB).

Rechts Mitte: PK-LTJ PC-6/B2-H4 der Mimika Air – fabrikneu und wundervoll bemalt.

Rechts unten: ZS-PWS PC-6/B2-H4 ausgerüstet mit speziellen Messsonden.



Foto: Richard Vandervord

Anz. registrierte PC-6 Zivil Militär

Anz. registrierte PC-6	Zivil	Militär
Algerien	9	3
Angola	2	1
Argentinien	6	10
Äthiopien	1	
Australien	8	19
Bangladesh	1	
Belgien	7	
Birma		7
Bolivien		2
Bophuthatswana		1
Dänemark	3	
Deutschland	32	
Dubai		2
Ecuador	12	6
Falklandinseln	1	
Finnland	2	
Frankreich	66	5
Französisch-Guayana	2	
Gabun	1	
Griechenland	2	
Grossbritannien	9	
Guatemala	3	
Indonesien	26	5
Irak		2
Iran	1	15
Irland	1	
Israel	1	2
Italien	14	
Japan	6	
Kanada	12	
Kenia	2	
Kolumbien	5	7
Kongo	2	
Laos	30	
Lesotho	1	
Lettland	1	
Liechtenstein	1	
Malaysia	9	
Mexiko	4	4
Namibien	1	
Nepal	8	
Neukaledonien	1	
Neuseeland	9	
Niederlande	6	
Nigeria	1	
Norwegen	4	
Oman	2	
Österreich	4	14
Pakistan	1	
Panama	2	
Papua-Neuguinea	4	
Peru	1	13
Réunion	1	
San Marino	1	
Schweden	1	1
Schweiz	299	19
Slowenien	1	2
Somalia		1
Spanien	6	
Südafrika	15	1
Sudan	14	
Südkorea	2	
Taiwan	1	
Thailand	3	58
Tschad		2
Ungarn	4	
USA	147	18
Venezuela	1	
Vereinigte Nationen	1	
Zypern	1	

Foto: Adriano Andreati



Foto: Francisco Nuñez



Foto: NRG Roger Wright



Mit voller Kraft für den Flughafen Bern-Belp

Alle wollen fliegen – keiner will Flugplätze. Seit 1975 hat sich «pro belpmoos» die Erhaltung des Flughafens Bern-Belp zum Ziel gesetzt. Die Vereinsgründung fiel in eine Zeit, als der Airport im Belpmoos von vielen Seiten infrage gestellt wurde.

Das Signet von pro belpmoos – der geflügelte Bär im Berner Wappen – hat zum Bekanntwerden des Berner Flughafens beigetragen und für ihn und seine Weiterexistenz starke Sympathien geweckt. Nicht immer lag Bern-Belp im Aufwind. In den Jahren der Vereinsgründung war die Zukunft des Regionalflughafens mehr als einmal infrage gestellt.

Inzwischen hat sich das Blatt zum Guten gewendet; das ehemals bescheidene «Mösli» entwickelte sich zum anerkannten Regionalflughafen. Vordergründig scheint der Vereinszweck erfüllt zu sein. Die Flughafen-Infrastruktur ist modernisiert, die Piste auf 1730 m verlängert worden und den laufend strengeren behördlichen Sicherheitsauflagen wird seitens der Alpar AG – manchmal zwar knurrend – entsprochen.

Beitrittserklärung

Ich/wir trete(n) hiermit dem Verein pro belpmoos bei als:

- Einzelmitglied CHF 30.–
- Ehepaar CHF 50.–
- Verein CHF 75.–
- Firma CHF 150.–

Name _____

Vorname _____

Strasse _____

PLZ/Ort _____

Datum _____

Unterschrift _____

Einsenden an:

Sekretariat pro belpmoos
Postfach 8601, 3001 Bern
oder www.probelpmoos.ch

Foto: Erich Weber



Verein pro belpmoos

Information

Dennoch bleiben Daueraufgaben, denen sich pro belpmoos mit Elan und Kompetenz widmet. Dazu gehört zum Beispiel eine sachliche Information der Bevölkerung über die Bedeutung und die Chancen des Flughafens und das Aufzeigen des Angebots sowie der Besonderheiten des Bundesstadt-Flughafens. Ebenfalls wichtig ist, über die Notwendigkeit einer massvollen Weiterentwicklung des Platzes zu informieren. Grundlage ist das vernünftige Nebeneinander aller vorhandenen Aviatiksparten wie Linienverkehr, Charterverkehr, Allgemeine Luftfahrt, Aus- und Weiterbildung des Pilotennachwuchses, VIP-Lufttransportdienst des Bundes, Helikopterunternehmen, Rega-Basis, Taxiflüge, Flugsport, Unterhaltsbetriebe und der weiteren Partner auf Platz.

Die weitgefächerte Mitgliederstruktur von pro belpmoos zeigt auf, dass quer durch alle Bevölkerungsschichten Support für den Flughafen der Schweizer Hauptstadt vorhanden ist. Der erneuerte Vorstand mit Präsident Bruno Kurth und Vizepräsident/Eventleiter Erich Weber steht dafür in regelmäßigem Kontakt zu Wirtschaft, Tourismus und Politik. In den letzten Jahren hat die Organisation einen beachtlichen Aktivitätsbereich entwickelt und umgesetzt, immer wieder zusammen mit anderen Förderorganisationen wie der Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr, dem Berner Aero-Club, der IG Oskar Bider Hangar und den Internationalen Belpmoos-Tagen.

Der Flughafen Bern-Belp muss als «Bahnhof zur Luft», als Berns Tor zur Welt auch künftig für alle offen sein. Für dieses Ziel wird sich pro belpmoos auch in Zukunft mit aller Kraft einsetzen.

Ausblick

In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass die Vorteile und die Angebote des Flughafens Bern-Belp der potenziellen Kundschaft zu wenig vertraut sind. Deshalb verstärkte der Verein in den letzten Jahren seine Bestrebungen, den Flughafen und seine Angebote vermehrt zu promoten. Nebst professionellen Vereinsstrukturen und einer neuen Homepage wurden auch die Kommunikationsanstrengungen professionell geplant. Im letzten Jahr trat der Verein insbesondere durch Standaktionen in Thun, Bern, Solothurn und während der Ferienmesse am Guisanplatz in Bern an die Öffentlichkeit. Dank diesen Aktionen konnte auch die Mitgliederzahl weiter gesteigert werden.

Auch für das Jahr 2009 sind solche Aktionen geplant. Ebenfalls ist ein professionelles Sponsoring angedacht und die neue Homepage wird weiter optimiert werden. Ziel ist, die Mitgliederzahl weiter zu steigern um auch in diesem wirtschaftlich schwierigen Jahr den Flughafen Bern-Belp tatkräftig unterstützen zu können.

Max Ungricht

Zusatzinformationen, Angebot des Flughafens:

www.probelpmoos.ch/www.alpar.ch

AERO 2009

Positive Signale gegen das Unausweichliche

Die 17. AERO setzte trotz schwierigem wirtschaftlichem Umfeld ein Zeichen; mit 625 Ausstellern war ein Zuwachs von zwölf Prozent gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Über 46 000 Besucher besuchten die Messe und die Airshow in Friedrichshafen.

Beobachter sahen im Vorfeld mit nicht wenig Besorgnis dem Beginn der diesjährigen Messe in der Bodenseestadt entgegen. Würde der wirtschaftliche Abschwung die Ausstellungs- und Besucherzahlen negativ beeinflussen? Und nach der sehr sommerlichen AERO von 2007: Würden winterliche Temperaturen den Ausstellern einen Strich durch die Rechnung machen? Die Befürchtungen waren unbegründet: Die Messe vom 2. bis

5. April war ein Erfolg, sowohl vom Besucheraufmarsch her, als auch wettermässig. Im Gespräch mit Ausstellern wurde jedoch eine Zurückhaltung von Kundenseite her konstatiert: Das Interesse an Neuigkeiten ist zwar ungebrochen, ein möglicher Kauf wird aber zunächst noch nicht ins Auge gefasst – ähnlich dem Marktverhalten in der Automobilindustrie. Einige – auch aussergewöhnliche Innovationen (z. B. ein Kleinhelikopter mit Koaxialantrieb) – weckten das Interesse. Die Integration von Hubschraubern und der Gebrauchflugzeugmesse liessen die Ausstellern zahlen steigen. Flugzeug-Occasionen waren allerdings nicht in grosser Zahl vor Ort, erstaunlich, ist doch das Angebot an Gebrauchflugzeugen zur-



Foto: zfg Aero

zeit besonders hoch. Beim Airshow-Programm ist leise Kritik angesagt, weil zu «Extra-lastig»; die deutschen Kunstflugmaschinen bestreiten den Hauptanteil der Vorführungen, mit – logischerweise – ähnlich anzusehenden Vorführungen. Dafür entschädigten zwei Schweizer Crews mit schönen Vorführungen: das Super Puma Team der Schweizer Luftwaffe und – erstmalig zu sehen – das Lions Air Team mit zwei L-39 (Jürg Fleischmann, Heinz Fierz). Lesen Sie in der kommenden Ausgabe einen ausführlichen Bericht über die diesjährige AERO.

Max Ungricht

Zur Vervollständigung der Sammlung gesucht:
Cockpit-Ausgaben 04 und 05 von 1984.
Redakton Cockpit
GAC, Flughafen Bern
3123 Belp

www.flugschule-eichenberger.ch

Flugschule	Motorflug	Helikopter
Schnupperflüge	-RPPL	-PPL
Vermietung	-PPL	-CPL
Rundflüge	-CPL/IR	-NIT
Fotoflüge	-ATPL	-MOU
	-MEP	

Flugplatz Buttwil 056 675 50 50 Zürich-Flughafen

www.cockpit.aero



Sportfluggruppe Swissair

Auf unserem wunderschönen Flugplatz Hausen a/A suchen wir per sofort einen

Motor-Fluglehrer

Freelance, mit hoher Verfügbarkeit
Interessenten melden sich beim Cheffluglehrer
Bruno Weibel, 079 203 82 22
b.wei@bluewin.ch

Haltergemeinschaft sucht Piloten!

Flugerfahrung >300 h. Viersitziges Entenflugzeug in LSZB, VFR-Ausrüstung, Reiseflug 130 kt lädt zu Flügen in Europa ein. Umschulung durch eigenen Fluglehrer.
Info: Telefon 034 411 10 16 oder
wes@physikcd.ch

mcmurdo

406 MHz PLB - Notsender
pers. PLB/Epirb inkl. GPS (121.5 MHz integr.)
in Frankreich priv. anst. von ELT zugelassen
CH zugelassen

Revolutionär:
PLB inkl. GPS
lediglich 150 g

CHF 798.-
inkl. progr.

CHF 498.- progr.

DOLPHIN MARINE SUPPLY
8595 Altnau Tel. 071 6900970
www.dolphinmarine.ch



www.PRO-Kampfflugzeuge.ch

Unsere Argumente PRO-Kampfflugzeuge sind nicht aus der Luft gegriffen.

Verein Informationsgruppe PRO-Kampfflugzeuge, c/o Presdok AG, Mimosenstrasse 5, 8057 Zürich
Spendenkonto: Postcheck 85-773750-1

E-190 wird LCY-tauglich gemacht

Der Embraer 190 durchläuft gegenwärtig eine Serie von Testflügen, um die Zertifizierung für Steilanflüge auf den Londoner Stadtflughafen zu erlangen. Einer der zukünftigen E-190-Betreiber in London City ist CityFlyer, eine hundertprozentige Tochter von British Airways. CityFlyer bedient für die Muttergesellschaft alle Strecken von Grossbritannien und dem europäischen Kontinent nach London City. Die Zulassung für Steep Approach-Anflüge auf LCY wird für Ende Jahr erwartet. *ts*

Royal Air Maroc bestellt ATR der Serie -600

Royal Air Maroc hat zwei ATR 42-600 und vier ATR 72-600 bestellt sowie Optionen auf zwei weitere 72-600 gezeichnet. Die Flugzeuge werden bei der Tochtergesellschaft Royal Air Maroc Express zum Einsatz kommen, die im Sommer an den Start gehen wird. Die neue Serie -600 verfügt über eine neue Avionik, stärkere Triebwerke vom Typ PW 127M und ein um 500 kg erhöhtes maximales Startgewicht. *ts*

Finnair übernimmt ersten A330-300

Airbus hat den ersten von acht bestellten A330-300 an Finnair ausgeliefert. Der Zweistrahler verfügt beim finnischen Carrier über 229 Sitze in der Economy Class und 42 Plätze in der Business Class. Finnair war zudem Erstbestellerin des neuen A350XWB, von denen sie elf Einheiten fest bestellt hat. Sie sollen ab 2014 übernommen werden. *ts*

Boeing 747 als Löschflugzeug zugelassen

Evergreen International Aviation wird in der bevorstehenden Waldbrandsaison erstmals die Boeing 747-132SF einsetzen können, das hat das amerikanische Air Tanker Board entschieden. Im Gegensatz zu den heute üblichen Maschinen, die achtmal weniger Flüssigkeit aufzunehmen vermögen, wird beim 72.000 Liter fassenden Supertanker das Löschwasser über ein schwerpunktgeregeltes Druckluftsystem abgelassen. Die minimale Ablasszeit soll 10 Sekunden betragen. *AM*



Foto: Evergreen

Emirates erhält ersten 777-Frachter

Nach Air France ist Emirates die zweite Fluggesellschaft, welche die Boeing 777F einsetzt. Der Frachter fliegt für Emirates SkyCargo und wird von Dubai Aerospace Enterprise Capital geleast. Die Leasing-Abteilung von Dubai Aerospace Enterprise hat insgesamt acht 777-Frachter bestellt. *ts*

Boeing passt Kapazitäten an

Boeing wird die Kapazitäten im Jahr 2010 deutlich reduzieren. Bei den Twin-aisle-Flugzeugen wird der monatliche Ausstoss der B777 von sieben auf fünf Einheiten reduziert, bei den B747-8 und B767 werden die ursprünglichen Pläne für eine Kapazitätserhöhung zurückgestellt. Auf der anderen Seite will Boeing verstärkt weiteren Verzögerungen bei der Auslieferung der B787 und B747-8 entgegenreten. Keine Pläne für einen Produktionsabbau bestehen gegenwärtig beim Typ 737. Obwohl Boeing mit Abbestellungen über das gesamte Typenspektrum konfrontiert ist, ist der Auftragsbestand von 3500 Bestellungen noch immer sehr gut. *mt*

Boeing liefert 777. B777 aus

Am 10. April hat Boeing die 777. Maschine des Typs 777 ausgeliefert. Die 300ER wurde von der Air France übernommen, besonders auffällig ist dabei die neue Lackierung. Bisher haben 55 Kunden über 1100 Maschinen vom Typ 777 bestellt. Air France ist einer der grössten B777-Operator und war Launching customer bei der 300ER- und der 777-Frachterversion. *mt*



Foto: Boeing

Partnerschaft zwischen Air Berlin und TUIfly

Air Berlin und TUIfly haben eine langfristige strategische Zusammenarbeit sowie eine gegenseitige Aktienkapitalbeteiligung von knapp 20 Prozent vereinbart. Ab Oktober soll zudem das von TUIfly betriebene Liniennetz an Air Berlin übergehen. TUIfly wird sich danach mit den verbleibenden 21 Maschinen vollumfänglich auf die Bedienung der Feriendestinationen konzentrieren. Das Vorhaben der beiden Unternehmen muss noch von den Kartellbehörden genehmigt werden. *AM*

Air France-KLM an CSA interessiert

Das Finanzministerium der tschechischen Republik will seinen Anteil von 91,5 Prozent an der tschechischen Fluglinie CSA verkaufen. Als einer der möglichen Käufer kommt offenbar Air France-KLM infrage, die Interesse an der Übernahme von CSA signalisiert hat. Laut Presseberichten sind die Franzosen bereit, dafür bis zu 200 Millionen Euro aufzuwenden. CSA gehört seit 2001 zum von Air France-KLM und Delta angeführten Luftfahrtbündnis Skyteam. Das Streckennetz von CSA ergänze jenes der französischen Fluggesellschaft und erlaube es ihr insbesondere, die Position in Zentral- und Osteuropa zu stärken, hiess es in einer Mitteilung. Neben Air France-KLM gilt auch Aeroflot als möglicher Kandidat für die Übernahme von CSA. *ts*

Comlux zügelt an den Flughafen

Die Businesscharter-Abteilung von Comlux wechselt ihren Sitz von der Zürcher Innenstadt an den Flughafen Kloten. Damit will Comlux ihren Standort näher an die vier am Zürcher Flughafen beheimateten VIP-Jets (2 Global XRS, 1 Global 5000, 1 Challenger 605) verlegen. Die Abteilung Comlux Management wird weiterhin in der Stadt Zürich beheimatet sein. *ts*

Frankfurt mit weniger Flügen im Sommer

Der Frankfurter Flughafen rechnet im kommenden Sommer mit weniger Flügen. Bei den Passagiermaschinen sollen es mit einem vierprozentigen Rückgang wöchentlich noch 4400 Starts sein. Dabei sollen die Abflüge im interkontinentalen Verkehr um 0,6 Prozent, im Europaverkehr – innerdeutsche Strecken ausgenommen – um 4,2 Prozent und nach innerdeutschen Destinationen um 3,8 Prozent zurückgehen. Das wöchentliche Sitzplatzangebot hingegen soll aufgrund der grösseren Maschinen lediglich um zwei Prozent auf 725.000 Sitzplätze sinken. Mit einem starken Rückgang der Abflüge wird beim Frachtverkehr gerechnet, der um 15 Prozent zurückgehen soll. *AM*

Ryanair fliegt EAP-Calgary

Seit Ende April bietet Ryanair jeden Mittwoch und Sonntag eine Flugverbindung zwischen dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) und Calgary (Sardinien) an. Die 189-plätzigige B737-800 landet am EAP aus Calgary kommand um 08:15 Uhr und startet um 08:40 Uhr wieder dorthin zurück. Zudem hat Ryanair während der Sommersaison die beiden wöchentlichen Flüge nach Skavsta (Stockholm) wieder im Programm. Ab dem EAP bedient sie auch Alicante, Dublin, London-Stansted und Marseille. *SU*

Air Malta täglich nach Zürich

Seit Ende März fliegt Air Malta täglich nach Zürich. Die höheren Flugfrequenzen sind das Resultat einer Code-share-Vereinbarung zwischen dem maltesischen Carrier und Swiss. Die Flüge werden dabei von Air Malta durchgeführt. Zum Einsatz gelangen A319 oder A320. *ts*

Air Berlin stationiert Airbus am EAP

Ein Airbus A320 von Air Berlin ist neu fest am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) stationiert. Die Maschine mit 174 Plätzen wird von der Tochtergesellschaft Belair betrieben und hat Schweizer Flugbegleiter an Bord. Belair hat auch fünf Maschinen in Zürich stationiert, die sie ebenfalls für Air Berlin betreibt. Vom EAP aus bedient letztere unter anderem Rimini und Lamezia Terme (Italien), Heraklion, Kos und Rhodos (Griechenland) sowie Palma de Mallorca (Spanien) und Sharm-El-Sheikh (Ägypten). *SU*

Auszeichnung für Swiss

Swiss ist vom britischen Beratungsunternehmen Skytrax als beste Fluggesellschaft Europas auf der Kurz- und Langstrecke ausgezeichnet worden. Die Umfrage wurde bei mehr als 15 Millionen Passagieren aus 95 Nationen durchgeführt. Insgesamt wurden mehr als 160 Fluggesellschaften bewertet. *ts*

Zürichs Sommerflugplan

Der Sommerflugplan verbindet Zürich mit fünf neuen Destinationen und bringt zusätzlich drei Fluggesellschaften nach Kloten. Neben Air Seychelles, die nach einem Unterbruch wieder wöchentlich die Feriendestination Mahé bedient, sind es die armenische Armavia mit zwei wöchentlichen Frequenzen nach Eriwan (siehe auch Seite 21) und SATA International mit einem Wochenflug nach Funchal auf Madeira, die neu vertreten sind. Neu ist zudem die von OLT – Ostfriesische Lufttransport GmbH in den Sommermonaten beflogene Linie nach Heringsdorf auf der Ostseeinsel Usedom. Weiter die wöchentlich von Helvetic Airways angeflogenen Destinationen Pula, Rijeka und Olbia sowie die bereits im letzten Sommer bedienten Ferienorte Lamezia Terme und Brindisi. Bei Swiss stehen neu täglich viermal Lyon und zweimal Oslo im Angebot. Auf der Atlantikroute bieten Delta Air Lines und US Airways je eine saisonale Tagesverbindung nach New York, beziehungsweise Philadelphia an. Für US Airways ist es die Fortsetzung der im letzten Jahr eröffneten Verbindung. Mit je einem täglichen Flug nach Gatwick sind neu sowohl easyJet, als auch Air Lingus präsent, während Air Malta Valletta nun täglich anfliegt. Pegasus Airlines, welche die viermal wöchentlich beflogene Linie nach Istanbul neuerdings als Linienflug deklariert, sind es Antalya und Izmir, die je einmal wöchentlich im Programm stehen. Bei Air Berlin finden sich im wöchentlichen Flugangebot wiederum die beiden saisonal bedienten Destinationen Jerez de la Frontera und Lamezia Terme. Nicht mehr im Flugplan aufgeführt sind dagegen die British Airways Verbindung nach London-Gatwick sowie die dreimal täglich von Air France geflogene Linie nach Lyon sowie die Air One Destinationen Neapel und Catania. Eingestellt wurden zudem die Lufthansa-Linie nach Berlin-Tegel sowie die Swiss Verbindungen nach Tripolis, Santiago de Chile und Singapur. Die Flugangebote reduziert haben Swiss, die täglich zwei Flüge weniger nach London City führt sowie Singapore Airlines, die den Abendkurs auf fünf Flüge pro Woche limitiert. *AM*

SRT bestätigt Schliessung von Dublin

SR Technics hat bestätigt, dass der Standort Dublin auf den 31. August dieses Jahres definitiv geschlossen wird. Die Aktivitäten im Bereich Line Maintenance werden noch für eine bestimmte Zeit fortgesetzt und gehen im Laufe des Jahres an einen andern Anbieter. Die übrigen Aktivitäten werden bis zum Abschluss der laufenden Arbeiten in reduziertem Umfang fortgeführt, während der Unterhaltsbetrieb ganz eingestellt wird. Als Gründe führt das Unternehmen den Verlust wichtiger Kundenverträge, die aktuellen pessimistischen Geschäfts- und Wirtschaftsprognosen sowie die hohe Kostenbasis des Standorts Dublin an. Rund 600 Mitarbeitenden wurde bereits Anfang April gekündigt. Im Verlauf des Monats sind weitere hundert Stellen weggefallen. *ts*

Swiss: Gutes Jahresergebnis, aber Streckenanpassungen

Swiss hat das Geschäftsjahr 2008 mit einem Betriebsgewinn von 507 Mio. Franken (-6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr) abgeschlossen, der Umsatz stieg um 7,6 Prozent auf 5,26 Mia.

Franken. Im vierten Quartal 2008 stagnierte der Umsatz gegenüber der Vorjahresperiode jedoch. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 13,5 Mio. Passagiere befördert (2007: 12,2 Mio.), der Sitzladefaktor blieb mit 80,3 Prozent praktisch unverändert.

Für das laufende Jahr wurden aber Anpassungen beim Streckennetz vorgenommen. So fliegt Swiss im Sommerflugplan nicht mehr nach Tripolis. Ausserdem werden Singapur (ab 26. April) und Santiago de Chile nicht mehr bedient. Der Verlängerungsflug von Sao Paolo nach Santiago wird neu vom zukünftigen Star Alliance-Partner TAM angeboten. Von Ende April bis Anfang Juli werden zudem Los Angeles, Miami, Boston und Chicago nur noch sechsmal pro Woche anstatt täglich angeflogen. Auch nach Delhi, Schanghai und Johannesburg wird in diesem Zeitraum ein wöchentlicher Flug weniger durchgeführt. Reduziert wird zudem das Angebot nach London City: Vom 20. April bis 23. Oktober startet in Zürich siebenmal anstatt neunmal täglich ein Jumbolino nach LCY, ab Genf wird LCY neu sechs- anstatt siebenmal pro Tag angeflogen. Swiss bietet aber auch Neuerungen an (siehe «Zürichs Sommerflugplan»). *ts*

Unique erzielte 2008 ein solides Ergebnis

Unique hat im vergangenen Geschäftsjahr 121 Millionen Franken Gewinn erwirtschaftet und liegt damit nur 7,2 Prozent unter dem Vorjahresresultat. Belastend auf das Ergebnis ausgewirkt haben vor allem die 21,3 Millionen Franken, die an den Nachlassverwalter der Swissair überwiesen werden mussten sowie der Verlust der Obligationenanleihe der Sigma Finance Corp. im Umfang von 11,4 Millionen Franken. Die Steigerung des Passagiervolumens um 6,6 Prozent auf 22,1 Millionen Passagiere schlug sich ebenfalls im Umsatz nieder, der um 6,5 Prozent auf 855,1 Millionen Franken anstieg, wobei 61,5 Prozent im Fluggeschäft und 38,5 Prozent im Nicht-Fluggeschäft erwirtschaftet wurden. Bei den Betriebskosten, die sich um 10,7 Prozent auf 434,9 Millionen Franken erhöhten, ist die Nachzahlung an den Swissair Liquidator enthalten. Das Betriebsergebnis vor Abschreibung, Zinsen und Steuern (EBITDA) verzeichnete einen erfreulichen Zuwachs von 10,1 Millionen Franken auf 420,2 Millionen Franken. Beim Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) erzielte Unique eine Verbesserung von 2,1 Prozent auf 234,1 Millionen Franken.

Für das laufende Geschäftsjahr 2009 rechnet Unique mit einem Passagierrückgang von 3 bis 5 Prozent, wobei bei den Transitpassagieren mit einer leichten Zunahme gerechnet wird. Die Auswertung der Monate Januar und Februar, in denen ein Rückgang von 5 Prozent bei den Passagieren und 11,3 Prozent bei den Flugbewegungen verzeichnet wurde, lässt die Annahme möglicherweise eher zu optimistisch erscheinen. Mit der bereits getroffenen Investitionskürzung im Umfang von 50 Millionen Franken hat sich der Flughafen jedoch bereits auf die unsichere Entwicklung eingestellt. *AM*

Ruag: Mit Geschäftsergebnis 2008 zufrieden

Der Technologiekonzern Ruag hat im vergangenen Jahr den Umsatz um 9 Prozent auf 1,53 Mia. Franken gesteigert. Der Reingewinn betrug 50,7 Mio. Franken, ein Minus von 33

Prozent. Das VBS war mit rund einem Drittel des Umsatzes nach wie vor grösster Einzelkunde von Ruag. Die Anteile in der Wehrtechnik (54 Prozent) und im zivilen Geschäft (46 Prozent) haben sich leicht zugunsten der militärischen Aufträge verlagert. Im Jahr 2008 hat Ruag zudem Saab Space und Austrian Aerospace erworben und verfügt nun über Produktionsstandorte in der Schweiz, Deutschland, Österreich, Ungarn und Schweden. *ts*

Eagle Helicopter übernimmt Super Puma

Die Eagle Helicopter AG ist wieder im Grossheli-kopter-Geschäft zurück. Nach dem Unfall der K-Max HB-ZEH im Herbst 2007 entschloss man sich als Ersatz eine Super Puma zu kaufen. Da auf dem Occasionsmarkt keine geeignete Maschine verfügbar war, bestellte man bei Eurocopter einen neuen AS.332C1 mit der Seriennummer 9010. Am 1. April 2009 wurde die HB-ZKN in die Schweiz überflogen. Nach einigen Anpassungen bei der Ruag in Alpnach wird die Maschine ab Mai kommerziell eingesetzt werden. In der Schweiz stehen nun insgesamt 6 grosse zivile Transporthelikopter im Einsatz: 2 Kamov Ka-32A12 (HB-XKE und HB-ZFX), 2 AS.332C1 Super Puma (HB-XVY und HB-ZKN) und 2 Kamov K-Max (HB-ZGK und HB-ZIH). *MH*



Foto: Markus Herzog

Die Schweiz zieht ihre Helikopter aus Bosnien und Herzegowina zurück

Am 31. März 2009 hat die Schweiz der EU mitgeteilt, dass sie das Lufttransport-Detachement per Ende September 2009 aus der Stabilisierungsmission EUFOR Althea in Bosnien und Herzegowina zurückziehen wird. Für diesen Entscheid sind zwei Gründe massgebend: einerseits ist die Luftwaffe nicht in der Lage, den Einsatz personell weiterhin zu alimentieren, andererseits steht aufgrund der verbesserten Sicherheitslage in Bosnien und Herzegowina die Neuausrichtung der Operation Althea an. Die beiden Verbindungs- und Beobachtungsteams bleiben bis zur Neuausrichtung der Mission im Einsatz. Nach erfolgter Umwandlung der Operation wird die Fortsetzung der schweizerischen Beteiligung überprüft. *pd*

Paul Schild verstorben

Am 30. März verstarb Paul Schild nach schwerer Krankheit im Alter von nur 55 Jahren. Er war seit 2006 Kommandant des Flugplatzes Meiringen-Unterbach und hatte dabei die zivile wie militärische Führung inne. Oberst Schild genoss auch bei der Gegnerschaft des Flugplatzes grosse Anerkennung; seine zuvorkommende Art und seine vermittelnden Fähigkeiten im Gespräch wurden sehr geschätzt. Bedingt durch seine Krankheit hat er schon im Mai 2008 um seinen Rücktritt nachgesucht. Peter Merz wird seine Nachfolge antreten (siehe auch Cockpit 03/09). *mt*

Ein Storch als Werbeträger (2)



Foto: Sammlung Karl Kössler

Geflügelte Krankenschwester

Die heute noch bei vielen Flugshows in Europa zu bewundernde Fi 156 D-1 mit dem Kennzeichen D-EMAV hat eine bewegte Vergangenheit hinter sich. Der bei den Automobilwerken in Choceň in der damaligen Tschechoslowakei gebaute Veteran gab bei der Swissair ein kurzes Gastspiel, bevor der Süsswarenhersteller Lindt & Sprüngli die Maschine zum Schleppen von Werbebannern verwendete. Nach einer Odyssee erwarb der in Hannover wohnhafte Architekt Rudi Klimmeck den Storch und liess ihn so umbauen, dass er eine während des Zweiten Weltkrieges in Italien eingesetzte Sanitätsmaschine repräsentiert.

Reklamestreifen an Flugzeugen waren in den frühen Nachkriegsjahren ein probates Mittel verschiedenster Firmen, auf sich aufmerksam zu machen. Davon machte auch die in Kilchberg am Zürichsee domizilierte Lindt & Sprüngli Gebrauch, um den Absatz von Schweizer Schokolade in der Bundesrepublik Deutschland zu steigern. Denn von Zeitungsinseraten und Plakaten einmal abgesehen, waren die Werbemöglichkeiten ziemlich beschränkt. Werbung im Fernsehen oder beim Radio war damals noch nicht bekannt, das Fernsehen war ja gerade erst erfunden worden.

Alles beginnt mit einem Sturzflug

Lang und steinig war der behördliche Spiessrutenlauf zur Erlangung aller Bewilligungen, bis der von der Swissair übernommene Storch (Werknummer 741) HB-IKA für Lindt & Sprüngli als

fliegende Litfasssäule starten konnte. Die ersten Versuche mit dem Schlepp von Werbebannern fanden am 29. Januar 1951 in Zürich-Kloten statt. Die einzigen Reklameflüge über Schweizer Gebiet sind zwischen dem 8. und 16. September 1951 über den Kantonen Wallis und Waadt nachweisbar, wo gemäss Auflagen des Eidgenössischen Luftamtes eine Mindestflughöhe von 300 Metern eingehalten werden musste. Den grössten Teil der Schleppflüge absolvierte die HB-IKA über der Bundesrepublik Deutschland, sie war in Düsseldorf-Lohausen stationiert.

Wie auch heute noch ist die Banneraufnahme eine ziemlich abenteuerliche Angelegenheit: Der Storch startete jeweils ohne das flach am Boden liegende, rund 50 Meter lange Werbebanner. Das Ende des 50 Meter langen, doppelten Zugseils war über zwei rund drei Meter hohe Pfosten gespannt, die rund zehn Meter auseinander quer zur Flugrichtung in den

Boden gerammt waren. Nach dem Steigen auf rund 200 Meter Höhe liess das zweite Besatzungsmitglied das elf Meter lange, am Ende mit einem Fanghaken bewehrte Seil aus dem Storch gleiten. Nach einer Platzrunde leitete der Pilot den Stechflug ein und passierte mit rund 120 Stundenkilometern die Schleppseilaufhängung, wobei dieses vom Fanghaken erfasst wurde. Bei diesem Manöver gab der Flugzeugführer Vollgas und zog gleichzeitig den Storch mit voller Steigleistung nach oben. Diese Technik gewährleistete, dass sich der Reklamestreifen ruckfrei und ohne auf dem Boden zu schleifen in die Lüfte erhob. Nach Beendigung seines Auftrages warf der Pilot den Reklamestreifen im Langsamflug aus einer Höhe von 50 Metern an einer zuvor markierten Stelle ab.

Storch ist Trumpf

Im Mai 1952 erhielt der Schoggi-Storch auf beiden Rumpfhinterseiten sowie auf der Tragfläche den Schriftzug «Trumpf» aufgemalt. «Trumpf» war eine bekannte Markenlinie der in Aachen domizilierten Schokoladefabrik Leonard Monheim GmbH, dem damaligen Lizenznehmer von Lindt & Sprüngli Produkten in der Bundesrepublik Deutschland. Das Eidgenössische Luftamt goutierte den anfänglich von Lindt & Sprüngli eingereichten Vorschlag betreffend Schriftgrösse nicht und gab ihren Segen nur zu ei-

Linke Seite: Vom weissen zum roten Kreuz – hinter diesem Sanitäts-Storch verbirgt sich die in der Tschechoslowakei gebaute K-65 A Cap (Werknummer 741) HB-IKA, die bei der Swissair für Vermessungsflüge und bei der Schokoladefabrik Lindt & Sprüngli als Werbeträger verwendet worden war. Nach einem Umbau repräsentiert diese Maschine eine in Italien von einer Sanitäts-Flugbereitschaft eingesetzte Fieseler Fi 156 D-1 Sanitätsversion. Am Steuer befindet sich der bekannte deutsche Luftfahrthistoriker und Fachbuchautor Karl Kössler, der massgeblichen Anteil an der vorbildgetreuen Restaurierung der Maschine hatte.

Unten: Die ehemalige HB-IKA trägt hier die ursprüngliche deutsche Immatrikulation D-EKUS. Auf der oberen Motorenhaube sind zwei zusätzliche Lufthutzen angebracht. Diese fehlten, als der Storch in der Schweiz zugelassen war. Nach dem Umbau in einen Sanitäts-Storch im Jahre 1978 änderte das Luftfahrt-Bundesamt die Immatrikulation von D-EKUS auf das heute noch verwendete Kennzeichen D-EMAV. Die Person auf dem Bild ist unbekannt.

ner stark verkleinerten Ausführung auf der Tragfläche. Das Luftamt befürchtete, dass die Werbung die Lesbarkeit der Immatrikulation beeinträchtigen könnte. Für die Schokoladefabrik Leonard Monheim GmbH war die Luftwerbung übrigens nicht neu. Bereits im Jahre 1924 hatte die Firma begonnen, auf Flugzeugen Reklame für Trumpf-Schokolade zu machen, fünf Jahre später kamen zusätzlich zwei Luftschiffe zum Einsatz.

DC-4 sorgt für Blessuren

Die Werbespots in luftiger Höhe gingen nicht ohne Blessuren ab: Am 4. Januar 1954 prallte der Botschafter für Schweizer Schoggi auf dem Flughafen von Düsseldorf durch einen kräftigen, von der Douglas DC-4 F-BELH der Air France generierten Propellerwind, in die Hangarmauer. Bei diesem Zwischenfall gingen der obere Randbogen des Seitensteuers sowie die Endleiste des rechten Querruders in die Brüche. Abklärungen ergaben, dass der Storch ungenügend verankert gewesen war.

Bis zum 29. März 1954 absolvierte der Schoggi-Storch insgesamt 3608 Flugstunden, davon fast ein Drittel innerhalb der vergangenen elf Monate. Während einer von den Pilatus-Flugzeugwerken in Stans durchgeführten Kontrolle wurde im Frühjahr 1954 das an Bord befindliche Bendix-Funkgerät gegen eine Anlage der Firma Murphy ausgewechselt.

Klon aus der Wüste Afrikas

Im Mai 1955 vercharterte Lindt & Sprüngli ihren Schoggi-Storch an die Firma Leonard Monheim GmbH. Als Piloten setzte das Unternehmen den deutschen Flugzeugführer Johannes Hempel ein. Nachdem die Siegermächte des Zweiten Weltkrieges um diese Zeit der Bundesrepublik Deutschland wieder die Lufthoheit zurückgegeben hatten, verkaufte Lindt & Sprüngli am 27. Februar 1956 ihren geflügelten Werbeträger dem Aachener Lizenznehmer. Das Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig teilte der ehemaligen HB-IKA die deutsche Zulassung D-EKUS zu. Der weitere Lebensweg der Storch mit tschechoslowakischen Wurzeln lässt sich nur bruchstückhaft rekonstruieren. Im Sommer 1967 erwarb der Segelflug Club Lauf e.V. in Lauf-Lillinghof den Storch und taufte ihn auf den Namen «Adebar». Auf Grund des hohen Treibstoffverbrauchs und der immer schwieriger werdenden Ersatzteilbeschaffung trennte sich der Club im Mai 1971 vom Storch.

Fliegende Krankenschwester

Das Flugzeug ging noch im gleichen Jahr in den Besitz des Hannoveraners Rudi Klimmeck über, der den Storch total überholen liess. Heute gehört der frühere Eidgenosse mit tschechischen Wurzeln seinem Sohn Ulrich und ist derzeit in Damme bei Osnabrück stationiert. «Ich fliege jährlich zwischen fünf und zehn Stunden mit dem Storch», sagt Ulrich Klimmeck, «und dies meist an Flugtagen.»

Dank einem im Jahre 1978 in Angriff genommenen Umbau besitzt die ehemalige Litfasssäule für Schweizer Schokolade heute das Aussehen sowie die Merkmale

eines Sanitätsstorches aus dem Zweiten Weltkrieg. «Das war zu jener Zeit die einzig mögliche historische Lackierung», erinnert sich Ulrich Klimmeck. Diese bei der deutschen Luftwaffe als Fi 156 D-1 bezeichneten Maschinen erhielten auf jeder Rumpffseite vergrösserte Seitentüren, die den Verlad von Tragbaren ermöglichten, zudem wurde die hintere Cockpitverglasung durch ein dreieckiges Fenster verlängert. Diese Unterscheidungsmerkmale zur Standard Fi 156 C sind bei der umfangreichen Restaurierung vor 31 Jahren in die ehemalige HB-IKA eingeflossen.

Der ganz in Weiss gehaltene und mit Rotkreuz-Abzeichen versehene Storch repräsentiert eine für die Wüstennotstaffeln in Nordafrika bestimmte Fi 156 D-1, die allerdings in dieser Lackierung nur in Italien flog und vor ihrem Einsatz beim Afrika Korps wieder eine Tarnung erhielt, nachdem alliierte Jäger auch unbewaffnete deutsche Sanitätsflugzeuge angriffen. Das Original trug die Immatrikulation D-EMAW. Um diesen Storch möglichst naturgetreu wieder zu geben, erwirkte der inzwischen verstorbene Rudi Klimmeck beim deutschen Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig eine Änderung der Immatrikulation von D-EKUS auf D-EMAV – die Registration D-EMAW war zu diesem Zeitpunkt bereits an ein anderes Flugzeug vergeben worden. Mit diesen Kennzeichen gondelt der ehemalige Schoggi-Storch immer noch durch die Lüfte.

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Redaktion bedanken sich bei Karl Kössler, Ulrich Klimmeck, Hans-Joachim Mau (†), Jerry L. Campbell und dem Bundesarchiv Bern für die Bereitstellung von Unterlagen und Fotos.



Foto: Ulrich Klimmeck via Karl Kössler



Vor 25 Jahren im Cockpit...

Unsere aktuelle Ausgabe steht ganz im Zeichen von 50 Jahre PC-6. Und natürlich wurde auch vor 25 Jahren dieses Thema aufgegriffen. Nur: Wer hätte damals gedacht, dass dieser Flieger zum wahren Evergreen wird? Ob wir im Jahr 2044 nochmals über die Erfolgsgeschichte des Porters schreiben werden?

Auch ein anderes sehr erfolgreiches Flugzeug wird in der Ausgabe vom Mai 1984 vorgestellt: der Airbus 320. Am 2. März dieses Jahres wurde grünes Licht zu dessen Entwicklung gegeben. Der folgende Siegeszug der 320er-Baureihe ist bekannt.

Mit dem British Aerospace ATP wird ein weiteres neues Flugzeug beschrieben. Der Erfolg dieses Kurzstrecken-Turboprops war aber weniger eindrucklich, nur 64 Exemplare wurden davon gebaut. Die Konkurrenten Dash 8 und die ATR 42 setzten sich in dieser Klasse durch. Logischerweise nimmt auch das 50-Jahre-Jubiläum des Bucker Jungmanns viel Raum ein. Schön, dass man auf Fotos alten Bekannten wie der HB-UUR und HB-UUV entgegenkommt!

Max Ungricht

Titelbild: Cessna 152 bei der Landung im Birrfeld.

Grünes Licht für neue Verkehrsflugzeuge

2

British Aerospace ATP

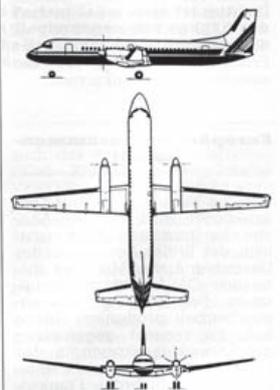
Nachdem Fokker seine aus der Friendship entwickelte F 50 angekündigt hatte (siehe COCKPIT 2/1984), war zu erwarten, daß auch der Hauptkonkurrent British Aerospace mit einer modernisierten 748 vor die Öffentlichkeit treten würde. Mit der 64plätzig ATP präsentierte nun BAe am 1. März ihre Antwort auf die Herausforderung aus den Niederlanden.

Die ersten Informationen über die ATP (Advanced Turboprop, fortschrittliches Turbopropflugzeug) wurden bereits anlässlich der Farnborough-Ausstellung des Jahres 1982 bekannt, doch zögerte BAe aus finanziellen Gründen mit der Lancierung des neuen Projektes. Gegenüber der altbewährten 748 wurde der Rumpf um rund 6 m verlängert, so daß nun in der Standardbestuhlung 64 Passagiere (748: 40 bis 58) Platz finden. Neu ist auch der gesamte Rumpfbug, in dem die beiden Piloten nun über ein teilweise digitalisiertes Cockpit mit Bildschirmen verfügen. Dazu kommt das modisch gefeilte Seitenleitwerk, während das Höhenleitwerk praktisch unverändert vom Vorgängermuster übernommen wurde.

Moderne Triebwerke

Die neue Runde in der Entwicklung moderner Kurzstreckenflugzeuge wurde durch die neuen Turboprop-Triebwerke ermöglicht, welche die betagten Rolls-Royce Dart, die auf die späten vierziger Jahre zurückgehen, ablösen. BAe wählte für seine ATP die auch für die Fokker 50 vorgesehene Pratt & Whitney Aircraft of Canada PW124, die ihre 2150 PS (Maximalleistung: 2520 PS) an sechsblättrige Hochgeschwindigkeitspropeller aus Verbundwerkstoffen abgibt. Neben einer größeren Wirtschaftlichkeit zeichnet sich das neue Antriebssystem durch eine drastische Verringerung der Lärmabstrahlung aus.

Der Erstflug des Prototyps ist für Mitte Oktober 1986 vorgesehen, so daß die ersten Lieferungen im September 1987 erfolgen könnten. Wie Fokker wartet jedoch auch BAe auf den ersten Besteller der Neukonstruktion. Ha.



Die kosmetischen Änderungen am Bug und am Leitwerk sowie der längere Rumpf lassen kaum mehr erkennen, daß die ATP aus der BAe 748 hervorgegangen ist



British Aerospace ATP

Zwei Propellerturbintriebwerke
Pratt & Whitney Aircraft of Canada PW124
von je 2150 PS (1582 kW) Startleistung,
2520 PS (1855 kW) Maximalleistung

Spannweite	30,63 m
Länge	26,01 m
Höhe	7,32 m
Flügelfläche	78,30 m ²
Leergewicht	13 595 kg
Maximales Startgewicht	22 090 kg
Treibstoffladung	6 365 l
Maximale Nutzlast	6 500 kg
Reisegeschwindigkeit	474 km/h
Reichweite mit max. Nutzlast und Reserven	1 500 km

Staffeln der Welt

Drei Piper PA-18 von der Schwäbischen Alb mit oberrheinischen Ahnen



1955 initiierte Dr. Franz Burda als Werbeträger für seinen Verlag in Offenburg die berühmte Burda-Staffel. Das waren zunächst drei Piper PA-18 mit 135 PS Lycoming und 85 PS Continental Motoren, später aufgerüstet auf 150 PS.

Leader war Gerd Maier, ein sehr erfahrener Pilot mit über 8000 Flugstunden. Das Programm umfasste engen Verbandsflug mit Formationswechseln und Ballonrahmen. Daneben – auch im Verbands-



flug – Bannerschlepps, Absetzen von Fallschirmspringern, Schlepp von Segelflugzeugen. Berühmt der Flugtag 1956 auf dem zugefrorenen Titisee und die Landung mit drei Maschinen auf dem Zugspitzblatt im März 1958. Bis zur Auflösung 1973 schaffte das Team mehr als 800 Vorführungen.



Die Bravo-Lima-Formation

Die Gegenwart

Das sind Mathias Loser (Leader/32 Jahre/1100 Flugstunden), Christian Streifeneder (rechter Flügelmann/32 J./1300 h) und Hansjörg «Hanko» Streifeneder (linker Flügelmann/64 J./7000 h) auf dem Flugplatz Grabenstetten. Hansjörg Streifeneder war schon 1972–1973 Mitglied der Burda-Staffel. Das Programm steht in der Tradition der Burda-Staffel. Es gibt auf Wunsch Bannerschlepp in Formation, Verbandsflug mit Formationswechseln und Ballonstechen. Bei geeignetem Fluggelände ist auch eine Formationslandung möglich. Letztere gab es, wegen der schmalen Piste, in Hilzingen am 20. September 2008 aber nicht zu sehen.

Die Maschinen

D-EIBL (PA18-150/Baujahr 1980/Werk-Nr.18-8009024); D-ELBL (PA18-135/1955/18-3944) und D-EUBL (PA18-150/1957/18-5664) haben teilweise ein wechselhaftes Vorleben mit Zulassungen in Österreich, Italien, Nordamerika, Deutschland und Irland. In diesem Jahr wird die Staffel am 12. bis 14. Juni

beim Pipertreffen in Heide-Büsum, am 17. bis 19. Juli in Tannheim, am 4. bis 6. September auf der Hahnweide und am 12. und 13. September in Hotzenwald zu sehen sein. Der letzte Termin ist bestimmt in Reichweite für Piper-Fans aus der Schweiz.

Werner Baier

Oben: Burda-Staffel (Manching 1972/ Seilabwurf, vermutlich nach einem Bannerschlepp in Formation).

Links und links unten: Bravo-Lima-Formation (Hilzingen 2008).

Unten: Dekoration an der Motorverkleidung. Das Eselchen «Mufti» gab es auch schon bei der Burda-Staffel.



Fotos: © Werner Baier



Quellen

Bild- und Textarchive des Autors
Flugwelt 3/1959
Aerokurier 11/1965; 6/1966; 3/2008

Info

www.streifly.de/staffel-d.htm

Schweizerisches Luftfahrzeugregister 1. März – 31. März 2009

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
16.03.2009	HB-2426	E1 Antares (Antares 20E)	028	2006	Brauchli Max, Zurzach	Birrfeld
04.03.2009	HB-2446	DG-808C	8-402B301X63	2009	Murner Olivier, Vessy	Montricher
17.03.2009	HB-3430	ASW 27-18	29574	2009	Segelfluggruppe Lägern, Schänis	Schänis
19.03.2009	HB-FQU10	PC-12/47E	1121	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.03.2009	HB-FQW10	PC-12/47E	1123	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.03.2009	HB-FQX10	PC-12/47E	1125	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.03.2009	HB-FQY10	PC-12/47E	1122	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.03.2009	HB-FRA10	PC-12/47E	1127	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.03.2009	HB-FRC10	PC-12/47E	1129	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.03.2009	HB-FRD10	PC-12/47E	1130	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.03.2009	HB-IOS	A320-214	2968	2006	Air Berlin 3 LeaseLux S.à.r.l./Belair Airlines AG, Glattbrugg	Zürich
26.03.2009	HB-IOT	A320-214	2991	2007	Air Berlin 3 LeaseLux S.à.r.l./Belair Airlines AG, Glattbrugg	Zürich
31.03.2009	HB-IOX	A319-112	3604	2008	Air Berlin 7 LeaseLux S.à.r.l./Belair Airlines AG, Glattbrugg	Zürich
10.03.2009	HB-JRE	CL-600-2B16 (604 Variant) (605)	5726	2007	Tarkway Investments Ltd./Execujet Europe AG, Zürich	St. Gallen-Altenrhein
20.03.2009	HB-JRN	CL-600-2B16 (604 Variant) (605)	5494	2001	Credit Suisse/ Swiss Global Jet Management AG, Zürich-Airport	Mollis
20.03.2009	HB-KPK	CEA DR221	67	1967	Kupferschmied Peter, Villars-sur-Glâne	Ecuwillens
20.03.2009	HB-QOI	Cam C-60	11242	2008	Engelstein Roger, Schlieren	Schongau
19.03.2009	HB-VWD	Ce 560XL (XLS+)	560-6021	2008	Deutsche Lufthansa AG/Swiss Private Aviation AG, Zürich	Zürich
19.03.2009	HB-VWE	Ce 560XL (XLS+)	560-6022	2009	Deutsche Lufthansa AG/Swiss Private Aviation AG, Zürich	Zürich
25.03.2009	HB-WBA	MCR-ULC	389	2009	Gabus AG, Diessbach bei Büren	Biel-Kappelen
10.03.2009	HB-ZIX	EC 120 B (JAA)	1593	2009	Europavia (Suisse) SA, Bern	Bern-Belp
03.03.2009	HB-ZJP	AS 350 B3	4677	2009	Heli Gotthard AG, Erstfeld	Erstfeld
10.03.2009	HB-ZKQ	EC 120 B (JAA)	1316	2002	PT-Aviation Service GmbH, Schattdorf	Ambri-Piotta

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
06.03.2009	HB-2153	DG-400	4-244	1989	Meiller Hans-Rudolf, Mönchaltorf	Schänis
02.03.2009	HB-2353	Ventus-2 CT	54	2000	Passardi Roberta, Torricella	Locarno
16.03.2009	HB-3077	ASW 24	24139	1991	Brühlmeier Christoph, Oberrohrdorf	Buttwil
31.03.2009	HB-FQG10	PC-12/47E	1107	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.03.2009	HB-FQH10	PC-12/47E	1108	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.03.2009	HB-FQJ10	PC-12/47E	1110	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.03.2009	HB-FQK10	PC-12/47E	1111	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.03.2009	HB-FQL10	PC-12/47E	1112	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.03.2009	HB-FQN10	PC-12/47E	1114	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.03.2009	HB-FQO10	PC-12/47E	1116	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.03.2009	HB-FQP10	PC-12/47E	1117	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.03.2009	HB-FQQ10	PC-12/47E	1118	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.03.2009	HB-FSK9	PC-12/47E	1082	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.03.2009	HB-IWX	EMB-135BJ	14500841	2004	Stiker Limited/Swiss Eagle Ltd., Belp	Zürich
25.03.2009	HB-NCE	RC 112TC	13018	1976	Meier Enrico, FL-Schellenberg	Bad Ragaz
30.03.2009	HB-QFW	Colt 120A	4827	2000	Die Schweizerische Post, Bern	Meikirch
25.03.2009	HB-QLY	BB70Z	460	2007	A&B Promotion Arnold und Partner/ Hampi's Ballonfahrten, Holzhäusern ZG	Hünenberg
10.03.2009	HB-SAN	Cap 10B	147	1982	Resende José, Yverdon-les-Bains	Yverdon-les-Bains
09.03.2009	HB-XDA	SA316B	1609	1969	Air Glaciers SA, Sion	Sion
19.03.2009	HB-XDG	SA315B	2221	1971	Trans-Héli SA, Sion	Sion
09.03.2009	HB-XIB	SA315B	2531	1979	Air Glaciers SA, Sion	Sion
09.03.2009	HB-XJR	SA316B	1781	1971	Air Glaciers SA, Sion	Sion
09.03.2009	HB-XNU	AB206B	8289	1971	Air Glaciers SA, Sion	Lausanne La Blécherette
09.03.2009	HB-XNW	SA316B	2265	1975	Air Glaciers SA, Sion	Sion
09.03.2009	HB-XTW	SA315B	2537	1979	Air Glaciers SA, Sion	Sion
09.03.2009	HB-XXC	SA316B	1592	1969	Air Glaciers SA, Sion	Sion
09.03.2009	HB-YCK	Twin Baby	01	1985	Kreber Rudolf, IT-S.Giustino	Sitterdorf
30.03.2009	HB-ZBS	269C	S1873	2004	Robert Fuchs AG, Schindellegi	Schindellegi
05.03.2009	HB-ZDA	AS 350 B3	3421	2001	Heli Bernina AG, Samedan	Samedan
09.03.2009	HB-ZFU	SA315B	2237	1971	Air Glaciers SA, Sion	Sion
11.03.2009	HB-ZHL	R22 Beta	3010	1999	Bio Medi Face SA, Pambia-Noranco	Ambri-Piotta
30.03.2009	HB-ZKC	MDD 369E	0584E	2008	Robert Fuchs AG, Schindellegi	Schindellegi



Löschung: Fast neun Jahre lang war das Aérospatiale AS 350 B3 Ecureuil HB-ZDA im auffälligen gelben Kleid der Heli Bernina AG auf dem Flugplatz Samedan stationiert. Nun wurde der Helikopter verkauft und hat die Schweiz Richtung Indien verlassen.



Löschung: Im März wurden verschiedene Helikopter aus dem Luftfahrzeugregister gelöscht, die in den letzten Jahren in Unfälle verwickelt und schon längere Zeit nicht mehr flugtüchtig waren. Dazu gehört auch das Sud Aviation/Aérospatiale SA315B Lama HB-XDG der Trans-Heli SA in Sion.

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Neuer Eigentümer/Halter	Standort
25.03.2009	HB-535	KA 2B	00	1957	Wirth Andreas, Zürich	Buttwil
11.03.2009	HB-608	Rhönlerche II	379	1958	Müller Markus, Oberbalm	Bern-Belp
09.03.2009	HB-1301	Astir CS	1126	1976	Niggli Ulrich, Wädenswil	Zweismimen
03.03.2009	HB-2258	Ventus CM	63	1991	Anet Claude/Segelfluggruppe Randen, Rüdlingen	Schaffhausen
09.03.2009	HB-3314	LS8-18	8340	2000	Anklin Thomas/Hag Flyers, Reinach BL	Dittingen
26.03.2009	HB-BRI	MFM S-60A	E-205	1990	Kramis Josef und Margrit, Fahrwangen	Hilfikon
13.03.2009	HB-BSH	Thunder AX8-90 S2	1988	1991	Schlegel Willi, Oberbüren	Pfaffnau
23.03.2009	HB-BST	Cam O-90	3069	1993	Stämpfli Hans-Ulrich, Hundwil	Hundwil
23.03.2009	HB-BUZ	MFM FS-57A	E-255	1991	Ballonfahrten Aero-Star, Pfaffnau	Pfaffnau
16.03.2009	HB-DUS	Luscombe 8 A	923	1939	Tamburin Hélène, St-Prex	La Côte
06.03.2009	HB-EDY	MS 880B	207	1962	Walther Martin, Schüpfen	Biel-Kappelen
13.03.2009	HB-EZZ	F.260C	570/42-006	1982	Lucca Ferruccio, Losone	Ambri-Piotta
12.03.2009	HB-FOX	PC-12/45	334	2000	BTV Leasing Schweiz AG/Lions Air Ltd., Zürich	Buochs
06.03.2009	HB-FVA	PC-12/47	833	2007	Explorair AG, Montreux	Lausanne-La Blécherette
05.03.2009	HB-FVF	PC-12/47E	1071	2008	Alps Air AG/Aero Locarno SA, Gordola	Locarno
03.03.2009	HB-HAO	PC-7	101	1978	Fortis Lease Suisse SA/Atal Trasporti SA, Ambri	Locarno
01.03.2009	HB-IKZ	BD-700-1A10 (Global Express)	9054	2000	Heliz Air Services AG/Comlux Aviation AG, Zürich	Genève-Cointrin
11.03.2009	HB-KAH	TA 20	425	1984	Hefele Rolf, Urdorf	Birrfeld
25.03.2009	HB-MTB	EB 300/200	031	2001	Flying Ranch AG, Triengen	Triengen
11.03.2009	HB-OKL	PA-28R-200 (B)	7335008	1972	Joos Rossella/Stieger Daniel, Basel	Locarno
25.03.2009	HB-OKT	PA-28R-200 (B)	28R-7435181	1974	Sky Fox Ltd., Belp	Bern-Belp
23.03.2009	HB-QBH	LBL 150A	348	1996	Strebel Roger, Fahrwangen	Fahrwangen
23.03.2009	HB-QEP	Cam N-133	4281	1998	Bamert Reto, Hochdorf	Hochdorf
26.03.2009	HB-QEZ	AS RX-9	RX9-3008	1998	Otto's Warenposten AG/Bossart Pius, Büron	Hilfikon
23.03.2009	HB-QFC	AS S-66A	S66A-3063	1998	Ballonfahrten Aero-Star, Pfaffnau	Pfaffnau
26.03.2009	HB-QFM	AS RX-9	RX9-3016	1999	Anzeiger AG Luzern/Rey Walter, Gunzwil	Gunzwil
26.03.2009	HB-QGE	Fire 26/24	820	2000	Wey Josef, Cham	Emmen
26.03.2009	HB-QGP	Fire 26/24	854	2000	Burkhard Walter/Reist Stefan, Oschwand	Oschwand
25.03.2009	HB-QHU	BB37	186	2002	Ballonsport-Club Stein am Rhein, Stein am Rhein	Stein am Rhein
26.03.2009	HB-QIE	AS S-64A	S64-3001	2002	Kramis Josef und Margrit, Fahrwangen	Hilfikon
23.03.2009	HB-QJK	Fire 36/24	916	2001	Alt Richard, Merenschwand	Merenschwand
26.03.2009	HB-QMT	Fire 36/24	1248	2007	Scholl Herbert, Mörigen	Ipsach
23.03.2009	HB-QSV	BB30Z	392	2006	Rey Walter/Birrer Hans-Peter, Eich	Gunzwil
23.03.2009	HB-QTA	BB26N	625	2008	Bamert Reto, Hochdorf	Hochdorf
25.03.2009	HB-TBY	Pelikan U4M	027	1964	Huber Kurt, Rapperswil SG	Speck-Fehraltorf
06.03.2009	HB-UDA	AG-5B	10135	1992	Rutschmann Jürg, Niederrohrdorf	Triengen
09.03.2009	HB-UVS	Bü 131 APM	70	1938	Anklin Thomas/Hag Flyers, Reinach BL	Basel-Mulhouse
31.03.2009	HB-VNW	CE 560	0457	1998	GE Capital Solutions AG, Zürich	Zürich
01.03.2009	HB-VWB	CE 525B (CJ3)	525B-0216	2008	Deutsche Lufthansa AG/Swiss Private Aviation AG, Zürich	Zürich
01.03.2009	HB-VWC	CE 525B (CJ3)	5252B-0272	2008	Deutsche Lufthansa AG/Swiss Private Aviation AG, Zürich	Zürich
13.03.2009	HB-XQJ	AS 350 B3	3093	1998	Heli-Linth AG/Air Glaciers SA, Sion	Sion
25.03.2009	HB-XTM	SA315B	2654	1984	BOHAG, Gsteigwiler	Gsteigwiler
09.03.2009	HB-YGX	Kitfox IV-1200 Speed	KCS140	1998	Anklin Thomas/Hag Flyers, Reinach BL	Basel-Mulhouse
06.03.2009	HB-ZFY	EC 120 B (JAA)	1396	2004	Heli TS Anstalt/Eliticino SA, Gordola	Balzers FL
04.03.2009	HB-ZJB	EC 120 B (JAA)	1123	2000	Swiss Skyways Services AG/Linth Air Service AG, Mollis	Mollis



Genf (oben): Der jüngste Airbus A319-132 JY-AYP von Royal Jordanian ist in den Oneworld-Farben lackiert. Bereits fünf Tage nach dessen Auslieferung besuchte die Maschine Genf.
Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich (oben): Mit einer Reisegeschwindigkeit von 500 km/h ist der Pilatus PC-12 zwar den Businessjets unterlegen, doch die Betriebskosten liegen deutlich tiefer. Im Bild die in Zürich stationierte HB-FOX der Lionsair. Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Genf (links oben): Die BAe 146-300 5A-DKQ – ehemals für Thai Airways und Flybe geflogen – wurde im Februar von Air Libya Tibesti gekauft. Das Flugzeug trägt noch keine Titel.
Foto: Jean-Luc Altherr



Basel (links Mitte): Die Embraer 135 Legacy VC99B-2585 der Força Aérea Brasileira (brasilianische Luftwaffe) landete am 7. März mit einer Regierungsdelegation auf dem EuroAirport.
Foto: Dennis Thomsen

Genf (links unten): Am 13. März war «Red Nose Charity Day», ein jährlich in England durchgeführter Anlass, bei dem Geld für Bedürftige gesammelt wird. British Airways sponsort diese Sammlung jeweils und versieht einige Flugzeuge dafür mit einer roten Nase, wie diesen Airbus A320-232 G-EUW.
Foto: Jean-Luc Altherr



Basel (oben): Am 10. Februar startete der ehemals in den Diensten der Helog gestandene Aerospatiale SA.330J Puma F-GSYF an Bord der An-124 UR-82072 der ukrainischen ADB nach Kita Kyushu in Japan (auch bekannt als Kokura Airport). Die Maschine wird dort neu in den Diensten der amerikanischen Evergreen Helicopter sein, welche ihn im Auftrag der US-Navy betreibt. Foto: Dennis Thomsen

Genf (links oben): Ein seltener Besucher in Europa ist diese Dassault Falcon 900DX B-8021 der China International Trust and Investment Company (CITIC), einem grossen Bankkonsortium. Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich (links Mitte): Augsburg Airways ist seit 2003 Partner von Lufthansa Regional, für die sie neben weiteren Modellen auch diese für 72 Passagiere eingerichtete Bombardier DHC-8-402Q Dash 8 D-ADNC betreibt. Foto: Aeromedia A.E. Wettstein



Zürich (oben): Die ATR-42-500 der französischen Regionalgesellschaft Airlinair sind oft auf dem Streckennetz der Air France anzutreffen, so auch bei den täglichen Verbindungen nach Bern-Belp. Im Bild die F-GPYB. Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Basel (links): Es werden zwar immer weniger, aber mit etwas Glück bekommt man auch heute noch eine Maschine der DHL in der alten rot-weißen Bemalung vor die Linse, wie diese Boeing B757-236(SF) G-BIKK. Das Flugzeug startete hier am 14. März zum DHL-Hub in Leipzig. Foto: Dennis Thomsen

Al Ain Aerobatic Show 2009



Die Airshow in der arabischen Wüste

Foto: Wolfgang Block

Zum Airshow-Saisonauftritt zeigte sich die Oasenstadt Al Ain in den Vereinigten Arabischen Emiraten von ihrer sonnigsten Seite und liess nicht nur die Piloten in ihren engen Cockpits mächtig ins Schwitzen kommen: Sand und Sonne in rauen Mengen stehen hier genau so auf dem Tagesprogramm, wie atemberaubender Kunst- und Formationsflug, vorgeführt von der Elite internationaler Piloten.

Überliess man die erste Stunde des täglichen Flugprogramms noch den Modellbauern mit ihren bis zu 20 000 Euro teuren Jetfluggeräten, so folgte später im Programm ein fliegerisches Highlight nach dem anderen. Wie bereits im letzten Jahr schon, konnte aber auch diesmal nur das Kunstflugteam aus Saudi Arabien mit seinen sechs grün-weiss lackierten «Saudi-Hawks» für die Jetflugvorführung organisiert

werden, betrachtet man die beiden Vorbeiflüge eines in Sonderlackierung ausgestatteten A340 der Ethiad Fluggesellschaft aus Abu Dhabi nicht als Flugvorführung.

Aerobatic Show

Solokunstflug, unter anderem geflogen vom ungarischen Piloten Zoltan Veres oder vom mehrfachen britischen Meister Mark Jefferies auf seiner Extra 330SC, russische Warbirds aus Zeiten des Zwei-

ten Weltkriegs, eine schwedische Pitts S-12, das «Scandinavian Wingwalker-team» mit seiner Super AgCat oder aber auch die beiden Kunstflugteams «Pioneer» und «Jakitalia» aus Italien zogen das Publikum in ihren Bann und boten akrobatische Flugvorführung der Spitzenklasse – zum Teil nur wenige Meter über den rot leuchtenden und meterhohen Sanddünen von Al Ain.

Aero GP-Competition

Zum ersten Mal über arabischem Boden fand dieses Jahr eine Art fliegerischer Wettkampf statt, der aus drei Disziplinen bestand: Zum einen mussten die Piloten aus dem Flug heraus eine Bombenatrappe (eine mit Sand gefüllte Wasserflasche) zielsicher auf eine am Boden befindliche Markierung abwerfen, zum

Links: Sieger des «Aero GP»: Zoltan Veres aus Ungarn in seiner brandneuen MSX.

Rechts oben: Das «Pioneer Team» aus Italien zeigt mit insgesamt vier Alpi Aviation Pioneer 300 «Hawk» ein interessantes und abwechslungsreiches Flugprogramm mit engen Formationen und spektakulären Figuren.

Rechts Mitte: Aus Russland stammen diese beiden Polikarpov Po-2. Mit 33 000 Exemplaren dürfte die Po-2 das weltweit meistgebaute Flugzeug aller Zeiten sein.

Rechts unten: Der schwedische Pilot Jaco Hölländer mit seiner 400 PS starken Pitts S-12 «Python» im Foto-pass über der Wüste Al Ains.

Unten: Eine Rarität aus Russland ist die Polikarpov I-15bis. Ein Jagdflugzeug aus dem Zweiten Weltkrieg, von dem es nur noch wenige flugfähige Exemplare gibt.

Das Team «Yakitalia» besteht aus einer Jak-50 und drei Jak-52. Im Bild eine Jak-52 beim letzten Überflug mit der Flagge der Vereinigten Arabischen Emirate.



Foto: Reto Schneberger



Foto: Reto Schneberger



Foto: Wolfgang Block



Foto: Reto Schneberger



Foto: Wolfgang Block

anderen eine Art Luftkampf Mann-gegen-Mann durchführen; zu guter Letzt fand noch ein Airrace um ein zirka 3 x 2 Kilometer grosses Rechteck statt. Als Gesamtsieger aller drei fliegerischen Disziplinen ging Zoltan Veres hervor.

Airshows in Al Ain sind immer etwas anderes als in unseren Breitengraden bekannt: heiss, verrückt und mit sehr(!) tiefen Stunts. Ein Erlebnis der besonderen Art...

Wolfgang Block

Schweiz**12.–14.5.**EBACE 2009, Genf Palexpo
ebace.aero**30.5.**MSW-Cup (Kunstflug), Bex
saa.ch**6.6.**IKARUS Jugendtag, Segelflughangar Bern-Belp
berneraeroclub.ch**12.–14.6. (neuer Termin)**Hergiswil Splash-In
Hotel Pilatus, Vierwaldstättersee
Kontakt: hergiswil@seaplanes.ch**19.–21.6.**3. Seaplane-Meeting, Lutry, Lac Léman
Kontakt: lutry@seaplanes.ch**19.–21.6.**Präzisionsflug-Schweizermeisterschaften, Buttwil
pfa.ch**20.6.**International Fly-in Prangins, La Côte
casgp.com**27.–28.6.**Rencontre Internationale Oldtimers (RIO)
Fribourg-Ecuwillens
aerotique.ch**28.6.**Zigermeet (Oldtimer), Flugplatz Mollis
flugplatz-mollis.ch**3.–5.7.**7. Seaplane-Meeting, Bönigen, Brienersee
Kontakt: boenigen@seaplanes.ch**3.–4.7.**Zigermeet 1, 45 Jahre Patrouille Suisse, Mollis
flugplatz-mollis.ch**4.7.**Engiadina Classics, Flugplatz Samedan
engadin-airport.ch**11.–12.7.**Fly-in Lodrino
fluggrupperuag.ch/fly-in**11.–12.7.**Zigermeet 2, Mollis
flugplatz-mollis.ch**11.7.**Loop-in (Informationen für Kunstflugpiloten)
Birrfeld
saa.ch**12.7.**MSW-Cup, Birrfeld
saa.ch**7.–9.8.**1. Seaplane-Meeting, Bouveret/VS, Genfersee
Kontakt: bouveret@seaplanes.ch**8.8.**MSW-Cup, Buttwil
saa.ch**15.–16.8.**Thuner Flugtage (**abgesagt**)
«75 Jahre Flugplatz Thun»
thuner-flugtage.ch**15.–16.8.**Fly-in Biel-Kappelen, Kappelen
fg-seeland.ch**20.–23.8.**Swiss Aero Expo
Internationale Luftfahrt-Messe
Flugplatz Buochs
wwiss-aero-expo.ch**22.8.**Flugplatzfest St. Stephan
hunterverein.ch**22.–23.8.**Oldtimer Flugtage, Flugfeld Kestenholz
fun-flyers.ch**29.–30.8.**Dittinger Flugtage, Flugplatz Dittingen
flugtage.ch**6.9.**Flügerchilbi, Flugplatz Langenthal
sgoberaargau.ch**7.–13.9.**Schweizer Meisterschaften im Kunstflug
Yverdon
saa.ch**12.–13.9.**Heli-Event Melchnau
heli-event.ch**13.9.**4. Charity Flying
Passagierflüge für einen guten Zweck, Grenchen
cockpit.aero**25.–27.9.**Geneva Classics, Palexpo
geneva-classics.ch**3.–4.10.**30. Flugtag Hausen a.A.
Showflug-Spektakel (Modelle)
Mgafoltern.ch**11.10.**Warbird-Meeting, Flugplatz Mollis
flugplatz-mollis.ch**Ausland****1.–3.5.**Trainingslager PFA, Präzisionsfliegen
Donaueschingen (D)
pfa.ch**21.–24.5.**Klassikwelt, Messgelände Friedrichshafen (D)
Klassikwelt-bodensee.ch**15.–21.6.**Salon de l'Aéronautique et de l'Espace
Paris Le Bourget (F)
Salon-du-bourget.fr**26.–27.6.**Airpower 09
Flugplatz Zeltweg (A)**10.–12.7.**Scalaria Air Challenge, St Wolfgangsee (A)
scalaria.at**17.–19.7.**Tannkosh Fly-in, Flugplatz Tannheim (D)
flugplatz-tannheim.de**Veranstaltungshinweis**

Die grösste Modellflugzeug-Ausstellung der Schweiz
16. – 24. Mai 2009, Curlinghalle Worb



www.mg-worb.ch
Eintritt: 7.–

Öffnungszeiten:

Samstag	16. Mai	14 – 21 Uhr
Sonntag	17. Mai	10 – 21 Uhr
Montag	18. Mai	18 – 21 Uhr
Dienstag	19. Mai	18 – 21 Uhr
Mittwoch	20. Mai	18 – 21 Uhr
Auffahrt	21. Mai	10 – 21 Uhr
Freitag	22. Mai	18 – 21 Uhr
Samstag	23. Mai	10 – 21 Uhr
Sonntag	24. Mai	10 – 17 Uhr

Super Modelle bis 10 m Spannweite! – Vortrag Patrouille Suisse – grosse Börse – Rega Heli – Flieger-Beiz – Fachreferate – attraktive Fliegerfilme – Flugsimulatoren

Und wieder steht die grösste Modellflugzeug-Ausstellung der Schweiz an. Interessante Referate – nicht nur zu Themen der Modellfliegerei – sowie Filme ergänzen diesen einmaligen Anlass in der Curlinghalle in Worb (www.mg-worb.ch).

Vorschau auf die Ausgabe 6 – Juni 2009

Wie schon in dieser Ausgabe auf Seite 41 angekündigt, wird die vergangene AERO in Friedrichshafen ein Schwerpunkt der nächsten Ausgabe sein. Weiter werden wir militärisch und zivil in die USA gehen. 50 Jahre Pilatus Porter – der aktuelle Bericht in dieser Ausgabe wird durch ein Interview mit Oscar J. Schwenk ergänzt. Wie behauptet sich Pilatus im schwierigen Umfeld? **Die Juni-Ausgabe von Cockpit finden Sie ab dem 27. Mai an Ihrem Kiosk.**

**Überraschende Kurzvisite in Grenchen.**

Am 7. April traf dieser private Sikorsky S-92A Helibus aus Stanstead kommend am Jurasüdfuss ein und verliess nach kurzer Standzeit und viel Durst Grenchen wieder in Richtung England.

Pilot? www.aopa.ch



mt-propeller

Über 90 STCs weltweit!

Entwicklung und **Herstellung**
von EASA und FAA zertifizierten
Composite Verstell- und
Festpropellern.



Piper Chequamegon

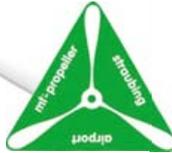


Mooney M20C

Verkauf und **Service** von
Produkten der Hersteller
McCaughey, Hartzell, Sensenich,
Woodward und Goodrich.

Flugplatz Straubing-Wallmühle
D-94348 Atting / Germany
Tel.: +49/(0)9429 9409-0
Fax: +49/(0)9429 8432
e-mail: sales@mt-propeller.com

www.mt-propeller.com



Die richtige Adresse

für Ihr Luftfahrzeug

Diamond Service Center
Cessna, Piper, Mooney
Embraer Legacy
Beech Premier
PC-12



Aircraft Maintenance and Technology

Flughafen Bern-Belp
Fon +41 (0)31 961 07 07
Fax +41 (0)31 961 26 56

info@airmatec.ch - www.airmatec.ch

Unterhalt
Wartung
Reparaturen
Umbauten



Kennen Sie schon das AVIATOReLogbook?

Jetzt zur Fliegersaison bestellen!

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Bestellen Sie einfach unter www.dfs-aviationshop.de, telefonisch bei unserem Customer Support unter +49 (0)6103/707-1205 oder persönlich bei unseren Luftfahrtbedarfshändlern.



DFS Deutsche Flugsicherung

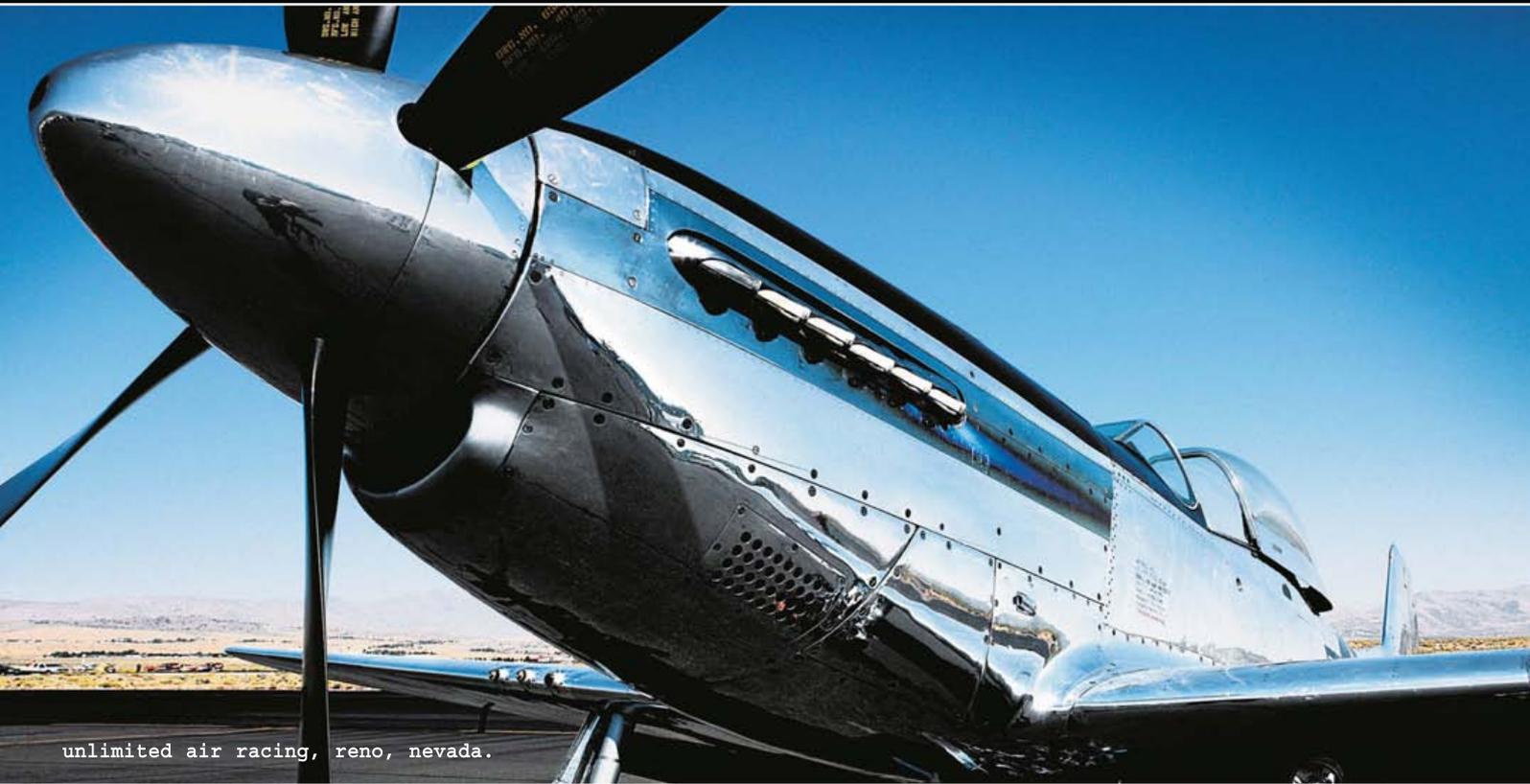
NEU

AVIATOReLogbook:

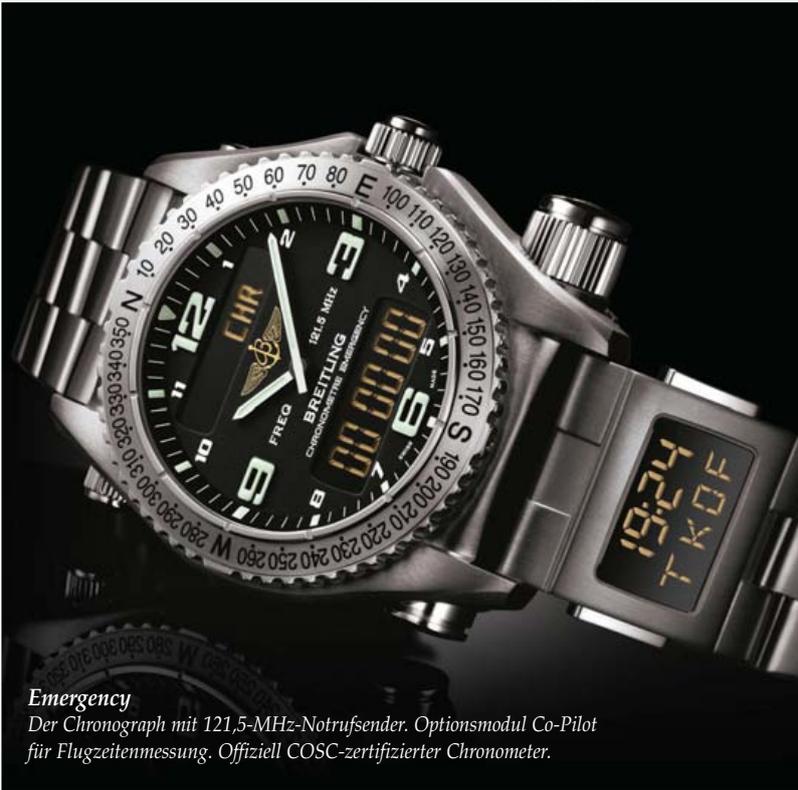
Das elektronische Flugbuch dient der digitalen Dokumentation von Flugzeiten. Es entspricht den aktuellen JAR-Anforderungen und ist individuell in Oberfläche sowie Inhalten konfigurierbar.

Pure Performance

Absolute Precision



unlimited air racing, reno, nevada.



Emergency

Der Chronograph mit 121,5-MHz-Notrufsender. Optionsmodul Co-Pilot für Flugzeitenmessung. Offiziell COSC-zertifizierter Chronometer.

WWW.BREITLING.COM



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™