

Cockpit

Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 6/Juni 2009

Nr. 6/Juni 2009



General Aviation

- Die AERO 2009
- P-38 bei Red Bull
- Weitere DC-3 am Schweizer Himmel

Military Aviation

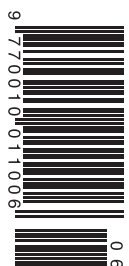
Dem Raptor werden die Klauen gestutzt

Helicopter
Alpinlift und Lama

Civil Aviation
Als Spotter in
Los Angeles

Report
Mister Pilatus:
Oscar J. Schwenk
im Gespräch

Jetzt jeden Monat:
Wettbewerb!



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



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.



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*

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 7/2009:
8. Juni 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 Juni 2009
50. Jahrgang



Military Aviation

- ▶ Dem Raptor werden die Klauen gestutzt **6**
- ▶ Präsentation Commune Terre-Air-Marine 2009 – Frankreichs Übung mit drei Teilstreitkräften **10**
- ▶ Informationsrapport des Kommandanten der Schweizer Luftwaffe **13**
- ▶ Military News **14**

Civil Aviation

- ▶ Spotter's Corner: Los Angeles International Airport **16**
- ▶ Your Captain speaking... «Luftlöcher» **18**
- ▶ Swiss übernimmt ersten A330-300 **19**
- ▶ Guam: Der A. B. Won Pat International Airport **20**
- ▶ Center for Aviation Competence: Neues aus der Forschung **22**

Business Aviation

- ▶ Data Sheet: Hawker 800/850 **24**
- ▶ Dassault Falcon 2000LX: Ready for departure **25**

Mittelposter

Zürich: Boeing 757-2G5 der Air Berlin
Foto: Aeromedia A. E. Wettstein **28**

Helicopter

- ▶ Das Lama – fliegender Allrounder bei der Alpinlift Helikopter AG **30**
- ▶ Innovation: Neuartiger Heli-Transportanhänger **32**
- ▶ Swiss Helicopter Association: die Info-Seite **34**

General Aviation

- ▶ AERO 2009: Viel Neues am Bodensee **35**
- ▶ P-38 Lightning in Europa – der Gabelschwanzteufel von Red Bull **39**
- ▶ DC-3 HB-IRJ – ein weiterer Klassiker am Schweizer Himmel **41**
- ▶ «I read you five!» Gastkolumne des Präsidenten der AOPA Schweiz, Dr. Rudolf Gerber **42**
- ▶ Erfolgreiche AERO für Tecnam **43**

History

- ▶ Mysteriöse Landung eines amerikanischen Bombers bei Gaissau-Höchst **44**

Report

- ▶ «Mr. Pilatus»: Oscar J. Schwenk im Gespräch mit Cockpit **52**

Regelmässige Rubriken

- Take-off **5**
- Inside **9**
- Leserwettbewerb **23**
- News **26**
- Heli-Focus **33**
- Vor 25 Jahren **46**
- Staffeln der Welt **47**
- HB-Register **48**
- Gallery **50**
- Events, Vorschau, «Full stop.» **54**

Titelbild: Lockheed Martin F-22 «Raptor» mit vollem Nachbrenner über der Nellis AFB bei Las Vegas, fotografiert während der Homecoming Airshow der Thunderbirds im letzten Jahr; Foto: Wolfgang Block

GRIPEN – ENTSCHEID FÜR DIE **UNABHÄNGIGKEIT**



WIRKLICHE UNABHÄNGIGKEIT entsteht erst durch die richtigen Partner.

Partner, die sich vertrauen und die bereit sind, im Interesse des gemeinsamen Erfolges alles zu teilen: Technologie.

Know-how. Erfahrungen. Beziehungen.

Partner, die wissen, dass eine erfolgreiche Zusammenarbeit auf Gegenseitigkeit beruht. Das ist die Philosophie von Saab.

Gripen ist darum viel mehr als ein Kampffjet der neuesten Generation und ein Produkt der Spitzentechnologie.

Es ist ein ganz neuer Weg zu denken und zu handeln, orientiert an Werten, welche Schweden und die Schweiz teilen.

Wenn Sie mehr darüber wissen wollen, besuchen Sie www.gripen.ch ●●●●



NAME	GRIPEN
FUNKTION	MULTI-ROLLE KAMPFFJET
DOMÄNE	FLUGOPERATIONEN



Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Am 12. Mai öffnete die EBACE die Türen zur diesjährigen Convention – ein wirklich sehr umfassendes, ja komplettes Abbild des aktuellen Businessflugzeug-Marktes. Nicht alle Hersteller sind von der Krise gleichermaßen betroffen, besonders arg jedoch wurde das Very Light Jet-Segment ins Mark getroffen. Wurden in den letzten Jahren noch – in grosser Zahl – mit Businessmodellen für VLJ-Flugtaxiunternehmungen hauiert, so ist diese Flugzeugkategorie zurzeit zur Marginalie verkommen. Vergleiche mit der Finanzindustrie sind nicht abwegig: Der Wunschgedanke «Megaprofit» stand über der ökonomischen Vernunft.

Dass trotz Durchhänger an der Bestellfront die wichtigen Anbieter alle vor Ort waren, zeigt, dass die Grossen der Branche das Wesen des Marketings kennen, im Gegenteil zu denjenigen, die bei Gegenwind an der Umsatzfront erst einmal ihre Marketing-, Verkaufs- und Werbeaufwendungen herunterzuschrauben. Ein antizyklisches Verhalten, das mir noch nie jemand einleuchtend hat erklären können. Antizyklisch handeln beinhaltet für mich auch Selbstbewusstsein: Wer jetzt investiert, glaubt an sein Produkt. In diesem Sinne ist interessant zu beobachten, wie der Markt reagiert. Unsere Swiss, zum Beispiel, reduziert zwar Kapazitäten, investiert aber gleichzeitig in neues Material (siehe Seite 19) und gibt ein klares Bekenntnis zu mehr Komfort ab (siehe Cockpit Aus-

gabe 03). Eine klare, langfristige Strategie. Es gibt solche Positiv- (und Negativ-) Beispiele auch im Kleineren: Flugschulen, die ihr Angebot zurückschrauben, anstatt proaktiv auf Kundensuche zu gehen, oder – als positives Beispiel – die Flugschule Alp-Air Bern AG, welche gerade jetzt, erst recht, drei neue Flugzeuge beschafft, um ihren Kunden einen Mehrwert zu bieten (und ein ökonomisches und ökologisches Plus zu verzeichnen).

Hersteller mit bewährten Produkten, gutem Service und langfristiger Strategie werden auch die gegenwärtige Auftragsdelle gut überstehen. Dazu gehört auch unser Schweizer Anbieter Pilatus – lesen Sie dazu bitte auf Seite 52 das Interview mit Oscar J. Schwenk über «seine» Pilatus. Einen ausführlichen Bericht über die EBACE finden Sie in der nächsten Ausgabe von Cockpit.

Themenwechsel. Mein letztes – harsches – Take-off zum Thema VBS wurde scheinbar viel gelesen, wie die eingegangenen Reaktionen zeigen. Nun denn, wer austellt (ich), muss auch einstecken können: Die zwei einzigen negativen Zuschriften waren allerdings mehr als harsch, sondern... Aber lassen wir das: Die heutigen E-mail-Möglichkeiten verleiten vielleicht dazu, etwas zu versenden, das bei einem «klassischen» Leserbrief vor dem Ausdrucken auf Papier erst nochmals überlesen würde.

Dieses Editorial gibt mir Raum, meine eigene Meinung darzustellen; das ist mein Privileg. Natürlich weiss ich, dass es auch gegentei-



lige Meinungen und eine andere Sicht der Dinge gibt. Dies ist unser aller gemeinsames Privileg: Wir dürfen und sollen verschiedener Meinung sein – nicht in allen Ländern dieser Welt ist das leider möglich. Nur die eigene Meinung in der Presse vorzufinden ist doch fade, nicht?

Zur Meinungsbildung beigetragen haben in der Vergangenheit auch die Mitglieder der SAJ. Die Schweizer Aviatik Journalisten feiern dieses Jahr – wie Cockpit – den 50-jährigen Geburtstag. Herzlichen Glückwunsch! Die Vereinigung entstand aus einem Kreis renommierter Fachjournalisten, die sich am 19. Mai 1959 in Zürich erstmals zum Austausch trafen. Der damalige «Studienzirkel» wurde in den Siebzigerjahren in die festen Strukturen eines Vereins überführt. Ab den Achtzigerjahren wurden auch Mitglieder aufgenommen, die ihr Brot nicht hauptberuflich mit Schreiben verdienen. Im heutigen Internetzeitalter hat die SAJ etwas an Bedeutung verloren. Nun steht die Pflege der Geselligkeit im Mittelpunkt.

Mit freundlichen Grüssen
Ihr Max Ungricht



Der Airbus A320 HB-10S der Belair ist seit einigen Wochen fest auf dem EuroAirport stationiert. Er trägt die Farben der Muttergesellschaft Air Berlin und fliegt diesen Sommer ab Basel verschiedene Destinationen im Mittelmeerraum an (Air Berlin: siehe auch News und Mittelposter).

US-Verteidigungsbudget

Dem Raptor werden die Klauen gestutzt

Foto: Georg Mader

US-Verteidigungsminister Robert Gates verabreicht dem US-Militär mit seinem Budgetvoranschlag für den amerikanischen Haushalt 2010 so etwas wie ein «Anti-Serum». Jenes fokussiert heutige Einsätze, seine Nebenwirkung ist die Reduktion an gewohnter Überlegenheit in möglichen, künftigen Kriegen.

Viele US-Kongressabgeordnete kamen mit dem gemäßigten Republikaner Robert Gates bislang gut zurecht, bei den meisten Parlamentariern Washingtons war der auch unter Präsident Obama verbliebene US-Verteidigungsminister und ex-CIA-Chef bisher sogar ausdrücklich geschätzt. Das dürfte sich mit seinem Voranschlag für den Verteidigungshaushalt im Finanzjahr 2010 (FY2010) nun schnell und – je nach Zugang – grundlegend ändern. Sind doch nur wenige Dokumente politisch schwergewichtiger als Budgetentwürfe...

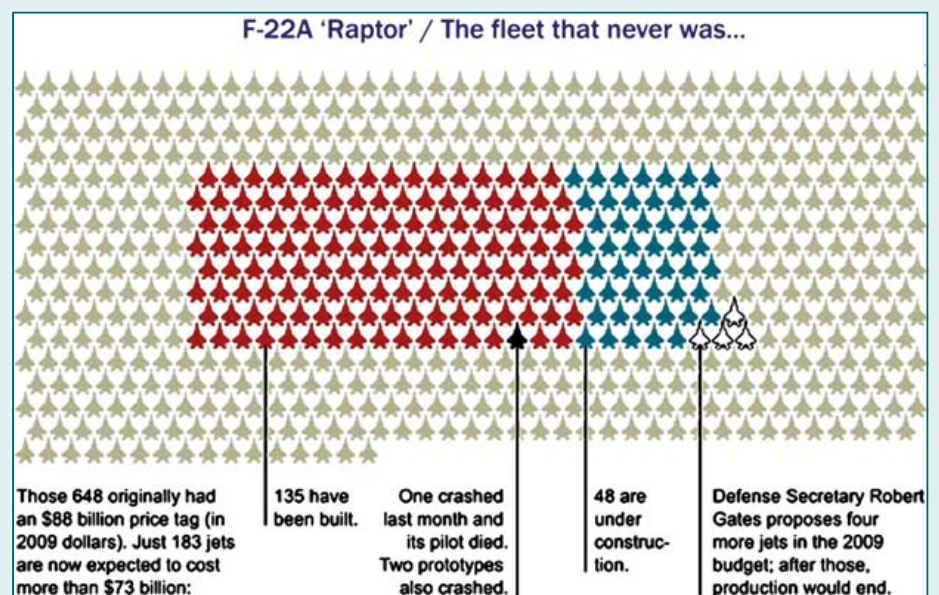
Wie nach den bewilligten Banken- und Wirtschaftsrettungspaketen wenig verwunderlich, leitete sein Pentagon-Chef einen drastischen Bruch mit der Vergangenheit ein und will das unter der Bush-Administration stetig angewachsene Budget total umkrepeln. Ab nun werden die laufenden Kriegskosten hineingerechnet und besonders Grossprojekte mit Signalwirkung kräftig zurückgefahren. Gerade an jenen «big tickets»

hängen aber die Herzen der Generäle und Admiräle, beziehungsweise die Schicksale der bezüglich Arbeitsplätze viel stärker als bei uns regional verankerten Abgeordneten. Trotzdem attestieren manche Gates noch immer Zau-

dern auf halbem Wege und fordern noch mehr an Umbau.

Gates sprach seinen Kernsatz am 6. April ganz ruhig aus: «Wir führen zurzeit zwei Kriege – Irak und Afghanistan. Ich möchte die Vereinigten Staaten auf diese Art unkonventioneller Konflikte hin umorientieren, statt sie weiter auf Kriege mit Grossmächten wie China oder Russland zu fokussieren.»

Der aus Kansas stammende Gates – der 1974 an der Georgetown-Universität übrigens in russischer und sowjetischer



Links: US-Senatoren forderten am 23. April zumindest 243 F-22. Dem Iran, China oder Russland sollen gemäss Abgeordneter beider Kammern keine Zeichen schwindender US-Luftdominanz und Flottenalterung signalisiert werden.

Rechts: Für Gates offenbar uneingeschränkt die Zukunft, in Holland erst dieser Tage an eine künftige Regierung weitergereicht, in Australien laut bekämpft, von Israel ersehnt und von Japan erwo-gen: Der F-35 JSF hat heuer kritische Tests zu absolvieren.

Seite 8: Erstmals im Jahr 2007 in Nellis bewaffnet präsentiert, wird an den Nachfolgern dieser General Atomics MQ-9 «Reaper» schon gearbeitet, bzw. sind jene zum Teil offenbar schon im Mittleren Osten unterwegs.

Geschichte promovierte – nahm seine Aufgabe so ernst, dass er sogar dem NATO-Jubiläumsgipfel fernblieb, sich wochenlang im Pentagon einbunkerte und hochrangige Generäle unter Eid zu Stillschweigen verpflichtete. Rüstungslobbyisten sollten genauso ausgebremst werden wie «deren» Parlamentarier, niemand sollte die Pläne unterminieren, bevor er sein runderneutes Budget der Öffentlichkeit präsentierte – ein Novum. Üblicherweise stellt der Minister seinen Entwurf dem Weissen Haus zu.

F-35 versus F-22

Im Luftwaffenbereich bilden sich Gates' Worte besonders deutlich ab, in manchen Bereichen bleibt kein Stein auf dem anderen, ganze Programme laufen aus oder werden gestoppt oder gar gestrichen. Besonders widersinnig mag das Auslaufen des modernsten Kampflugzeuges der Welt anmuten, der F-22A. Für das ursprüngliche Programm von 648 F-22 wurden im Jahr 1992 87 Milliarden Dollar budgetiert, im Jahr 1993 wurde die Anzahl auf 442 Einheiten reduziert (für damals 72 budgetierte Milliarden) und nun wird nach der 2009er-Berechnung die nun offensichtlich akzeptierte Stückzahl von 183 F-22 73 Milliarden Dollar kosten! Vier «Raptors» werden als Ersatz für F-16- und F-15-Verluste angehängt. Dann ist Schluss.

Ob fortgesetztes Drängen auch nach einer Exportfreigabe für Japan, Israel oder Australien daran etwas ändert, bleibt abzuwarten. Zeit für Lobbying bliebe solange gebaut wird, aber Gates hat sich zum immer wieder befürchteten Ende der US-Luftüberlegenheit schon eine Meinung gebildet: «Meine Aufklärung

sagt mir, dass die F-22 eine Klasse für sich ist, sämtliche anderen Flugzeuge der 4. Generation erreichen sie nicht. In Russland soll ein ähnliches Design der 5. Generation vielleicht 2016 operationell werden, Indien zahlt da mit. In China möglicherweise 2020. Und Taliban oder Al Qaeda haben überhaupt keine Jagdflugzeuge irgendeiner Generation! Es wird also reichen...».

Dafür setzt man – trotz fortgesetzter Zweifel des US-Rechnungshofes (GAO) – offenbar auf den Joint Strike Fighter, der F-35 legt massiv zu. 2010 sollen für 11,2 Milliarden Dollar statt 14 nun 30 Stück gebaut werden, über die nächsten fünf Jahre sollen es 513 und am Ende – nach 2030 – gar 2443 Exemplare werden! Und das, obwohl der GAO und etliche Studien von Think-Tanks und Luftfahrtjournalisten davor war-

nen, eine Grossproduktion des JSF einzuleiten, während gleichzeitig dessen Test- und Truppentestphasen noch bis 2014 laufen werden. Bislang sind 19 Stück gebaut, die Serien-Senkrechtlandeversion F-35B soll gerade diesen Sommer erste Schwebeflüge machen. Trotzdem will Lockheed-Martin in einigen Jahren «einen JSF pro Tag» bauen, auch damit die Verpflichtungen über 600 Stück für den Export eingehalten werden können. Für diese zahlten acht Nationen bereits Milliarden ein und planen zum Teil passende Schiffe.

Zudem wurde am 6. April zeitgleich verkündet, dass im kommenden Jahr insgesamt 250 alte F-15, F-16 und FA-18 ausgemustert werden. Man bricht also Brücken ab, auch wenn der JSF vielmehr «Striker» denn «Fighter» ist. Die US-Marine erhält als Überbrückung bis zur – als letzte der drei Varianten anstehenden – Trägerversion F-35C übrigens nochmals 31 neue F-18E/F, die 100 in Bau befindlichen der ELoKa-Variante EF-18C «Growler» nicht mit eingerechnet.

Mehr Drohnen

Sie sind der grosse «Gewinner», speziell die bewaffneten Typen MQ-1 «Predator» und MQ-9 «Reaper» von General-Atomics. Offenbar aus den diversen Kampfzonen als äusserst zuverlässig und

treffsicher rückgemeldet, sollen die Mittel für sie laut Gates gegenüber heute um 62% und gegenüber dem Finanzjahr 2008 um 127% erhöht werden. Endziel sind 50 täglich in Einsatzräumen verfügbare Plattformen. Um 57 Millionen Dollar wird übrigens Ersatz für die von den UAVs eifrig verschossenen AGM-114 «Hellfire» beschafft. Eine Jet-getriebene Kampfdrohne «Predator-C» flog erstmals Anfang April, und Anfang 2009 musste festgesetztes NATO-Personal Fotos einer geheimen und unmarkierten



Foto: Team JSF

Nurflügel-Jet-Drohne in Kandahar von ihren Kameras löschen...

«Schwere» Programme abgespeckt – Verluste ersetzt

Wenn die 1961 in Dienst gestellte «USS Enterprise» (CVN-65) 2012 ausgeschieden wird, soll die aktive Nuklear-Flugzeugträgerflotte «vorübergehend auf 10 schrumpfen». Ihr Nachfolger soll dann das letzte Schiff der «Nimitz-Klasse», die USS «Gerald Ford» (CVN-78) werden. Die ursprünglich dafür geplante CVN-21-Klasse wird aufgeschoben «bis die Technologie vielsprechender wird», so Gates. Pentagon-Quellen erläutern, er meine damit zum Beispiel die elektromagnetischen Katapulte der in den 90ern als CV-X geborenen Folgeklasse. Vom Küsten-Kampfschiff LCS kommen dafür mehr, nämlich bis zu 55 Stück.

Unerwartet, beziehungsweise interessant ist das geplante Ende des Transporters C-17 «Globemaster III» nach 205 gebauten Exemplaren. Gerade in Zeiten wachsender Not nach Lufttransportraum überrascht die Schliessung der letzten Fertigungsstrasse im ehemaligen Douglas-Werk im kalifornischen Long Beach. Boeing klopft aber – nach Exporterfolgen in England, Kanada, Australien, Qatar und den Emiraten – schon heftig in Europa an. Dort wird im >



Foto: Georg Mader

ungarischen Papá eine multinationale NATO-PfP-Transportzelle mit C-17s aufgebaut, ausserdem soll ein gewisser Airbus A400M vor wahrlich existenziellen Problemen stehen...

Schlicht «gekillt» werden ein künftiger schwerer, bemannter Bomber, der geplante Kampfzonen-Rettungshubschrauber CSAR-X oder – wie schon erwartet – der neue Hubschrauber für den Präsidenten, der VH-71. Zuletzt hätten 23 der üppig ausgestatteten dreimotorigen Lizenz-EH-101s fast 13 Milliarden Dollar gekostet, der teuerste Hubschrauber aller Zeiten. Die VH-3s («Sea King») werden also als «Marine One» weitermachen. Als Kampf-, beziehungsweise Einsatzverluste deklariert und 1:1 er-

setzt werden zwölf AH-64 «Apaches», vier CH-47 «Chinnoks», vier UH-1Y des Marine-Corps, zwei MH-60 der Marine sowie drei F-16 und eine F-15 durch die vorgängig erwähnten vier F-22A.

Ermutigende Reaktionen

Natürlich muss all das noch durch den Senat und das Repräsentantenhaus und wird letztlich wohl kaum unverändert verabschiedet werden. Zeichen der Zustimmung gibt es aber; so hat der ehemalige republikanische Präsidentschaftskandidat John McCain die Planung «als Schritt in die richtige Richtung und meine volle Unterstützung für die vorgestellten Umstrukturierungsmassnahmen» erklärt. Der einflussreiche Senator «dominiert» oft medial den Wehrausschuss des Senates.

So kann sich z. B. Lockheed-Martin (LM) – eine Premiere – auch nicht mehr seines Kunden – der US-Luftwaffe – als Fürsprecher sicher sein. Wenige Tage nach Bekanntwerden des Entwurfes bekräftigten sowohl Airforce-Staatssekretär Michael Donley, als auch USAF Stabschef General Norton Schwartz in einem Brief an die «Washington Post» ihre prinzipielle Zustimmung. Es sei heute an der

Zeit, «die 13 Milliarden für 60 weitere F-22 in den F-35 zu stecken». Kurz danach erging an alle Mitarbeiter von LM ein Memo, und darin sagte CEO Robert J. Stevens, dass er – bei mancher Enttäuschung im Budgetentwurf – «Mr. Gates darin voll unterstützt, die Interessen der Nation nun über jene von Agenturen, Diensten und Vertragspartnern zu stellen...!» Bemerkenswert. George Bush und Donald Rumsfeld waren bezüglich der F-22 noch von Kongress und Luftwaffe «overruled» worden.

Für die regionalpolitisch einflussreichen US-Rüstungskonzerne und ihre Millionenbudgets für Lobbyisten und Think-Tanks sind Grossaufträge für Grosssysteme natürlich lukrativer und kalkulierbarer als eine aufgefächerte und langwierige Neuausrichtung auf asymmetrische Bedrohungen durch bärtige Kämpfer in pakistanischen Hochtälern, Nukleardiebe aus Zentralasien oder islamistische Piraten. Gates wird aber trotzdem gehöriges Stehvermögen brauchen. Denn die meisten Kollegen und Beobachter entlang der «Washington-Mall» sind sich sicher: «Das Imperium wird zurückschlagen...».

Georg Mader

HEUTE ZÜRICH, MORGEN MIAMI – JEDEN TAG EINE NEUE HERAUSFORDERUNG

Wenn Sie davon träumen, Pilotin oder Pilot zu werden: Wir greifen Ihnen gerne unter die Flügel, um den Traum wahr zu machen. Mit System. Von Grund auf bis zur Lizenz. Nehmen Sie Kurs auf eine unserer Info-Veranstaltungen: www.swiss-aviation-training.com

Training für Pilotinnen und Piloten, Aus- und Weiterbildung für Cabin Crews, technisches Personal und alle anderen Erwachsenen, die weiterkommen wollen.





Super Puma Display Team Das Helikopter-Ballett

2009

Nach einem einwöchigen Trainingskurs sind die fünf letztjährigen Piloten und das neue Teammitglied bereit für die Saison 2009. Es stehen sieben inländische und zwei ausländische Auftritte des Super Puma Display Teams auf dem Programm.

Das Super Puma Display Team (SPDT) ist bereits erfolgreich in die Saison 2009 gestartet. Während drei Tagen verzauerten Major Lukas Rechsteiner und Major Sébastien Bart das Publikum an der Aero 2009 im deutschen Friedrichshafen.

Bevor das Team jedoch den ersten Auftritt hatte, stand ein einwöchiger Trainingskurs in Alpnach auf dem Programm. Neben drei bis vier Trainingsflügen erhielten die Piloten die neuesten Informationen und besprachen das Programm der bevorstehenden Saison. «Wir haben uns dabei auch entschieden, das Flugprogramm für diese Saison nicht zu verändern», erklärt der Teamleader, Oberstleutnant Mariano Spada.

Ablösung im Team

Während des Trainingskurses führte Spada auch ein neues Teammitglied ein. Hauptmann Jeremy Faux ersetzt den auf eigenen Wunsch am Ende der letzten Saison zurückgetretenen Major Werner Tarnutzer. Faux ist Kommandant der Lufttransportstaffel 6 in Alpnach und ein sehr erfahrener Helikopterpilot. Spada und Faux übten im Trainingskurs zuerst jede einzelne Figur des Flugprogrammes ein. Anschliessend absolvierten sie einige Male das ganze Programm zusammenhängend. Faux flog aber auch mit den anderen Displaypiloten, damit sich alle aneinander gewöhnen konnten. Heute sind nun alle sechs Piloten bereit für eine abwechslungsreiche Saison.



www.patrouillesuisse.ch

Foto: Walter Hodel



Wie schon 2007 wird das Super Puma Display Team auch in diesem Jahr in Dittingen auftreten.

Die Saison 2009

Zum Jahresbeginn sah es nach einem sehr dicht gedrängten Programm für das SPDT aus. Doch nun, nach einigen Absagen der Veranstalter, bewegen sich die Auftritte ungefähr im gleichen Rahmen wie im letzten Jahr. «Für uns sind alle Flugvorführungen Höhepunkte, doch möchte ich die Auftritte in Dittingen BL, Rapperswil SG und in Genf besonders hervorheben», sagt Spada. Speziell sind auch die Veranstaltungen im Ausland. Die Vorbereitung für diese Einsätze ist vor allem für den Kommandanten mit wesentlich höherem Arbeitsaufwand verbunden. «Gerade bei langen Überführungsflügen, wie zum Beispiel ins belgische Koksijde, müssen auch noch Zwischenlandungen eingerechnet und organisiert werden», betont Spada. «Doch schon alleine das Einholen der jeweiligen Diplomatic Clearance für jedes überflogene Land (Überflugbewilligungen für militärische Luftfahrzeuge), ist oftmals mit einem regelrechten Papierkrieg verbunden», fügt er an. «Zum Glück hilft die Lufttransport-Einsatzzentrale bei dieser administrativen Vorbereitung tatkräftig mit», betont Spada. Mariano Spada und sein Team freuen sich auf eine interessante und unfallfreie

Saison und hoffen, möglichst viele Zuschauer begeistern zu können.

Walter Hodel

Das Programm 2009

Juni

- 06./07. Le Luc (F), Journées Armées-Nations 09 der ALAT
- 26. Payerne, Luftwaffentag

Juli

- 04./05. Koksijde (B), Air Display (60 Jahre NATO und 30 Jahre F-16)

August

- 08. Rapperswil-Jona SG, Seenachtsfest
- 22. Kestenholz SO, Oldtimerflugtage 09
- 29./30. Dittingen BL, Internationale Flugtage 2009

September

- 05. Genf, Fête de l'Air 09
- 12. Melchnau bei Langenthal BE, Heli-Event 09

Oktober

- 07./08. Axalp BE, Fliegerdemonstration

Alle Angaben ohne Gewähr!
Programmänderungen sind auf den folgenden Websites ersichtlich: www.patrouillesuisse.ch und www.luftwaffe.ch.

Présentation Commune Terre-Air-Marine 2009 «Le nouveau Livre Blanc»



Das «nouveau Livre Blanc» enthält die Doktrin der französischen Streitkräfte für das 21. Jahrhundert, die Übung Présentation Commune Terre-Air-Marine (PCTAM) dient der Überprüfung dieser Doktrin. Aus logistischen Gründen wurde PCTAM auf zwei Jahre verteilt. Bereits im letzten Jahr fand Teil 1 statt.

Das Weissbuch beschreibt alle Aspekte der Sicherheit und Verteidigung mit Blick auf mögliche Bedrohungsszenarien. Es enthält fünf Hauptthemen, zwei generelle Kapitel sowie drei strategische Grundsatzabhandlungen, «Triangle» genannt. Die erste Ecke dieses «Dreiecks» umfasst den Schutz der Bevölkerung mit-

tels Überwachung und Sicherung des Luftraums sowie der Seeterritorien. Es beinhaltet auch den Einsatz militärischer Kräfte bei Katastrophen oder terroristischen Aktionen – unter Einbezug der Sécurité Civil.

Die zweite Ecke beschreibt die Krisenprävention – diplomatisch wie militärisch. Als Mitglied der NATO, der WEU und der EAG (European Air Group) ist Frankreich in multilaterale Kooperationen eingebunden; aber auch bilaterale militärische Kooperation wurde eingegangen, Übungen der französischen Luftwaffe mit und in den USA, in Australien, Brasilien, Indien, Saudi Arabien, Marokko und einigen mehr zeigen auf, wie weltweit Frankreich vernetzt ist. Das strategische Dreieck wird komplettiert durch das Kapitel «Intervention». Frankreichs Streitkräfte sind bei Bedarf imstande, auf der ganzen Welt eingrei-





Fotos: Claude Parotte/aviation-francaise.com

fen zu können. Beispiele in Afrika und im Kosovo belegen die Vergangenheit, zurzeit steht das Engagement in Afghanistan im Mittelpunkt (Terrorismusbekämpfung «Serpentine»).

Das «strategische Dreieck» wird umrahmt von zwei generellen Vorgaben: der Informationsbeschaffung und Analyse sowie der Dissuasion. In fünf «Hauptthemen» wird im «Livre Blanc» die Umsetzung der strategischen Vorgaben beschrieben – unter Berücksichtigung der laufenden Entwicklung der Streitkräfte, auch mit Sicht auf zukünftig kleinere Verteidigungsbudgets.

PCTAM Phase 2

Im letzten Jahr wurde im Rahmen einer grossen Übung Phase 1 durchgespielt. Im Mittelpunkt standen die Kooperation der drei Teilstreitkräfte Armee, Luftwaffe und See.

Am 12. Februar dieses Jahres fand in der Region Toulon Phase 2 statt; Hauptplattform dieser Übung war das Helikopterträgerschiff BPC Mistral (Bâtiments de Projection et de Commandement). Die Organisation war in den Händen der französischen Marine, das Pro- ➤

Teilnehmende Schiffe (Marine nationale)

BPC Mistral
PAN Charles de Gaulle
TDC Siroco
FAA Jean Bart
FASM Montcalm
Frégate Courbet
BCR Marne
Aviso EV Jacoubet
Submarine SNA Emeraude
Chasseur de mines Orion
PSP Arago
CDIC Rapière
Anti pollution ship Ailette
HMS Edinburgh (Gastschiff Royal Navy)

Teilnehmende Flugzeuge 1 (Aéronavale)

Rafale M
Super Etendard Modernisé
E-2C Hawkeye
Atlantique 2
Panther AS 565 MA
Lynx WG13 MK4
NH 90 NFH

Teilnehmende Flugzeuge 2 (Aviation Légère de l'Armée de Terre)

Puma SA 330 B
Gazelle SA.342M Hot
Gazelle SA.341 F2 canon
Tigre HAP

Teilnehmende Flugzeuge 3 (Armée de l'Air)

EC-725 Caracal
Mirage 2000D
Mirage F1 CR
E-3F SDCA
C-135 FR
C-160 Transall
Rafale

Grosses Bild: NH-90 des CEV Istres (Centre d'Essais en Vol) im Anflug auf den BPC Mistral. Links ein EC-725 Caracal der Armée de l'Air (Escadron Hélicoptères 1/67 «Pyrénées» in Cazaux).

Links oben: Der Aérospatiale AS.565SA Panther stammt von der Flotille 36 F der BAN von Hyères (Base d'Aéronautique Navale).

Links unten: Kampfhubschrauber Tiger HAP (EC-665) der l'école Franco Allemande der EA-ALAT in Le Luc. In diesem Ausbildungszentrum werden auch deutsche Tiger-Piloten ausgebildet.

Rechts oben: Boeing E-3F der Escadron de Détection et de Contrôle Aéroportés 00.036 (EDCA). Homebase: Avord.

Rechts unten: Einsatz vom Flugzeugträger CDG aus: Rafale M der Flotille 12F (BAN Landiviseau).



gramm bestand aus sieben dicht gedrängten Vorführungen für die Gäste – alle stark beeinflusst von Windstärken bis zu 55 Knoten!

Die Übungsteile

Amphibische Landung – Auftakt mit tiefen Überflügen einer Mirage F1CR und einer Super Etendard modernisé, gefolgt von einem Vorauskommando im Puma, dessen Insassen wurden im Wasser abgesetzt. Nach dem Erreichen des Landes stiess weitere Infanterie dazu, gesichert von einem EC-725 Caracal Helikopter. Nach der Sicherung des Landeplatzes kamen drei Landungsboote mit zusätzlichen Marineinfanteristen und einem leichten Tank zum Einsatz, jetzt gesichert von zwei EC-635 Tigre und einer kanonenbestückten SA.341 Gazelle. In dieser Phase der Demonstration wurde der Luftraum durch jeweils zwei Etenards und Mirage 2000D gedeckt. Zum Ende demonstrierten Caracals Rettungseinsätze.

Nachschub von Kraftstoff – Ausgeübt auf See (von Schiff zu Schiff) als auch Air-to-Air von zwei Super Etendards an einer C-135F (KC-135, Exportversion für Frankreich).



Vollständig modernisiert: Der nukleargetriebene Flugzeugträger Charles de Gaulle (R91) wurde in einjähriger Arbeit auf den neusten Stand gebracht.

Starts vom Flugzeugträger «Charles de Gaulle» – Starts von Dassault Rafale M. *Elektronische Kriegsführung* – Hauptsächlich durchgeführt von den eingesetzten Schiffen unter Einbezug eines E-2C Hawkeye, zweier Rafale M, einem E-3F AWACS und zwei Mirage 2000D. *Einsatz der Unterseeflotte* – Einsatz eines Breguet Atlantic 2 Seeaufklärers in Zusammenarbeit mit der nuklear getriebenen, auf Tauchgang befindlichen «Emeraude». Nachdem das U-Boot «geortet» war, nahm ein Westland Lynx Helikop-

ter mittels Sonarboje die Verfolgung auf. *Zwei Einsatzdemonstrationen* – Bestehend aus einer SAR-Mission (Rettung von einem Schiff mittels Lynx) sowie der Rekaperung eines von Piraten besetzten Schiffes. Dabei gelangten verschiedene Hubschrauber zum Einsatz: Caracal, Panther, NH-90 und Lynx. *Seeverschmutzung* – Bei dieser Übung gelangten keine fliegenden Mittel zum Einsatz.

Claude Parotte (Aviation Française)
Joris van Boven



Wir brauchen einen **neuen Flieger!**

Am jährlichen Informationsrapport des Kommandanten der Luftwaffe strömten Offiziere aus allen Landesteilen der Schweiz nach Emmen. Ziel des Rapports war, die Teilnehmer (Miliz- und militärisches Kader) aus erster Hand zu informieren. Und sie wurden nicht enttäuscht, denn Bundesrat Ueli Maurer sprach sich deutlich für den Kauf neuer Jets aus.

Neben den fachlichen Themen konzentrierten sich die Referate über den Zustand der Armee und der Luftwaffe. Korpskommandant Markus Gygax brach zu Beginn seiner Ausführungen eine Lanze für die Miliz, denn die Luftwaffe lebe von ihr durch das Multitasking und die Fähigkeit, auch in der Krise robust zu sein und zu bleiben. Ein weiterer Schlüssel zu verbesserter Robustheit liege in der kulturellen Vielfalt. Fast alle Verbände sind mehrsprachig. Der Mix aus deutsch-schweizer und lateinischer Kultur mache uns stark, erklärte der Luftwaffenchef, der anschliessend das eher betrübliche Kapitel «Finanzdruck» beleuchtete. Die Luftwaffe selbst könne

nicht mehr schrumpfen, denn auf Grund der komplexen Systeme sei in der Luftwaffe die Grundbereitschaft ganz nahe der Einsatzbereitschaft. Bezüglich der Flugsicherheit unterstrich der Redner, dass nicht nur Glück dabei sei, wenn man als Luftwaffe jahrelang keine Abstürze und Tote beklagen müsse.

Tigerteilersatz TTE im Fokus

Bundesrat Ueli Maurer sprach vorerst über verschiedene Unzulänglichkeiten in der Armee (zu viele Projektgruppen, Reformstau bei der Führungsunterstützung, mangelnde Kompatibilität der EDV-Systeme), bekannte sich dann unmissverständlich für die Flugzeugbeschaffung. «Wir brauchen einen neuen Flieger», rief Maurer ins Ple-

num. Die leichte zeitliche Verschiebung des TTE-Entscheidung bis zum Vorliegen des sicherheitspolitischen Berichts erweise sich sogar als Gewinn, denn so könnten gewisse Fragen vertieft abgeklärt werden. So müssten zum Beispiel noch Antworten zum bestehenden Stationierungskonzept gefunden werden. Auf jeden Fall laufe die Auswertung der eingereichten Offerten programm-gemäss, resümierte der Verteidigungsminister.

Rolf Müller



Foto: Rolf Müller

Luftwaffenchef Markus Gygax mit Bundesrat Ueli Maurer in Emmen: Das bundesrätliche Bekenntnis zur TTE-Beschaffung.

Der Marktführer für das Herz Europas

Mit über 700 Bestellungen aus sechs Nationen ist der Eurofighter Bestseller seiner Klasse – und wird von drei Nachbarländern der Schweiz eingesetzt. Dies bringt auch klare ökonomische Vorteile bei der Beschaffung und Betreuung. Da der Eurofighter erst am Anfang seines langen Lebenszyklus steht, können die Nutzer-Luftwaffen gemeinsam mit den starken Industriepartnern in Deutschland, Grossbritannien, Italien und Spanien Einsatz und Fortentwicklung weit in die Mitte dieses Jahrhunderts garantieren.

EADS Defence & Security - Networking the Future

www.eurofighter.ch



EADS
DEFENCE
& SECURITY

EADS: Teampartner für PC-21-Simulator der Schweizer Luftwaffe

Am 6. April wurde zwischen armasuisse und Pilatus ein Beschaffungsvertrag für einen PC-21 Simulator für die Schweizer Luftwaffe abgeschlossen.

Für die Bodenausbildungssysteme des PC-21 Trainers wurde ein Team gebildet, das aus den Firmen Pilatus, AMST (Ranshofen, Österreich) und dem Geschäftsbereich Military Air Systems von EADS Defence & Security in Manching (Deutschland) besteht. Mit der armasuisse haben die drei Unternehmen nunmehr bereits den dritten Kunden unter Vertrag. Pilatus als der Hersteller des Trainingsflugzeugs tritt in dieser Konstellation als Leitfirma gegenüber dem Auftraggeber auf. Die Flugzeugbauer aus Stans stellen Struktur- und Flugzeugelektronikkomponenten sowie die Aerodynamik- und Systemmodelle des Echtflugzeugs bei, EADS bringt seine umfassenden Erfahrungen aus der Entwicklung, Produktion und dem Betrieb der Eurofighter-Ausbildungssysteme ein und ist neben der Zuständigkeit für die Cockpitausrüstung vor allem für die Systemintegration des PC-21-Simulators verantwortlich. Neben der Lieferung der Simulationsmodelle von Flugzeug und Steuerkräften zeichnet die AMST für die Bedienung des Ausbilders/Instruktors und Logistikleistungen verantwortlich.

Der Simulator soll der Schweizer Luftwaffe mit Beginn des Ausbildungsjahres 2011 für die Pilotenausbildung am Standort Emmen zur Verfügung stehen. *Max Ungricht*

Neuer Direktor für die Gripen-Kampagne in der Schweiz

Anders Carp ist neuer Direktor der Gripen-Kampagne des schwedischen Industrie- und Rüstungskonzerns Saab AB in der Schweiz. Er ist verantwortlich für die Offerte der Gripen Kampfflugzeuge, die am 17. April bei der armasuisse eingereicht worden war und für sämtliche damit verbundenen Aktivitäten in der Schweiz. Der aus Schweden stammende



Foto: Saab

Carp ist 38 Jahre alt, diente während acht Jahren als Offizier in der schwedischen Armee und ist seit 2001 für Saab tätig. Anders Carp löst den bisherigen Kampagnendirektor, Manne Korerfer, ab, der neue Aufgaben bei Saab AB übernimmt. Saab hat ausserdem die in Bern, Zürich und Genf tätige Firma Hirzel.Neef.Schmid. Konsulenten AG als Kommunikationsberater verpflichtet. *Pressedienst Saab*

Keine Schweizer Beteiligung am TLP

Wie Jürg Nussbaum, Leiter der Medienstelle der Schweizer Luftwaffe auf Anfrage mitteilte, hat die Schweiz in diesem Jahr wegen nicht vollständiger rechtlicher Grundlage die Teilnahme am Tactical Leadership Programm in Florennes abgesagt. *Max Ungricht*

Ruag: Toni J. Wicki tritt ab

Am 31. Mai hat der CEO und Delegierte der Ruag Holding, Toni J. Wicki, seinen letzten Arbeitstag. Er verbleibt dem Konzern weiterhin als Verwaltungsrat verbunden.

Der gelernte Maschineningenieur ETH trat 1991 aus der Privatindustrie in den Bundesdienst über. In die Periode seiner Aufgabe als Rüstungschef im damaligen EMD (heute: armasuisse) fielen – unter anderem – wichtige Geschäfte, wie die Beschaffung und Einführung



Foto: zvg Flug

der F/A-18, der Kauf des Radarsystems Florako sowie die organisatorische Herausforderung im Rahmen der Armee reform 95. Seit 2001 führte Toni J. Wicki mit Umsicht den bundeseigenen Rüstungskonzern Ruag und reduzierte mit einem Strategiewechsel die Abhängigkeit von militärischen Aufträgen. Er forcierte den Wechsel hin zum vermehrt zivil tätigen Technologiekonzern, teilweise auch mittels strategischen Zukäufen. Heute steht die Umsatzaufteilung zwischen militärischen und zivilen Aufträgen bei etwa 50 zu 50%. Toni J. Wicki wurde von seinen Mitarbeitern für seine offene und kommunikative Art geschätzt. Seine mit strategischer Weitsicht verfolgten Ziele haben Ruag zu einem Konzern geformt, der auch für eine Privatisierung «fit» wäre. Der Oberst i GSt hinterlässt seinem Nachfolger Lukas Braunschweiler eine Unternehmung, die über grosse internationale Reputation verfügt. *Max Ungricht*

Bell 407 Helikopter für Irak

Die U.S. Army hat Bell einen Auftrag für 24 Bell 407 Helikopter erteilt, welche nach der Umrüstung für den Militäreinsatz durch die U.S. Army an die neue irakische Luftwaffe übergeben werden. Bereits im Februar dieses Jahres hatte die Army drei Bell 407 übernommen, welche als Prototypen für den Umbau verwendet wurden. Die Lieferung aller Helikopter soll noch in diesem Jahr stattfinden. Die Helikopter sind für Aufklärungsmissionen vorgesehen. *Max Ungricht*



Foto: Bell Helicopter Textron

Selbst Bell Helicopter verfügt noch über keine Bilder der militarisierten Version. Im Bild ein typengleicher ziviler Bell 407.

Boeing P-8A Poseidon absolviert Erstflug

Am 25. April hat die Testplattform T-1 der Poseidon ihren ersten Testflug absolviert. Das von Renton aus gestartete Flugzeug landete



Foto: Boeing

Start zum Erstflug von Renton Field aus. Zwischenzeitlich hat die Maschine mit einem dezenten Grau den definitiven Anstrich bekommen.

nach drei Stunden und 31 Minuten ohne Probleme auf dem Flughafen von Boeing in Seattle. Die Poseidon wird als U-Boot-Jäger eingesetzt werden.

Als Basis für die P-8A dient die B737-800 NG; beteiligt am Bau sind die Firmen CFM International, Northrop Grumman, Raytheon, Spirit

AeroSystems und GE Aviation. Zurzeit sind fünf Vorserienmodelle im Bau, die Navy plant den Erwerb von 108 Einheiten, die ersten sollen im Jahr 2013 in Dienst gestellt werden und die heute eingesetzten Lockheed P-3C Orion ablösen. *Max Ungricht*

Pilatus PC-21 NG für die finnische Luftwaffe

Die finnische Luftwaffe hat mit Pilatus einen Vertrag unterzeichnet für die Beschaffung von sechs PC-12 NG als Ersatz für ihre bisherige Verbindungsflugzeugflotte. Der Vertrag mit einem Gesamtvolumen von 22,5 Millionen Euro wurde Ende April in Anwesenheit des Oberbefehlshabers der finnischen Luftwaffe, Generalmajor Jarmo Lindberg, in Tikkakoski feierlich unterzeichnet. Die Auslieferungen der sechs PC-12 NG sind für das letzte Quartal 2010 vorgesehen.

Nach einer sehr intensiven, zwölfmonatigen Evaluationsphase in Stans und in Iqaluit (Kanada) konnte sich Pilatus mit dem PC-12 NG letztendlich gegen die internationale Konkurrenz durchsetzen und diesen sehr wichtigen Vertrag abschliessen.

Die Entscheidung der finnischen Luftwaffe ist für Pilatus ein Meilenstein, da erstmals eine gesamte Flotte dieses Flugzeugtyps an eine europäische Luftwaffe verkauft werden kann.

Der PC-12 NG wird von der finnischen Luftwaffe für Personen- und Frachttransporte eingesetzt werden und löst die Piper PA-31-350 Chieftain ab, die seit 1983 im Einsatz sind. Weltweit haben bereits 32 Luftwaffen Pilatus Flugzeuge im Einsatz. *Max Ungricht*



Besuchen Sie unser AIS-Portal!

www.dfs-ais.de

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Nähere Informationen hierzu erhalten Sie im Internet. Selbstverständlich stehen Ihnen alle im Internet bereitgestellten Dienstleistungen kostenfrei zur Verfügung. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



AIS-Internetservices im Überblick:

- Flugplanaufgabe & -folgemeldungen
- Empfangsbestätigung sowie Slot- und andere Meldungen über Verkehrsflusssteuerung per E-Mail/SMS
- NOTAM-Briefing
- Speicherung von Briefing-Anforderungen
- VFReBulletin zur grafischen Darstellung von NOTAM
- mobiles AIS-Portal



Fotos: André Eschkenasoff

Los Angeles International Airport

Im Jahre 2008 wurden 59,8 Millionen Passagiere bei insgesamt 622 506 Flugbewegungen gezählt und 1,7 Millionen Tonnen Luftfracht befördert. Vier in Richtung Ost-West angelegte Pisten stehen zur Verfügung, im nördlich gelegenen Teil die RWYs 06/24R und 06/24L, welche meistens – neben amerikanischen und kanadischen Commuters – den aus Asien und Europa anfliegenden Gesellschaften zugewiesen werden.

Auf die südlich gelegenen Pisten 07/25R und 07/25L werden vorwiegend amerikanische Fluggesellschaften, die australische Quantas sowie die Cargoflieger

geleitet. Das Prinzip der Zuweisungen ist aber nicht strikte; je nach Verkehrsaufkommen und Slotbedarf ist Flexibilität angesagt. Da vielfach Westwind herrscht, müssen die Flieger über die Stadt einfliegen. Für Planespotter sind dabei die beiden nördlichen Pisten sehr interessant, im Endanflug führt die Route über die Hügel von Hollywood.

Als Aufnahme-Standort eignet sich der grosse Parkplatz Ecke Sepulveda Blvd/96 St. besonders gut; für zehn Dollar kann dann ein ganzer Tag fotografiert werden. Gemäss Angaben lokaler Spotter erscheint mehrmals täglich ein Motorradcop und überprüft das Ge-

Was das Planespotting am Los Angeles International Airport (IATA Code LAX, ICAO Code KLAX) so reizvoll macht, ist die grosse Vielfalt an Airlines und Flugzeugtypen, die täglich aus der ganzen Welt An- und Abfliegen. Der 25 Kilometer westlich vom Stadtzentrum gelegene Grossflughafen wird von 88 Fluggesellschaften bedient.



lände, wobei es vorkommen kann, dass die Personalien aufgenommen werden, man ansonsten aber seine Ruhe hat. Im südlichen Bereich bietet sich für die Pisten 25L/R der Parkplatz des Restaurants «The proud Bird» als geeigneter Ort an. Auf diesem Gelände finden sich übrigens viele Flugzeuge vergangener Kriege. Im Inneren des «stolzen Vogels» – wo auch vorzügliche Speisen serviert werden – kann der Gast am Tisch mittels Kopfhörer den Funkverkehr anfliegender Flugzeuge mithören.

Der ultimative Spotterpunkt befindet sich noch weiter westlich, auf einem kleinen Hügel über dem Imperial Highway. Von hier aus kann das ganze Flughafen-gelände eingesehen werden. Bei Starts von den Pisten 25 sind hervorragende Fotos möglich – mit den Hollywood Hills im Hintergrund. Die als «Jim Clutter Park» benannte Anlage bietet neben Parkbänken auch genügend Parkplätze sowie Verpflegungsmöglichkeiten. Ein Besuch am Los Angeles International Airport wird jedem Planespotter nur in bester Erinnerung bleiben.

André Eschkenasoff
www.aviaphoto.ch



SPOTTER'S CORNER



Linke Seite:

Besucher aus Australien – Qantas VH-OEB, Boeing 747-48E, seit Februar 2009 mit dem «member of oneworld» Logo am Rumpf (*links oben*).

China Eastern Airlines besuchte mit diesem Airbus 340-642 B-6052 aus Schanghai kommend die Westküste Amerikas (*links unten*).

Diese Boeing 737-7H4/W N711HK der Southwest Airlines trägt als einzige Maschine ein goldenes Farbleid, sie ist dem Gründer der Airline, Herbert D. Kelleher, gewidmet (*rechts oben*).

WestJet aus Calgary, Kanada, mit der Boeing 737-7CT/W C-CWJK (*rechts unten*).

Rechte Seite:

Eva Air aus Taiwan führt auf dieser Boeing 777-35E/ER B-16703 ein auffallend grosses «777ER»-Logo mit (*kleines Bild oben*).

Los Angeles, das Tor nach Hawaii. Die B767-322 N598HA der Hawaiian Airlines war zuvor in Diensten der Delta (*kleines Bild unten*).

Rechts, von oben nach unten:

Die aus Seoul, Südkorea, stammende Asiana Airlines operiert ein Dutzend B747. Im Bild die 747-48EM HL7423.

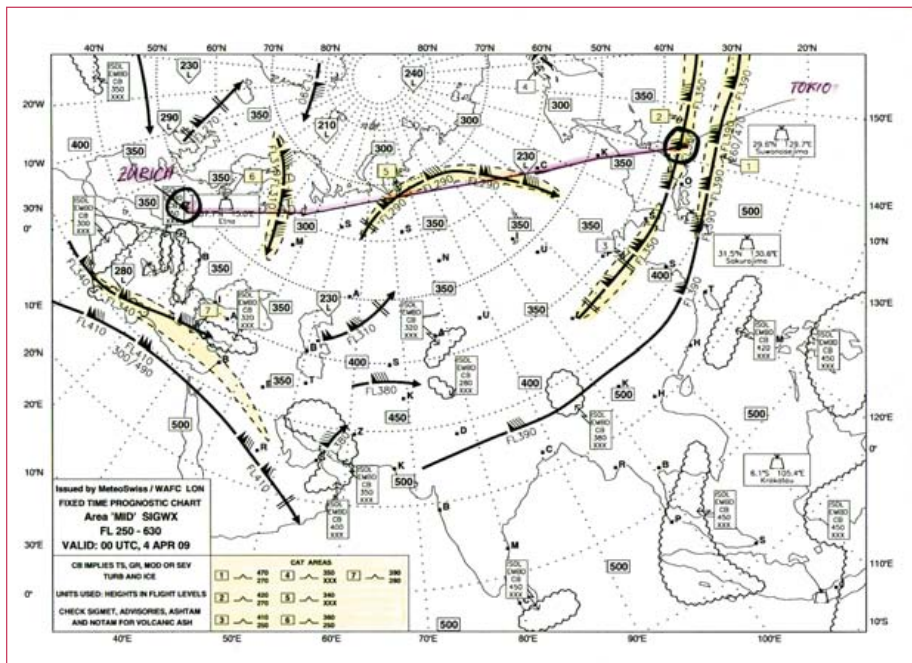
Die Boeing 777-219ER ZK-OKC der Air New Zealand fliegt Los Angeles von Auckland her an.

Grenzverkehr: Der Airbus A.319-112 N866MX der Mexicana Airline wurde auf den Namen der Touristenstadt Cancun getauft, wie der Schriftzug unter dem Cockpitfenster zeigt.

Touristenattraktion Disneyland: Die Boeing 737-490 N706AS der Alaska im Anflug auf die Piste 24L.



Luftlöcher



Auf der SWC werden Höhenwinde und Turbulenzzonen grafisch dargestellt.

Your Captain speaking...

Was der Volksmund so liebevoll «Luftlöcher» nennt, sind in Tat und Wahrheit bedrohliche Wetterphänomene, die Flugzeugen als auch Passagieren gefährlich werden können.

Etwas vom Ersten, das die Piloten während der Flugplanung betrachten, ist die Wetterkarte mit den signifikanten Wettermeldungen, auch SWC genannt. Darauf sind Gewittersysteme, Druckgebiete, Höhenwinde und Turbulenzzonen eingezeichnet. Über schlechtes Wetter und gefährliche Wetterfronten in Bodennähe informieren die Wetterstationen an den Flughäfen recht zuverlässig und genau. Wie sich aber die Witterung auf zehn Kilometern Höhe präsentiert, muss aus der SWC herausgelesen werden. Ein spezielles Augenmerk legen die Piloten dabei auf die eingezeichneten Turbulenzzonen.

CAT – clear air turbulence

Wie es der Name schon sagt, treten CAT in klaren Luftschichten auf. Weder Wolken noch Schleier machen die Piloten auf die Turbulenzen aufmerksam, und auch der im Flugzeug eingebaute Wetterradar kann nicht vor ihnen warnen. Erfahrung, genaues Studium der Wetterkarten und guter Informationsaustausch

zwischen den Piloten in der Luft sind im Moment noch die besten Waffen gegen den ungemütlichen Gegner.

Spielball der Elemente

Eine 747 der Fluggesellschaft United flog 1997 in 35000 Fuss Höhe in eine Zone mit heftigen Turbulenzen. Gut neunzig Minuten nach dem Start in Tokio wurde das Flugzeug so heftig durchgeschüttelt, dass eine Person starb und sich 110 Passagiere verletzten. Obwohl das Anzeigenschild eingeschaltet war, hatten die Toten und die 12 Schwerverletzten eines gemeinsam: Die Sicherheitsgurten lagen unbenutzt auf ihren Sitzen. Dieses tragische Beispiel blieb leider nicht das Einzige. In den USA werden jährlich durchschnittlich 60 Personen verletzt, weil diese während Turbulenzen nicht angeschnallt sind.

Entstehung von CAT

Höhenwinde, englisch «jet streams» genannt, überziehen den Globus das ganze Jahr. Nicht selten erreichen die Windgeschwindigkeiten Höchstwerte

von über 250 Stundenkilometern. Am Rand dieser «jet streams» kommt es zu Verwirbelungen mit den ruhigen Luftmassen, was dann zur Bildung von starken Turbulenzzonen führt. Dort, wo die Höhenwinde enge Kurven schlagen, sind die Turbulenzen in der Regel am heftigsten.

Informationen für die Besatzungen

Neben den schon erwähnten Wetterkarten stehen den Piloten noch andere Informationskanäle offen. Am zuverlässigsten und genauesten sind die über Funk abgegebenen Warnungen vorausfliegender Maschinen. Gerade über dem Nordatlantik, wo solche CAT häufig vorkommen, wird sehr genau über die Zonen mit unruhiger Luft informiert. Wenn möglich versuchen die Piloten diesen Turbulenzen auf einer anderen Flughöhe auszuweichen. Wegen des starken Verkehrsaufkommens ist dies nicht immer möglich.

Sicherheit an Bord

Sind starke Turbulenzen vorausgesagt, dann wird nach dem Erleuchten des Anzeigenschildes auch kontrolliert, ob sich die Passagiere an die Vorschriften halten. In den Küchen wird alles festgezurrert und die Kabinenbesatzung nimmt auf ihren Sitzen Platz. Cockpit-seitig reduzieren wir die Geschwindigkeit und beobachten mit Argusaugen den Tanz des Speedindicators. Nicht selten schlägt dieser in turbulenter Luft zwischen erlaubtem Minimum- und Maximumwert aus. In der Regel geht der Tanz mit den Elementen ohne ernsthafte Zwischenfälle über die Bühne. Doch leider gibt es immer wieder unvernünftige Fluggäste, die ihre Gurten ablegen und dafür einen schmerzhaften Preis bezahlen. Mit eigenen Augen habe ich einmal eine defekte Abdeckung der Sauerstoffmaske gesehen, in der deutlich der Kopfabdruck eines Passagiers zu sehen war. Die Airline kam wegen der Unvernunft des Gastes für die neue Abdeckung auf, er selber bezahlte für seinen Leichtsinns mit heftigen Kopfschmerzen. Es bleibt zu hoffen, dass sich zumindest dieser Gast in Zukunft an die Anweisungen der Flugbesatzungen halten wird.

Peter Tilly

Am 20. April hat Swiss den ersten von neun bestellten A330-300 in die Flotte integriert. Das neue Triebwerk von Rolls Royce hilft Kosten zu sparen und Schadstoffe zu reduzieren. Auch Cockpit-seitig gibt es Veränderungen.

Gleich wird der erste A330-300 HB-JHA von Swiss durch die Zürcher Flughafenfeuerwehr getauft.

Kleines Bild: Das Cockpit des neuen Flugzeugs. In der Mitte des Panels, links der Triebwerkanzeigen, das digitalisierte Notinstrument.



Swiss übernimmt ersten A330-300

In Anwesenheit von CEO Christoph Franz taufte der Schwyzer Gemeindepräsident Stephan Landolt den ersten A330-300 HB-JHA im ehrwürdigen Bogenhangar am Flughafen Zürich auf den Namen des Inner-schweizer Kantonshauptorts. Rund vier Stunden später hob der nagelneue Airbus mit 227 Passagieren an Bord zu seinem ersten Linienflug nach New York JFK ab. Wenige Tage zuvor war das Flugzeug von Martin Brodbeck, Head of Flight Operations Engineering bei Swiss, von Toulouse nach Zürich überflogen worden.

Umweltfreundlicher dank neuer Sitztechnologie

In der Kabine verfügen die neuen A330-300, deren Rumpf knapp fünf Meter länger ist als jener der zu ersetzenden A330-200, über 236 Sitzplätze: acht in der First Class, 45 in der Business und 183 in der Economy Class. Die neuen, von Lantal Textiles entwickelten Luftkissensitze in der Business Class lassen sich in zwei Meter lange, völlig flache Betten verwandeln, während in der First Class sehr luxuriöse Suiten eingebaut wurden. Die Ausstattung mit dem pneumatischen Kissen macht den Sitz laut Angaben von Swiss etwa vier Kilogramm leichter als bei Verwendung von herkömmlichem Sitzschaum. Dank der neuen Sitztech-

nologie lassen sich jährlich mit der gesamten A330-300-Flotte über 650 Tonnen Kerosin sparen, ausserdem soll sich der CO₂-Ausstoss um mehr als 2000 Tonnen pro Jahr reduzieren.

Neuerungen im Cockpit

Eine wichtige Änderung gegenüber dem A330-200 betrifft das Triebwerk. Das Trent 772B EP von Rolls Royce liefert einen maximalen Schub von 71 100 Pfund und erbringt damit etwa zehn Prozent mehr Leistung als das beim A330-200 verwendete PW4168A. Urs Baltisberger, Cheffluglehrer A330/340 bei Swiss und Kapitän beim ersten kommerziellen Einsatz nach New York, erwähnt weitere Unterschiede: «Das Dreiwellen-Triebwerk erfordert ein etwas abgeändertes Take off-Procedure bei Seiten- und Rückenwind und ist weniger anfällig auf Engin Stall.» Das neue Triebwerk trägt überdies wesentlich dazu bei, dass rund 13 Prozent weniger Kerosin verbraucht werden.

Auch im Cockpit gibt es Neuerungen. Dazu zählen ein moderneres FMS, ein neuer Wetterradar, eine bessere Feuerüberwachung für die Kabine, ein voll digitalisiertes Stand-by-Anzeigegerät sowie ein Seitenruder, das via Fly-by-wire angesteuert wird. Für die Umschulung der Piloten vom A330-200 auf den -300 genügt ein eintägiger Differenz-

kurs. Allerdings wird das neue Flugzeug in der Einführungsphase seines längeren Rumpfes wegen nur von Piloten geflogen, die auch den gleich langen A340-300 steuern.

Der weitere Ablieferungsplan sieht vor, dass in den Monaten Juni, Juli und August nochmals drei Flugzeuge übernommen werden, drei weitere sollen nächstes Jahr und die restlichen beiden Exemplare 2011 zur Flotte stossen. Alle Flugzeuge werden übrigens laut Nico Buchholz, Chefeinkäufer bei der Muttergesellschaft Lufthansa, der an der Taufzeremonie ebenfalls zu Gast war, von Swiss selber finanziert.

Unterdessen hat die Ausmusterung der älteren A330-200 begonnen. So trägt die HB-IQP bereits die Farben von Vietnam Airlines.

Thomas Strässle



Fotos: Thomas Strässle

Guam



Der A. B. Won Pat International Airport

Foto: Sascha Linkemeyer

«Where americas day begins», der Slogan des tropischen Inselparadieses lässt schon Rückschlüsse auf seine Lage erkennen: Guam, die grösste und südlichste Insel des Marianen-Archipels liegt im westpazifischen Ozean direkt vor den Toren Asiens und ist damit das östlichste Gebiet der USA.

Bekannt wurde das rund 175 000 Einwohner zählende Eiland besonders durch die Andersen AFB, welche der USAF als vorgeschobene Bomberbasis dient.

Der nach dem ersten Abgeordneten im US-Repräsentantenhaus benannte Zivilflughafen ist besonders Japanern ein Begriff, bedeutet er für diese grösste Touristenschar doch das Tor ins steuerfreie Shopping-Paradies.

Nachdem der Flugplatz als Naval Air Station im Zweiten Weltkrieg entstanden war, diente er bis 1969 ausschliesslich militärischen Zwecken. Mit Gründung der Guam International Airport Authority 1975 und der Eröffnung des ersten Passagierterminals sieben Jahre später nahm der Zivilverkehr Fahrt auf. 1995 schliesslich zog sich das Militär völlig zurück, besitzt aber bis heute weitreichende Nutzungsrechte. Mit der Er-

öffnung des grossen Terminalgebäudes im Jahre 1998 nahm der Flughafen seine heutige Gestalt an.

Heute ist A. B. Won Pat mit seinen über 6000 Angestellten ein wichtiger Faktor des Wirtschaftswachstums auf Guam. Er fungiert für Continental und Northwest Airlines als Hauptdrehkreuz in dieser Region, US-intern liegt der Platz auf Rang acht der internationalen Ankünfte. Durchschnittlich 35 Flüge, davon alleine 23 von Continental, erreichen die Insel täglich in drei Wellen (02.00 Uhr–07.00 Uhr; 10.00 Uhr–12.00 Uhr; 14.00 Uhr–16.30 Uhr). Die 22 Ziele in sieben Ländern werden bevorzugt mit grossem

Fluggerät wie Boeing 747 und Airbus 330 bedient. Im Jahr 2007 entstiegen ihnen 1,17 Millionen Touristen, 80% aus Japan, verschwindend geringe 0,3% aus Europa. Dazu gesellten sich noch 190 000 Transitpassagiere und über 18 000 Tonnen Fracht.

Die Airport Authority investierte in den vergangenen Jahren 5,8 Millionen Dollar in ein neues Airfield Lighting System und beide Bahnen verfügen über ILS. Trotz des Korean Air-Unfalls von 1997 gilt der A. B. Won Pat als äusserst sicher.

Ein grosses Problem für den Airport ist die Tatsache, dass die ankommenden und abfliegenden Passagiere nicht durch bau-



Foto: Sascha Linkemeyer

liche Massnahmen getrennt sind. Neue Verordnungen, welche nach 2001 nötig wurden, werden umständlich mit mobilen Stellwänden umgesetzt. Besonders in den Stosszeiten kommt es dadurch zu Behinderungen, welche gelegentliche Verspätungen nach sich ziehen.

Die Zukunft des Flughafens erscheint äusserst positiv. 2009 wird die Landebahnverlängerung auf 12 000 ft (3560 Meter) Direktflüge auf das amerikanische Festland möglich machen, und ein Jahr später eröffnet ein modernes,

Links oben, kleines Bild: Gefüllte Gates während der mittäglichen Rush-hour.

Grosses Bild: Boeing 747-446 JA8085 der Japan Airlines (Flug Nr. JL941) aus Tokyo/Narita. Dieser Flug trifft jeweils prall gefüllt mit japanischen Touristen ein.

Links unten: Die Boeing 737-824 N14249 der Continental Micronesia kommt aus Yap/Westkarolinen (Föderierte Staaten von Mikronesien), welches zirka 450 Meilen (724 km) süd-westlich von Guam gelegen ist.

Rechts: Short Bros SD3-30 200 N76NF (cn SH3044, Baujahr 1980). Diese Maschine wurde durch den Typhoon Pongsona im Jahr 2002 im Hangar zerstört und wird heute für Rettungsübungen verwendet.

3252 m² grosses, vier Millionen Dollar teures Cargoterminal. Da ab 2010 8000 Marines und ihre Familien von Okinawa/Japan nach Guam verlegt werden, will Continental das Drehkreuz A. B. Won Pat weiter ausbauen. Es wird erwartet, dass bis 2012 die Passagierzahlen jährlich um über 2% steigen werden. Bei einer höchst möglichen Auslastung von 5000 Passagieren pro Stunde sollte der Flughafen hierfür bestens gerüstet sein.

Sascha Linkemeyer
www.airshow-party.de

Unser Dank gilt Rolenda Faasuamalie von der GIAA und ihrem Team für die umfangreiche Airporttour, den zahlreichen Informationen und die Teilnahme an der Grundsteinlegung des neuen CTSI Terminals.



Foto: Sascha Linkemeyer



IATA/ICAO	GUM/PGUM
Eigentümer	Government Guam
Betreiber	A. B. Won Pat Int. Airport Authority
Beschäftigte	rund 6000
Terminals	1300 m ² mit 76 Ticketschaltern und 48 Immigrationsschaltern
Bahnen	6L/24R 10 015 ft 6R/24L 12 014 ft (fertig 2009)
Gates	18 (17 jetways/ 1 busgate)
Aircraft Parking	
Positions	21
Ankommende Pax (2007)	1,73 Mio. Passagiere
Fracht (2007)	18 000 Tonnen
Int. Destinationen	21 (u. a. Tokyo, Osaka, Fukuoka, Cairns, Manila, Taipei)
Commuter Airlines	Freedom Air, Pacific Island Aviation, Micronesia Aviation
Int. Airlines	ANA, Continental, JAL, Korean Air, Northwest, China Air, Philippine Air



Flug Nr. NW 24: Die Boeing 757-251 N540US mit Baujahr 1996 verbindet Guam mit Nagoya/Japan.

Foto: Jens Hammeister

Neuigkeiten aus dem Luftfahrtkompetenz-Center der Universität St. Gallen



Neues aus der Forschung: Auswirkungen supranationaler Regulierungen in der Luftfahrt

Im April wurde der erste Band der CFAC Schriften zur Luftfahrt publiziert. Das Thema ist die Auswirkungen supranationaler Regulierungen in der Luftfahrt.

Die Luftfahrt wird geprägt durch supranationale Regulierungen. Nationale Behörden haben nur wenige Möglichkeiten, in diesem Bereich selbst regulierend einzugreifen. Umso bedeutender ist es deshalb, wie diese Regulierungen national umgesetzt werden. Mit der Umsetzung sind unter Umständen Wettbewerbswirkungen für die Akteure der Luftfahrt verbunden. Diese Problematik wird mit dem ersten Band der Schriftenreihe aus verschiedenen Blickwinkeln untersucht. Dabei soll gleichzeitig grundlegendes Fachwissen bezüglich internationalen Organisationen und Normen in der Luftfahrt vermittelt werden.

Durch die Einführung supranationaler Regulierungen und die Evolution von internationalen Standards werden Wettbewerbsregeln verändert. Innerhalb von Wirtschaftsräumen verändert sich die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Branchen und Unternehmen. Die Geschwindigkeit der Einführung von internationalen Regulierungen und Normen wirkt sich auf die Wettbewerbsposition der betreffenden Länder aus.



Für ein Land, vor allem eine bilaterale, offene Volkswirtschaft wie die Schweiz, stellt sich damit die Frage, ob es neuste internationale Regelungen sofort einführen soll und welche Auswirkungen die ständigen Neuerungen auf die wirtschaftliche Situation der betroffenen Branchen und der Volkswirtschaft haben. Je nach Wettbewerbssituation können daher unterschiedliche Strategien für einzelne Branchen sinnvoll sein. In anderen Ländern Europas (z. B. Österreich oder Deutschland) werden neue Regulierungen oft erst Jahre später eingeführt während die Schweiz dies meist relativ rasch macht. Für die Schweizer Luftfahrtindustrie und deren Konkurrenzfähigkeit auf dem internationalen Markt kann das nachteilige oder auch vorteilige Auswirkungen haben. Beispiele dafür werden im Bereich der JAR-Implementierungen gefunden, wo die Schweiz bei einigen Updates unseren Landesnachbarn voraus ist.

Die ökonomische Integrationstheorie behandelt Fragestellungen der wirtschaftlichen Integration von supranationalen Regulierungen im Sinne der Effizienz und Wohlfahrt. Bei der Interpretationsweise von supranationalen Regulierungen in Bezug auf die wirtschaftlichen Folgen derselben existieren unterschiedliche Ansätze. In der Literatur werden statische versus dynamische, negative versus positive, und Markt versus politische Ansätze unterschieden. Diese verschiedenen Sichtweisen beschreiben den Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen. Es stellt sich wiederum die Frage nach der Flexibilität in Bezug auf die zeitliche und inhaltliche Einführung von supranationalen Regulierungen. Flexibilität bedeutet eine ausgewogene Maximierung zwischen «Obligation», «Präzision» und «Delegation». Somit soll die Regulierung international konform aber auch auf die lokale Wirtschaft bezogen sein. Die Implementierungsphase kann flexibel gestaltet werden.

Die Einführung supranationaler Regulierungen bezüglich Tempo und Um-



setzungsart ist ein kritischer internationaler Wettbewerbsfaktor. Eine rasche Einführung hat beispielsweise positive Wirkungen in Bezug auf frühzeitige innovative Anstösse, eine späte Umstellung ermöglicht oft vorangehende Kostenersparnisse.

Auf dieser Basis wurden verschiedenen Experten in der Schweizer Luftfahrtindustrie über die Vor- und Nachteile, einer schnellen oder langsamen und der daraus folgenden Wirkung auf die Wirtschaftlichkeit Luftfahrtunternehmen befragt. Die Einschätzungen aus den Expertengesprächen zeigen, dass:

- Regulierungen alle Elemente der Wertschöpfungskette Luftverkehr von der Entwicklung neuer Flugzeuge bis zum Kundenkontakt bezüglich Ausgestaltung von Vertragsbedingungen der Tickets umfassen.
- Internationale Regulierungen unterschiedliche Ziele verfolgen können. Dabei muss zwischen direkten und indirekten Zielen unterschieden werden. Massnahmen zum Umweltschutz können auch klare handelsstrategische Ziele haben.
- Die Wirkung von internationalen Regulierungen sich theoretisch in der langzeitigen Sicht ausgleicht. Die Fragen der Übernahme können jedoch kurz- bis mittelfristig zu Veränderungen der Wettbewerbsposition führen, die langfristig nachwirken.

Dr. Andreas Wittmer
Geschäftsführer Center for Aviation
Competence, Universität St. Gallen

Leserwettbewerb



Foto: G. Zipper

Flughäfen der Welt

Diesen Monat heisst es:
Wer erkennt diesen Flughafen?

Senden Sie Ihre Antwort bitte an folgende Adresse:
wettbewerb@redaktion-cockpit.com

Einsendeschluss:
18. Juni 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 August-Ausgabe publiziert.
Viel Spass und Erfolg!



Auflösung Wettbewerb April 09

Die richtige Antwort lautet:
Sharm el-Sheikh International Airport

Folgende Teilnehmer haben richtig geantwortet:
Markus Arnold, 5734 Reinach; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Jürg Furer, 3032 Hinterkappelen; Manfred Heiniger, 8637 Laupen; Manfred Mülhaupt, 5330 Bad Zurzach; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau, Simon Trüb, 6010 Kriens; Michel Vogler, 4107 Ettingen.

Als Gewinner ausgelost wurde: John Sicker.
Die Gewinner werden im Dezember kontaktiert.

where flying careers take off

HORIZON
SWISS FLIGHT ACADEMY

www.horizon-sfa.ch

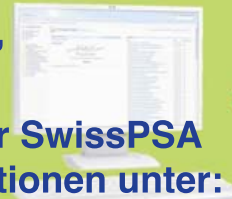
airmail
www.flugzeugmodelle.com

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

1:100
Swissair
DC-9-32/32F/51

Beginnen Sie jetzt Ihre PPL Ausbildung,
zu Hause, an Ihrem Computer.

Das neue **Distance Learning System** der **SwissPSA**
macht es möglich! Detaillierte Informationen unter:



www.swisspsa.ch



Flugzeugbetankungsfahrzeuge mit Mehrwert



Aktive und passive Sicherheit sowie Funktionalität/Wirtschaftlichkeit gepaart mit hohem Fertigungsstandard stehen bei den Kasag-Tankfahrzeugen im Vordergrund. Neben dem Vertrieb und Bau von neuen Flugzeugbetankungsfahrzeugen bieten wir Ihnen auch eine Fülle von Dienstleistungen rund um die Betankung von Luftfahrzeugen an, denn Service und Beratung werden bei uns gross geschrieben.



Kasag-Tankfahrzeuge AG, Sägestrasse 15, 3550 Langnau, Tel. 034 408 00 11, www.kasag-tankfahrzeuge.ch

Data Sheet Hawker 800/850

Die Hawker 800 ist eine aktuelle Version des am längsten laufenden Businessjet-Programms. Das Grundmodell war die zu Beginn der Sechzigerjahre gebaute Hawker-Siddeley HS-125.



Die Hawker 850XP (Baujahr 2008) der Schweizer Comlux bei der Landung in Genf.

Foto: Ian Lienhard

Im Jahre 1976 hob die HS 125-700 zum ersten Mal ab, die gegenüber den Vorgängermodellen der HS-125 mit zahlreichen Erneuerungen und stärkeren Triebwerken aufwartete. Dem Erfolg dieses Modells ist in der Folge die Entwicklung der HS 125-800 zu verdanken.

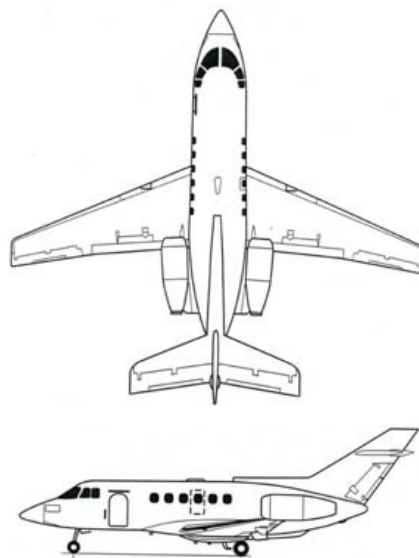
Durch den Zusammenschluss mit der British Aircraft Corp. und Scottish Aviation wurde 1977 BAe gegründet, was dem Modell fortan den Namen BAe125 gab. Der Erstflug fand am 26. Mai 1983 statt. Die Version -800 wurde von Grund auf neu überarbeitet und enthielt zahlreiche Leistungssteigerungen und als erster BizJet auch ein Glascockpit.

Als im Jahre 1993 Raytheon die Businessjetabteilung von BAe übernahm, wurde das Modell in Hawker 800 umbenannt. Als Folge dieser Übernahme wurde die Produktion 1996 nach Wichita in den USA verlegt. Seit 1995 ist die Hawker 800XP (Extended Performance) auf dem Markt, welche durch bessere Steig- und Geschwindigkeitseigenschaften zu überzeugen vermag. Zudem wurde 1999 die Kabine moderni-

siert und an die Ansprüche des 21. Jahrhunderts angepasst.

Nachdem sich Raytheon vom Zivilluftfahrtbereich trennte und 2006 die Hawker Produktion verkaufte, entwickelte die neu gegründete Hawker Beechcraft Corp. die Hawker 850XP, welche über modernere Avionik sowie Winglets verfügt.

Ian Lienhard



Hawker 850XP

Hersteller	Hawker Beechcraft Corp. Wichita, KA, USA
Typ	Mid-Size Businessjet
Erstflug	26. Mai 1983 (Hawker 800)
Länge	15,6 m
Spannweite	16,6 m
Höhe	5,5 m
max. Geschwindigkeit	830 km/h
Reisegeschwindigkeit	800 km/h
Besatzung	2 Piloten
Passagiere (Standard)	8
Startstrecke	1500 m
Landestrecke	800 m
Reichweite	4800 km
Triebwerke	2
Hersteller	Honeywell
Typ	TFE731-5BR (mit je 20.73 kN)
Website	www.hawkerbeechcraft.com

Falcon 2000LX **vollständig zertifiziert**

Am 30. April erhielt der Falcon 2000LX von der FAA die angestrebte Zertifizierung, nachdem am 24. April bereits die EASA grünes Licht für den neuen Langstrecken-BizJet vom Hause Dassault gegeben hatte.

Seit 1963 (Falcon 20) steht der Falke als Synonym für Geschäftsflugzeuge aus dem Hause Dassault. Beinahe 2000 Falcons verschiedener Typen wurden bisher in über 65 Länder der Welt ausgeliefert. Derzeit stehen bei Dassault – neben der 7X – die Trijets 900DX und 900EX sowie die zweistrahligen 2000DX und 2000LX unter dem Typennamen «Falcon» in Produktion.

Die neue 2000LX baut auf dem erfolgreichen Konzept des Vorgängermodells EX auf, wartet aber mit besseren Flugleistungen auf. Der Range wurde um 200 auf 4000 Nautische Meilen (7410 km) erhöht und die Steigleistung auf 41 000 Fuss auf beachtliche 18 Minuten gesenkt. Obwohl

dasselbe Triebwerk wie beim Vorgängermodell (Pratt & Whitney 308C) zum Einsatz kommt, das Gewicht unwesentlich erhöht und die Spannweite um etwa zwei Meter vergrößert wurde, wird die 2000LX dank Blended Winglets von API noch weniger Treibstoff verbrauchen.

Max Ungricht



Beeindruckende Reichweite des neuen Falcon 2000LX.

Bilder: Dassault Aviation

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.bbheli.ch

Das Fachgeschäft für Piloten:

www.aviator-store.ch

AVIATOR STORE

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

mt-propeller

Über 90 STCs weltweit!

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

Verkauf und Service von Produkten der Hersteller McCauley, 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

747-8I macht Fortschritte

Boeing hat 25 Prozent des Designs für die neue Boeing 747-8 Intercontinental festgelegt. Der Hersteller konzentriert sich dabei auf jene Bauteile und Werkzeuge, die sich von der Frachtversion unterscheiden, so das gestreckte Oberdeck und das Innere des Rumpfs. Der neue Jumbo ist 5,6 Meter länger als das Vorgängermodell 747-400 und verfügt in einer Dreiklassenkonfiguration über 467 Sitze. Die Auslieferung der ersten 747-8I an Lufthansa ist für Ende 2011 geplant. *ts*

Air Tahiti übernimmt 25. ATR-Flugzeug

Die polynesischen Fluggesellschaft Air Tahiti hat im April ihr 25. Flugzeug von ATR erhalten. Es handelte sich dabei um eine ATR 72-500, von denen die Airline sieben Einheiten betreibt. Daneben stehen drei ATR 42-500 in der Flotte. Air Tahiti gehört auch zu den Erstkunden des neuen Modells -600. Insgesamt hat das Unternehmen drei ATR 42-600 und zwei 72-600 bestellt. Deren Auslieferung ist für Frühjahr 2011 vorgesehen. *ts*

Embraer Phenom 100 erhält EASA-Zulassung

Der brasilianische Very Light Jet Embraer Phenom 100 ist seit Ende April von der EASA zugelassen. Nachdem die FAA-Zulassung bereits seit Dezember vorliegt, steht den in diesem Jahr geplanten zehn Auslieferungen nichts mehr im Wege. *AM*

flybe übernimmt 50. Bombardier Q400

Die britische Low-Cost-Airline flybe konnte am 20. März ihre 50. Bombardier Q400 in Empfang nehmen. Für Bombardier war es gleichzeitig das 1000. Lärmunterdrücksystem – Active Noise and Vibration Suppression (ANVS) –, das in dieser Maschine verbaut wurde. Das seit 1996 vom kanadischen Flugzeughersteller eingesetzte System misst den Lärmpegel und wirkt der Schallwelle mit einer Gegenwelle entgegen. flybe hat sich vor 10 Jahren erstmals für die verbrauchsarme Turbopropmaschine entschieden. *AM*

Airbus ändert A-380-Auslieferungsziele

Angesichts der gegenwärtigen Wirtschafts- und Luftfahrtskrise und als Reaktion auf die Wünsche einzelner Kunden passt Airbus seinen Auslieferungsplan für den Grossraumjet A380 für die Jahre 2009 und 2010 an. Der neue Plan sieht die Auslieferung von 14 A380 im Laufe des Jahres 2009 und von mehr als 20 A380 im Laufe des Jahres 2010 vor. Die zukünftigen Fertigungs- und Auslieferungsraten hängen von der Nachfrage der Airlines und von der Verfügbarkeit von Finanzierungslösungen für die Kunden ab. Airbus bestätigt ausserdem seine Pläne, 2009 etwa genauso viele Flugzeuge auszuliefern wie im Vorjahr, in dem die Rekordzahl von 483 ausgelieferten Flugzeugen erreicht worden ist. *mt*

Emirates übernimmt 75. Triple Seven

Anfang Mai hat Boeing das 75. Exemplar einer Boeing 777 an Emirates ausgeliefert. Beim Flugzeug handelt es sich um eine B777-300ER. Nach weiteren Übernahmen von Flugzeugen dieses Typs wird die Airline aus Dubai im Verlauf

des Jahres zum grössten Betreiber der Triple Seven aufsteigen. *ts*

Air China Cargo erhält umgebauten Jumbo-Frachter

Air China hat für ihre Frachtabteilung die erste von drei bestellten Boeing 747-400BCF (Boeing Converted Freighter) übernommen. Beim Flugzeug handelt es sich um eine zum Frachter umgerüstete 747-400 Combi von Air China. Bislang sind 37 zum Frachter umgebaute Passagier-747-400 ausgeliefert worden. Der Auftragsbestand für die 747-400BCF beträgt insgesamt 49 Flugzeuge von neun Kunden. *ts*

Turkish Airlines ordern fünf B777-300ER

Der türkische Carrier hat bei Boeing fünf B777ER bestellt. Zum ersten Mal kauft der türkische Carrier diesen Typ direkt bei Boeing, die 777ER der bestehenden Flotte sind geleast. Turkish ist ein guter Boeing-Kunde: aktuell werden 65 Maschinen des Herstellers aus Seattle eingesetzt (B737, B777). Bisher haben 65 Kunden über 1100 Maschinen des Typs B777 bestellt. *mt*

Piper Aircraft erhält neuen Eigentümer

American Capital Ltd. hat die 100-prozentige Beteiligung an Piper Aircraft an die Investmentfirma Imprimis verkauft. Imprimis ist an den Standorten Singapur, Bangkok und Brunei Darussalam mit Büros präsent. Der Hauptsitz sowie die Entwicklung und die Produktion von Piper sollen weiterhin in Vero Beach verbleiben. Die Entwicklung des Piperjets soll ebenfalls fortgeführt werden. American Capital führte das 72-jährige Traditionsunternehmen seit Juni 2003 im Portfolio. *AM*

Negatives Quartalsergebnis für Embraer

Embraer hat in den ersten drei Monaten des Jahres einen Reinverlust von 23,4 Mio. Dollar erlitten. In der Vorjahresperiode hatte noch ein Gewinn von 85 Millionen resultiert. Der Umsatz brach um 13,5 Prozent ein und betrug von Januar bis März 1,15 Mia. Dollar. Der brasilianische Hersteller lieferte in diesem Zeitraum 40 Flugzeuge aus, fünf weniger als in der Vergleichsperiode 2008. Bei den Airlines war der Embraer 190 mit 17 Exemplaren das Flugzeug mit den meisten Auslieferungen. Im Segment der Verkehrsflugzeuge kam es seit Anfang Jahr zu Verschiebungen bei den Bestellungen, bei den Geschäftsreiseflugzeugen musste Embraer eine ungenannte Zahl an Stornierungen hinnehmen. Ende März betrug der Auftragsbestand insgesamt 393 Flugzeuge. *ts*

Türkische ESAS beteiligt sich an Air Berlin

Das deutsche Bundeskartellamt hat die Beteiligung des türkischen Grossaktionärs ESAS an Air Berlin gutgeheissen. Das Holdingunternehmen, zu dem auch Pegasus Airlines gehört, wird somit mit 15,3 Prozent beim Berliner Flugunternehmen einsteigen können und zudem einen Sitz im Verwaltungsrat belegen. *AM*

Lufthansa mit Verlust

Wie viele andere Fluggesellschaften hat auch der Lufthansakonzern die weltweite Konjunk-

turbaisse und die schwierige Wirtschaftslage zu spüren bekommen und im ersten Quartal des laufenden Jahres einen Betriebsverlust von 44 Millionen Euro (Vorjahresperiode: plus 172 Millionen) erlitten. Der Umsatz ging um 10,3 Prozent auf 5 Milliarden Euro (Vorjahreszeitraum: 5,6 Mia.) zurück. Der Rückgang sei vor allem auf die negative Entwicklung im Passagierverkehr und in besonderem Mass bei der Fracht zurückzuführen, meldete der deutsche Carrier. Lufthansa Cargo will mit einer Kapazitätsreduktion, einem Kostensenkungsprogramm sowie Kurzarbeit an den deutschen Standorten reagieren. Lufthansa Technik verzeichnete dagegen in den ersten drei Monaten des Jahres einen Umsatzanstieg, das operative Ergebnis fiel allerdings geringer aus. *ts*

Air Berlin feiert 30-Jahre-Jubiläum

Air Berlin hat am 28. April in Berlin mit über 2000 Gästen den vor 30 Jahren erfolgten Erstflug gefeiert. Die von Berlin-Tegel startende Boeing 707 brachte damals Touristen nach Palma de Mallorca. Gegründet wurde Air Berlin im Jahre 1978 im US-Bundestaat Oregon von den Amerikanern Kim Lundgren und John D. MacDonald. *AM*



Foto: Air Berlin

LHT eröffnet Widebody-Überholung in Malta

Lufthansa Technik hat ihr Überholungsangebot in Malta auf Langstreckenflugzeuge ausgeweitet. In einer neuen, 35000 Quadratmeter grossen Wartungshalle können jetzt auch C-Checks an A330- und A340-Flugzeugen durchgeführt werden. Zu den ersten Kunden gehört neben Lufthansa die italienische Chartergesellschaft Livingston Energy Flight, die ihre A330 auf der Mittelmeerinsel überholen lässt. *ts*

Entwicklung neuer Triebwerke

Boeing, Rolls-Royce, Ruag Aerospace und Deharde Maschinenbau sind ein gemeinschaftliches Forschungsabkommen eingegangen, um das Potenzial treibstoffeffizienter Open-Fan (Open Rotor) Antriebstechnologie für künftige Verkehrsflugzeuge zu erkunden. Jeder der beteiligten Partner wird Technologien und Verfahren einbringen. Tests mit einem Modell eines Konzeptflugzeugs mit Open-Fan-Triebwerken sind für Anfang 2010 im Ruag Niedergeschwindigkeits-Windkanal in Emmen, Schweiz, geplant. Dabei kommen neue Antriebs- und Messtechnologien zum Einsatz. *mt*

Neuer GAV für Swiss-Kabinenpersonal

Nach dem Vorstand haben auch die Mitglieder des Personalverbandes Kapers einem neuen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) mit der Geschäfts-

leitung von Swiss zugestimmt. Das Vertragswerk trat am 1. Mai in Kraft und ist mindestens vier Jahre gültig. Der GAV gilt für Mitglieder der Kabinbesatzung mit einem unbefristeten Arbeitsverhältnis und einem Arbeitspensum von über 50 Prozent mit Eintritt vor dem 1. Oktober 2006 sowie für Freelance Cabin Crew Members. *ts*

SR Technics erneuert Vertrag mit Vietnam Airlines

Für die Wartung ihrer Triebwerke vom Typ CFM56-5B vertraut Vietnam Airlines weiterhin auf SR Technics (SRT). Ein 2006 abgeschlossener Dreijahresvertrag wurde um weitere drei Jahre verlängert und schliesst Unterhalt, Reparatur und Überholung von 23 Triebwerken des genannten Typs ein. Zuständig für die Dienstleistungen ist das Triebwerkzentrum von SR Technics in Zürich. Neben den Triebwerken der A320-Flotte kümmert sich SRT auch um die PW4168-Motoren, welche die A330 von Vietnam Airlines antreiben. *ts*

Lantal Textiles im Gegenwind

Die in Langenthal domizilierte Lantal Textiles blickt auf ein bewegtes Jahr zurück. Der führende Anbieter von Innenausstattungen von Flugzeugen, Bussen, Bahnen und Kreuzfahrtschiffen hat 2008 114 Millionen Franken Umsatz erzielt, 1,21% weniger als 2007. Der Bereich Luftfahrt, der für drei Viertel des Umsatzes steht, war sogar 3,5% rückläufig.

Das Jahr 2008 war geprägt von völlig gegensätzlichen Entwicklungen. Noch im ersten Halbjahr verzeichneten die Langenthaler ein nie dagewesener Auftragsbestand und hohe Auftragseingänge, dann brachen infolge Ölpreiserhöhungen und Überkapazitäten speziell in der Luftfahrt alle Geschäftsbereiche ein. Lantal hat bei Sitzbezügen für Flugzeuge weltweit einen Marktanteil von 70 Prozent. Darum ist es nicht verwunderlich, dass die Firma unter den wirtschaftlichen Turbulenzen unzähliger Airlines leidet. Viele Fluggesellschaften warten mit dem Kauf von neuen Sitzbezügen, Vorhängen oder Teppichen für alte Flugzeuge ab. Auch die bekannten Verzögerungen bei den neuen Flugzeuggenerationen Airbus A380 und Boeing B787 Dreamliner wirken sich negativ auf den Umsatz des Familienunternehmens aus. Nach wie vor in einer Wachstumsphase befinden sich der Mittlere und Ferne Osten, wovon Aufträge wie die Ausstattung von 74 neuen Flugzeugen der Air China, China Southern und Hainan Airlines, das gesamte Erneuerungsprogramm von 62 Maschinen der Korean Airlines oder die Ausstattung von vier Flugzeugen der Royal Thai Air Force zeugen. *RM*

Swissport erneut ausgezeichnet

Zum neunten Mal in Folge ist Swissport International vom britischen Marktforschungsinstitut ITM als beste Bodenabfertigungsgesellschaft ausgezeichnet worden. Zu den befragten Gruppen gehörten unter anderem Airports, Airlines, Passagiere und Lieferanten. Die Auszeichnung sei in Zeiten der schwachen Konjunktur und der damit einhergehenden Volumeneinbrüche eine besondere Ehre, liess das Ground Handling-Unternehmen mit Sitz in Glattbrugg verlauten. *ts*

Swiss: Neuer CEO gefordert

Am 23. April hat der Verwaltungsrat von Swiss Harry Hohmeister zum neuen CEO ernannt. Der 45-jährige Deutsche, seit vier Jahren ver-

antwortlich für Netzwerk und Vertrieb bei Swiss, wird seine neue Position bereits am 1. Juli übernehmen. Der bisherige CEO, Christoph Franz, wechselt zur Deutschen Lufthansa, wo er das neu geschaffene



Foto: Swiss

Am des Chefs der Lufthansa Passage übernehmen und gleichzeitig Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden, Wolfgang Mayrhober, werden wird. Franz wird neu auch im Swiss-Verwaltungsrat Einsitz nehmen.

Hohmeister wird gleich zu Beginn seiner neuen Tätigkeit gefordert sein, denn auch Swiss beginnt den allgemeinen Nachfragerückgang in der Verkehrsfluffahrt zu spüren. Im ersten Quartal ging der durchschnittliche Ladefaktor um 3,6 Prozent zurück und betrug 73,2 Prozent (Vorjahresperiode: 76,8 Prozent). Besonders die Interkontinentalflüge waren weniger gut ausgelastet (-4,3 Prozent). Bei der Fracht ging die Auslastung gar um 18,4 Prozent zurück. Als Folge der Nachfragebaisse hat Swiss die Kapazität im Sommerflugplan um fünf Prozent reduziert. Ein A340 ist daher von April bis Mitte Oktober kurzfristig stillgelegt. Erfreulich war immerhin, dass Swiss einen im

Die wichtigsten Zahlen für das erste Quartal im Überblick:

	1. Quartal 2009	1. Quartal 2008	Veränderung in %
Umsatz (Franken)	1,08 Mia.	1,16 Mia.	-7,4
Operatives Ergebnis	63 Mio.	66 Mio.	-4,5
Anzahl Passagiere	2,95 Mio.	2,99 Mio.	-1,6
Sitzladefaktor (SLF) gesamt	73,2%	76,8%	-3,6
SLF Interkontinental	76,7%	81,0%	-4,3
SLF Europa	65,8%	67,6%	-1,8
Ladefaktor Fracht	66,8%	85,2%	-18,4

Vergleich zum Vorjahr nur um drei Millionen geringeren Betriebsgewinn von 63 Mio. Franken erwirtschaften konnte. *ts*

skyguide mit Defizit – jedoch pünktlicher

Die Wirtschaftskrise hat sich im vierten Quartal auch auf die Verkehrszahlen von skyguide ausgewirkt. Die Anzahl der kontrollierten Flugbewegungen stieg deshalb lediglich um 0,3 Prozent auf 1,24 Mio. Flüge an. Der Gesamtumsatz erhöhte sich um 0,7 Prozent auf 372,29 Mio. Franken. Beim operativen Ergebnis resultierte ein Fehlbetrag von 5,3 Mio. Franken. Ohne den Verkehrsrückgang im vierten Quartal hätten dank der zusätzlich erreichten Effizienzsteigerung sogar schwarze Zahlen geschrieben werden können, sagte CEO Daniel Weder an der Bilanzmedienkonferenz. Beim Gesamtergebnis erhöhte sich der Verlust mit einer buchhalterischen Wertberichtigung gegenüber dem Vorjahr um rund 10 Mio. auf 54,96 Mio. Franken. Nach wie vor ungelöst sind bei skyguide die seit Jahren vorhandenen strukturellen Einnahmelücken. Mit einem Minus von 40 Millionen Franken sind es vorab die für Drittstaaten erbrachten Flugsicherungs-Dienstleistungen, die mit Ausnahme von Frankreich nicht vollumfänglich abgegolten wurden. Bei der vom Bund verlangten Kontrolle der 12 Regionalflyghäfen lag

der nicht verrechenbare Mehraufwand bei 25 Millionen Franken. Skyguide hofft, dass der Bund im Rahmen der Luftfahrtgesetzesrevision die nicht vergüteten Kontrollleistungen für Drittstaaten vorübergehend übernehmen wird. Bei den Regionalflyghäfen soll die für den Herbst anberaumte Volksabstimmung über die Verwendung der Kerosinsteuer Klarheit schaffen. Bei einer Annahme wird erwartet, dass der Fehlbetrag für die Kontrolle der Regionalflyghäfen aus den Erträgen der Kerosinsteuer beglichen werden kann. Sollten Einnahmelücken weiter bestehen bleiben, so wäre eine Tarifierhöhung von 10 Prozent unumgänglich, betonte Daniel Weder. Im Hinblick auf den Single European Sky könnte sich dies nachteilig auswirken. Auf die erreichte Reduktion der Verspätungen um 32 Prozent und die zusätzlich erzielten Kosteneinsparungen ist man bei skyguide besonders stolz. Doch das laufende Geschäftsjahr, bei dem ein Verkehrsrückgang von 12 Prozent prognostiziert wird, verlangt nach einer weiteren Senkung der Fixkosten. Um dies zu erreichen sollen Projekte zurückgestellt, Ferien- und Überzeitguthaben bezogen sowie die Effizienz weiter verbessert werden. *AM*

Boeing-Awards für Ruag Aerospace

Ruag Aerospace hat vom amerikanischen Flugzeughersteller Boeing für die beiden Produkti-

onsstandorte Genf und Emmen je einen «Silver Boeing Performance Excellence Award» als Hauptlieferant von Ersatzteilen für den Militärjet F/A-18 C/D erhalten. Es ist die zweithöchste Auszeichnung in der Kategorie Luft- und Raumfahrt-Sup-

port für hervorragende Leistungen und grosse Kundenzufriedenheit.

Nach dem «Boeing Supplier of the Year Award 2003», dem «Airbus Award for Excellence in Supply Chain Quality Improvement Programme 2005» und den «Northrop Platinum Source Preferred Awards 2006 und 2007» ist es innerhalb weniger Jahre die fünfte bedeutende internationale Auszeichnung für Ruag Aerospace. *pd*

Vorläufig keine Änderungen beim Stationierungskonzept

Bundesrat Maurer hat die Kantone über den Stand der Überprüfung des Stationierungskonzepts der Luftwaffe informiert. Nachdem der Bundesrat beschlossen hat, den Entscheid über den Tiger-Teilersatz nach Vorliegen des Sicherheitspolitischen Berichts zu fällen, wird das VBS erst 2010 das definitive Stationierungskonzept vorlegen können. Maurer hat jedoch Vorentscheide getroffen: Grundsätzlich basiert die Luftwaffe weiterhin auf den heutigen vier Jetflugplätzen Emmen, Meiringen, Payerne und Sion. Der Flugbetrieb mit Kampffjets wird in Dübendorf nicht wieder aufgenommen. Es wird aber geprüft, Dübendorf über das Jahr 2014 hinaus als Basis für Helikopter und Flächenflugzeuge zu behalten. *pd*



Boeing 757-2G5 der Air Berlin – die zweitgrösste Fluglinie Deutschlands ist verkehrsmässig die Nummer 2 in Zürich.
Foto: Aeromedia A. E. Wettstein





Bewährt und zuverlässig

Fliegender Allrounder bei Alpinlift Helikopter AG

Obwohl der Erstflug bereits vierzig Jahre zurückliegt, befindet sich das Lama noch immer in zahlreichen Flotten von Heliunternehmen und wird von den Piloten und Mechanikern sehr geschätzt. Alpinlift aus Buochs setzt diesen Typ bereits seit der Firmengründung erfolgreich als Allround-Helikopter ein. Der Lama-Pilot Sergio Albertella ist auch mit den verschiedenen Ecureuil Versionen bestens vertraut und lässt Cockpit an seinen Erfahrungen im Flugalltag teilhaben.



Im schweizerischen Luftfahrzeugregister wurden bisher über 80 Lama Helikopter eingetragen, davon sind noch immer 30 Exemplare im «Aktivdienst». Ausgerüstet mit den modernen Kunststoff-Rotorblättern bringt es der robuste Heli mit einem Leergewicht von 1100 Kilo auf eine maximale Aussenlastkapazität von 1150 Kilo! Dank den grossen mechanischen und strukturellen Reserven – der Leistungsüberschuss der Einwellenturbine beträgt beinahe 300 PS – ist das Lama in der Leistungshandhabung eine einfache Maschine, der Pilot kann sich deshalb optimal auf die Aussenlastoperationen konzentrieren. In Höhen unter 1000 Metern ist das Lama dem flinken Ecureuil B3 unterlegen, aber ab 2000 Metern sowie bei den anspruchsvollen Loggingflügen ist seine Vorherrschaft bereits klar und in grosser Höhe gar unbestritten. Geschäftsführer Sascha Kempf schätzt beim Lama die niedrigen Anschaffungskosten und die extreme Zuverlässigkeit der mechanischen Komponenten, insbesondere das Triebwerk.

Ein Nachteil ist der fehlende Gepäckraum, dies zwingt die Flughelfer, das benötigte Material in der Kabine zu stapeln, da auch die auf den Kufen montierbaren Körbe nur bedingten Packraum

bieten. Zusätzlich reagiert das Lama auf die Verschiebung vom Schwerpunkt in der Längsachse sehr empfindlich, und so stösst bei voll beladener Kabine und Rückenwind der Blattverstellhebel (Cyclic stick) schnell an den hinteren Anschlag. Ein grosser Vorteil für den Piloten ist die optimale Sitzposition sehr nahe am Kabinenrand, was den Blick auf die Last vereinfacht. Ebenfalls sehr gut ist die Überwachung der Leistungsentfaltung gelöst – der Hersteller hat dies in einem einzigen Instrument vereint. «Dieses Muster schätze ich bei Flügen in grosser Höhe sowie bei an die Leistungsgrenze stossenden Aufträgen», schwärmt Sergio Albertella. Das Lama ist für Aussenlastflüge noch immer ein bestens geeigneter Helikopter.

Vertical Reference

Sergio Albertella ist ein Transportpilot, der bei Aussenlasten ausschliesslich nach Vertical Reference fliegt. Das heisst, der Blick des Piloten ist seitlich nach unten auf die angehängte Last gerichtet. Die zweite Möglichkeit ist, mit Hilfe der Spiegel auf der Kabinenunterseite die Last zu überwachen, wobei hier das Sichtfeld bei den verwendeten 40–60 Meter langen Leinen sehr stark eingeschränkt ist und ohne klare Anweisungen der Flughelfer die Lasten nur schwer zu platzieren sind. Die meisten Helikopter sind deshalb mit einer gewölbten Scheibe, dem «Bubble Door», ausgerüstet, dies ermöglicht dem Piloten unabhängig von der Witterung einen freien Blick nach unten. Nun müssen



Fotos: Samuel Sommer

Linke Seite oben: Besonders bei kurzen Rotationen, wie Materialtransporte im Stadtgebiet, kann das Lama seine Stärke unter Beweis stellen. Einziger Nachteil ist sicher die höhere Lärmbelastung gegenüber dem Ecureuil. Die grosszügige Verglasung erlaubt eine uneingeschränkte Sicht für den Piloten und die Passagiere.

Linke Seite unten: Einsatz in der Stadt – Sergio Albertella und sein Lama in den Häuserschluchten.

Oben: Der gelernte Flugzeug- und Helikoptermechaniker Sergio Albertella begann seine Pilotenkarriere bei Fuchs Helikopter, weitere Stationen waren Heli TV, Eliticino und als Freelancepilot bei Heli Rezia. Seit Frühjahr 2008 fliegt der erfahrene Helipilot nun für Alpinlift und amtiert zusätzlich auch als Experte beim BFU. Den grössten Anteil seiner Flugstunden absolvierte er auf dem Lama und den verschiedenen Ecureuil-Versionen in den steilen Tessiner Bergen.

Links: Das Lama als Feuerwerker! Alle drei Jahre findet in Oensingen jeweils das grösste Kunstfeuerwerk der Schweiz statt. Dabei buhlen zwei Vereine um die schönsten Bilder am Nachthimmel. Für den Ravellenclub transportierte Sergio mit dem Lama mehrere Tonnen Feuerwerkskörper auf die Ravellenfluh. Im unwegsamen Gelände waren die Paletten heikel zu platzieren.

jedoch während dem Flug ständig die Instrumente und die Waage für die Last überwacht werden, was zu einer starken Belastung der Körperhaltung führt.

Erfahrungen mit dem Ecureuil

Beim Ecureuil ist der Pilotensitz zu weit vom Kabinenrand entfernt, was das Vertical-fliegen trotz «Bubble Door» sehr erschwert, deshalb wurde für Lastflüge im Kabinenboden eine zusätzliche Scheibe eingebaut. Diese Kompromisslösung ist jedoch nicht ganz optimal, deshalb entfernt Sergio für Unterlasteinsätze kurzerhand die pilotenseitige Türe >



Auch Einsätze in der Stadt, wie hier in Basel, sind äusserst anspruchsvoll.

Sensible Maschine

Im maximalen Leistungsbereich – dort wo meist geflogen wird – ist das Ecu-reuil eine heikle Maschine. Drehzahl, Temperatur und Drehmoment der Zweiwelenturbine, lassen sich stark von den kleinsten Bewegungen des Helikopters beeinflussen. Bei diesem Typ sind die Instrumente ungünstig plaziert, so dass deren Überwachung beim Aufnehmen und Absetzen der Lasten erschwert ist. Deshalb werden beim B3 mit Hilfe eines computergestützten Speichersystems sämtliche über den Limiten liegenden Werte der Turbinen-Parameter wahrgenommen und registriert. «Trotzdem ist für mich das Ecu-reuil eine moderne Maschine mit grosser Kabine und einem gesunden und lebendigen Flugtemperament, verbunden mit vernünftigem Unterhaltsaufwand. Und ich schätze bei diesem Heli vor allem die geringe Anfälligkeit beim Vortex-Phänomen», so die Bilanz von Sergio zum B3.

Samuel Sommer

– dies geht jedoch mit einer Geschwindigkeitseinschränkung einher. Bei diesen «Freiluftflügen» sind natürlich tiefe Temperaturen ein Handicap, so geschehen bei einem 1,5 Stunden dauernden Einsatz im Dezember 2007 bei St. Moritz: minus 16° Celsius!

Bei der Umschulung auf das moderne B3 war Sergio plötzlich mit Platzproblemen konfrontiert: Aufgrund firmen-

interner Einschränkungen durfte er die Türen nicht mehr entfernen und konnte wegen seiner Körpergrösse und den eingebauten crashesicheren Sitzen keinen Helm mehr tragen, da er damit dauernd am Kabinenrahmen anschlug! «Damals konnte ich meine Leistungen nicht vollständig bringen, aber meinem Arbeitgeber waren sie offensichtlich ausreichend», erklärt er.

Neuartiger Heli-Transportanhänger

Heli Partner in Sirmach stellt neuen Heli-Transportanhänger vor.

Vor rund vier Jahren hatte Willi Hefel, Geschäftsleiter der Heli Partner Sirmach, einen ersten Prototypen eines Anhängers für den Helitransport konstruiert und bauen lassen.

Basierend auf dessen Erfahrungen hat Hefel nun eine optimierte Version gebaut, das Gewicht deutlich reduziert und den Verladeprozess vereinfacht. Vorgaben: Der Anhänger durfte 3,5 Tonnen Anhängelast nicht überschreiten, die Nutzlast sollte mindestens 1,5 Tonnen betragen, die Masse wurden mit 10 Metern Länge und 3,32 Metern Innenhöhe, respektive 2,25 Metern Innenbreite definiert.

Geser Fahrzeugbau in Littau übernahm die Herausforderung, dieses Unikat zu bauen. Der luftgefederte, vierachsige Hänger enthält einen Druckluftmechanismus, mit dem der Hänger vorne an-



gehoben (und somit hinten abgesenkt) werden kann und auch erlaubt, die Verladerampe anzuheben. Weitere technische Einzelheiten: ferngesteuerte Seilwinde, Innenbeleuchtung, Kameras. Der Hänger ist seit März dieses Jahres in Betrieb und hat seine Feuertaufe auch

schon mehrfach bestanden, unter anderem mit einem Transport einer Alouette 3 nach Köln (für die Ruag). Der Spezialanhänger kann aber auch sehr einfach und effizient als «mobiler Hangar» verwendet werden.

Max Ungricht

von Markus Herzig
www.SwissHeli.com



Heli «Kilo Echo»



Der weit über die Landesgrenzen hinaus bekannte Kamov Ka-32 HB-XKE der Heliswiss International hat im April 2009 einen exklusiven «Namensvetter» erhalten. Mit der McDonnell MD902 HB-ZKE von Fuchs Helikopter wurde der insgesamt sechste MD900 in der Schweiz registriert. Der Helikopter trägt einen auffälligen dunkelgrau-silbernen Tiger-Look. Der HB-XKE ist mit einer max. Abflugmasse von

elf Tonnen der grösste Helikopter in der Schweiz. Von 1993 bis 1996 flog er vorerst als RA-31587 bei der Heliswiss. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XKE Ka-32A12; S/N 8709/02; B/J 1992; vorher: RA-31587; Eintrag: 12. Juni 1996; Eigentümer: Heli-Kamov AG; Halter: Heliswiss; Handänderung: 15. Januar 2003; neuer Eigentümer: Heliswiss; Handänderung: 3. Mai 2007; neuer Halter: Helog-Heliswiss AG; Handänderung: 5. März 2008; neuer Halter: Heliswiss International AG.

HB-ZKE MD902; S/N 900-00131; B/J

2009; vorher: N4017X; Eintrag: April 2009; Eigentümer & Halter: Robert Fuchs AG.

Oben: Der MD902 HB-ZKE von Fuchs Helikopter in Schindellegi.

Foto: Robert Stokmaier

Links: Die neu lackierte HB-XKE im Anflug auf die Basis in Bern-Belp.

Foto: Markus Herzig

Unten: Der KA-32 HB-XKE in der ersten Lackierung bei einem Einsatz mit Bambi-Bucket. *Foto: Markus Herzig*





Swiss Helicopter
Association
www.sha-swiss.ch

SHA-Generalversammlung vom 22. April Bisheriger Kurs bestätigt

Im Mittelpunkt der diesjährigen Generalversammlung standen neben den statutarischen Geschäften die Stellungnahmen unseres Verbandes zu wichtigen nationalen und internationalen Vorlagen. Die Mitglieder bestätigten die Vorlagen des Vorstandes einstimmig.

Die neue Bazl-Aufsichtsgebühr muss vom Tisch

Obwohl sich die ganze Luftfahrtbranche gegen die neuen Aufsichtsgebühren wehrt, soll der Bundesrat offenbar am 20. Mai darüber entscheiden. Diese soll dem Bazl 18 Millionen Franken Mehreinnahmen bringen, um den Selbstfinanzierungsgrad des Amtes zu erhöhen.

Nach einer Umfrage bei unseren Mitgliedern haben sich die Bazl-Gebühren von 2005 (100%) bis 2008 durchschnittlich auf 240% erhöht. Der administrative Aufwand für die Unternehmen hat im gleichen Zeitraum auf 320% zugezogen. Die neue Abgabe würde eine zusätzliche Steigerung der Kosten um 168% bedeuten.

Die neue Abgabe steht in krassem Widerspruch zum «Luftfahrtpolitischen Bericht» des Bundesrates aus dem Jahr 2004 (Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizerischen Luftfahrt) und bedroht zahlreiche Unternehmen und Arbeitsplätze in der Luftfahrt. Rudolf Joder, Präsident der SHA, hat deshalb in der vergangenen Sondersession eine Motion zum definitiven Verzicht auf die neue Aufsichtsabgabe eingereicht. Diese wurde von 55 weiteren Parlamentariern unterzeichnet.

Die Schweizer Luftfahrt bezahlt bereits über 40 Millionen – ohne dass diese zurückfliessen

Die Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffen wurde bisher wie die übrigen Treibstoffzölle für den Strassenbau verwendet. Neu soll diese Steuer in die Luftfahrt zurückfliessen. Damit wird bereits mehr als die geforderte Summe zur Finanzierung der Luftfahrt geleistet. Zusätzlich sollen Projekte wie zum Beispiel die Erneuerung von Spitallandeplätzen, Wetter- und Hindernisinformationen, der Abbau von gefährlichen alten Kabeln oder die Ausbildung im allgemeinen Flugsicherheitsbereich finanziert werden. Die eidgenössische Abstimmung zum Thema «zweckgebundene Mineralölsteuer aus dem Luftverkehr» wird voraussichtlich im Spätherbst dieses Jahres stattfinden.

Kein weiterer administrativer Overkill

Die SHA wehrt sich auch gegen die neuen Vorschriften des Bazl zum Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Diese gehen für grössere Betriebe weit über das vom Gesetz verlangte Mass hinaus und stehen in keinem Zusammenhang mit einem zusätzlichen Gewinn an Sicherheit. Die SHA wird sich beim Bazl dafür einsetzen, dass eine Lösung gefunden wird, welche dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entspricht.

Effizienz der Helikoptereinsätze muss erhalten bleiben

Die neue Aussenlandeverordnung darf nicht dazu führen, dass Einsätze von Helikoptern noch stärker eingeschränkt werden. Die SHA hat in ihrer Stellungnahme in zahlreichen Punkten darauf hingewiesen, dass die zusätzlich vorgesehenen Beschränkungen meist zu längeren Flugwegen und Einsätzen führen. Wir werden beim Bazl unsere Vorschläge mit Nachdruck erläutern, da unseres Erachtens nur diese im Einklang mit den Zielen nach möglichst geringer Umwelt- und Lärmbelastung stehen.

In der nächsten Ausgabe werden wir Sie näher über die wichtigsten Standpunkte zu den EASA-OPS orientieren.

Willi Hefel
SHA Vorstand Öffentlichkeitsarbeit

Präsident Rudolf Joder führte kompetent und effizient durch die GV.



Foto: zig

AERO 2009



Viel Neues am Bodensee

Die diesjährige AERO in Friedrichshafen war eine Reise wert. Neuigkeiten noch und noch – obwohl man aus Erfahrung weiss, dass nur die wenigsten Prototypen auch später einmal in Serie gehen werden. Im folgenden Bericht haben wir ein paar Leckerbissen daraus zusammengetragen.

Die Ausstellung trotzte der allgemeinen Grundhaltung: Es wurde ein Ausstellerrekord verzeichnet und die Besucher strömten in Massen auf das ideale Messengelände beim Flughafen der Bodensee-stadt. Das Interesse war gross, allerdings berichten auch viele Aussteller von «Zuwarten». Ob die AERO bei nunmehr jähr-

lichem Durchführungsrhythmus die selben Zahlen wird vorzeigen können, wird sich weisen. Kleinere Aussteller beklagen die Kosten. Insbesondere im Bereich UL und VLA gab es einige sehr interessante Exponate zu sehen. Aber auch der Motorenbereich hat sich entwickelt (siehe Bericht Diamond); mit dem Mistral der G-200 und G-300 kommt der Wankelan-

trieb zu einem Comeback. Mistral nennt als TBO für diese beiden Triebwerke, die sowohl mit AVGAS wie auch mit Mogas laufen, 3000 Stunden(!), die Motorenvarianten haben je nach Ausführung 200 oder 360 PS. Erstaunlich, dass der UL- und VLA-Markt insbesondere von Ländern wie Polen, Tschechien, Slowakei und Italien getrieben wird; bei den bisher führenden Ländern Deutschland und Frankreich ist eine Entwicklungsstagnation festzustellen. Und ein weiteres Land liess mit vielen technischen Innovationen aufhorchen: Ungarn.

Max Ungricht

Corvus Racer 540: Der Renner aus Ungarn

Einhundert Jahre nach dem Start des ersten ungarischen Flugzeuges möchte Corvus Aircraft nun mit ihrer ersten Kunstflugmaschine ebenfalls Geschichte schreiben. Die Firma aus Balloszög entwickelte und baute den Racer 540 in lediglich sieben Monaten speziell für die Teilnahme am Red Bull Air Race. Die Testflüge mit dem ungarischen Red Bull Air Race Piloten Peter Besenyei am Steuer sind für den Mai geplant. Der Racer 540 soll in Zukunft ein ernst zu nehmender Konkurrent des zurzeit erfolgreichsten Rennflugzeuges, der amerikanischen Zivko Edge 540, werden. Der ungarische Racer hielt bei den Tests einer Flügelbelastung von 18 Ton-

nen stand, wobei sich die Flügelenden um lediglich 17 Millimeter bewegten. Auch die maximale Leitwerksbelastung von sechs Tonnen ist beachtlich.

Die Daten: Lycoming IO-540 mit 345 PS, MTOW 685 kg, MTV-9-B Propeller, Vne 450 km/h, Load factor +/-12 g. Corvus Aircraft begann erst vor fünf Jahren mit der Konstruktion von Flugzeugen. ➤



Der Corvus Racer 540 soll in Zukunft den amerikanischen Konkurrenten an Flugzeugrennen die Stirn bieten.

Der erste Entwurf war ein Ultraleichtflugzeug (UL), die Corvus Corone. Auch die heutige Corvus Phantom besteht aus Fiberglas, Karbon und Kevlar. Sie ist seit dem letzten Jahr DULV zertifiziert (Deutscher Ultraleichtflugverband). Bisher exportierte Corvus die Phantom nach Deutschland, Italien, Spanien, Grossbritannien und in die USA. Eine VLA-Version des Zweiplätzers mit einem Lycoming-Motor ist ebenso geplant wie eine viersitzige Version.

Diamond: Neue Motorengeneration

Bisher war die Diamond DA42 TDI Twin Star mit zwei Turbodieselmotoren Centurion 2.0 (ehemals Tielert Aircraft Engines) mit 135 PS ausgerüstet. Nun bietet der österreichische Flugzeubauer eine neue Version der DA42 mit stärkeren und sparsameren Motoren an. Diese DA42 NG (New Generation) wird von zwei neu entwickelten zwei Liter Turbodieselmotoren von Austro Engine mit 168 PS angetrieben. In 42 Monaten entwickelte Austro Engine für Diamond Aircraft in Wiener



Die SE-MBN ist die erste Diamond DA42 NG Twin Turbo, die mit dem neuen AE300 ausgeliefert wurde. Die Übergabe an den schwedischen Kunden erfolgte an der Aero. Das Turbodiesel-Triebwerk läuft mit Kerosin (Jet A-1).

Neustadt den neuen Turbodiesel Flugmotor E4 (AE300). Am 12. März erhielt Diamond die EASA-Zertifizierung für die DA42 NG mit dem AE300. Bereits befin-

den sich über 40 DA42 mit dem neuen Motor in der Produktion und die erste NG wurde bereits an der Aero an den Kunden übergeben. Für die bestehende Twin Star-Flotte wird eine Umrüstmöglichkeit auf den neuen Motor angeboten. Diamond plant, infolge der grossen Nachfrage, auch das Überwachungsflugzeug DA42 MPP (Multi Purpose Plattform), baldmöglichst mit dem AE300 auszurüsten. In Zukunft sollen aber auch die weiteren Diamond-Typen DA40 Diamond Star und DA50 Magnum mit dem neuen Turbodiesel-Triebwerk erhältlich sein.

Diora DS140/1: Der Mini-Kamow

Der Diora DS140/1 Hubschrauber der ungarischen Dioferr GmbH ist mit einem



Der einsitzige DS140/1 hat ein maximales Abfluggewicht von 570 Kilogramm. Gemäss Bánó ist auch eine zweisitzige Version mit einem Abfluggewicht von 700 Kilogramm geplant.



Dr. Imre Bánó mit dem Mini Kamow.

Koaxial-Rotorsystem ausgerüstet. Das Design ähnelt den Helikoptern des russischen Herstellers Kamow. Der «Mini-Kamow» ist aber nur 5,1 Meter lang und 2,75 Meter hoch. Der Koaxialrotor

wir von einem Subaru-Motor mit 165 PS angetrieben. Der Erstflug des Diora soll gemäss dem Entwicklungsingenieur Dr. Imre Bánó von AeroConsult im Mai stattfinden.

Grob Aircraft: Die Auferstehung

Am 1. Februar übernahm die Münchner H3 Aerospace das insolvente deutsche



André Hiebeler, der Verkaufschef und Co-CEO von Grob Aircraft, präsentiert an der Aero 2009 in Friedrichshafen stolz die erste neue Zelle einer Grob G 115 seit acht Jahren.

Luftfahrunternehmen Grob Aerospace mit den Lizenzen der Propellerflugzeuge, jedoch ohne die Altlasten. H3 Aerospace entwickelt seit über drei Jahren ein Verbindungsflugzeug für bis zu 19 Passagiere. Das Jet-Programm der Grob SPn wurde nicht übernommen. Grob Aircraft kann von den ursprünglich rund 450 Mitarbeitern heute wieder 100 beschäftigen. Das sind dann auch die Leute, die im Propellertrainer-Geschäft tätig waren. Damit verfügt Grob über sämtliches Know-how im Bau von Propellerflugzeugen der ehemaligen Firma.

Die neue Produktpalette von Grob Aircraft besteht aus den zwei militärischen Propellertrainern G 115E/EG und G 120A und dem für militärische und zivile Nutzung bestimmten leichten Schulungsflugzeug G 109. Mit den Bestellungen für die beiden militärischen Trainer ist die Produktion in Tussenhausen-Mattsies bis im Februar 2010 ausgelastet. An der Aero 2009 war bereits die seit acht Jahren erste neue Zelle der G 115 ausgestellt. Durch die Weiterbeschäftigung der bewährten Belegschaft konnte nämlich die Produktion der Flugzeuge sofort nach der Übernahme, also lediglich zwei Monate vor der Aero, unmittelbar wieder aufgenommen werden. Heute stehen rund 35 G 115 und 12 bis 15 G 120 im Auftragsbuch von Grob. Nun soll auch der Verkauf der

Fotos: Walter Hodel

© Austro Engine/Diamond Aircraft

G 109 neu lanciert werden. Sie soll einen neuen Motor, neue Avionik und einen neuen Preis erhalten. Zurzeit werden potenzielle Privatkunden dazu eingeladen, ihre Wünsche in Bezug auf die Motorisierung, die Ausrüstung und den Preis bekannt zu geben.

Der Co-CEO, André Hiebeler, sieht die Zukunft der Grob Aircraft AG aber eindeutig im militärischen Trainergeschäft: «Wir stehen heute im unteren Trainermarktsegment an der Oberkante. In Zukunft sehen wir uns eine Stufe höher, nämlich im mittleren Segment an der Unterkante.»

HydroPteron: Das amphibische Wunder

Der HydroPteron der ungarischen Firma IDEA AirCraft Co wurde an der Aero 2009 als Neuheit präsentiert. Die ersten erfolgreichen Tests dieses Wasserflugzeuges fanden jedoch bereits vor drei Jahren statt. Das Flugboot wurde damals hinter einem Motorboot hergezogen und



Fotos: Walter Hodel



Zoltán Varga und sein «Amphibisches Wunder», wie es auf der Homepage von IDEA AirCraft den HydroPteron bezeichnet wird.

hob dabei wenige Meter vom Wasser ab. Die ersten Testflüge mit Starts vom Land aus sollen nun aber im Mai erfolgen. Als Testpilot ist der ungarische Kunstflug- und Stuntpilot Zoltan Veres vorgesehen, der auch Flugkapitän bei der ungarischen Fluggesellschaft Malev ist. Der zweisitzige HydroPteron soll rund 130 000 Euro kosten. Gemäss dem Ingenieur Dr. Imre Bánó von AeroConsult

ist auch eine dreisitzige Version geplant. Die Idee für den Bau des Wasserflugzeuges stammt vom Maschinenbauingenieur und heutigen technischen Direktor von IDEA AirCraft, Zoltán Varga. Er gilt in Ungarn als Experte für die Serienproduktion von Schiffen, Wasserfahrrädern und andern Wasserfahrzeugen.

Lions Air: Vertretung von RotorWay

Im vergangenen Jahr übernahm die zur Lions Air Group gehörende «Art on Air/Aircraft Services AG» die Generalvertretung von RotorWay International für die Schweiz, Deutschland, Österreich und Ungarn. Mit dem RotorWay A600 Talon kann Lions Air nun einen fortschrittlichen Eigenbau-Helikopter anbieten. Der Talon ist bereits die achte Generation dieser Kit-Helikopter. Die Geschichte des amerikanischen Herstellers von Selbstbau-Helikoptern begann bereits vor 48 Jahren. Mit dem Exec entwickelte RotorWay ab 1980 ein sehr erfolgreiches Modell. Der Talon ist der erste Drehflügler der neuen Generation und der Nachfolger des erfolgreichen und preisgekrönten Exec 162F.

Der A600 Talon verfügt, im Gegensatz zu seinem Vorgänger, über ein Gestänge, das den Heckrotor antreibt. Der Pilot findet im Talon ein modernes Glascockpit mit einem Bildschirm, der alle relevanten Informationen liefert. Der Helikopter kann mit zwei Motorvarianten von 147 oder 167 PS bestellt werden. Beide RI 600-Triebwerke arbeiten mit einem vollautomatisierten digital-elektronischen Steuer- und Regelsystem (FADEC) der neuesten Generation. Ein optionales Höhen-Ausgleichs-Kompressor-System (ACIS) ist ebenso erhältlich. Das ACIS erhöht die Triebwerkleistung in grösseren Höhen erheblich.



Sascha Fleischmann, Teamleader des technischen Departments von Lions Air, rechnet, dass im nächsten Jahr auch eine Turbinenversion des A600 Talon erhältlich sein wird.

Schweizer Sycamore: Zu verkaufen

Er ist der einzige noch flugfähige Helikopter dieses Typs: Die Bristol 171 «Sycamore» mit der Schweizer Immatrikulation HB-RXB. Dennoch brachte der Besitzer Peter Schmid den 52-jährigen



Die HB-RXB mit der Werknummer 13475 flog bei der deutschen Luftwaffe und der Marine in einer VIP-Konfiguration. Bevor Schmid sie kaufte, flog sie beim deutschen «Hubschrauber-Flugdienst».

Oldtimer auf einem Anhänger vom Fliegermuseum Altenrhein an die Aero in Friedrichshafen. Er möchte den schönen Veteran im Originalanstrich der Royal Air Force nämlich verkaufen. Die Sycamore weist heute rund 2500 Flugstunden auf und es verbleiben noch etwa 30 bis 40 Stunden bis zur Überholung. Mit diesen Reststunden soll ein möglicher neuer Besitzer auf den Bristol 171 umgeschult werden. Schmid möchte mit der Rarität 150 000 Euro erzielen. Im Preis ist auch die Schulung und eine zukünftige Unterstützung beim Betrieb des Hubschraubers durch den bisherigen Betreiber inbegriffen. Interessierte Käufer oder auch eventuelle Mitbetreiber können sich telefonisch bei Peter Schmid melden (Tel. 071 726 10 10). Die HB-RXB kann auch im Fliegermuseum Altenrhein besichtigt werden.

VTC: Die Vielseitigen

Der Firmensitz liegt auf der idyllischen Lauchernalp in der Walliser Gemeinde Wiler. Und hoch hinaus will der Firmeninhaber und Geschäftsführer Hans-Günter Vosseler mit seiner Vosseler Trading + Consulting GmbH auch im wahrsten Sinne des Wortes. Vosseler war dann auch sehr zufrieden mit den an der Aero getätigten Geschäften. «Wir bieten alles rund ums Flugzeug, beziehungsweise den Helikopter an», betont er. An seinem Stand in der neuen Helikopterhalle der Aero zeigte VTC seine GPS und Gerätehalter im eige- ➤



Fotos: Walter Hodel

Gabi und Hans-Günter Vosseler präsentieren stolz ihren Stand in der Helikoptertalle an der Aero. Im Hintergrund ist das Panorama des Geschäftssitzes von VTC, der Walliser Lauchernalp, auf einem Banner der Firma «Sky Advertising» sichtbar.

nen Robinson R44 Raven II. Mit seiner Eigenentwicklung, dem elektrisch-hydraulischen Zugwagen R44 Towcart Dolly, zog Vosseler seinen Helikopter jeweils aus der Halle auf das Vorfeld und führte dort Bannerflüge aus. Mit diesem Zugwagen entfällt die Montage der Räder an die Kufen des R44 und der Helikopter kann problemlos verschoben werden. Vosseler lässt zurzeit eine weitere Version mit einem elektronischen Antrieb (vor- und rückwärts) entwickeln.

Vosseler's deutsche Firma «Sky Advertising» bietet als Neuheit in Europa Bannerflüge mit Helikoptern an. Weil in der Schweiz keine Bannerwerbung mit Flugzeugen und Helikoptern erlaubt sind, kann Vosseler seine Banner nur im Ausland zeigen. Die angebotenen Banner weisen Grössen von 300 bis 3000 Quadratmetern auf.

Walter Hodel

Unten: Die Dornier S-Ray 007 flog erstmals am 4. Juli 2007. Seither war sie rund 120 Stunden in der Luft und weist etwa 300 Wasserlandungen auf. Die S-Ray sollte in Kürze zugelassen und ab 2010 an die ersten Kunden in Griechenland und in Kanada ausgeliefert werden können. Der Preis für das zweiseitige Flugboot beträgt rund 150 000 Euro.



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

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

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

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

CHF 798.- inkl. progr. **NEUHEIT** CHF 498.- progr.

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

Inserateschluss Cockpit-Ausgabe
Juli 2009
8. Juni 2009

P-38 Lightning in Europa



Das Bijou vor dem Red Bull Hangar 7 in Salzburg.

Fotos: Jürgen Skarwan

Der Gabelschwanzteufel von Red Bull

Die Lockheed P-38 Lightning geht auf eine Ausschreibung der US-Luftstreitkräfte aus dem Jahr 1937 zurück und war als zweimotoriger schwerer Langstreckenjäger konzipiert. Der Erstflug erfolgte 1939, und nach einigen Problemen wurde die Serienproduktion im Jahr 1941 aufgenommen. Von den US-Luftstreitkräften wurde die P-38 während des Zweiten Weltkrieges vorwiegend im Pazifikraum eingesetzt. Insgesamt produzierte Lockheed bis 1945 mehr als 10 000 Lightnings aller Versionen.

Wegen ihrer schweren Bewaffnung und ihres markanten Aussehens wurde sie von den gegnerischen Piloten respektvoll «Gabelschwanzteufel» genannt. Das vielseitige Flugzeug kam auch als Nachtjäger und unbewaffneter Aufklärer zum Einsatz.

Berühmt wurde dieser Typ vor allem durch seine Beteiligung an der «Operation Vengeance», bei der am 18. April 1943 der G4M «Betty» Bomber des japanischen Admirals Yamamoto abgeschossen wurde. Auch der berühmte Schriftsteller und Pilot Antoine de Saint-Exupéry flog im Zweiten Weltkrieg dieses Muster und fand in seiner Lightning am 31. Juli 1944 den Tod, als er vermutlich von Horst Rippert (dem Bruder des Folklore Sängers Ivan Rebroff) über dem Mittelmeer abgeschossen wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg gingen einige Maschinen an Honduras, China und Italien, wo sie noch mehrere Jahre Dienst taten, zahlreiche weitere wurden an Privatpersonen (zumeist ehemalige Militärpiloten) verkauft. Die meisten Lightnings jedoch landeten in der Schrottpresse, denn im beginnenden Jetzeitalter gab es für sie keine militärische Verwendung mehr.

Heute fliegen weltweit nur noch eine Handvoll P-38 Lightnings, wobei es sich bei jener der Flying Bulls gegenwärtig um das einzige flugfähige Exemplar Kontinentaleuropas handelt.

Die N-25Y

Die P-38, die nun im Hangar 7 die Flotte der Flying Bulls ergänzt, verliess im Jahr 1944 als Aufklärungsversion mit der genauen Typenbezeichnung P-38L-5-LO und der Konstruktionsnummer 8509 die Produktionsstrasse. Anstelle der schweren MGs waren Kameras im Bug verbaut, allerdings gelangte das Flugzeug nicht mehr zum Kriegseinsatz.

Ein Jahr nach Kriegsende, 1946, wurde sie für 1250 Dollar von Lilee Products Co erworben und erhielt die Registrierung NX 25Y. Einige Modifikationen, wie beispielsweise der Austausch der Aufklärernase mit den Kameras gegen eine normale, folgten, und ab 1947 flog die Lightning bei diversen Air Races in den USA. Im Jahr 1953 erhielt sie ihre heutige Kennung N-25Y, knapp neun Jahre später, 1962, ging sie an Sylvan Lair & Vernon Thorpe und wurde nur zwei Jahre später an den Mann verkauft, der das Flugzeug berühmt machen sollte – Marvin «Lefty» Gardner. Gardner flog im Zweiten Weltkrieg B-17 sowie B-24 und war später Gründungsmitglied der Confederate Air Force (heute Commemorative Air Force).

Zwischen 1972 und 1977 wurde die Maschine in Brownwood, Texas, von Joe Henderson für die Confederate Air Force pilotiert, ehe sie 1977 wieder zurück an «Lefty» Gardner ging. Die P-38 mit der markanten weissen Lackierung und dem Namen «White Lightning» war der Star auf diversen Airshows, und «Lefty» Gardner machte sich und seine

Am 9. März herrschte helle Aufregung am Flughafen Salzburg. In freudiger Erwartung auf die Ankunft des neuesten Mitgliedes Flying Bulls drängten sich Mitarbeiter von Red Bull, Journalisten und Schaulustige am und rund um den Flughafen. Um 17.32 Uhr landete sie schliesslich – die P-38L Lightning N-25Y.

P-38 durch seinen einzigartigen Flugstil schon zu Lebzeiten zur Legende.

Die Bruchlandung

Am 25. Juni 2001 befand sich Ladd Gardner, einer von Leftys Söhnen, auf dem Rückflug von einer Flugschau, als sich das Cockpit mit Rauch füllte und er starke Vibrationen am linken Motor feststellte. Um bessere Sicht zu haben, warf er die Cockpithaube ab und erkannte Flammen am linken Triebwerk, woraufhin er sich zu einer sofortigen Notlandung auf einem Baumwollfeld bei Greenwood entschloss. Die Landung gelang zwar, doch die «White Lightning» wurde schwer beschädigt.

Die Spendenaktion und das vorläufige Ende

Das Wrack wurde abtransportiert und in einem Hangar in San Antonio, Texas, eingelagert. Um die finanziellen Mittel für eine Reparatur der Maschine aufzubringen, wurde eine Spendenaktion ins Leben gerufen. Da die erforderliche Summe nicht aufgebracht werden konnte, zahlte man schlussendlich sämtliche eingegangenen Gelder wieder zurück.

Die Wiedergeburt

Fast schien es, als sollte die N-25Y nie wieder fliegen, doch Lefty und Ladd Gardner hatten die Rechnung ohne den österreichischen Unternehmer und Luftfahrtenthusiasten Dietrich Mateschitz und seinen Chefpiloten Siegfried «Sigi» Angerer gemacht, die bereits eine Corsair und eine B-25 «Mitchell» aus den USA nach Österreich geholt hatten. Die Flying Bulls wollten ihre historische Flugzeugflotte aufstocken und Mateschitz hatte auch schon konkrete Vorstellungen – eine P-51 «Mustang» sollte es wer- ➤



Sigi Angerer

den. Doch Angerer wollte etwas noch sel-
teneres, exklusiveres und erfuhr von der
eingemotteten Lightning. Er konnte sei-
nen Chef schliesslich überzeugen, und
die Verhandlungen mit Marvin Gardner
begannen. Den Ausschlag für die Zustim-
mung, sein «Baby» zu verkaufen, gab
womöglich die Zusage, dass die «White
Lightnin» wieder fliegen würde. Die an-
schliessende Restaurierung erfolgte bei
Ezelle Aviation in Breckenridge, Texas.

Der zweite Erstflug

Am 2. Juni 2008 war es schliesslich so
weit – Sigi Angerer startete die N-25Y
zu ihrem zweiten Jungfernflug. Nach
der Landung war der Österreicher zwar
sprachlos, später sagte er:

«Man kann sie mit keinem anderen Flie-
ger vergleichen, sie ist einmalig. Es be-

ginnt damit, dass du allein über so ein
relativ grosses Flugzeug gebietest, ver-
gleichbare Konstruktionen waren für
mindestens zwei Mann Besatzung aus-
gelegt. Die Leichtigkeit, mit der sie Höhe
gewinnt und diese unglaublich ruhig
laufenden Motoren – was mit der ganz
speziellen Kühlung zu tun hat, die man
sich damals für die P-38 zu verwenden
traute. Was die Erforschung der sport-
lichen Eigenschaften angeht, da lasse ich
mir noch Zeit. Vorerst wird alles über-
lagert von dem Glücksgefühl, das erle-
ben zu dürfen.»

Weitere Testflüge folgten, und schliess-
lich galt es nur noch eine Frage zu klä-
ren – wie sollte die Maschine in ihre neue
Heimat kommen?

Die erste Möglichkeit wäre eine Über-
stellung im Flug gewesen, wie seiner-
zeit mit der B-25. Schweren Herzens
verwarf Angerer diese Idee wieder. Zu
gross waren die Risiken. Die zweite
Variante sah vor, die P-38 in Einzel-
teile zu zerlegen und mittels Container
zu transportieren. Schnell wurde auch
sie verworfen. Schlussendlich entschied
man sich für eine salomonische Lösung.
Die N-25Y wurde fliegend nach Pensa-
cola überführt und anschliessend in den

Rumpf eines Frachtschiffes verladen. Et-
was mehr als drei Wochen später, am
6. März, erreichte der Frachter Hamburg.
Angerer konnte es kaum abwarten, das
Schmuckstück endlich nach Salzburg
zu fliegen, doch aufgrund des Wetters
musste der Flug mehrmals verschoben
werden, ehe es am 9. März endlich so
weit war und die Lightning um 17.32 Uhr
auf der Piste des Salzburger Flughafens
aufsetzte. Seither ist sie der neue Star im
Hangar 7, begeistert Jung und Alt. Ih-
ren ersten grossen Auftritt in der Öffent-
lichkeit wird sie am 26. und 27. Juni im
steirischen Zeltweg anlässlich der Air-
power09 haben – der grössten Flugschau
Kontinentaleuropas in diesem Jahr. Lei-
der war es Marvin «Lefty» Gardner nicht
mehr vergönnt, dies alles zu erleben. Er
verstarb am 24. Dezember 2008 im Al-
ter von 87 Jahren, doch die Erinnerung
an ihn wird in seinem ehemaligen Flug-
zeug weiterleben, das bei Sigi Angerer
und den Flying Bulls zweifelsohne in
den besten Händen ist.

Patrick Radosta

Info Internet

- flyingbulls.at
- ezellaviation.com
- airpower09.at

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



DC-3 HB-IRJ

Ein weiterer Klassiker am Schweizer Himmel



Gute Neuigkeiten für alle Liebhaber von alten Propllinern. Das Schweizer Luftfahrzeugregister ist um einen weiteren Klassiker reicher geworden.

Das Bijou in Opa Locka, aufgenommen im März dieses Jahres. Die Maschine wird den Namen «Spirit of St. Stephan» tragen.

Foto: Dennis Thomsen

Am 3. Mai begann für Francisco Agullo und Paul Zitzer ein ganz besonderes Abenteuer: Die beiden Piloten hatten in den USA eine DC-3 erworben, und an diesem Tage begann der 14 Tage dauernde Überflug in die Schweiz. Die Ankunft in Sion ist am 17. Mai vorgesehen, nach Redaktionsschluss dieser Ausgabe.

Die HB-IRJ wurde erworben, um sie hier in der Schweiz und in Europa einem breiten Publikum an Flugtagen zu präsentieren. Dem Laien werden die Namen Agullo und Zitzer vielleicht wenig sagen, bei Kennern der Szene alter Propliner ist jedoch schnell klar, um wen es sich handelt. Beide Namen sind unzertrennlich mit einem anderen Klassiker im Schweizer Luftfahrzeugregister, der HB-RSC, «unserer» Super Connie verbunden. Sommer für Sommer sind Francisco und Paul mit ihrer «Star of Switzerland» – dem Publikumsmagneten an so manchem Flugtag – unterwegs.

Wer «angefressen», respektive mit dem «Piston Engine Virus» einmal infiziert ist, dem ist ein Propliner nicht genug. Eine DC-3 musste her! Die Chancen, eine gut erhaltene DC-3 zu erwerben, sind in den USA am grössten. Und so wurden Francisco und Paul denn auch schnell fündig. Und zwar bei der Champlin Air in Plattsburgh NY. Letzten November überflog Paul Zitzer die alte Dame (N922CA) nach Opa Locka in Florida, um sie dort für die grosse Reise über den Teich fit zu machen. Auf diesem etwas nördlich von Miami gelegenen Regionalflughafen findet man nämlich auch heute noch ausrei-

chend qualifiziertes Personal, das sich mit alten Propllinern auskennt. Dort erhielt die DC-3 ein ansprechendes neues Farbleid und neue Avionik, schliesslich muss auch dieser Oldtimer den neuesten Anforderungen des modernen Luftverkehrs im heutigen Europa genügen. Ebenfalls bekam der 69-jährige Klassiker den bereits von der Super Connie her bekannten Breitling-Schriftzug. Das «I-Tüpfelchen» bildete jedoch die Umregistrierung in ihre neue Identität HB-IRJ. Die neue Breitling DC-3 tritt somit das Erbe der Classic Air in der Schweiz an.

Bewegte Geschichte

Die HB-IRJ hat eine sehr bewegte Geschichte hinter sich. Sie ist mit Baujahr 1940 eine der dienstältesten heute noch fliegenden Einheiten ihres Typs. Einstmals als N25658 an American Airlines ausgeliefert – wo sie von 1940 bis 1942 im Einsatz stand – wurde sie, wie so viele ihrer Schwestermaschinen, im selben Jahr zu den Waffen gerufen, um im Zweiten Weltkrieg im Dienst des amerikanischen Vaterlandes zu stehen. Bis 1949 war die DC-3 mit der militärischen Kennung 40-2204 für «Uncle Sam» unterwegs. Wo sie dabei genau im Einsatz stand, war leider nicht in Erfahrung zu bringen. Nach ihrer «Entlassung» aus dem Militärdienst wurde die nun wieder als N25658 immatrikulierte DC-3 bis 1972 von Trans Texas Airways eingesetzt. Anschliessend flog sie als N34PB bei der auch unter dem Kürzel PBA bekannten Provincetown Boston Airways. Im Jahr 1992 fand sie dann bei Champlin

Air in New York eine neue Heimat, wo sie bis jetzt als N922CA im Einsatz stand. Trotz zirka 73 000 Flugstunden auf dem Zähler ist die DC-3 gemäss Paul Zitzer noch kein bisschen müde und in einem so guten Zustand, «dass sie uns noch alle überleben wird». Die HB-IRJ weist eine kleine, aber aussergewöhnliche technische Besonderheit auf: Wie bei American Airlines üblich, hat diese DC-3 ihre Türe als eine der wenigen Maschinen dieses Baumusters auf der rechten Seite des Rumpfes. Ihre beiden PW 1830-92 Motoren wurden zuvor bei Champlin Air auf 0 Stunden revidiert und weisen heute gerade mal 70, respektive 139 Stunden auf. Aktuell präsentiert sich die alte Dame, als wäre sie frisch ab Werk. Die Kabine ist mit Sitzen für 30 Passagiere ausgestattet.

Der Überflug in die Schweiz erfolgte auf der Route Jacksonville–Washington–Québec–Goose Bay–Narsarsuaq (Grönland)–Keflavik (Island)–Prestwick–Duxford–Epinal–Sion. Für die Überführung rechnete Paul Zitzer vor dem Abflug mit 47 Stunden Flugzeit – eine sehr treffende Zahl für diesen Flugzeugtyp, trägt doch die militärische Variante die Bezeichnung C-47. Ein permanentes Heim in der Schweiz hat der Klassiker ebenfalls bereits gefunden. Er wird im Berner Oberland auf dem ehemaligen Militärflugplatz St. Stephan stationiert sein. An welchen Flugtagen die HB-IRJ diesen Sommer zu sehen sein wird, steht noch nicht fest. Eine Webseite zur HB-IRJ ist in Planung, dort werden die Termine einsehbar sein.

Dennis Thomsen



Foto: ZAG

Dr. Rudolf Gerber, Präsident der AOPA Schweiz



Die Allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseflucht haben in Europa gewaltigen politischen Auftrieb erhalten. Nach Jahren ihrer Verdrängung in den Schatten der boomenden Linien- und Charterfliegerei haben erst die EU-Kommission und jetzt das EU-Parlament den Nutzen der General Aviation (GA) und ihre Bedrohung durch unverhältnismässige Regulierung und hohe Belastung mit Gebühren erkannt. Gegen Schluss seiner Legislatur hat das EU-Parlament mit einer geradezu sensationellen Mehrheit von 524 befürwortenden gegen 74 ablehnende Stimmen bei sechs Enthaltungen eine bahnbrechende Resolution zu Gunsten der Allgemeinen Luftfahrt verabschiedet. Sie anerkennt ihre vitale Bedeutung in der europäischen Verkehrsinfrastruktur und hält sowohl die EU-Behörden als auch die Mitgliedstaaten der EU und der EASA dazu an, einen ganzen Korb von Grundsätzen zu übernehmen, welche die Allgemeine Luftfahrt in ganz Europa fördern und vor Benachteiligungen gegenüber dem übrigen Luftverkehr schützen.

Entscheidend für diese neue Arbeitsgrundlage für die EU-Kommission und die von ihr gesteuerten EASA und Eurocontrol ist die Einsicht in die unterschiedlichen Regulierungsbedürfnisse der kommerziellen und der nicht kommerziellen Luftfahrt mit der Geschäftsfliegerei. Die Resolution 2008/2134 (INI) lässt deshalb in jedem ihrer 35 Punkte drei grundsätzliche Forderungen erkennen: Verhältnismässige und ange-

I read you five!

Durchbruch für die GA in Europa

messene Vorschriften, verhältnismässige Gebühren sowie das Gewährleisten des freien Zugangs der General Aviation zu Flugplätzen und Luftraum.

Auch für das BAZL verbindlich

Weder die EASA noch Eurocontrol noch die nationalen Luftfahrtbehörden können künftig die klar formulierten Forderungen ignorieren, die das Subsidiaritätsprinzip einschliessen. Sie gelten zudem nicht nur für neue Vorschriften, sondern erstrecken sich auch auf das bestehende Regelwerk, das entsprechend überarbeitet werden muss. Als gutes Beispiel für die Anpassung bestehender Bestimmungen nennt die Resolution die jüngste Revision der Wartungsstandards für Luftfahrzeuge, die nicht am gewerblichen Luftverkehr beteiligt sind, insbesondere für Luftfahrzeuge, die nicht als «technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge» eingestuft werden.

Die EU-Kommission muss auch die Möglichkeit prüfen, vereinfachte Sicherheitsverfahren und Kontrollen für Fluggäste der General Aviation und der Geschäftsreiseflucht festzulegen, ohne ihre Sicherheit auf irgendeine Art und Weise zu gefährden. Dringend aufgefördert werden Kommission und nationale Behörden, die Probleme des Zugangs der GA zu internationalen und regionalen Flugplätzen durch ihre Flughafenbehörden zu lösen, indem sie Massnahmen ergreifen, womit die Ausnutzung bestehender Kapazitäten durch eine verbesserte Planung und den Einsatz moderner Technologien optimiert wird. Die Staaten werden sogar angehalten, in spezifische Infrastrukturen zu investieren, die für den Betrieb und die Stationierung von Flugzeugen im Sektor der Allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseflucht erforderlich sind.

Das EU-Parlament ist ferner der Ansicht, dass eines der Ziele sein sollte, Nutzern von Flügen nach Sichtflugregeln Zugang zu Verkehrs-, Wetter- und Luftfahrt-

informationen in benutzerfreundlicher und kostengünstiger Weise zur Verfügung zu stellen. Es erachtet die Förderung der Freizeit- und Sportfliegerei sowie der europäischen Fliegerclubs, die eine wichtige Quelle beruflicher Kenntnisse für den gesamten Luftfahrtsektor darstellen, für sehr wichtig und fordert die Kommission auf, die wichtige Rolle zu berücksichtigen, die dieser Sektor des Luftverkehrs bei der Entwicklung einer Berufsausbildung für Piloten spielt und auch in Zukunft spielen kann.

Diese wenigen Beispiele aus 35 Punkten zeigen bereits deutlich, dass die General Aviation einen markanten Kurswechsel erwarten darf, der ihren Bedürfnissen endlich gerecht wird und die Fesseln knedelnder Vorschriften, überrissener Gebühren und administrativer Leerläufe zu sprengen vermag. Was vor wenigen Jahren mit den Gesprächen zwischen EU-Kommissar Daniel Calleja di Crespo und der AOPA seinen Lauf und mit der Agenda für eine nachhaltige Entwicklung der GA in Europa erstmals Gestalt annahm, ist im Schoss des EU-Parlaments zu einer verbindlichen Resolution geworden, die dank der bilateralen Verträge auch für unsere Luftfahrtbehörde gilt und deshalb auch in der Schweiz bessere Zeiten für die Allgemeine Luftfahrt einläutet.

Dr. Rudolf Gerber
Präsident AOPA Switzerland



Foto: Samuel Sommer

Die AOPA hat einen grossen Erfolg erreicht. Auch Flugzeuge nach Annex II werden davon profitieren.

Erfolgreiche AERO 2009 für TECNAM

Die Flugzeugbauer aus Italien haben dem allgemeinen Trend getrotzt. An der diesjährigen AERO wurden Flugzeuge im Wert von über 2,5 Millionen Euro verkauft.

Tecnam steht für eine breit diversifizierte Flotte von Hoch- und Tiefdeckern: die zweimotorige P2006T führt die Palette an. An der AERO in Friedrichshafen war erstmals auch der Prototyp des neuen

Technische Daten

Spannweite	8,80 m
Länge	6,93 m
Höhe	2,46 m
Kabinenbreite	1,20 m
Flügelfläche	11,52 m ²
MTOW	600 kg
Reisegeschwindigkeit 75%	122 kt
Stall speed (full flap)	39 kt
Steigerate	1150 ft/min
Reichweite	1280 km



Foto: Walter Wührmann

Modells P2008 zu sehen. Und hier geht Tecnam neue Wege: Der elegante, zweiseitige Hochdecker mit grossen Fensterflächen verfügt über einen CFK-Rumpf und auch das Seitenleitwerk wurde in Kohlefaser gebaut. Um die Festigkeit zu erhöhen, sind die Flügel und das Hö-

henleitwerk aus Metall, die Flügel enthalten beidseitig je einen Tank mit einer Kapazität von jeweils 55 Litern. Der neue P2008 soll in der LSA-, UL- und in Zukunft auch in der neuen ELA1-Kategorie zugelassen werden.

Max Ungricht

Take off – click in!

Cockpit
1959–2009

www.cockpit.aero

Aviatik-Reise

31. Oktober - 10. November 2009

**2 Airshows
1 Reise**

Reisen für Fans – von Fans

- Wings Over Houston Texas mit den Blue Angels, F-22A Raptor, P-51 Flight Team, Heritage Flights, Commemorative Air Force etc.
- Wings Over Homestead Miami Florida
Angesagt sind u.a die Thunderbirds, diverse Warbirds

Besuch interessanter Museen wie: National Naval Aviation und Air Force Armament

Bewährtes & Gewohntes:
Sie werden von A-Z von einer USA-erfahrenen Reiseleitung betreut, wohnen in Top-Hotels und geniessen auch Zeit zur freien Gestaltung.

Detailprogramm:
www.airshow-reisen.ch

Fr. 4'290.-

Reisebüro Menziken AG · 5737 Menziken
· Tel. 062 765 50 60 · www.rbmenziken.ch

REISEBÜRO MENZIKEN

Mysteriöse Landung eines amerikanischen Bombers bei Gaissau-Höchst



Foto: Sammlung Karl Kössler

Die Schweiz um Haaresbreite verfehlt

Vor genau 65 Jahren ereignete sich in Vorarlberg ein Vorfall, der bis heute nicht vollständig aufgeklärt ist: Ein amerikanischer Bomber, der sich in der Schweiz in Sicherheit bringen wollte, landete irrtümlich in unmittelbarer Nähe der Grenze auf deutschem Boden. Kurz darauf kursierte das Gerücht, die Deutschen hätten mit Tüchern ein Schweizer Kreuz ausgelegt, um den Bomber zu dieser Landung zu verleiten.

Freitag, 9. Juni 1944: Drei Tage nach der alliierten Invasion auf dem europäischen Festland scheint die Sonne von einem strahlend blauen Himmel auf das Flugfeld von Giulia im südlichen Italien. Die amerikanische 459. Bombergruppe belegt diesen Platz seit Februar 1944 und hat schon 55 Einsätze gegen Ziele in Südosteuropa geflogen. Der nächste Einsatz soll die Gruppe zum ersten Mal über deutsches Reichsgebiet bringen. Schon vor dem Ziel Schleissheim-München werden drei B-24 abgeschossen. Auf dem Rückflug lösen sich in der Nähe von Innsbruck einige Liberators aus dem Verband und geraten in heftiges Flakfeuer. Während eine von der Besatzung aufgegebene Maschine kurz darauf abstürzt, versucht eine andere beschädigte Liberator mit dem Übernamen «Cherry II» (Fabrikationsnummer 42-78106) über Vorarlberg die Schweiz zu erreichen. Von Bludenz herkommend überfliegt sie Feldkirch, Dornbirn und kreist im östlichen Bodenseegebiet. Allem Anschein nach hält der Pilot Ausschau nach einem

sicheren Landeplatz. Da der Verlauf des neuen Rheins zwischen St. Margrethen und Bodensee für Ortsunkundige als Landesgrenze angesehen werden kann, befindet sich der Segelflugplatz «Rinnal» bei Gaissau-Höchst in der Wahrnehmung des Navigators und des Piloten auf der richtigen, sprich Schweizer Seite. Mit einem stehenden Motor landet die B-24 kurz vor Mittag auf dem kleinen Flugfeld. Sofort nach dem Verlassen der Maschine verbrennt die Besatzung alle wichtigen Unterlagen, da dies auch bei der Landung auf neutralem Boden Vorschrift ist. Während dieser Aktion taucht der deutsche Grenzschutz auf und nimmt die völlig überraschte zehnköpfige Besatzung gefangen.

Das Schicksal der Besatzung der «Cherry II»

Am Nachmittag des 9. Juni 1944 wird die Mannschaft mit hinter dem Kopf verschränkten Händen nach Höchst zum Vereinshaus in der Ortsmitte geführt, wo der Grenzschutz untergebracht war. Stalag Luft 3 im schlesischen Sa-

gan wird zum Bestimmungsort der Offiziere. Im Dezember 1944 werden sie zusammen mit 2000 anderen Kriegsgefangenen Richtung Westen nach Dresden getrieben, um die Befreiung durch die schnell vorrückenden Russen zu verhindern. In Viehwaggons gepfercht erreichen sie nach einer eiskalten Nacht München, von wo sie weiter zum Stalag 7A nach Moosburg gebracht werden. Dort warten schon seit dem Sommer 1944 die übrigen Besatzungsmitglieder auf das Kriegsende. Am 29. April 1945 befreien die Truppen General Pattons das Lager.

Wilde Gerüchte und Spekulationen...

Da die Fernsicht an diesem prächtigen 9. Juni aussergewöhnlich gut war, blieb der Vorfall auf Schweizer Seite nicht unbemerkt. Gerade von den Höhen des Appenzeller Vorlandes konnten gewisse Vorgänge jenseits der nahen Grenze gut wahrgenommen werden. So verbreiteten sich schnell Gerüchte, wonach die auf dem Flugfeld stationierte Segelflugmannschaft – alles junge, minderjährige Burschen – nicht nur Leuchtraketen abgeschossen hätten, um das Flugzeug zur Landung zu veranlassen, sondern dazu auch das Schweizer Kreuz missbräuchlich verwendet hätten. Abgefeuerte Schüsse, die man diesseits der Grenze vernehmen konnte, wur-

Linke Seite: Die B-24 mit deutschen Militärpersonen und Vertretern der Gemeindebehörde Gaissau kurz nach der Landung, kaum 200 m vom Bodenseeufer entfernt. Die Propellerblätter des defekten Motors sind in Segelflugstellung. «Cherry II» erhielt ihren Namen aufgrund der Überlegung, dass Kirschen schwer zu pflücken, will heissen abzuschliessen sind.

Rechts: Die ehemalige «Cherry II» kurz vor Kriegsende auf dem Flugplatz von Hildesheim, von der deutschen Mannschaft aufgegeben und gesprengt. Ein interessantes Fotosujet für die amerikanischen GIs.

Unten: Blickrichtung des Piloten im Anflug auf das Flugfeld Rinnsal (oben rechts). Ein minimaler Schwenk nach links – statt nach rechts – hätte die sichere Landung in der Schweiz auf dem Flugplatz Altenrhein ermöglicht (Bildmitte).

den dahingehend interpretiert, dass anscheinend einige Besatzungsmitglieder gleich nach der Landung erschossen worden seien. Dass Gaissauer Frauen die Amerikaner verprügelt hätten, wie ein Wirtshausgast zu wissen vorgab, wurde bald als reine Erfindung entlarvt. Andererseits hatte Propagandaminister Goebbels keine zwei Wochen zuvor in einem Leitartikel des «Völkischen Beobachters» die deutsche Bevölkerung zur Lynchjustiz an US-Terrorfliegern aufgefordert. Und wenige Tage später konnte man im neutralen Ausland – im «Svensk Dagbladet» vom 31. Mai 1944 – von einem derartigen Vorfall lesen.

Die politische Abteilung der Kantonspolizei St. Gallen erhielt den Auftrag, den tatsächlichen Sachverhalt betreffs «illegaler Verwendung von schweizerischen Hoheitszeichen» abzuklären. Glücklicherweise waren an diesem warmen Sommertag einige Schweizer Landwirte auf ihren Feldern jenseits der Grenze am Heuen. Einer beobachtete, wie die Segelflugschüler ihre leichten Fluggeräte vom Platz räumten und grüne Leuchtraketen in die Luft schossen, als der Bomber schon ziemlich niedrig über dem Rheindelta kreiste. Nach der Landung sei die Besatzung seelenruhig ausgestiegen, hätte irgendetwas verbrannt, Zigaretten angezündet und mit den Händen in den Hosentaschen gewartet. Als deutsches Militär auftauchte, seien die Amerikaner furchtbar erschrocken. Während dieser Zeuge nichts von schweizerischen Hoheitszeichen bemerkt haben will, gab ein anderer zu Protokoll, dass sehr wohl rot-weiße Tü-

cher in der Nähe des Flugfeldes zu sehen gewesen wären. Ob es sich nur um Stoffbahnen der Flugfeldmarkierung gehandelt habe, vermochte er nicht zu sagen. Nicht ganz auszuräumen war anscheinend der Verdacht, dass Tücher so am Boden ausgebreitet waren, dass sie ein Schweizer Kreuz bildeten.

...aber kein Schweizer Protest

Angesichts der nicht ganz eindeutigen Untersuchungsergebnisse wurde von Schweizer Seite auf eine Intervention bei den deutschen Behörden verzichtet. Aufgrund einer Zeitungsmeldung in der Ostschweizer Lokalpresse war der amerikanische Nachrichtendienst informiert und konnte entsprechende Warnungen an die Piloten und Navigatoren weitergeben. Knapp einen Monat später, als München mit 1400 Bombern angegriffen wurde, gelang einer anderen beschädigten B-24 die Flucht in die Schweiz. Aus dem Einvernahmeprotokoll erfahren wir, dass «der Pilot nach Erkennen des Bodensees die Absicht hatte, in Altenrhein zu landen. Er war davon unterrichtet worden, dass es sich hier um zwei Flugplätze handelte. Er überflog zuerst den deutschen Flugplatz, wo für ihn ein grosses rotes Kreuz ausgelegt wurde. Auch eilten viele Leute auf das Flugfeld, um ihm zuzuwinken und ihn durch Zeichen zur Landung aufzufordern. Da der Pilot aber wusste, dass sich der schweizerische Flugplatz auf dem Westufer des Rheins befand, ging er nicht darauf ein, sondern landete in Altenrhein».

Ein halbes Jahr rumgestanden

Da diese Besatzung nichts von einer auf dem «Rinnsal» abgestellten Viermotorigen berichtete, ist anzunehmen, dass das grosse Flugzeug in der Zwischenzeit perfekt getarnt worden war und keineswegs als «Fliegerfalle» dienen sollte, wie gerüchtweise zu hören war. Im Segelflughangar, der noch heute steht, liess sich eine derart grosse Maschine nicht unterzubringen. Erst im Winter, als der Boden gefroren war und man den zerschossenen Motor repariert hatte, konnte der von allem unnötigen Ballast befreite Bomber gestartet und auf einen



Pilot Oleson: Glück im Unglück

Für den frisch verheirateten Piloten Oleson, dessen Vorfahren im 19. Jahrhundert von Norwegen nach Amerika ausgewandert waren, stellte die Landung auf dem falschen Flugfeld eine besondere Tragik dar. Mit diesem letzten Flug wäre sein Soll von 50 Einsätzen erfüllt gewesen. Der Horror der Feindflüge bewog Oleson nach seiner Rückkehr einen Pilotenjob bei United Airlines auszusagen und sich im Versicherungsgeschäft als Schadensbegutachter zu betätigen. Erst in späteren Jahren äusserte er gegenüber seiner Familie und Freunden ein gewisses Bedauern, dass er nicht den Weg zum Berufspiloten eingeschlagen hatte. Immerhin: Herbert Oleson überlebte nicht nur 50 Feindflüge, sondern auch die anschließende Gefangenschaft ohne körperlichen Schaden. Er starb am 3. Dezember 1988 im Alter von 69 Jahren.

grossen deutschen Flugplatz überflogen werden. Die erste Zwischenlandung zur Treibstoffübernahme dürfte in Friedrichshafen stattgefunden haben. Während kurzer Zeit wurde die B-24 bei einer Spezialeinheit als «Zielscheibe» zur Jagdfliegerausbildung eingesetzt, um Angriffsverfahren gegen Liberator-Pulks weiterzuentwickeln. Im Geheimgeschwader KG 200 erlebte sie noch einige Einsätze, bevor sie kurz vor Kriegsende auf dem Flugplatz Hildesheim gesprengt wurde.

Mathias Weichelt



Vor 25 Jahren im Cockpit...

Vor 25 Jahren fand der Erstflug des PC-9 statt. Am 7. Mai hob die HB-HPA in Buochs unter Ausschluss der Öffentlichkeit zum Jungfernflug ab; zwei Tage später wurde im Rahmen einer Roll-out-Feier das Ereignis mit Gästen gefeiert. Stand dieser Tag für den Flieger der Stanser Flugzeugwerke am Anfang einer erfolgreichen Karriere, so war der 4. April 1984 – fast gleichzeitig – das Ende einer anderen ebenfalls erfolgreichen Zeit: Die letzte DC-8-32 der Swissair (HB-IDL) wurde ausgemustert. Während 24 Jahren hat dieser elegante Flugzeugtyp der Swissair-Flotte gedient.

Am 10. Mai desselben Jahres präsentierte Crossair in Basel die brandneue Saab-Fairchild 340. Mit dem Einsatz dieses 35-Plätzers wurde Crossair quasi «erwachsen». Im historischen Teil blendet Chefredaktor Haller auf das Jahr 1940 zurück: Drei Bückler Jungmann aus Deutschland landeten – unabhängig voneinander – unfreiwillig in der Schweiz. Die Flugschüler hatten sich verirrt. Da die Flugzeuge unbewaffnet waren, konnten sie nach Deutschland zurückfliegen.

Technik von Dr. G. Bridel: In einem sehr lesenswerten Artikel beschreibt er die Entwicklung des Zweistromtriebwerkes für den N-20. Der Swiss-Mamba-Antrieb war zu dieser Zeit revolutionär. Leider wurde die Weiterentwicklung 1952 mittels Parlamentsbeschluss gestoppt. *mt*

Titelbild: Saab-Fairchild 340.



Airliner



Bis das Lufttüchtigkeitszeugnis erteilt ist, fliegt die HB-AHA noch mit schwedischen Kennzeichen. Die Cityliner der Crossair werden von zwei lärmarmen Propellerturbinen des Typs General Electric CT7-5 mit einer Leistung von je 1700 WPS angetrieben, die ihnen eine maximale Reisegeschwindigkeit von 511 km/h verleihen

Weltpremiere der Crossair:

Saab-Fairchild 340

Mit einer spektakulären Show stellte die Crossair am 10. Mai in Basel ihre erste SF-340 vor, die voraussichtlich ab Mitte Juni die bisher verwendeten Metro III ergänzen wird. Fünf Einheiten werden noch in diesem Jahr erwartet, die restlichen folgen 1985.

Links: Die geräumige Kabine der SF-340 ist mit 33 bis 35 Ledersitzen ausgestattet. Erstmals mußte die Crossair für ihre neuen Flugzeuge auch Air-Hostessen einstellen. In den kleineren Metro III übernehmen bekanntlich die Piloten die Betreuung der Passagiere

Unter modischen Klängen schlüpfte das neue Crossair-Flaggschiff in der neuen Wartungshalle in Basel aus einem riesigen Ei



Staffeln der Welt

Die Dicken im Hintergrund



Bei ihren Tourneen zu den Flugtagen benötigen die Kunstflugteams technische Unterstützung.

Nicht jedes Team kann, wie die PS in der Schweiz, Flugtage vom Heimatplatz aus gestalten. Die Thunderbirds und die Blue Angels in Nordamerika haben fest zugeordnete Transporter zur Nachführung von Ausrüstungen und Technikern. Meist tragen diese Maschinen eine an das Schema des Teams angepasste Lackierung. Bei ihren Überseetourneen werden sie durch reguläre Transporteinheiten unterstützt. Deren Maschinen tragen den gängigen Tarnanstrich. Mancher erinnert sich an die C-141 Starlifter beim Besuch der Thun-

derbirds in Payerne 1991. Die europäischen Teams greifen meist auf die Transportgeschwader der jeweiligen Luftwaffe zurück.

Acro-Transporter

Eine Besonderheit bieten die «Blue Angels». Ihre Hercules ist Bestandteil des Programms. Die Show in Leeuwarden 2006 eröffnete «Fat Albert» spektakulär mit einem raketenunterstützten «JATO-Start». Nach einigen Überflügen folgte ein extrem steiler «Khe Sanh Approach». Dieser Landeanflug, benannt nach einem Flugfeld in Vietnam, dient

im Einsatz zur Vermeidung von Beschuss mit Infanteriewaffen.

Kleine Typenliste der Supporter bekannter Teams

Thunderbirds: C-47 Skytrain; C-54D Skymaster; C-119F Flying Boxcar; C-123B Provider; C-130E/H Hercules; C-141A Starlifter.

Blue Angels: R4D-5/6/7 Skytrain; R5C-1 Curtiss Commando; R4D-8 Skytrooper; R5D-4R Skymaster; R7V-1 Constellation; CV-1 «Fat Albert».

Patrouille de France: NORD 2501 Noratlas; C-160 Transall.

Turkish Stars: C-130 Hercules; C-160 Transall.

Werner Baier



Fotos: © Werner Baier



Ganz oben: C-130T Hercules (164763) «Fat Albert» der Blue Angels beim Start zur Show in Leeuwarden 2006.

Kleines Bild: Flaggengruss fürs Publikum nach der Landung.

Oben: C-130E (73-0991) der Turkish Stars bei der Ankunft in Fairford 2008

Links oben: R5D-4R Skymaster (Marineversion der C-54Q/91996/«8») der Blue Angels 1967.

Links unten: C-123B Provider (540671) der Thunderbirds 1960.



Quellen

Bild- und Textarchive des Autors
Balch Aerobatic Teams of the World

Schweizerisches Luftfahrzeugregister 1. April – 30. April 2009



Löschung: Der Pilatus P-2-06 HB-RAW wurde gelöscht und nach Deutschland exportiert. Das Flugzeug war der erste P-2 der Version 06 und wurde als U-103 am 22. Oktober 1948 von den Schweizer Luftwaffe übernommen. Ab 1965 erhielt die Maschine das Kennzeichen U-132. Nach der Versteigerung am 30. Mai 1981 in Dübendorf wurde sie am 23. September 1981 als HB-RAW im zivilen Luftfahrzeugregister eingetragen. Nach einigen Jahren restaurierten die Eigentümer den ehemaligen Militär-Trainer umfassend und liessen ihn anschliessend in den Farben des P-2-Prototyps HB-GAB//A-101 bemalen. Am 6. April 1998 startete die Maschine zum ersten Flug im neuen Kleid.

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Neuer Eigentümer/Halter	Standort
07.04.2009	HB-2286	Ventus-2 CT	14	1997	Bachmann Charly/Segelfluggruppe Randen, Rüdlingen	Winterthur
22.04.2009	HB-2330	ASH 26 E	26033	1995	Flury Guido/Sportfluggruppe Solothurn, Richterswil	Grenchen
22.04.2009	HB-3074	LS4-B	4842	1991	Fluggruppe Chestenberg, Kloten	Birrfeld
22.04.2009	HB-3145	LS4-B	4924	1994	Fluggruppe Chestenberg, Kloten	Birrfeld
22.04.2009	HB-3226	LS8-18	8121	1997	Fluggruppe Chestenberg, Kloten	Birrfeld
15.04.2009	HB-3239	ASW 27	27049	1997	Air Engiadina AG/Swiss Jet AG, Samedan	Samedan
03.04.2009	HB-3281	Discus 2B	26	1999	Segelfluggruppe Knonauseramt, Affoltern am Albis	Courtelary
15.04.2009	HB-3418	Duo Discus	535	2007	Air Engiadina AG/Swiss Jet AG, Samedan	Samedan
29.04.2009	HB-BVK	CAM A-105	2740	1992	Gerber René, MuttENZ	Allschwil
02.04.2009	HB-BZO	Fire 36/24	431	1994	Hunziker Adrian, Kirchleerau	Kirchleerau-Moosleerau
03.04.2009	HB-CAX	Ce 170A	19644	1950	Akeret Karin/Avalon Flyer Club, Hauptikon	Hausen am Albis
23.04.2009	HB-CFR	RA F172P	2053	1980	Von Salis Rudolf/Hartmann Ulrich, Wangs	Bad Ragaz
07.04.2009	HB-DGP	Varga 2180	158-80	1980	Segelfluggruppe Zürich, Zürich	Buttwil
15.04.2009	HB-FMZ	PC-6/B2-H4	956	2007	Air Engiadina AG/Swiss Jet AG, Samedan	Samedan
15.04.2009	HB-FOI	PC-12/45	157	1996	Air Engiadina AG, St. Moritz	Samedan
28.04.2009	HB-JMJ	A340-313	150	1996	Bernina Aircraft Leasing Inc./ Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
28.04.2009	HB-JMM	A340-313	154	1996	Bernina Aircraft Leasing Inc./ Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
15.04.2009	HB-KHN	Champion 8KCAB	1047-2007	2007	Air Engiadina AG/Swiss Jet AG, Samedan	Samedan
22.04.2009	HB-OMW	PA-28-180 (B)	28-7305572	1973	Berrut Jacques, Monthey	Bex
03.04.2009	HB-OUE	J-3C-65/L-4..	12315	1944	Cub Club Schupfart, Schupfart	Sitterdorf
03.04.2009	HB-PCA	PA-28-181	28-7890230	1977	Lienher Pascal, Vilars NE	Les Eplatures
15.04.2009	HB-PER	PA-28-181	28-8090221	1980	Air Engiadina AG/Swiss Jet AG, Samedan	Samedan
03.04.2009	HB-PKF	PA-28-236	2811004	1986	Glusic Robert, Founex	La Côte
02.04.2009	HB-QBI	LBL 120A	303	1995	Iselin Dieter, Dornach	Dornach
02.04.2009	HB-QDA	Fire 36/24	1076	2003	Schutzbach Christian, Langnau am Albis	Langnau am Albis
15.04.2009	HB-QEE	LBL 180A	517	1998	Elsener Benny, Merenschwand	Zug
03.04.2009	HB-QHE	BB37	169	2001	Blaser Christoph, Rüti ZH	Altnau
02.04.2009	HB-QHQ	LBL 90A	830	2002	Stehli & Fischer AG, Zürich	Zürich
28.04.2009	HB-QJV	BB30	149	2001	Braun Alfred, Greifensee	Greifensee
07.04.2009	HB-QKG	BB20	242	2003	Vögtli Heinz, Aesch BL	Aesch BL
07.04.2009	HB-QLD	Fire 34/24	1189	2006	Vögtli Heinz, Aesch BL	Aesch BL
02.04.2009	HB-QSI	BB37	354	2005	Nater Alfred, Bazenheid	Bazenheid
23.04.2009	HB-QSM	Fire 30/24	1172	2005	Mohler Rudolf, Diegten	Diegten
22.04.2009	HB-XSO	AS 350 B2	1950	1986	Heli-TV SA, Lodrino	Sion
03.04.2009	HB-YKE	Pottier-180S	173	2003	Conus Henri, Billens	Ecuwillens
01.04.2009	HB-ZCU	R44	0986	2001	Heli Sitterdorf AG/Airport Helicopter Basel, Basel	Sitterdorf
01.04.2009	HB-ZFQ	R44 II	10241	2003	Heli Sitterdorf AG/Airport Helicopter Basel, Basel	Sitterdorf
07.04.2009	HB-ZGQ	EC 120 B	1229	2001	Heli-West AG/Airport Helicopter Basel, Basel	Grenchen
09.04.2009	HB-ZHE	AS 350 B3	4036	2006	Fortis Lease Suisse SA/ Heliswiss Schweizerische Helicopter AG, Belp	Bern-Belp
01.04.2009	HB-ZKI	R44 II	12503	2008	Heli Sitterdorf AG/Airpoert Helicopter Basel, Basel	Sitterdorf

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
24.04.2009	HB-2414	E1 Antares (Antares 20E)	15	2005	Weiss Jürg, Fischbach-Göslikon	Fricktal-Schupfart
08.04.2009	HB-2443	ASH 26 E	26094	1996	Baumgartner Kurt, Näfels	Mollis
16.04.2009	HB-2450	ASK 21 MI	21851	2009	Alpine Segelflugschule Schänis AG, Schänis	Schänis
30.04.2009	HB-2453	Ventus-2 CM	231	2009	Noldin Gian, Feldmeilen	Speck-Fehraltorf
08.04.2009	HB-3424	Discus 2B	233	2009	Vol à voile Club Valais, Sion	Sion
02.04.2009	HB-FQZ10	PC-12/47E	1124	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2009	HB-FRB10	PC-12/47E	1128	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2009	HB-FRE10	PC-12/47E	1131	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2009	HB-FRF10	PC-12/47E	1132	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2009	HB-FRG10	PC-12/47E	1133	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2009	HB-FRH10	PC-12/47E	1134	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.04.2009	HB-IJX	A320-214	1762	2002	CIT Aerospace International/ Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
14.04.2009	HB-IRJ	DC-3A-S4C4G	2204	1940	Agullo Francisco/ Super Constellation Flyers Association, Basel	St. Stephan Zürich
15.04.2009	HB-JHA	A330-343	1000	2009	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
21.04.2009	HB-QON	BB42Z	654	2009	Lang Karl, Altnau	Kreuzlingen
17.04.2009	HB-SGL	DA 20-C1	C0312	2005	Fluggruppe Mollis, Oberurnen	Mollis
01.04.2009	HB-VWL	CE 510	510-0169	2009	Your Jet AG, Zürich-Flughafen	Zürich
31.03.2009	HB-ZHX	R44 II	12723	2009	Borschberg André, Nyon	La Côte
28.04.2009	HB-ZJZ	EC 130 B4	3842	2004	Helipool Europe GmbH, Paspels	Balzers/FL
15.04.2009	HB-ZKE	MD900 (902 Configuration)	900-00131	2009	Robert Fuchs AG, Schindellegi	Schindellegi
01.04.2009	HB-ZKN	AS332C1	9010	2008	Fortis Lease Suisse SA/Eagle Helicopter AG, Zweisimmen	Sion
08.04.2009	HB-ZKP	AS 350 B3	4701	2009	Air Grischa Helikopter AG, Untervaz	Untervaz
22.04.2009	HB-ZKS	AS 350 B3	4721	2009	Barrel AG / Air Grischa Helikopter AG, Untervaz	Untervaz
20.04.2009	HB-ZKY	AS 350 B2	2825	1994	Heliswiss Schweizerische Helicopter AG, Belp	Bern-Belp

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
20.04.2009	HB-1130	B4-PC11AF	118	1973	Albertella Sergio, Cagiallo	Locarno
24.04.2009	HB-1357	LS3	3025	1977	Schaller Hans, Biel/Bienne	Bern-Belp
16.04.2009	HB-2036	Colibri SL 1	00	1984	Ruppert Ernst, Dürnten	Schänis
20.04.2009	HB-2155	H 36 Dimona	36277	1989	Haltermgemeinschaft Dimona, Etschwil	Bern-Belp
28.04.2009	HB-2213	Kiwi	K3015	1992	Locher Johannes, Oberhofen am Thunersee	Sion
16.04.2009	HB-3004	Canard SC	01	1983	Ruppert Ernst, Dürnten	Wald
02.04.2009	HB-3208	ASW 24B	24243	1996	Segelfluggruppe Skylark, Winkel	Buttwil
08.04.2009	HB-3215	ASH 26	26094	1996	Baumgartner Kurt, Näfels	Mollis
24.04.2009	HB-3402	Discus 2B	219	2006	Noldin Gian, Feldmeilen	Schänis
24.04.2009	HB-AEN	Be 1900D	UE288	1997	Armasuisse / Swiss Air Force, Dübendorf	Dübendorf
30.04.2009	HB-BBG	BFA K-1260/3-RI	10512	1980	Hunziker Andreas/ Ballongruppe Vordemwald, Vordemwald	Vordemwald
14.04.2009	HB-BFE	Cam N-105	902	1984	Schmidle Patrik/Ballongruppe Zugersee, Buchrain	Hünenberg
08.04.2009	HB-BMR	MFM S-60A	E-116	1989	Michel Jürg, Lyss	Lyss
30.04.2009	HB-BNQ	Cam A-300	2156	1990	Hunziker Andreas/ Ballongruppe Vordemwald, Vordemwald	Vordemwald
02.04.2009	HB-CYL	RA FR182	FR 182-0060	1980	Jori Bruno, Klosters	Thun
08.04.2009	HB-EBM	CEA DR1051	446	1963	Kupferschmied Peter, Villars-sur-Glâne	Môtiers
07.04.2009	HB-EHP	Be 35-A33	CD-344	1961	Fly Marine SA, Lugano	Lugano
03.04.2009	HB-FMH	PC-6/B2-H4	894	1994	Scenic Air AG, Interlaken	Saanen
27.04.2009	HB-FQM10	PC-12/47E	1113	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.04.2009	HB-FQS10	PC-12/47E	1119	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.04.2009	HB-FQT10	PC-12/47E	1120	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.04.2009	HB-FQW10	PC-12/47E	1123	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.04.2009	HB-FRA10	PC-12/47E	1127	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.04.2009	HB-GHV	Be 300	FA-170	1988	ATG Swiss First GmbH, Zug	Ausland
15.04.2009	HB-JGY	BD-700-1A10 (Global Express)	9167	2005	Movers Global Ltd./Comlux Aviation AG, Zürich	Buochs
15.04.2009	HB-JIA	MD-90-30	53552	1997	BCC Equipment Leasing Corp./Hello AG, Basel	Basel-Mulhouse
01.04.2009	HB-JSP	Mystère Falcon 900 (F900B)	069	1989	Dassault Aviation/Dasnair SA, Genève	Genève-Cointrin
14.04.2009	HB-LTT	PA-34-200T	34-7870468	1978	Infotours AG/Rundflüge und Airtaxi Alpliner AG, Zürich	Grenchen
24.04.2009	HB-PHH	PA-28-161 (2440 LBS)	28-8316034	1982	Alsa Aero Locarno SA, Gordola	Locarno
20.04.2009	HB-PIT	PA-28RT-201T	28R-8031047	1980	Benninger Martin, Dietlikon	Zürich
23.04.2009	HB-QAQ	Cam N-120	3562	1995	Ballonverein Sky Bird, Hohentannen	Hohentannen
14.04.2009	HB-QEO	Colt 105A	4306	1998	Robert-Grandpierre Yvan, Neuchâtel	Neuchâtel
20.04.2009	HB-QFY	Cam A-300	4446	2000	Holly Ballon AG, Bremgarten	Schongau
15.04.2009	HB-QJQ	BB37	CN159	2001	Blaser Christoph, Rüti ZH	Rüti ZH
20.04.2009	HB-RAW	P2-06	49	1948	Groupe P2 Alpha Whiskey, Echallens	Yverdon-les-Bains
07.04.2009	HB-RDE	B-25J	45-8811	1945	Bornet Edgard, Aigle	Sion
16.04.2009	HB-YEE	Avid Flyer	269	1989	Bonvin John, Vucherens	Lausanne-La Blécherette



Genf (oben): Der kontroverse Besuch des iranischen Präsidenten Ahmadinejad bei der UNO in Genf ist bekannt. Er flog mit dem Airbus A320-232 EP-IEB in die Rhonestadt, zur Freude der Spotter, da dieses Flugzeug üblicherweise nur lokal im Iran eingesetzt wird. *Foto: Jean-Luc Altherr*



Zürich (oben): Die Boeing 737 wurde bisher in über 6000 Einheiten gefertigt. Im Bild die Boeing 737-82R TC-AAH der türkischen Pegasus Airlines. *Foto: Aeromedia A. E. Wettstein*



Zürich (links oben): Das Basismodell der Tupolew Tu-154M, die auch heute noch in der Produktion steht, hob 1968 erstmals ab. Im Bild die RA-85809 der russischen Chartergesellschaft Aviaenergo. *Foto: Aeromedia A. E. Wettstein*



Basel (links Mitte): In diesem Sommer bedient Aegan den EuroAirport erstmals regelmässig mit ihren neuen Airbus A320 (bis letztes Jahr noch B737-400). Auf unserem Bild macht sich die A320-232 SX-DVX am 25. April auf den Weg nach Heraklion. *Foto: Dennis Thomsen*

Genf (links unten): Seit Anfang Januar fliegt die Uzbekistan Airlines einmal wöchentlich aus Taschkent nach Genf. Der Rückflug erfolgt jeweils via Milano-Malpensa. Dank längeren Tagen konnte dieser Airbus A310-324 UK-31003 noch bei Tageslicht fotografiert werden. *Foto: Jean-Luc Altherr*



Basel (oben): Zur Freude der Spotter hat TuiFly einen weiteren Logojet in der Flotte. Die Boeing B737-800 D-AHFY wirbt seit kurzem für das österreichische Bundesland Kärnten, hier beim Abflug nach Palma. Foto: Dennis Thomsen

Genf (links oben): Der französische Broker Dynami-Aviation chartert je nach Bedarf Flugzeuge verschiedener Carriers ein, wie diese Antonov 12 EW-245TI der Gomel Avia. Eher unüblich ist, wie Dynami-Aviation das Flugzeug selbst mit der Telefonnummer beklebt. Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich (links Mitte): Seit kurzem präsentiert sich die zuvor von Swiss eingesetzte HB-IQP in den Farben der Vietnam Airlines. Die A330-223 wurde 2001 an die Swissair ausgeliefert und trägt noch immer die Schweizer Kennung. Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Genf (oben): Der britische Reiseanbieter «First Choice» wurde am 1. April vom Konkurrenten Thomson übernommen. Schon zwei der Boeing 757-236(W) wurden mit Blended Winglets von Aviation Partner ausgerüstet, so auch diese G-OOBH, die man zum Ende der Wintercharterzeit wohl zum letzten Mal in den alten Farben fotografieren konnte. Foto: Jean-Luc Altherr



Basel (links): Der slowakische Newcomer DanubeWings ist in die Fussstapfen der Sky Europe getreten und bedient seit Ende März Bratislava viermal pro Woche mit seinen ATR-72-202. Im Bild die OM-VRA. Foto: Dennis Thomsen

«Mister Pilatus»



Oscar J. Schwenk im Gespräch mit Cockpit

Herr Schwenk, reden wir zunächst über Ihre zivile Sparte. Stichworte Finanzkrise, Wirtschaftskrise – Ihr Hauptmarkt Nordamerika ist davon besonders betroffen. Welches sind die Auswirkungen auf das Geschäft von Pilatus?

Wie Sie richtig sagen ist beim PC-12 Amerika unser Hauptmarkt. Mindestens zwei Drittel des Umsatzes machen wir dort. Wir haben gegenwärtig etwa 220 PC-12 Bestellungen in den Büchern. Nun könnte man sagen, das ist ja ein Auftragspolster von mehr als zwei Jahren, schauen wir also einfach vorwärts. Es ist aber so, dass wir in den letzten vier Monaten etwa 20 Annullationen bekommen haben, das sind zwar keine 10 Prozent, aber es ist ein Indikator. Wir stehen mit unsren Kunden laufend im Kontakt, trotzdem stellen wir fest, dass man uns oft erst einige Tage vor der Auslieferung mitteilt, dass die Finanzierung durch die Bank nicht mehr steht.

Man muss wissen, dass Amerikaner ihr Flugzeug grundsätzlich fremdfinanzieren, das gilt selbst für Leute, die ohne Probleme auch das Geld so auf den Tisch legen könnten. Die meisten unserer Kunden benützen ihr Flugzeug geschäftlich und privat. Sind die Bankkonditionen aber so unvorteilhaft wie gegenwärtig, dann verzichten sie lieber auf eine Übernahme.

Bei allen Orders wurde eine Anzahlung geleistet, welche im Fall eines Rückzuges des Kunden nicht rückzahlbar ist (non refundable prepayment). Das

ist natürlich für uns nicht schlecht, aber diese Kurzfristigkeit macht uns doch zu schaffen.

Stellt Pilatus auch Finanzierungen?

Nein, das machen wir nicht. Dafür sind wir zu klein und die Risiken sind zu hoch. Finanzierungsmodelle sind aber denkbar bei staatlichen Kunden, wie zum Beispiel bei Luftwaffen oder den Mounties in Kanada (Royal Canadian Mounted Police).

Sie haben letztes Jahr einmal erklärt, dass Sie erwarten, dass Kunden grösserer Flugzeuge früher oder später «Downgraden» werden. Stellen Sie das schon Bewegung fest?

Bisher noch nicht, wir sind das Thema aber auch noch zu wenig angegangen. Ich glaube, dass der Leidensdruck dafür noch nicht gross genug ist. Und: dieses Geschäft läuft mehrheitlich über «Trade-in», was nicht unserer Philosophie entspricht. Was sollen wir mit Flugzeugen fremder Hersteller auf unserem Tarmac? Die Risiken und die Kapitalbindung sind zu hoch.

Da muss ich noch etwas anfügen: Präsident Obama hat indirekt für uns beste Werbung gemacht, als er die Manager der grossen Autokonzerne für ihre luxuriösen BizJets tadelte. Das hatte zwar unmittelbar zur Folge, dass Käufe von Geschäftsflugzeugen insgesamt rücklaufend sind. Gelingt es uns aber seine Message insofern zu kommunizieren,



Grosses Bild: Pilatus/Kleines Bild: mt

dass er die Tugend der Bescheidenheit meinte, dann sind wir gut positioniert. Ich bin überzeugt – und wir wirken auch via GAMA (General Aviation Manufacturers Association) darauf ein – dass der Präsident seine Aussage in diesem Sinne relativieren wird.

Ich stelle fest, dass der Occasionsmarkt von PC-12 Flugzeugen noch immer ziemlich ausgetrocknet ist. Eigentlich erstaunlich?

Es gibt heute mehr Occasionen auf dem Markt als in den letzten Jahren. Nun muss man aber genau hinschauen, was echte und was unechte Occasionen sind. Etwa 40 PC-12 sind zum Verkauf ausgeschrieben, bei einer Flotte von neuerdings über 900 Einheiten. Da sind – und das war auch früher schon so – Flugzeuge dabei, die noch nicht mal ausgeliefert sind. Als unechte Occasionen bezeichne ich aber Ausschreibungen von Kunden, die ihr Flugzeug aus den bereits erwähnten Gründen nicht übernehmen können und so versuchen, ihre Anzahlung zu retten.

Was sind Ihre Erwartungen an die EBACE?

An Ausstellungen wird in der Regel nicht verkauft. Es muss uns aber gelingen, mit potenziellen Kunden in Kontakt zu kommen, die eigentlich auf teurere Flugzeuge fokussieren. Diese Ausstellungen dienen mehrheitlich der Kontaktaufnahme und Kundenpflege.

Wie alle Europäer in der Branche kämpfen Sie sicher auch mit dem tiefen Dollarkurs?

Ja natürlich. Eine Veränderung des Wechselkurses um einen Rappen hat eine Auswirkung von etwa einer Million im Ebit! Im Jahr 2008 war der durchschnittliche Dollarkurs gerade noch 1,05 Franken. Als wir unseren Business case für den PC-12 erstellten, lag der Kurs noch bei 2,27 Franken. Damals gingen wir von jährlich etwa 35 Flugzeugen aus, in der Hoffnung, vielleicht einmal 50 Stück pro Jahr herstellen zu können. Wir hatten aber bereits damals als Worst case einen Dollarkurs von 1,40 Franken eingesetzt.

Nun haben wir aber die Stückzahlen verdoppeln können und wir haben unsere Produktionsabläufe optimiert, damit wurde die Wechselkursproblematik teilweise kompensiert. Heute rechnen wir in unseren Budgets mit einer Parität (ein Franken = ein Dollar). Wir haben uns auch insofern abgesichert, dass selbst Schweizer Zulieferer in Dollar bezahlt werden.

Eine Auslagerung in den Dollarraum ist keine Option für Sie?

Nein – das ist gekoppelt mit meiner Vision von Pilatus. Ich bin hier gross geworden, ich weiss was wir können, ich kenne unsere Flexibilität. Unser Credo ist, alles Wichtige unter einem Dach zu haben. Wenn sie auslagern, dann verlieren sie diese Vorteile. Das ist mein Bekenntnis zum Standort.

Ist die Einführung des NG gut verlaufen?

Leider nicht ganz, und das stört mich ausserordentlich. Wir haben noch Probleme mit der Avionik von Honeywell. Da arbeiten wir mit Hochdruck daran. Das System ist grossartig, aber wir stellen fest, dass, wenn der kleinste Zulieferer «hustet», dann eben das Gesamtsystem davon betroffen ist. Für mich ist es unschön, wenn ein neues Flugzeug mit einem AD ausgeliefert werden muss. (Anmerkung der Redaktion: Bei Drucklegung dieser Ausgabe war das Problem behoben).

Themenwechsel: Ihre Trainingsflugzeuge. Haben Sie den 10 vor 10 Bericht betreffend PC-21 Flugzeuge für Schweden gesehen?

Ja, und der von Ihnen genannte Preis lag eher etwas hoch (Anmerkung: Der Schreibende spekulierte über einen Betrag von zirka einer Milliarde). Wir rechnen pro zirka zehn PC-21 mit einem Simulator. Kommen dann noch Ersatzteile und ein Wartungsvertrag wie zum Beispiel in Singapur dazu, dann liegen Sie nicht schlecht. Richtig war auch die Anmerkung, dass Pilatus Zukäufe in der ganzen Schweiz tätigt. Unsere Wertschöpfung beschränkt sich nicht «nur» auf die Innerschweiz.

Wir waren mit Schweden schon lange im Gespräch für neue Trainingsflugzeuge, das sind wir aber mit vielen anderen Luftwaffen auch. Die Tiger-Teilersatz-Beschaffung hat diesen Absichten einfach eine neue Dimension verliehen. Wir scannen den Markt weltweit laufend auf dieses Segment ab und wissen sehr genau, wo Bedürfnisse entstehen können. Mit Saab besteht ein Kooperationsvertrag, aber auch mit Dassault und EADS bestehen Geschäftskontakte.

Unser System PC-21 kann allen drei Herstellern als Trainingsplattform dienen. Ob Gripen-, Eurofighter- oder Rafale-Bildschirme im Cockpit eingebaut sind ist für uns unwesentlich. Das ist ja gerade eine der Stärken unseres Fliegers!

Und ausserhalb Schwedens?

Sehen Sie, sollte der Auftrag aus Schweden kommen, dann läuft das ja unter dem Label «Offset». Offset ist immer eine hohe Hürde – wenn wir im Ausland verkaufen wollen, fordern das mögliche Kunden auch von uns ein. In England, zum Beispiel, werden wir kaum einen PC-21 verkaufen können, ohne die Kaufsumme voll zu kompensieren. Für uns als relativ kleine und private Unternehmung ist es ausserordentlich schwierig, Offset in einem anderen Land platzieren zu können. Halbstaatlichen Unternehmungen wie etwa EADS oder Dassault fällt das leichter, die können dabei auch auf behördliche Unterstützung zählen, und das industrielle Potenzial dieser Länder ist natürlich auch bedeutend grösser.

Im Mittleren Osten?

Sie schreiben ja in Ihrer Ausgabe vom April über den Ankauf von AerMacchi M346-Trainern durch die Luftwaffe der

VAE. Hier hätten wir uns auch den PC-21 vorstellen können. Offen ist in den Emiraten noch immer der Kauf eines Basistrainers, der unter dem Advanced M346 angesiedelt ist. Hier sind wir auf der Shortlist, zusammen mit dem AerMacchi M311. Dieser Entscheid ist noch nicht gefallen, ich bin aber sehr, sehr zuversichtlich. Schauen wir mal weiter bis zur Dubai Airshow...

Man muss wissen, dass Militärflugzeugkäufe immer auch politische Entscheide sind. Hier sind wir von Pilatus ganz besonders gefordert und können uns nur durch das beste Produkt positionieren. Wir haben zum Beispiel in Singapur eine Availability rate von 95% zugesagt, ein unglaublich hoch gesetztes Ziel. Und die Schweizer Luftwaffe weist gegenwärtig für ihre PC-21 sogar eine Verfügbarkeit von 96,5% aus! Zurück zur Politik: Ein Herr Berlusconi besucht die IDEX, auf solche Unterstützung können wir aus Bern nicht zählen.

Zum Schluss nochmals ein Themenwechsel. Über Ihr Projekt eines Business Jets wird viel gemunkelt, aber wenig ist bekannt. Gehe ich richtig in der Annahme, dass Ihr Konzept – aus der PC-12- und sonstigen STOL-Erfahrung – gewisse Ähnlichkeiten mit dem Grob Sp haben könnte? Wie sieht die Zeitachse aus?

(Seufzt) Eigentlich sprechen wir nicht über Projekte, bei uns ist es Usus, erst zu kommunizieren, wenn harte Fakten vorliegen. Also zum Beispiel wenn ein Rollout bevorsteht. Aber es ist richtig, wir machen Studien und Vorarbeiten in diesem Segment. Pro Jahr wird dafür ein zweistelliger Millionenbetrag investiert. Und Ihre Annahme ist auch nicht falsch, dass dieses Flugzeug die typischen Pilatus-Eigenschaften enthalten soll. Das Konzept muss die Stärken des PC-12 einbringen. Welches andere Flugzeug dieser Kategorie hat etwa eine so grosse Frachttüre?

Auch nicht falsch war Ihre Vermutung hinsichtlich Grob. Dieses Flugzeug wurde uns übrigens nach der Insolvenz der Grob Werke angeboten, wir haben eine aufwendige Due dilligence gemacht und uns das Flugzeug auch ganz genau angesehen. Die Risiken schätzten wir aber aus verschiedenen Gründen als zu hoch ein. Pilatus setzt die Messlatte für ihre Produkte höher!

Herr Schwenk, herzlichen Dank für dieses Interview.

Interview: Max Ungricht

Schweiz**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**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.**Oldtimertreffen mit Super Constellation, Mollis
flugplatz-mollis.ch**11.7.**Loop-in (Informationen für Kunstflugpiloten)
Birrfield
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.**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 «75 Jahre Bücker Jungmann»
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)
Mgaffoltern.ch**7.–8.10.**Fliegerdemonstration, Schweizer Luftwaffe
Axalp**Ausland****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**Full stop.****Die Piloten sind Nr. 1**

Die Schweizer Piloten haben zu einem Höhenflug angesetzt: Erstmals ist es ihnen gelungen, sich in Europas grösster Konsumentenstudie als vertrauenswürdigster Berufsstand ihres Landes an die Spitze zu setzen. 94% der Schweizer haben den Piloten in einer gross angelegten Umfrage für

das Magazin Reader's Digest ein «ziemlich hohes», beziehungsweise «sehr hohes» Vertrauen ausgesprochen.

Im letzten Jahr – und seit 2001 – lagen jeweils die Feuerwehrleute bei dieser «Studie» auf dem Spitzenplatz; es stellt sich nun die Frage, was die Feuerwehrleute zwischenzeitlich falsch gemacht haben, respektive wer/wie/was für den Goodwill bezüglich der Pilotengilde verantwortlich ist. Dicht auf Piloten und Feuerwehrleute folgen in der Schweiz die Krankenschwestern mit einem Vertrauenswert von 92%, Apotheker und Ärzte kamen mit jeweils 88% auf Platz vier, gefolgt von den Landwirten (77%). Bei aller Fragwürdigkeit solcher Umfragen ist es aber schön, dass – allen Anfeindungen der Fliegerei gegenüber zum Trotz – unseren Piloten viel Respekt und Vertrauen entgegengebracht werden. Lässt sich daraus vielleicht auch ableiten, dass die mediale Darstellung zum Thema Luftverkehr nicht der Stimmung in der Bevölkerung entspricht?

Auf den drei letzten Plätzen der Vertrauens-Rangliste landeten Autoverkäufer, Fussballspieler und – erwartungsgemäss – Politiker.

Lediglich 15% der Schweizer setzen in Politiker ein «sehr hohes», beziehungsweise «ziemlich hohes» Vertrauen. Auch europaweit tragen Politiker mit 7% die rote Laterne. Ebenfalls nicht berauschend, und das sei der Fairness halber hier auch erwähnt, schliessen die Journalisten ab. Rang 16 mit 28%. Da muss wohl davon ausgegangen werden, dass bei dieser Umfrage keine Cockpit-Leser teilgenommen haben...? Insgesamt 1082 Leute wurden in der Schweiz befragt.

Max Ungricht

Vorschau auf die Ausgabe 7 – Juli 2009

Die kommende Juli-Ausgabe steht im Zeichen der EBACE. Alle bekannten Aussteller waren vor Ort und trotzen der Flaute am Markt. Eine Übersicht über Neues und Bewährtes.

Die Juli-Ausgabe von Cockpit finden Sie ab dem 24. Juni an Ihrem Kiosk.

22. & 23. AUGUST 2009

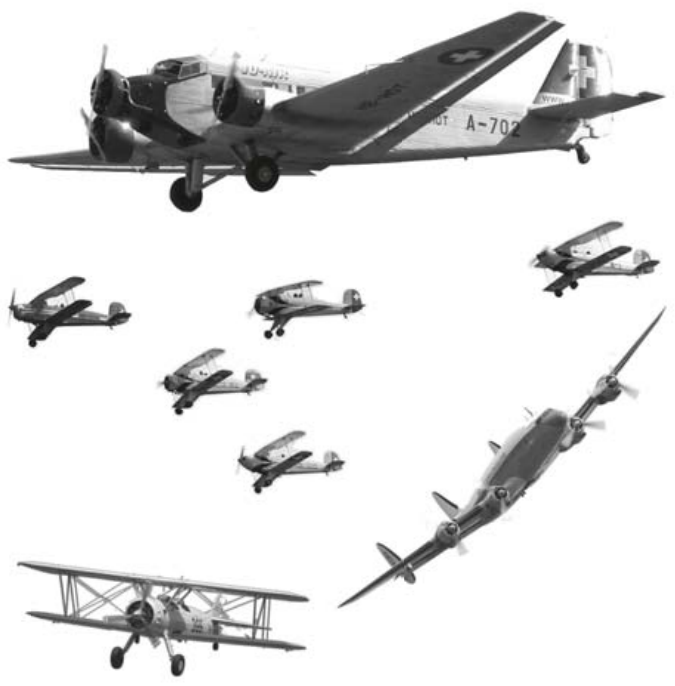
OLDTIMERFLUGTAGE

KESTENHOLZ



AUF DEM EHEMALIGEN MILITÄRFLUGFELD, KESTENHOLZ, SO
www.oldtimerflugtagekestenholz.ch

Exklusive Rundflüge mit der „Tante Ju“
 Tickets unter www.oldtimerflugtagekestenholz.ch



TICKETCORNER  0900 800 800
 CHF 1.19/ min.

75 Jahre Bucker Jungmann


RailAway


Bestellcoupon

- Ja, ich möchte das «Cockpit» abonnieren
- jährlich **Fr. 83.-***
- Ausland jährlich **€ 56.-****
- Schnupperabo für 3 Monate **Fr. 19.-*, € 13.-**
- * inkl. 2,4 % MWSt
 ** inkl. Porto Ausland

Bitte senden Sie mir das neueste
 Cockpit für Fr. 10.- inkl. Porto

Besteller:

Name _____

Vorname _____

Strasse _____

PLZ, Ort _____

Ich bezahle  

Gegen Rechnung Per Kreditkarte

_____ gültig bis

Geschenk-Abo geht an:

Name _____

Vorname _____

Strasse _____

PLZ, Ort _____

Telefon _____

Datum _____

Unterschrift _____

Bitte Bestellcoupon einsenden oder faxen an: «Cockpit»-Leserservice, Ziegler Druck- und Verlags-AG, Postfach 778, 8401 Winterthur, Telefon 0041 52 266 99 00, Fax 0041 52 266 99 13



TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853

the touch screen watch



FUNCTIONS

- Meteo - Relative and absolute pressure
- Altimeter (Matterhorn 4478m) -
Altitude Difference Meter
- Chrono - Timer
- Compass - Azimuth (Heading)
- 2 Alarms
- Thermo
- Perpetual calendar - 2 Time zones
- Red backlight



*Empfohlener Publikumspreis

More than a watch

Tissot, Innovators by Tradition.

Titanium, Scratchproof tactile sapphire crystal,
Swiss ETA movement, Water resistant to 100m/330ft

T TOUCH EXPERT™
the touch screen watch

Sfr. 1'125.-*

www.tissot.ch