

Cockpit

Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 9/September 2009



Cockpit

1959-2009



Nr. 9/September 2009

History

Ju 52 – die Geburt einer Legende

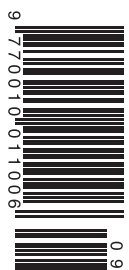
Military Aviation

Grossbritannien: Vom Hindukusch und Eichenbalken

Civil Aviation

**AeroLogic: DHL mit Lufthansa
Brussels Airlines – alte Bekannte
treffen sich**

CHARITY FLYING
Jetzt anmelden!



KALENDER 2010



«COCKPIT»-KALENDER



HELIKOPTER-KALENDER



SEGELFLUG-KALENDER



WARBIRD-KALENDER



FIGHTER-KALENDER



AIRLINER-KALENDER

- «Cockpit»-Kalendar
- Helikopter-Kalendar
- Segelflug-Kalendar
- Warbird-Kalendar
- Fighter-Kalendar
- Airliner-Kalendar

Kalender je CHF 39.80 (EUR 28.-) plus Priority-Porto und Verpackung CHF 9.-, Ausland nach CH-Posttarif


 
 gegen Rechnung

Gültig bis:

Name	Vorname
Strasse	PLZ/Ort
Telefon	E-Mail
Datum	Unterschrift

Herausgeber, Insetrate,
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 10/2009:
14. September 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 zuzusenden

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 ent-
haltenen einzelnen Beiträge und
Abbildungen sind urheberrechtlich
geschützt.

Gedruckt auf elementar chlorfrei
gebleichtem Papier.

ISSN 0010-0110



Publikation

Inhalt

Cockpit September 2009
50. Jahrgang



Military Aviation

- ▶ Grossbritannien: Vom Hindukusch und Eichenbalken. Eine Bestandesaufnahme. **6**
- ▶ Military News **10**
- ▶ Luftwaffe: Neue Berufsmilitärpiloten brevetiert **11**
- ▶ 14 juillet – Mit dem Lynx an der Parade **12**
- ▶ Tiger-Teilersatz: Keine einfache Wahl... **13**
- ▶ RIAT 2009 – Von Jubiläen und Trophäen **14**

Civil Aviation

- ▶ Brussels Airlines – Alte Bekannte treffen sich **16**
- ▶ Your Captain speaking... «Guten Appetit» **19**
- ▶ AeroLogic in Leipzig: Trotz Krise im Frachtverkehr herrscht Zuversicht **20**
- ▶ «Lufthansa 6LL cleared ILS approach...» Ein Bericht vom Tower Bern-Belp **22**
- ▶ Hinter den Schirmen: Notfallübung 09 in Bern **54**

Business Aviation

- ▶ Data Sheet: Boeing B737 BBJ1/BBJ2/BBJ3 **26**
- ▶ Samedan: SkyWatch zertifizierter AFIS-Trainingsprovider **27**

Mittelposter

- F-104G Starfighter in Memmingen
Foto: Michael Balter **28**

Helicopter

- ▶ Rettende Rotoren für Tiere in Not **30**
- ▶ Mit dem Profi am Steuerknüppel **32**
- ▶ Swiss Helicopter Association: die Info-Seite **34**

Service

- ▶ Charity Flying 2009: Jetzt anmelden! **25**
- ▶ I read you five! Die AOPA-Kolumne **35**

General Aviation

- ▶ Auf dem Birrfeld getroffen: Hannes Arch, der Red Bull Champion **36**
- ▶ Schweizer Kunstflug Nationalmannschaft trainiert im Ausland **37**
- ▶ «Rainkosh» – Wie die Tannheimer dem Regen trotzten **38**
- ▶ Vorschau: Internationale Dittinger Flugtage **39**
- ▶ Pilot Report: Cessna 208 Caravan **40**
- ▶ Die Flugschule Alp-Air Bern AG setzt auf VLA **54**

History

- ▶ Geburt einer Legende: Vor 70 Jahren begann der Bau der Schweizer Ju 52 **44**

Report

- ▶ Späte Rückkehr: Bf-109 G6 in Wiener Neustadt **52**

Regelmässige Rubriken

- Take-off **5**
- Leserwettbewerb **25**
- Heli-Focus **33**
- News **42**
- Vor 25 Jahren **46**
- Staffeln der Welt **47**
- HB-Register **48**
- Gallery **50**
- Events, Vorschau **54**

Titelbild: Fotoflug der Bucker Squadron vor dem Matterhorn;
Foto: Samuel Sommer

Piloten- Theorieausbildung mit Distance Learning

Rufen Sie uns an – wir erteilen
Ihnen gerne weitere Auskünfte!

 **MALBUWIT AG**
Flight Training Center

BERNE SWITZERLAND

Flughafen Bern-Belp, POB 202, CH-3123 Belp
Telefon 031 / 951 49 64, Fax 031 / 952 79 22
E-Mail: info@malbuwit.ch, www.malbuwit.ch

Berufsbegleitende Ausbildung nach JAR-FCL für:

Airline Transport Pilot ATPL Linienpilot

Ihre Vorteile

- Eine vorangehende Absolvierung der CPL- und IFR-Theorie ist nicht erforderlich!
- Berufsbegleitend in 18 Monaten zum Zertifikat
- Effektives, effizientes Lernen im eigenen Tempo
- Fragensammlung zur Kontrolle
- Online Unterstützung und 120 Stunden Einzelunterricht nach Bedarf und Vereinbarung

Flughafen
Grenchen
Airport



Haben Sie gewusst?

250 Mitarbeiter in 20 Betrieben sorgen für einen
professionellen Flugbetrieb auf dem Airport Grenchen.

Stärkt die regionale Wirtschaft.

Der Flughafen vereinfacht Kunden und Investoren den Zugang
zum Mekka der Uhren-, Medizin- und Microtechnologie.



Erfahren Sie mehr unter: www.airport-grenchen.ch

SCHÄNIS
SOARING

Segelflug- Erlebnistage

Einzigartig, unvergesslich und traumhaft schön:
Das «Spiel mit dem Wind»

- Sicherheits-Theorie
- Segelfliegen, ca. 1.5 Stunden
mit erfahrenerm Fluglehrer
- CHF 250.–
- Kontakt und Reservation:
055 619 60 40

Sa., 29.08.

Sa., 05.09.

Sa., 12.09.

Sa., 26.09.



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

Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Sind unsere Gebirgslandeplätze gefährdet? Diese Gefahr besteht. Der Bundesrat hat im Rahmen des Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ein Konzept für die Überprüfung der Gebirgslandeplätze verabschiedet. Kommunale und kantonale Behörden sind eingeladen, ihre Stellungnahmen dazu abzugeben. So entscheiden letztlich örtliche Interessen über gesamtschweizerische Bedürfnisse – die Parallelen zum Flughafen Zürich sind offensichtlich.

Bereits verlangt das Amt für Verkehr des Kantons Bern die ersatzlose Streichung der Gebirgslandeplätze. Ausgerechnet Bern! Versorgungs- und Hilfeflüge sind in diesem Gebirgskanton «daily business». Wo denn – zum Teufel – sollen diese Piloten das Operieren der Helikopter im Gebirge trainieren können, wenn nicht im eigenen Kanton? Wer soll bei Lawinen- oder anderen Umweltschäden zu Hilfe eilen, wenn nicht die Heliunternehmen aus der Region? Wer fliegt im «eigenen Kanton» Sturmholz oder kranke Tiere aus? Und last but not least: Wer befreit verunfallte Bergwanderer, Kletterer oder Mountain-Biker aus ihrer misslichen Lage? Nach Berner Logik wohl Piloten und Helikopter aus anderen Kantonen...

Fliegen in den Bergen ist sehr anspruchsvoll. Konstantes Training ist die Grundlage dazu. Nur gut trainierte Piloten sind auch bei schlechter Witterung oder Dunkelheit imstande, besondere Missionen – im Inte-

resse der Einwohner Berns und der Touristen – durchzuführen. Die Kurzsichtigkeit der rot-grünen Regierung «meines» Kantons ist frappant.

Zurzeit sind 42 Gebirgslandeplätze aktiv. Dies ermöglicht Trainings unter sehr unterschiedlichen Voraussetzungen. Tausende Versorgungsflüge werden jährlich zu SAC-Hütten, Baustellen (Lawinenverbauungen!) und für Bergbahnen oder den Tourismus durchgeführt. Erstaunlich dabei, dass auch Exponenten des SAC Gebirgslandeplätze bekämpfen. Ob wohl die damalige Versorgung der Hütten mit Maultieren den Ansprüchen der SAC-Mitglieder von heute noch gerecht werden würde? Das Rad der Zeit lässt sich nicht zurückdrehen – wer die Gebirgsfliegerei nicht in einem Gesamtkontext wahrnehmen will, ist einäugig.

In dieser Ausgabe finden Sie zwei interessante Beiträge zu diesem Thema: Lesen Sie dazu bitte eine umfassende Stellungnahme, geschrieben vom Präsidenten der Swiss Helicopter Association, Nationalrat Rudolf Joder (Seite 34). Der Bericht von Samuel Sommer auf Seite 30 («Rettende Rotoren für Tiere in Not») zeigt eine andere Facette der Problematik auf: die «stumme Kreatur» wird in der Vernehmlassung wohl kaum die Möglichkeit haben, ihr Anliegen selbst einzubringen...

In der letzten Ausgabe wurde die These einer Kampfflugzeug-Einheitsflotte entwickelt. Wie erwartet, erzeugte dies eine kon-

troverse Diskussion. Dem Überbringer der These wurde dabei auch ans Bein gepinkelt. Seis so! Die Erfahrung zeigt: Es gibt Leute, die sich mit Thesen auseinandersetzen, und es gibt andere, die – im Reflex – auf den Mann spielen. Hier möchte ich ein bekanntes Sprichwort etwas biegen: Nur wer das Unmögliche ausspricht, wird das Mögliche erreichen. Kurz: Wir von Cockpit setzen alles daran, dass die Schweizer Luftwaffe diejenigen Mittel bekommt, die es braucht, den Auftrag uneingeschränkt ausführen zu können.

Welcher Weg dahin führen wird, ist offen. Die «Stillhalte-Strategie» des VBS mag ein Weg zum Ziel sein. Wir von der Redaktion sind da anderer Meinung. Aber das liegt wohl in der Natur der Sache. Unsere Art von Journalismus steht für das Aufzeigen von Vor- und Nachteilen und von Chancen und Stolpersteinen. Der mündige Leser soll sich sein Urteil selber bilden. Der Tiger-Teilersatz ist auch in dieser Ausgabe wieder ein Thema (Seite 13).

Mit freundlichen Grüßen
Ihr Max Ungricht



Tiger-Teilersatz: Funkstille aus dem VBS. Dieses Bild wird im neuen Fighter-Kalender von Cockpit in Grossformat zu sehen sein.

Vom Hindukusch und Eichenbalken

Die vierte Administration im Londoner Verteidigungsministerium innerhalb von vier Jahren sieht sich mehrfachen Herausforderungen und persönlicher Kritik gegenüber.

Am 5. Juni 2009 trat der britische Verteidigungsminister John Hutton zurück – «aus familiären Gründen», wie er sagte. Laut britischen Medien sollte dadurch aber – nach mehreren Rücktritten von Labour-Ministern innerhalb einer Woche auf Grund publik gewordener Spesenabrechnungen – vielmehr Premier Brown «motiviert» werden, auch abzutreten und Platz zu machen. Brown dachte aber nicht daran. Am selben Tag wurde der bisherige Staatssekretär Bob Ainsworth als neuer Verteidigungsminister in die Downing Street bestellt, sein Staatssekretär für Verteidigungsausrüstung Quentin Davies blieb – für viele unerwartet – im Amt. Sogleich bekannte sich Mr. Ainsworth zu «grossem Respekt und Bewunderung für unsere Streitkräfte, für das was sie tun und die Zivilisten, die sie dabei unterstützen.» Führungskreise sind jedoch skeptisch, ob er das nötige politische Gewicht habe, mit dem Schatzkanzler um zusätzlich nötige Mittel für die Streitkräfte zu kämpfen.

Fokus Afghanistan

Ainsworth beeilte sich, das Afghanistan-Engagement als seine wichtigste Angelegenheit zu bezeichnen und nannte den ISAF-Einsatz in der südafghanischen Unruheprovinz Helmand «...ebenso hart als den britischer Truppen im Zweiten Weltkrieg.»

6000 der rund 8300 englischen Truppen in Afghanistan sind in Helmand mit dem Erstarken der aus Pakistan versorgten Taliban «beschäftigt». Die Kosten des Einsatzes sind letztes Jahr um 36,6% auf 3,5 Milliarden Pfund gestiegen, eine Obergrenze ist nicht in Sicht. Trotzdem stellen Feldkommandanten wiederholt fest, nicht über die nötigen Mittel für einen klaren Erfolg gegen die Aufständischen zu verfügen.

Foto: Georg Mader



Dafür steigen die Verluste: Am 3. Juli traf es mit Obst. Rupert Thorneloe als 171. britischen Toten den Bataillonskommandeur der «Welsh Guards». Er starb durch eine Sprengfalle und war der ranghöchste britische Offizier, der seit dem Falklandkrieg (1982) bei einem Einsatz starb.

Über den Sommer sind die britischen Streitkräfte nun auf 9000 Mann aufgestockt worden. Die kombinierten RAF/Marine Harriers GR7/-9s in Kandahar

(8 Maschinen mit 11 Crews) sind Ende Juni durch Tornado GR4 bzw. WAH-64 «Apache» abgelöst worden. Die Ablöse wird in England in diversen Medien und Foren aber auch so interpretiert, dass die «übermächtige» RAF sich durchsetzte die – vorzüglich funktionierenden – Harrier abzulösen, um danach die Politik zu drängen, speziell die Jets der Marineflieger mit der Behauptung «es gebe keine Mission mehr für die Harrier» (endlich) loszuwerden. Wie in vielen Streitkräften



Grafik: Royal Navy



existiert auch in England eine historisch gewachsene und zelebrierte Rivalität unter den Truppengattungen.

F-35 «Joint Strike Fighter»

Nachdem erst kürzlich die (nun abgelöste) Administration nach langem Rechnen einem ersten Teil der dritten Tranche (3A) des Typhoon zugestimmt hatte, steht die nächste Milliarden-Entscheidung im Luftbereich dringend an. Obwohl Grossbritannien offiziell weiter mit 150 Stück im riesigen US-Programm um Lockheed's F-35 steht, mehrten sich die Anzeichen, dass fehlende Finanzmittel – gerade zum Zeitpunkt Partnern zugesagter Investitionen – ein Überdenken von Bedeckung und Stückelung auslösen.

Der «Schattenverteidigungsminister» der oppositionellen Tories, Liam Fox, hatte Mitte Juni auch kein Glück, Genaueres zu erfahren. Auf seine offizielle Anfrage, wie viele F-35 denn in den nächsten fünf Jahren beschafft würden, erklärte Davies, dass «der Prozess in einer sehr frühen Phase wäre und wir das finale Investment zu diesem Zeitpunkt noch nicht entschieden haben und daher nichts über Stückzahlen oder Einführungsdatum sagen können. Vorbehaltlich erfolgreicher Tests planen wir jedoch weitere Produktionsschritte...».

«Vorbehaltlich erfolgreicher Tests...» lässt viel Spielraum für Spekulationen. Interessant ist sicher, dass sich Davies weigert, eine Lebensdauererlängerung der «Harrier» GR9 über 2018 auszuschliessen, jene soll(t)en ja durch den JSF ersetzt werden. Ausserdem ist Lord Drayson zurück in Whitehall, ein entschiedener Gegner des JSF. Diese Details nähren Zweifel, ob das Königreich wirklich alle 150 Stück beschaffen wird, beziehungsweise ob man im Extremfall überhaupt im Programm bleibt. Tory Liam Fox prognostiziert jedenfalls einen Anstieg des britischen Anteils auf total 12 Milliarden Pfund.

Wie auf der US-Website des Programms nachzulesen ist, hat London seit Jahren rund eine Milliarde Pfund in die Entwicklungsphasen des (auch) senkrecht startenden «Stealth»-Jagdbombers eingezahlt. Seit 2006 läuft ein gemeinsa-

mes «Initial Operational Test and Evaluation Programm», drei Testmaschinen sind – bis 2012 erwartet – ein Teil dessen. Eine Bruchzelle aus Texas ist im April für Statiktests bei BAE-Systems in Brough (East Yorkshire) eingetroffen, 1200 Mitarbeiter sind bei BAE bereits mit dem F-35 beschäftigt.

Flugzeugträger

Mit der Zustimmung zum Rückzug der Harrier aus Afghanistan und dem vorzeitigen Abstellen der Sea-Harrier im Jahr 2006, habe sich – so britische Kollegen – die Royal Navy, beziehungsweise deren Fleet Air Arm, prostituiert, nur um einen JSF am Horizont zu sichern. Tatsächlich sind für je 36 senkrechtlandefähige F-35B zwei neue, 65 000 Tonnen grosse Flotten-Flugzeugträger geplant, die Verträge dazu wurden am 3. Juli 2008 unterzeichnet. Am 7. Juni fand in Govan

ren muss oder militärischen oder politischen Vorteil erzielen will!»

Nun darf eben – technologisch wie politisch – nichts mehr Gravierendes rund um den JSF passieren, sonst sind die neuen Schiffe zur erneuten Umplanung auf konventionelle Flugzeuge mit Fanghaken sowie Katapulte verdammt – was aber baulich «berücksichtigt» sein soll... Bis zur ersten voll trainierten F-35 Fleet Air Arm Staffel (nicht vor 2018) werden ohnehin noch die Crews der letzten Harrier GR9 den ungewohnten Luxus geniessen.

Typhoon

Neben gehäuften «Kannibalisierung» bei Tornado GR4 (2012), Harrier (924) oder Nimrod MR2 (1078 mal in 2008), betraf ein virulentes Problem die – eigentlich schon für heuer erhoffte – Luft Boden-Rolle des Typhoon. Dessen



Foto: Crown Picture

Oben: Die Harrier waren seit 2004 über Afghanistan im Einsatz und sind in 8500 Missionen 22 000 Stunden geflogen. Jeder Harrier-Pilot rotierte in diesen fünf Jahren durch Afghanistan.

Linke Seite oben: Minister Ainsworth versprach dem Unterhaus am 16. Juli, dass auch diese Merlin Hubschrauber Ende 2009 nach Afghanistan gehen werden. Sie sollen den 9000 Mann in Helmand 25% mehr Flugstundenpensum bringen.

Linke Seite unten: QE und HMS Prince of Wales waren seit 65 Jahren die ersten in Grossbritannien auf Kiel gelegten «echten» Flugzeugträger. Der letzte war die HMS Hermes, berühmt durch den Falklandkrieg 1982 und heute als INS Viraat im Dienst der indischen Marine.

bei Glasgow nun die Zeremonie anlässlich der «ersten Schweissnaht» statt, sie markierte den formellen Start der Bauarbeiten an der HMS Queen Elizabeth. Die beiden nicht nuklearen Schiffe werden 280 m lang, erhalten ein bis zu 70 m breites Flugdeck, zwei getrennte Aufbauten und – neben den F-35B – vier Frühwarnflugzeuge sowie EH-101 Merlin Hubschrauber. Die Gesamtkosten werden auf fünf Milliarden Pfund geschätzt, die Indienstellung auf 2014 bis 2016. Davies verteidigt aber gerade die Kosten für dieses Projekt vehement: «Was immer das auch kosten mag, jeder Träger bietet eine souveräne Luftbasis von drei Fussballfeldern, welche dem Königreich einzigartige Optionen bieten, wenn es entweder alleine agie-



Foto: Crown Press

Staatssekretär Quentin Davis in Kanda-har. Obwohl ein harter Kämpfer für die Truppe und im Besonderen für die Flugzeugträger, ist er im innenpolitischen «Standing» durch die auch ihn betref-fende Spesenaffäre geschwächt.

P1E-Alpha-Software weigerte sich, mit den Paveway IV Lenkbomben zu kom-munizieren. Die Laser- oder GPS-gesteu-erten 225 kg Bomben sind laut Afgha-nistan-Erfahrungen von Harrier-Piloten «die Waffe schlechthin», kann man doch deren ballistisches Profil und Zünder-betriebsarten (z. B. «Airburst») wäh-rend der Mission an Bord ändern. Die Waffe wurde vor dem Afghanistan-Ein-satz auch in den Tornado GR4 integriert,

da gab es diese Probleme nicht. Während deshalb bereits die Teilnahme zweier Zweisitzer-Typhoons der 17(R)-Staffel an der «High Rider» JaBo-Übung in China Lake (Kalifornien) abgesagt wer-den musste, sagt das Verteidigungs-ministerium dazu nur, man erwarte «diese Leistung erst Anfang des nächsten Jahr-zehnts und bis dahin dessen Reifung.»

A400M

Die 17 älteren C-130K Hercules der RAF werden ab 2012 ausser Dienst ge-stellt, vier Jahre später als ursprünglich geplant. Die verbleibenden 24 neuen C-130Js und sechs grossen C-17s können den Ausfall angesichts stets steigender Transportnachfrage aber unmöglich aus-gleichen – und der Nachfolger ist noch nicht einmal am Horizont auszumachen. Das europäische Transportflugzeug Air-bus (EADS) A400M ist – anstatt heuer ausgeliefert zu werden – noch nicht ein-mal geflogen und stellt die nächste Bau-stelle für Bob Ainsworth dar. Das Flug-zeug ist um Tonnen zu schwer und hat zu wenig Reichweite, die Triebwerk-Softwaresteuerung macht grosse Pro-bleme. Zwar hat «Airbus Military» am 24. Juli in Nizza von den Kundenländern

bis Jahresende nochmals Gnadenfrist erhalten. Dann aber heisst es: Erstflug oder Ende. Einzige Alternative für die RAF: mehr C-130J und C-17s.

Zu wenig Hubschrauber

Im Mai musste Ainsworth – noch als Staatssekretär – zugeben, dass neun der 13 Hubschraubertypen der briti-schen Teilstreitkräfte nur in unter 50% der normalen Flottenstärke zur Verfü-gung stünden. Nur 36% der WAH-64 Apache Kampfhubschrauber oder we-niger als die Hälfte der schweren CH-47 Chinook's sind sofort verfügbar, hier sind Verluste und Wartungsrückstände aus den 23 Helikoptern in Afghanistan unübersehbar. Die alten Sea King MK 4/6c der Marine schaffen 36% Klarstand, die Puma MK1 der Armee 42% und die neuen Merlin MK 3/3a 37%. Nur die Merlin MK 1, Sea King Mk7 und Agusta A109 erreichten über 50% Operations-verfügbarkeit. Neben finanziellen ha-ben diese Klarstände – genau wie bei den Jets – auch Gründe der langwie-rigen Heranbildung und Bindung von ausreichend länger dienendem War-tungspersonal innerhalb einer Berufs-armee.



Sofas, Eichenbalken und Fensterrahmen

In der Frage nach dem politischen Gewicht hinter all den Plänen und Problemen sind sowohl Bob Ainsworth als auch Quentin Davies inzwischen von den mittlerweile berüchtigten Spesenabrechnungen persönlich betroffen. Beide haben als Parlamentarier in vergangenen Jahren Renovierungskosten alter Landsitze (als Zweitwohnung) eingereicht, zum Beispiel passende Eichen-Deckenbalken oder neue Fensterrahmen, aber auch Tausende Pfund an Wäschereinigung oder Hypotheken-Raten. Ainsworth insistierte sogar brieflich, als ein Ecksofa um 2200 Pfund nicht gleich anerkannt wurde. Beider politisches «Standing» – sowohl in den Streitkräften als auch in der (Medien)Öffentlichkeit – ist daher nicht besonders hoch und man ist skeptisch, ob sie weiteren Kürzungen des Verteidigungshaushaltes um 36 Milliarden Pfund dagegegnhalten können. Für Anfang nächsten Jahres ist ein «Green Paper» zu einer umfassenden strategischen Betrachtung der gesamten britischen Streitkräfte angekündigt. Dazu und zu den aufgezählten Problemen möchte der Autor eines abschlies-



Foto: Georg Mader

send anmerken: Eine über den halben Globus verteilte und im scharfen Einsatz stehende Flotte hält sich in ihrem materiellen, personellen und vor allem finanziellen Bedarf selten an Kurven und Tabellen beamteter Planer und deren stets möglichst positiven Entwicklungen – ganz gleich welche Farbe das nächste Reformpapier haben mag. So will es «Murphy's Gesetz»...

Georg Mader

Mittlerweile fliegen vier RAF-Staffeln den Eurofighter «Typhoon», bislang ohne echte Anlaufschwierigkeiten. Trotzdem bewirken Kriegseinsätze und Finanzkrise, dass England per Unterschrift unter die Tranche 3A vom 31. Juli davon nur 40 statt 88 Stück abnehmen wird. 24 davon gehen jedoch an Saudi Arabien – macht in Summer 16 T3 für die RAF. Aus T1 erhielt sie 55, aus T2 89 Stück.

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



Erstflug des südafrikanischen Gripen-Einsitzers

Am 11. Juni hob der erste Gripen-Einsitzer der südafrikanischen Luftwaffe im schwedischen Linköping zum 63-minütigen Jungfernflug ab.



Foto: Gripen/Per Kustvik

Der Gripen C mit der Seriennummer 39.2101 trägt die Farben der Luftwaffe Südafrikas und die taktische Nummer 10. Sie wird nach einem kurzen Flugtestprogramm im Oktober nach Südafrika geliefert. Die South African Air Force (SAAF) hat insgesamt siebzehn

einsitzige Gripen C und neun zweisitzige Gripen D bestellt. *Walter Hodel*

Ein guter Tag für Europa

Am 31. Juli bestellten die vier Partnernationen Deutschland, Grossbritannien, Italien und Spanien die Eurofighter der dritten Produktionstranche. Damit kann nun mit den technischen Vorbereitungen für die Fertigung von 112 Eurofightern der Tranche 3A sowie der Endmontage von 31 Maschinen für Deutschland und 20 für Spanien begonnen werden. Das EADS-Vorstandsmitglied Dr. Stefan Zoller betonte anlässlich der Vertragsunterzeichnung: «Das ist ein guter Tag für die Verteidigungsfähigkeit der europäischen Streitkräfte und die militärische Luftfahrtindustrie in Europa.» Der Eurofighter hat nun mit insgesamt 707 Jets für sechs Kunden den höchsten Auftragsbestand der Kampfflugzeuge der 4. Generation. *Walter Hodel*

ATFLIR für die Schweizer F/A-18

Im Rahmen des laufenden F/A-18 Upgrade 25 Programms werden bei Raytheon in McKinney TX und El Segundo CA 14 Advanced Targeting Forward Looking Infrared Pods (ATFLIR) sowie dazugehöriges Ersatzmaterial beschafft. Der Auftrag soll im Jahr 2011 abgeschlossen werden. Diese Zielmarkierungs-Pods mit der Bezeichnung AN/ASQ-228A(V) werden auch von der Luftwaffe Australiens, der US Navy und dem US Marine Corps eingesetzt. *Max Ungricht*

Upgrade der ehemaligen Schweizer Hawk

Anlässlich der Paris Air Show am 16. Juni übergab die finnische Firma Patria den ersten modifizierten BAe Hawk Mk. 51 an die finnische Luftwaffe (Ilmavoimat). Dieses Upgrade-Programm beinhaltet die Modernisierung der Avionik und zudem erhalten die Trainingsjets ein sogenanntes Glas-Cockpit. Mit den aufgewerteten Hawks kann Finnland ein effizienteres Jettraining für seine Piloten anbieten. Auch die ausländischen Piloten des Nordic Pilot Training Centre (NPTC) der finnischen Luftwaffe und Patria können davon profitieren. Die nächste Phase sieht die Modifizierung der achtzehn im Jahr 2007 von der Schweiz gekauften Hawk Mk. 66 vor. Der Hawk soll nach dem Upgrade bis ins Jahr 2020 als Jettrainer bei der finnischen Ilmavoimat im Einsatz stehen. *Walter Hodel*

Damocles für Rafale und Co.

Das französische Verteidigungsministerium (Délégation Générale pour l'Armement DGA) gab am 15. Juni die Beschaffung von zehn Multi-Function Targeting Pods «Damocles» der französischen Firma Thales bekannt. Dieser Aufklärungs- und Zielbehälter der dritten Generation verfügt sowohl



Foto: Dassault/Almanisa

über thermische, wie auch über Infrarot-Sensoren für die Aufklärung bei Tag und Nacht. Ein leistungsfähiges Laser-Zielbeleuchtungssystem ermöglicht den Einsatz von lasergelenkten Bomben wie zum Beispiel der Paveway. Damocles macht aber auch den Einsatz von INS/GPS oder bildgelenkten Bomben möglich. Der Damocles-Behälter wird ab 2011 von den französischen Dassault-Typen Rafale, Mirage 2000D und Super Etendard Modernisé mitgeführt. Damocles wurde im Rahmen der Evaluation des Tiger-Teilersatzes auch in der Schweiz getestet. *Walter Hodel*

Vorfall bei Luft-Luft-Lenkwaffenschüssen in Deutschland

Im Rahmen der Trainingskampagne der Schweizer Luftwaffe über der Nordsee ist es am 28. Juli zu einem Vorfall mit einer Luft-Luft-Lenk- waffe gekommen. Eine F/A-18 Hornet startete vom Fliegerhorst Wittmund in Niedersachsen, um über der Nordsee ein von einem anderen Flugzeug geschlepptes Luftziel mit einer Luft-Luft-Lenk- waffe des Typs AIM-9P (Sidewinder) zu bekämpfen. Nach einem erfolgreichen Annähern und Aufschalten der Lenkwaffe auf das Ziel feuerte der Schweizer Pilot seine Infrarot-Lenk- waffe ab. Nach erfolgreichem Lösen der Lenkwaffe von der Waffenstation zerlegte sich die Lenkwaffe Sekundenbruchteile später in der Nähe der F/A-18 Hornet und die Teile fielen ins Meer. Die an der Übung beteiligten Maschinen und Piloten kehrten sicher und ohne Schäden zum Fliegerhorst Wittmund zurück. Ein Expertenteam hat in der Zwischenzeit die Abklärungen für den technischen Ausfall der AIM-9P aufgenommen. Bis zum Vorliegen von Resultaten wird das Lenkwaffenschüssen zu Ausbildungs- und Trainingszwecken nicht weitergeführt. Die Schweizer Luftwaffe weilt vom 20. Juli bis 28. August zu Trainingszwecken in Deutschland. Die Ziele der Kampagne sind das Training im Luftkampf – im Rahmen der bilateralen Abkommen in den Bereichen Luftpolizeidienst sowie Ausbildungs- und Trainingszusammenarbeit – und das Schiessen mit Luft-Luft-Lenk- waffen des Typs AIM-9P. Diese Lenkwaffe wurde im Rahmen der Mirage- und Tiger-Beschaffung gekauft und seither in regelmässigen Abständen kampfwertgesteigert und modernisiert. *pd aramasuisse*

EADS erprobt das grösste bislang in Europa gebaute UAV

EADS Defence & Security (DS) hat auf dem kanadischen Militärflugplatz Goose Bay das unbemannte Flugsystem (UAV – Unmanned Aerial Vehicle) «Barracuda» in einer vier Flüge umfassenden Testserie erfolgreich erprobt. Damit wurden Technologien und Prozeduren künftiger einsatzreifer, unbemannter fliegender Systeme unter realistischen Bedingungen getestet. Der strahlgetriebene Demonstrator flog während der Testkampagne im Raum Goose Bay in der kanadischen Provinz Neufundland und Labrador völlig autonom auf vorprogrammierten Flugprofilen. Von der Bodenstation aus wurde er dabei lediglich hinsichtlich der Flugsicherheit überwacht.

Das erfolgreich getestete neue unbemannte Flugsystem ist eine Weiterentwicklung des ersten Technologieträgers Barracuda, der seinen Erstflug im April 2006 absolvierte. Die Flexibilität der Software und die Möglichkeiten zur modularen Ausstattung erlauben es, für verschiedenste UAV-Missionen angepasst zu werden. Damit verfügt EADS über einen Demonstrator für künftige autonome und netzwerkfähige UAV-Einsatz-Systeme. Das von EADS konzipierte und in Deutschland und Spanien gefertigte UAV wurde überwiegend mit Eigenmitteln von EADS und durch Sachbeiträge der Bundeswehr, des BWB und der beteiligten Zulieferfirmen gebaut. *Max Ungricht*

Brevetierung neuer Berufsmilitärpiloten

Am 30. Juli erfolgte wiederum die zeremonielle Brevetierung neuer Berufsmilitärpiloten. Diesmal im würdigen Rahmen des Schlosshofes Spiez.

Pünktlich um 11 Uhr überflogen zwei Tiger F5 im Tiefflug den nahen See und lieferten mit entsprechendem Getöse den militärischen Gruss. Von ursprünglich 650 Kandidaten konnte Schulkommandant Oberst Thierry Goetschmann sechs Männer und eine Frau aus der Pilotenschule 04 brevetieren. Die langjährige, harte Ausbildung, zum Beispiel mit einer Überlebensübung im Ausland (Meer), haben somit wirklich nur die Besten überstanden, was zirka einem Prozent der ursprünglich Interessierten entspricht. Als Gag wurde auch dem Schulmaskottchen «Pelly» eine Urkunde

überreicht. Der tollpatschige Vogel hatte zwar Dutzende Flugstunden erlebt, jedoch den Alleinflug nicht geschafft.

In seiner Ansprache erinnerte Korpskommandant Markus Gygax in seiner Funktion als Luftwaffenchef daran, dass die Bedrohung unseres Landes durch Terrorismus, Hunger und ständige Zunahme der Weltbevölkerung um 80 Millionen pro Jahr nicht kleiner geworden ist. Auch wies er auf die Wichtigkeit einer positiven Abstimmung über die Ersatzbeschaffung der veralteten Tiger-Flotte hin. Die Neuenburger Nationalrätin Sylvie Perrinjaquet begrüßte danach die Anwesenden in französischer Sprache. Anschliessend an die Andacht des Armeeseelsorgers wurde unter den Augen der Statue von Adrian von Bubenberg ein Apéro serviert.

Die geladenen Gäste mit den frisch brevetierten Militärpiloten und deren Angehörige begaben sich danach an Bord



Foto: Schweizer Luftwaffe

Die neuen Berufsmilitärpiloten (von links): Cédric Aufranc, Christoph Käppeli, Christoph Widmer, Murielle Hauser, Alain von Büren, Stefano Siegrist, Cyril Johnner.

des Schiffes «Stadt Thun», wo das Mittagessen serviert wurde. Um 14.15 Uhr begann dann die fliegerische Vorführung. Ein PC-21 zeigte ein Akroprogramm von selten gesehener Präzision. Danach folgte der Auftritt eines Super Puma-Helikopters. Hier erstaunt immer wieder die Wendigkeit dieses Kolosses. Der Formationsflug von vier PC-7 Flugzeugen bildete den faszinierenden Abschluss und Höhepunkt der akrobatischen Darbietungen, welche auch von zahlreichen Zuschauern mit viel Beifall vom Seeufer aus verfolgt wurden.

Peter Winkler

Serenity

Serenity DP

Die neue Toplösung für dynamischen Gehörschutz.
Der intelligente Hightech-Gehörschutz nach Maß.

www.phonak-communications.com
info@phonak-communications.com

PHONAK life is on

14 juillet à Paris



Foto: Joël Bessard

Mit dem Lynx an der Parade

Dugny, eine Basis der französischen Marine, liegt unmittelbar gegenüber dem Musée de l'Air & de l'Espace in Le Bourget. Dort beginnen jeweils auch die Vorbereitungen für die grosse Heli-Parade am französischen Nationalfeiertag.

Aber welche Vorbereitungen? Helikopter unterschiedlicher Bauart und Herkunft treffen vor Ort ein: Einige Tage vor dem Fest die Panther der 36F aus Hyères, in Begleitung eines Dauphins «Pedro», dann folgen Lynx-Helikopter der 31F und am 14. Juli selbst landen drei EC-135 und ein EC-145 der Gendarmerie gefolgt von vier EC-135 der Sécurité Civile. Die Helikopter werden – wie viele andere Flugzeuge auch – am traditionellen Defilee zum Nationalfeiertag teilnehmen können.

Hunderttausende Besucher

Schon früh am Morgen sind die Strassen vom Arche de la Défense über den unvergleichlichen Champs-Élysées bis hin

zum Arc de Triomphe mit Abertausenden von Zuschauern gesäumt. 70 Flugzeuge und Helikopter haben an der diesjährigen Parade teilgenommen; für einige hat der Überflug über Zuschauer und Präsidententribüne (mit dem Präsidenten Indiens als Ehrengast) nur wenige Sekunden gedauert, die Vorbereitungsarbeiten für diese kurzen Auftritte sind aber immens.

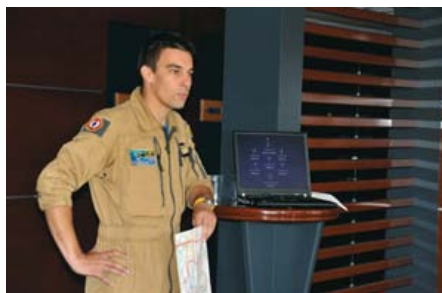


Foto: Joël Bessard



Foto: Joël Bessard

Nach einem ausführlichen Briefing hatte ich das Glück, die Parade in einem Lynx begleiten zu dürfen. Die Formation wird von den Panthers angeführt, gefolgt von unseren Helikoptern und dem Dauphin Pedro. Den Abschluss bilden die Hubschrauber der Gendarmerie und der Sécurité Civile. Kurz nach dem Start formiert sich die Gruppe in der Nähe des Eiffelturms – ein grossartiges Bild, dem 120 Jahre alten Wahrzeichen von Paris auf Augenhöhe zu begegnen.

Im engen Formationsflug wird die Parade Strecke überflogen, um anschliessend direkt auf die Basis zurückzukehren. Dabei dreht ein AS.565 Panther weg, um im Quartier des Invalides in einer statischen Ausstellung präsentiert zu werden.

Joël Bessard

Mes remerciements pour la réalisation de ce reportage vont à Alexandre Marchis, Commandant de la 36F, Mlle Aurélie Caillard ainsi qu'à Rodolphe Goupil.

Oben: In Formation auf dem Weg zum Arc de Triomphe.

Mitte: Alles minutiös geplant – Briefing vor dem Start der Formation.

Unten: Am Ende der Formation – die EC-135 der Sécurité Civile.



Foto: Dassault Aviation, Katsuhiko Tokunaga



Foto: Gripen International, Frans Dey



Foto: Markus Zimmer/OBH

Tiger-Teilersatz – Keine einfache Wahl...

Die von Cockpit in der letzten Ausgabe vorgestellte These betreffend Einheitsflotte hat – wie erwartet – kontroverse Reaktionen ausgelöst. Offizielle Stellungnahmen blieben mit dem Verweis auf den «Sicherheitspolitischen Bericht» allerdings aus.

Grundsätzliche Zustimmung erfolgte zu den Themen Kosten und Ressourcen. Mittlerweile scheint klar, dass ein zu «überladenes Fuder» politisch keine Mehrheiten wird finden können, auch bürgerliche Politiker sehen Grenzen der finanziellen Machbarkeit. Sehr aufschlussreiche Diskussionen ergaben sich zum Beispiel mit einem Exponenten der ETH und mit Bundespolitikern. Die Analyse wurde im Kern als richtig eingestuft, bei der vorgeschlagenen Schlussfolgerung sind auch andere (und interessante) Aspekte eingebracht worden. Cockpit wird bei anderer Ge-

legenheit darauf zurückkommen. Aus heutiger Sicht wird der Typenentscheid keine einfache Sache sein. Alle Anbieter spielen ihre Vorteile aus; der Entscheid wird – wie schon oft in Cockpit angesprochen – kein rein militärischer sein. Alle Kandidaten erfüllen weitgehend die Anforderungskriterien der armasuisse. Möglich ist, dass die armasuisse Ende Jahr eine «Shortlist» erstellt, um im Frühjahr aus nur noch zwei Typen auswählen zu können (müssen). Dies wäre wohl das «Aus» für Saab. Dassault mit dem Rafale scheint der Favorit unter den «Fliegern» zu sein (ich schreibe bewusst nicht «Luftwaffe», da sich die offizielle Luftwaffe zum Thema nicht äussern darf). So sind neben den exzellenten Leistungen der Rafale auch die guten Erfahrungen mit der Mirage noch immer allgegenwärtig. Bei der Wirtschaft und den Hochschulen steht der Eurofighter von EADS im Mittelpunkt. Der Hersteller mit dem grössten Produkte-Portfolio im Rücken kann die attraktivsten und summenmässig

grössten Möglichkeiten bezüglich industrieller Partnerschaft und Know-how Transfer anbieten. Der Eurofighter setzt zudem mit über 700 Bestellungen die Benchmark für andere Anbieter. Gripen ist im Herzen der Bevölkerung. Schweizer «mögen» die Kleinen – die Ähnlichkeiten der zwei Länder sind in vielen Facetten frappant. Als einziges nicht-NATO-Land unter den Anbietern ist diese politische Dimension sowie das Low-price-Image nicht zu unterschätzen. Mit der Abberufung des allseits geschätzten Kampagnenleiters Manne Koerfer hat Gripen jedoch einen unglücklichen Entscheid getroffen. Geplant ist, dass Cockpit in einer kommenden Ausgabe die drei Typen einander gegenüberstellen wird, sowohl in technischer Beziehung, als auch mit Blick auf die wirtschaftliche und politische Dimension.

Max Ungricht

Die drei Bilder finden Sie grossformatig im kommenden Fighter-Kalender von Cockpit!


Das Fachgeschäft für Piloten:
www.aviator-store.ch

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

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

Vampire 1:72 Metall Schweiz. Luftwaffe 3 neue Versionen mit Venom-Nase

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

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

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

FASZINATION HELIKOPTER BB HELI ZÜRICH


 Ihr Spezialist für Rund- und Taxiflüge
044 814 00 14 www.bbheli.ch


www.cockpit.aero

www.flugschule-eichenberger.ch

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

Flugplatz Buttwil 056 675 50 50 Zürich-Flughafen

Royal International Air Tattoo 2009

Von Jubiläen und Trophäen



Dass die Organisatoren die Ereignisse des letzten Jahres in die Planung aufgenommen haben, war unverkennbar. So wurden erstmals Teile der Basis als Parkplatzflächen für die Besucher benutzt – eine Vorsichtsmassnahme für das unberechenbare englische Wetter. Ein weiser Entscheid, wenn man sich an die als Parkplätze vorgesehenen überfluteten Felder von 2008 erinnert. Als weitere Neuerung zu früheren Jahren: Tickets konnten ausschliesslich im Vorverkauf erworben werden.

Dies alles hatte keinen gravierenden Einfluss auf den Event; insgesamt 160 000 Besucher kamen am Wochenende vom 18. und 19. Juli an die RAF Fairford und konnten insgesamt 269 Flugzeuge aus 22 verschiedenen Nationen bestaunen.

Mit der Teilnahme einer C-130E Hercules der algerischen Luftwaffe konnte das Organisationskomitee die 51. Nation als Teilnehmer in der Geschichte des RIAT begrüßen.

Debüt der Windböe

Die Ankündigung des Flying Displays der Rafale verfehlte seine Wirkung nicht. Die Armée de l'air entsandte zwei Rafale B aus St. Dizier nach Fairford. Schon beim ersten Training im bewölkten Himmel deutete sich die Leistungsfähigkeit des modernsten Jets aus dem Hause Dassault an. Dieser erste Eindruck sollte nicht täuschen, und zu recht wurde Capitaine Cédric Ruet mit der Sir Douglas Bader Trophy für die beste Flugvorführ-

ung einer Solomaschine ausgezeichnet. «Ich bin sehr glücklich über die Auszeichnung, welche die Rafale bei ihrem ersten Auftritt am Air Tattoo bekommen hat», kommentierte Capitaine Ruet von der Escadron de Chasse 01.007 seinen Erfolg.

Farben aus Brasilien

«So etwas haben wir nicht erwartet. Wir sind so überrascht und sehr dankbar», sagte Lt. Daniel Jordao von der Brasilianischen Luftwaffe, nachdem ihm und seiner Crew die Auszeichnung für die am schönsten lackierte Maschine des RIAT 2009 übergeben wurde. Dass der Brasilianischen CASA 295M mit ihrer zum Motto «Sea Search '09» passenden Bemalung diese Auszeichnung zugesprochen wurde hat die Besucher kaum überrascht.

Fly Navy 100

Neben der NATO konnte auch die Royal Navy ein Jubiläum feiern. Die Anfänge der Marinefliegerei in Grossbritannien



Oben: Ein eindrückliches Display aus Ungarn – der JAS-39C Gripen gehört zur 1. Staffel des 59. Geschwaders und ist in Kecskemét beheimatet.

Mitte: Premiere am RIAT – die C-130H Hercules/7T-WHE der algerischen Luftwaffe des 2^e Escadre de Transport Tactique et Logistique aus Boufarik.

Unten: Der Rafale-B/321 der Escadron des Chasse 01.007 «Provence» aus St. Dizier. Die Maschine trägt mit dem taktischen Code «113-HQ» bereits das neue Markierungsmuster der Armée de l'air mit dem numerischen Code des Stützpunktes.

datieren aus dem Jahr 1909. Die Royal Navy liess sich die Gelegenheit nicht nehmen, um das Jubiläum entsprechend zu feiern: Der imposante Flypast mit über 50 Flugzeugen und Helikoptern war eine eindruckliche Demonstration und liess keine Zweifel über die Leistungsfähigkeit der Royal Navy aufkommen.

NATO-Feier mit Absenzen

Das 60-Jahre-Jubiläum der NATO war eines der Hauptelemente am Air Tattoo 2009. Leider konnte die imposante Anwesenheit von über 250 Flugzeugen nicht darüber hinwegtäuschen, dass einige Mitgliederstaaten des Verteidigungsbündnisses nicht vertreten waren, beziehungsweise keine Maschinen nach Fairford entsandten.

Paul Bowen Trophy für Schweizer Hornisse

Die Schweizer Luftwaffe war in Fairford mit zwei F/A-18 sowie dem PC-7 TEAM vertreten. Beide Elemente waren jeweils im Flugprogramm vertreten und boten sehr gute Demonstrationen. Das Flugprogramm von Hauptmann Thomas «Pipo» Peier mit seiner Hornet wurde dabei mit der Paul Bowen Trophy ausgezeichnet. Dass diese Auszeichnung zum dritten Mal der Schweizer Hornet-Demonstration zugesprochen wurde, untermauert die Professionalität der Schweizer Teilnahme am RIAT.

Publikumsmagnet XH558

Die Avro Vulcan ist in Grossbritannien ein Mythos. In den Geschichtsbüchern der englischen Luftwaffe nimmt dieser imposante Deltaflügler zu Recht einen besonderen Platz ein. Der Bomber bildete einen Teil der V-Force; seine Rolle während des Kalten Krieges war der Schutz Grossbritanniens vor der Nuklearbedrohung. Nach dem Ausscheiden aus dem Dienst schienen die Tage der Vulcan im Himmel gezählt. Doch der «Mythos Vulcan» bescherte der XH558, der letzten flugfähigen Vulcan, ein anderes Schicksal: 15 Jahre nach dem letzten Flug und einer einzigartigen Spenden- und Aktivitätenkampagne startete die XH558 zu ihrer zweiten Karriere. Die erste Teilnahme in Fairford und ihr eindruckliches Flying Display machten die Vulcan verständlicher Weise zum Publikumsmagneten.

Zukunft gesichert

Das Air Tattoo 2009 hat wohl die letzten Zweifel beseitigt: Nach der Absage von 2008 und der ungewissen Zukunft

hat die Ausgabe 2009 klargemacht, dass die grösste Airshow in Europa nach wie vor die Massen begeistert. Mit der stolzen Zahl von 160 000 Besuchern kann man sich kaum einen Grund vorstel-

len, weshalb sich am Wochenende des 17./18. Juli 2010 die Tore in RAF Fairford für das Royal International Air Tattoo nicht wieder öffnen sollten.

Daniel Bader



Fotos: Daniel Bader

Oben: Die RF-4E Phantom/69-7487 aus Griechenland erinnert mit ihrer Sonderlackierung an den 50. Geburtstag des legendären Jagdflugzeugs aus dem Hause McDonnell Douglas. Beim Aufklärer der 348. Staffel aus Lárissa handelt es sich um eine von insgesamt 27 Maschinen, welche 1993 von Deutschland übernommen wurden.

Mitte: Überflug eines Mythos – Der Avro Vulcan/G-VLCN bei seinem ersten «zivilen» Auftritt in Fairford. Der Veteran mit seiner ursprünglichen militärischen Kennung XH558 hatte seinen Erstflug im Mai 1960. Heute wird die Maschine vom Verein «Vulcan To The Sky Trust» betrieben.

Unten: Die bei der Força Aérea Brasileira als C-105A Amazonas bezeichnete Casa C-295M gehört zur 2ª Esquadra/10º Grupo de Aviação «Esquadra Pelicano». Die 2811 wurde erst am 30. Mai an die Pelikan-Staffel in Campo Grande ausgeliefert.

Brussels Airlines

Alte Bekannte treffen sich



Foto: Thomas Strässle

Die noch junge Brussels Airlines aus Belgien hat bisher stets einen kleinen Gewinn ausgewiesen. Doch jetzt spürt auch die neue Schwester von Swiss in der Lufthansa-Familie und der Star Alliance Gegenwind und muss die Kosten senken. Zudem steht ein Flottenerneuerungsprogramm an.

So schnell geht es zuweilen in der Luftfahrtindustrie: Nur gut zehn Jahre nach der auf Initiative der damaligen Swissair aus der Taufe gehobenen «Qualiflyer Group» finden sich die Fluggesellschaften Belgiens und der Schweiz in Kürze in ein und derselben Familie wieder. Am 11. Dezember letzten Jahres hat Brussels Airlines, wie die belgische Airline seit dem Zusammengehen von SN Brussels und Virgin Express im März 2006 heisst, von Star Alliance eine offizielle Einladung erhalten, dem grössten Luftfahrtbündnis, dem Swiss schon seit April 2006 angehört, beizutreten. SN, so der IATA-Code, der sich seit den Zeiten von Sabena nicht geändert hat, soll bis Ende Jahr als vollwertiges Mitglied in Star integriert sein. Schweizer und Belgier haben seit kurzem auch dieselbe Mutter: Am 22. Juni hat Lufthansa von der Europäischen Union grünes Licht erhalten, nach Swiss bis 2011 auch Brussels Airlines schrittweise zu übernehmen. Die Wettbewerbsbehörde der EU

hat die Transaktion aber an Bedingungen geknüpft: Lufthansa/Swiss musste insgesamt zehn Slots abtreten und zwar zwischen Brüssel und Zürich (2), Frankfurt (2), München (3) und Hamburg (3).

Auf zwei Hochzeiten

Im Gegensatz zu Swiss hat die belgische Fluggesellschaft bei ihrer Gründung im Jahr 2002 – damals noch unter dem Namen SN Brussels Airlines – stärker auf die Karte Low Cost gesetzt, und tut dies auch heute noch. Julien Tilkens, Pressesprecher bei Brussels Airlines, erklärt: «Zu Beginn wollten wir uns unter dem Einfluss der boomenden Billigcarrier etwas von den klassischen Airlines abheben. Heute sind wir eher eine traditionelle Fluggesellschaft, die mit «b. light» auch ein Billigprodukt anbietet. Wer ein solches Ticket besitzt, muss wohl Getränke und Essen an Bord selber berappen, kann aber dennoch von den Vorteilen einer IATA-Gesellschaft profitieren, das heisst, man bezahlt etwas mehr als beispielsweise bei Ryanair, kann aber

bei einer allfälligen Flugannulation ohne Aufpreis umbuchen.» Seit vergangenem März verfügt Brussels Airlines neben der «b. flex»-Klasse, die in erster Linie preisbewusste Geschäftsleute anziehen soll, mit «b. business» auch auf den Europaflügen über eine veritable Business Class mit allem, was dazu gehört: schnelle Sicherheitskontrolle, Loungebenützung, mehr Freigepäck, Zeitungen, warme Mahlzeiten und Champagner an Bord. Die Einführung einer Business Class war zwecks Code-share- und Anschlussflügen eine Voraussetzung für den Beitritt zur Star Alliance.

Spezialgebiet Afrika

Das Streckennetz umfasst 63 Destinationen, die mit eigenen Flugzeugen angefliegen werden. 48 davon liegen in Europa, eine (Tel Aviv) im Mittleren Osten und 14 in Afrika. Die Ziele auf dem Schwarzen Kontinent – die meisten davon befinden sich in Zentral- und Westafrika – gehören zum Wertvollsten in der Schatulle von Brussels Airlines. Die 55 wöchentlichen Flüge nach Afrika machen zwar nur zehn Prozent des gesamten Streckennetzes aus, generieren aber laut Julien Tilkens zwischen 30 und 40 Prozent des Umsatzes. Mit Abstand wichtigste Destination ist Kinshasa, das täglich bedient wird, ge-

Linke Seite: Genf wird sechsmal täglich angefliegen und weist damit die höchste Zahl an täglichen Flügen im europäischen Streckennetz von Brussels Airlines auf.

Unten: Die Avros, hier ein RJ85, machen mehr als die Hälfte der Flugzeuge in der Flotte von Brussels aus.

folgt von Dakar, Luanda in Angola und die Städte in Kamerun. Ausser der kongolesischen Hauptstadt werden alle afrikanischen Destinationen im Dreieck angefliegen, etwa Brüssel-Abidjan-Monrovia. Um ihren Fluggästen die Wartezeit am Flughafen so angenehm wie möglich zu machen, verfügt Brussels Airlines am Flughafen Zaventem seit einem Jahr über eine eigene Lounge, die ausschliesslich Afrika-Passagieren vorbehalten ist und ihnen sogar das Duschen ermöglicht.

Kongolesische Tochter

Gemäss Aussagen von Julien Tilkens soll das Afrika-Netz weiter ausgebaut werden. Geprüft werden derzeit – in Absprache mit den Mitgliedern der Star Alliance – Länder wie Togo und Ghana. Brussels möchte aber auch auf afrikanischen Inlandstrecken stärker präsent sein. Zu diesem Zweck haben SN und die kongolesische Hewa Bora Airways in Kinshasa eine Regionalairline mit dem Namen airDC (Akronym für RDC – République Démocratique du Congo) gegründet. Diese soll Provinzstädte des Landes mit Kinshasa verbinden und so dafür sorgen, dass die Langstrecken-Airbusse von Brussels noch besser ausgelastet sind. Die Zusammenarbeit zwischen den beiden Fluggesellschaften, von denen SN zu 49 und Hewa Bora zu 51 Prozent an airDC beteiligt sind, sieht vor, dass die Belgier Fluggerät samt Besatzung

sowie Bodenpersonal stellen, die Afrikaner dagegen für administrative Belange wie Marketing und Ticketvertrieb zuständig sind. Die Flotte soll sich zunächst aus zwei BAe 146-200 und einer B737-300 aus Brussels-Beständen zusammensetzen.

Der Haken daran ist allerdings, dass airDC bisher wegen operationeller und administrativer Schwierigkeiten noch nicht abgehoben hat. Die Regierung in Kinshasa möchte ein kongolesisches AOC, was für Brussels Airlines insofern problematisch ist, als alle Fluggesellschaften des zentralafrikanischen Landes,

inklusive Hewa Bora Airways, auf der Schwarzen Liste der EU sind. Dennoch ist man bei der belgischen Fluglinie optimistisch, dass das Projekt in den kommenden Monaten realisiert werden kann.

Sechsmal nach Genf

Trotz schwierigem konjunkturellem Umfeld hat Brussels Airlines im vergangenen Frühjahr neue Linien eröffnet, und zwar nach Palermo, Sevilla und Vilnius. Obwohl die Auslastung in Europa im vergangenen Jahr mit 62,9 Prozent nicht gerade berauschend war, gibt es offenbar Strecken, die sich erfreulich entwickeln. Dazu zählt neben Frankfurt und Nizza auch Genf. Die Rhonestadt ist die einzige Destination in der Schweiz, wo SN selber hinfliegt, das da-

für gleich sechsmal am Tag, womit Cointrin im europäischen Streckennetz auf die meisten täglichen Frequenzen kommt. 303 000 Passagiere, zumeist Geschäftsreisende, wurden 2008 zwischen Brüssel und Genf befördert, ein Plus von 9,4

Brussels Airlines im Kurzporträt (Zahlen für 2008)

Gründung	7. November 2006
IATA-Code	SN
Passagiere	5,5 Mio.
Auslastung	63,2 Prozent
Umsatz	984,6 Mio. Euro
Betriebsergebnis	1,5 Mio. Euro
Nettoergebnis	-12,2 Mio. Euro
Destinationen (ohne Code-share)	63 (davon 14 in Afrika)
Flotte	45 Flugzeuge, davon: 14 RJ85 12 RJ100 5 B737-300 6 B737-400 4 A319 4 A330-300
Mitarbeitende	ca. 3000
Besitzverhältnisse	100 Prozent SN Airholding (dazu zählen mehr als 30 Aktionäre, darunter Virgin Group, Fortis, Suez, Brussels Airport, SRIW Société Régionale d'Investissements Wallone, SRIB Société Régionale d'Investissements Bruxelloise)

Prozent gegenüber dem Vorjahr. Nach Zürich bestehen Code-share-Verbindungen mit Swiss.

Flottenerneuerung steht an

Die Flotte präsentiert sich derzeit eher heterogen und hat ein vergleichsweise hohes Durchschnittsalter von etwa zwölf Jahren. Auf den Kurz- und Mittelstrecken kommen Avro RJ85 und 100, A319 sowie B737-300 und -400 zum Einsatz. Vier der fünf 737-300 wurden von der früheren Betreiberin Virgin Express mit Winglets ausgestattet, damals eine Neuheit für diesen Typ in Europa. Nach Afrika werden vier A330-300 eingesetzt, zwei davon haben Baujahr 1994, die andern beiden sogar 1993. Die Erneuerung der Flotte steht also bald einmal weit oben auf der Traktandenliste, hängt aber stark von strategischen Überlegungen der Muttergesellschaft Lufthansa ab. Ob auf den Europastrecken die Wahl auf Flugzeuge der C-Series oder Embraer fallen wird, lässt sich derzeit nicht sagen, ebenso wenig, welches Widebody-Modell das Rennen auf der Langstrecke machen wird. Klar ist lediglich, dass die Leasingverträge der ältesten Boeing 737 nicht verlängert werden.

Für Wartung und Unterhalt der Flotte kann Brussels Airlines auf eine eigene Technikabteilung zurückgreifen, welche A-Checks an den RJ85/100, den Boeing 737 und den A319 und zusätzlich die C-Checks an den Avros und den



Foto: Serge Baillieu



Foto: Brussels Airlines

737 durchführt, während sich Sabena Technics, heute eine Tochtergesellschaft des französischen MRO-Betriebs TAT Industries, um die A-Checks an den A330 kümmert. Grössere Maintenance-Arbeiten werden an Dritte, etwa an Lufthansa Technik, vergeben.

Kosten senken

In finanzieller Hinsicht geht es Brussels Airlines derzeit etwas weniger gut als ihrer neuen Schwester Swiss. Obwohl in den ersten sechs Jahren des

Bestehens unter dem Strich immer ein kleiner Gewinn übrig geblieben war, mussten die Verantwortlichen für 2008 einen Nettoverlust von 12,2 Millionen Euro hinnehmen. Neben dem Passagierrückgang, der sich im September abzuzeichnen begann und im ersten Halbjahr 2009 fortgesetzt hat, gibt es weitere Gründe, wie Pressesprecher Tilkens gegenüber Cockpit erwähnt: «Zum einen litten und leiden wir immer noch unter schlechten Hedging-Verträgen, die abgeschlossen wurden,

Die vier A330-300 haben ein relativ hohes Durchschnittsalter von etwas mehr als 15 Jahren und kommen auf den Afrika-Strecken zum Einsatz.

Unten: Für die Fluggäste nach Afrika steht am Flughafen Zaventem eine eigene, luxuriöse Lounge zur Verfügung.



Foto: Thomas Strässle

als der Barrel-Preis noch bei 140 Dollar lag. Andererseits kostet uns der Beitritt zur Star Alliance eine Menge Geld, denn wir müssen die Umstellung auf die neuen IT- und Reservationssysteme sowie den neuen Markenauftritt selber finanzieren.» Deshalb hat man bereits im letzten Herbst begonnen, das Streckennetz um zehn bis 15 Prozent zu kürzen, wobei die Ziele in Afrika nicht davon betroffen waren.

Die Optimierung des Streckennetzes und die Produktivität der Flugzeuge sollen weitergehen, zusätzlich werden die Saläre und Prämien für die Angestellten während eines Jahres eingefroren. Damit sollen bis Ende Jahr 50 Millionen Euro gespart werden. So hofft man bei Brussels Airlines auf ein ausgeglichenes Ergebnis für 2009.

Thomas Strässle

Guten Appetit

Fragt man Langstreckenpiloten nach den Vorzügen ihres Berufs, dann wird nicht selten das gute Essen an den Destinationen erwähnt. Wagen wir eine kulinarische Weltreise auf dem Papier.

Your Captain speaking...

Es drückt mir den Schweiß aus allen Poren. Nicht die Hitze ist dafür verantwortlich, auch nicht die hohe Luftfeuchtigkeit, sondern das unbekannte Gewürz im grünen Curry. Das thailändische Mädchen hinter dem Tresen lacht und bringt mir eine Rolle Toilettenpapier. Sie hat nicht Angst um meine Verdauung, ich soll mir damit lediglich die nasse Stirn trocknen. Doch es sind nicht die dünnen Papierfetzen die Linderung bringen, es ist der frische Saft, getrunken aus der noch grünen Kokosnuss. Ich bin dankbar für die Hilfe.

Lieblingsküche

So gut mir das thailändische Essen auch schmeckt, meine Lieblingsküche ist und bleibt die japanische. Seien es die frisch zubereiteten Sushi, die nahrhaften Nudelsuppen oder gar mehrgängige Menüs, mein Gaumen wird selten enttäuscht. Meister sind die japanischen Köche in der Präsentation der Speisen. Selbst die «Bento Box», die in jedem Bahnhof für wenig Geld als Reiseverpflegung verkauft wird, ist ein Kunstwerk. Die Lokale in Japan spezialisieren sich oft auf nur eine Speise. So nehme ich während meinen Aufenthalten in Narita häufig zwei Stunden Zugfahrt in Kauf, um in Kameido «Gyozas» zu genießen. Die gefüllten Teigtaschen werden in einer Hinterhofkneipe jeden Tag frisch zubereitet und schmecken vorzüglich. Das beste «Tonkatsu» (Schnitzel) findet man an der Omodosando und die leckersten Sushi am Tsukiji Fischmarkt. «Oishii» – köstlich!

Exotisches

Doch manchmal braucht es auch Überwindung. Die frittierten Grashüpfer auf dem Frühstücksteller in einer japanischen Herberge bei Nagano verspeiste ich nur, weil ich eine Wette verlor. Auch China ist immer für eine Überraschung gut, Afrika sowieso. Was man in diesen Ländern auf dem Teller hat, weiss man je nach Bestellung und Lokal nicht mit Sicherheit. Neugierde lohnt sich,



Fotos: Peter Tilly

kann aber auch gefährlich werden. Stolz präsentierte mir vor Jahren ein Gastgeber in Tokio einen kleinen Teller mit unbekanntem Inhalt. Die Japaner beobachteten mich und applaudierten begeistert, als ich die schlabberige Masse beim dritten Anlauf mit den Stäbchen in den Mund schob. Es war «Fugu». Mein Reisebuch über Japan verriet mir dann im Hotel, dass bei falscher Zubereitung des Kugelfischs die Mahlzeit tödlich ausgehen kann. Guten Appetit!

Fleischberge

Da lob ich mir doch das gute alte Steak. Beim «Butcher» in Johannesburg kann ab 400 Gramm das Filet individuell ausgesucht werden. Mit einer Pfefferkruste überzogen schmeckt das rosa Fleisch himmlisch. Auf die üppigen Gemüsebeilagen verzichte ich jeweils dankend. In den «Churrascerias» Brasiliens hängen die saftigen Stücke Fleisch über dem offenen Feuer und werden vom flinken

Personal elegant serviert. Eine Drehscheibe neben jedem Teller zeigt an, ob der Gast noch hungrig ist. Man ist gut beraten, die Scheibe zu Beginn auf «rot» zu lassen. Die Filetstücke kommen erst, wenn der Gast schon satt ist. Auch die Vereinigten Staaten sind für ihre Rindfleischberge bekannt. Doch fast lieber mag ich in Amerika die Schätze der Meere. Frische Austern und Hummer aus dem Bundesstaat Maine lassen den langen Flug fast vergessen.

Verdorbenener Magen

Natürlich läuft man bei so vielen Verführungen Gefahr, den Magen zu verderben. Mangelnde Hygiene beim Zubereiten der Mahlzeiten und unverträgliche Speisen können zu Fieber, Durchfall und Erbrechen führen. Das muss gerade im Ausland vermieden werden. In den vergangenen 16 Jahren hat es mich erst einmal erwischt. Nicht in Afrika war es, auch nicht in Indien, sondern in Manchester. Ein Sandwich war der Übeltäter, eines aus der Küche eines Fünfsternehotels. Ich verbrachte in besagter Nacht mehr Zeit im Badezimmer als unter der flauschigen Decke. Sch ... ade!

Peter Tilly



Oben: Lunchbox in japanischen Zügen.

Links: Plastikmodelle dienen als Speisekarte.

Luftfracht: trotz Krise optimistisch

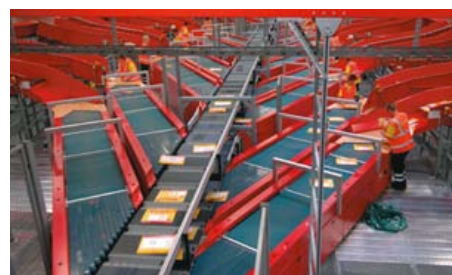
Eine neue europäische Frachtfluggesellschaft hat den Betrieb aufgenommen: AeroLogic mit Sitz in Leipzig. Das Gemeinschaftsunternehmen von Lufthansa Cargo und DHL Express hat ein ganz besonderes Einsatzkonzept für seine Flotte.

Am 13. Mai 2009, um 15.24 Uhr, ist die erste Boeing B777F von AeroLogic auf ihrer neuen Heimatbasis, dem Flughafen Leipzig/Halle, gelandet. Die D-AALA kam direkt vom Herstellerwerk in Seattle WA. Noch im laufenden Jahr soll AeroLogic drei weitere fabrikneue B777F erhalten und bis Ende 2010 nochmals vier.

Königin der Luftfracht

Die B777F basiert technisch auf dem Passagierflugzeug B777-200LR (Longer Range). Sie hat fast keine Fenster, sondern an der linken Rumpffseite hinter dem Flügel eine 3,72 m breite und 3,15 m hohe Frachttür. Das Hauptdeck ist verstärkt, da Fracht den Boden punktuell stärker belastet als Passagiere.

Die B777F gilt als «Königin der Luftfracht». Bei einem maximalen Startgewicht (MTOW) von 340,45 t beträgt ihre Nutzlast 102,87 t und die Reichweite über 9000 km. Dies erlaubt Nonstop-Flüge zwischen Leipzig und den Wirtschaftszentren Asiens und Nordamerikas. Verglichen mit der MD-11F, dem Standardflugzeug von Lufthansa Cargo, bietet die B777F 15% mehr Nutzlast, 30% mehr Reichweite und 20% weniger CO₂-Ausstoss. Sie verbraucht 20%



AeroLogic

weniger Kerosin als Boeing B747-400-Frachter und ist deutlich leiser.

Innovatives Einsatzkonzept

Für ihre Tochter haben sich DHL Express und Lufthansa Cargo ein neues Konzept ausgedacht: Sie teilen sich die Kapazität der B777F-Flotte. An Werktagen fliegen die Maschinen für DHL Express und über das Wochenende für Lufthansa Cargo. Die weltumspannenden Netzwerke von Expressgesellschaften wie DHL-Express, FedEx, UPS und TNT funktionieren nämlich während der Arbeitswoche; über die Wochenenden stehen die meisten ihrer Maschinen still. Genau dann hat die Luftfracht ihre Aufkommensspitzen, da sehr viele Fabriken ihre Aufträge unter der Woche abarbeiten und das Erzeugte knapp vor dem Wochenende verschicken.

DHL Express setzt den ersten AeroLogic-Frachter auf der Strecke Leipzig-Bahrain-Singapore-New Delhi-Leipzig ein, während Lufthansa Cargo am Wochenende die Rotation Leipzig-Tashkent-Hongkong-Tashkent-Leipzig fliegen lässt. Damit schöpfen sie die Langstrecken-Leistung der B777F noch nicht aus. Sie wollen die neue Maschine vorerst im bestehenden Netzwerk nutzen

und dieses erst allmählich anpassen. Mit jeder zusätzlichen Maschine kommen neue Routen dazu. Beide Partner zielen auf Fernost-Destinationen wie Shanghai, Beijing und Tokio; Lufthansa Cargo will die B777F auch nach den USA fliegen lassen.

Start in die Krise

Den Startzeitpunkt – mitten in einer Wirtschaftskrise – haben sich die Manager von AeroLogic nicht so ausgesucht. Vor gut zwei Jahren, als sie ihr Projekt umzusetzen begannen, boomte die Branche noch. Um schnell in die Luft zu kommen, haben sie die acht B777F bei ILFC (International Lease Financing Corp., Los Angeles CA) geleast.

Heute fliegt auch die Luftfracht- und Expressbranche (siehe Kasten) im Abwind. Der Verband der Fluggesellschaften IATA (International Air Transport Association) prognostiziert für das Gesamtjahr 2009 einen Aufkommensrückgang um 17% auf weltweit 33,3 Mio. t. Im ersten Semester 2009 beförderte der Schweizer Logistikkonzern Panalpina mit Sitz in Basel 28% weniger Luftfracht, beim Konkurrenten Kühne & Nagel (Schindellegi) waren es -19%, bei der Deutschen Post DHL-Gruppe (Bonn)



Foto: Sulser

Oben: Der erste Boeing B777-Frachter von AeroLogic (D-AALA) im DHL-Hangar am Flughafen Leipzig/Halle.

Links unten: Mit einer Gesamtlänge von 6500 m ist die Sortieranlage von DHL Express in Leipzig die grösste Europas.

Rechts oben: Das Hauptdeck der B777F bietet 518,2 m³ nutzbares Volumen und kann 27 Pallets von je 3 m Höhe aufnehmen. Damit ist der Direktumlad von Pallets zwischen B777F und B747F möglich.

-26,2% im ersten Quartal. Wegen des gesunkenen Aufkommens herrscht im Frachtflugmarkt eine deutliche Überkapazität, die auf die Frachtraten (Transportpreise) drückt. Lufthansa Cargo hat daher von ihren 19 MD-11F bereits vier abgestellt. Es wird spannend sein zu sehen, wie sie die sechs MD-11F einsetzen wird, die bisher für DHL Express flogen und nun von den B777F abgelöst werden. Auf lange Frist gesehen wird das Geschäft mit der Luftfracht rasant wachsen, sagen die jüngsten Studien von Boeing und Airbus übereinstimmend voraus. Laut Boeing wurden 2007 weltweit 193,6 Milliarden Tonnenkilometer (tkm = Gewicht multipliziert mit Flugdistanz) verkauft. 13,2% davon entfielen auf Expressgüter. 20 Jahre später sollen es über 595,9 Mrd. tkm sein, fast dreimal soviel.

Warum Leipzig?

Das Fliegen von Gütern ist viel teurer als der Seetransport. Frachtflieger und Expressdienstleister müssen rund um die

Uhr arbeiten und ihre Kapazität gleichmässig auslasten, um ihre Raten (Preise) konkurrenzfähig zu halten. Sie können ihre Drehscheiben nur dort einrichten, wo Nachtflüge möglich sind.

Früher hatte DHL Express ihr Europa-Drehkreuz am Brüsseler Flughafen, der die Nachtflüge zunehmend beschränkte. Nach langer Suche fand sie endlich im Flughafen Leipzig/Halle eine Alternative. Leipzig verdoppelte die Pistenkapazität auf zwei parallele, 2,2 km voneinander entfernte Runways von je 3,6 km Länge und Instrumentenlandesystemen (ILS) der Kategorie III b. So ist der Flugbetrieb bei jedem Wetter und auch bei einem Ausfall einer Piste noch sichergestellt.

Im Gegenzug eröffnete DHL 2008 ein 300 Mio. Euro teures, 48000 m² grosses Verteil- und Sortierzentrum mit einer Kapazität von 60000 Paketen und 36000 Dokumenten pro Stunde sowie einen 27500 m² grossen Wartungshangar. Über 60 Flugzeuge verbinden dieses Drehkreuz jeden Tag mit mehr als 50 Destinationen in Europa, dem Mittleren und Fernen Osten und in Nordamerika. Die anfangs 1500 t Umschlag pro Werktag sollen bis 2012 auf 2000 t steigen, die Zahl der direkt von DHL angestellten Mitarbeiter von 2000 auf 3500. Der Flughafen Leipzig/Halle bewältigte 2008 insgesamt 429915 t Luftfracht- und Expressgüter, viermal soviel wie im Vorjahr.

Anbindung der Schweiz

Auch Schweizer Handelsgüter werden mit AeroLogic fliegen. DHL Express (Switzerland) mit über einem Dutzend Stationen in der Schweiz stützt sich zum einen auf den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP). Dort startet jeden Werktag um 22.15 Uhr ein B757-200-Frachter (gut 39 t Nutzlast) nach Leipzig, der am Morgen darauf um 05.10 Uhr wieder zurück ist. Zum anderen nutzt der Integrator den Flughafen Genf Cointrin. Eine eingemietete Lockheed Electra (15 t) verbindet Genf werktags um 21.20 Uhr mit Leipzig. Zurück ist sie am folgenden Morgen um 06.50 Uhr.

Lufthansa Cargo betreibt tägliche Strassen-Zufuhrdienste ab Zürich, Genf und Basel nach ihrer Hauptdrehscheibe Frankfurt, da die Frachtkapazitäten auf den Passagiermaschinen nicht ausreicht. In Frankfurt werden an den Wochenenden auch die B777F von AeroLogic abfliegen.

Rolf D. Sulser



Foto: Sulser

Definitionen

Luftfracht: Die «traditionelle» Luftfracht umfasst Güter mit 50 kg bis 150 t Stückgewicht. Der Versender – ein Produzent oder Händler – übergibt sie einem Spediteur. Dieser wählt die bezüglich Preis, Transportzeit und Fluggerät optimale Airline aus. Er organisiert auch die Anfuhr der Güter zum Flughafen, die Zoll- und anderen Formalitäten und den Transport vom Ankunftsflughafen zum Empfänger.

Express: Expresssendungen bestehen meist aus Paketen bis zu 30 kg oder aus Dokumenten. Der Anbieter erledigt den gesamten Transport (Abholung, Formalitäten, Flug, Auslieferung) vom Sitz des Versenders bis zu jenem des Empfängers («door-to-door») integriert, aus einer Hand und mit eigenem Gerät. Deshalb nennt man solche Firmen (DHL Express, FedEx, UPS, TNT) «Integratoren». Sie sind als private Konkurrenten zur Post entstanden. Ihre Angebote sind Laufzeitgarantiert, d. h. mit Auslieferung am nächsten Morgen (nach der Abholung), am nächsten, zweiten oder dritten Tag.

Entwicklung: In den letzten 20 Jahren haben die Integratoren immer mehr in die «schwere» Luftfracht expandiert und sind zu Konkurrenten von Spediteur und Airline geworden. Viele haben Speditionsfirmen gekauft, die Deutsche Post etwa Danzas (Basel) und AEI (USA). 2002 hat sie die 33 Jahre alte DHL – benannt nach den Gründern Adrian Dalsey, Larry Hillblom und Robert Lynn – übernommen, einen weltweit tätigen Integrator. Heute heisst die Gruppe Deutsche Post DHL und besteht aus den Divisionen «Post» (Postdienste in Deutschland und international), «Express» (DHL Express mit weltweiten Expressdiensten), «Spedition/Fracht» (ex Danzas, AEI usw. für die globale See-, Luft- und Landfracht) und «Supply Chain» (Lieferketten für die Industrie, zusammengestellt aus dem Transportangebot mehrerer Divisionen). Als Reaktion auf den Wachstumshunger der Integratoren hat das Duo Spediteur + Airline eigene integrierte «door-to-door» Dienstleistungen mit garantierten Laufzeiten entwickelt. Die Spediteure bieten der Industrie gemeinsam mit den Fluggesellschaften ebenfalls Lieferketten an. Der Unterschied zwischen Luftfracht und Expressdiensten verwischt immer mehr. SU

Bern Tower

«Lufthansa 6LL cleared ILS approach runway 14 – report established!»

Manchmal sind hartnäckige Vorurteile schneller weggewischt, als vorstellbar. So erging es dem Autor dieses Artikels jedenfalls bei einem Besuch bei skyguide auf dem Tower am Flughafen Bern-Belp.

Verglichen mit Genf und Zürich spielt der Flughafen Bern-Belp in einer niedrigeren Kategorie. Der relativ grosse Anteil an VFR-Verkehr ist wetterabhängig. So kommen denn schnell schon mal die Vorurteile hoch: Die Arbeit auf dem Turm im Belpmoos ist leicht verdientes Geld... Ein Besuch bei Flugverkehrsleiter Daniel Schwerzmann hat mich schnell eines anderen belehrt: Am attraktiven Arbeitsplatz auf dem Wahrzeichen des Flughafens wird konzentriert und intensiv gearbeitet.



Foto: mt



Foto: mt

Nicht «nur» Tower

Die 14 Mitarbeiter unter der Leitung von Adrian Schüpbach nehmen nicht nur den klassischen Tower-Flugleitungsauftrag wahr. Bern ist auch für den IFR-Verkehr von und nach Grenchen zuständig und führt zusätzlich IFR-Piloten bis zum Initial Approach an die Plätze Buochs, Emmen und Les Epplatures heran. Von Bern aus wird auch das VOR Willisau koordiniert, das wohl am meisten angeflogene, respektive verwendete Funkfeuer der

Besuche auf dem Tower

Für interessierte Gruppen aus der Fliegerei sind auf dem Tower von Bern auch Besuche möglich (keine Einzelpersonen).

Kontakt: Adrian Schüpbach,
adrian.schuepbach@skyguide.ch

Schweiz für IFR- und VFR-Schulflüge. Zusätzlich wird jeglicher regionale Transitverkehr bis FL 100 von den Controllern in Bern koordiniert. Nach der Landung wird der Rollverkehr nur noch informativ betreut, das Einweisen auf die Parkpositionen ist Sache der Alpar AG. Normalerweise sind im Kontrollturm zwei Personen im Einsatz, aufgeteilt in Approach/Tower und Telefonbedienung/Administratives. Um der erhöhten Kapazität Rechnung zu tragen versucht skyguide, den Personalbestand zu erhöhen, um in Zukunft saisonal drei Arbeitsplätze zu betreiben. Das sehr moderne TACO System (Tower-Approach-Communication) mit benutzerfreundlicher

Linke Seite unten: Ausbildung eines neuen Mitarbeiters in Bern-Belp – Am Mikrophon Trainee Sirius Shojai mit Coach Per-Ola Hamrin hinter ihm sitzend.

Unten: Radarbild Grossluftraum Bern – Die rote Linie zeigt den Standardluftraum Bern. Im Westen kann bei Militärflugaktivitäten im Trainingsgebiet «Jura» aktiviert werden (untere Begrenzung FL 100, aus Sicherheitsgründen wird im Instrumentenverkehr bis maximal FL 80 operiert); Segelflugektor «LB» von GND bis 6000 ft; Restricted Area «Hohgant»: analog Jura; Bufferzone Sektoren Tango Basel wenn ILS 33 aktiv.

Daniel Schwerzmann, 1983

Flugverkehrsleiter Schwerzmann kam nach einer zweijährigen Ausbildung in Kloten nach Bern, wo er on-the-job in sein neues Betätigungsgebiet eingeführt wurde. Der in Payerne geborene und in Schlieren bei Köniz aufgewachsene gelernte Lastwagenmechaniker trat im Jahr 2005 die dreijährige Ausbildung bei skyguide an. Als Vorbereitung diente ein halbjährlicher Aufenthalt in einem englischsprachigen Land.

Daniel Schwerzmann hat in Sion und Grenchen, unter anderem bei seinem späteren skyguide-Kollegen Urs Rupp, die FVS-Kurse 1, 2 und 3 durchlaufen. Aktuell bereitet er sich auf das ATPL vor. Nebst Fliegen nennt er Rennvelo und Motorrad fahren als seine schönsten Betätigungen.

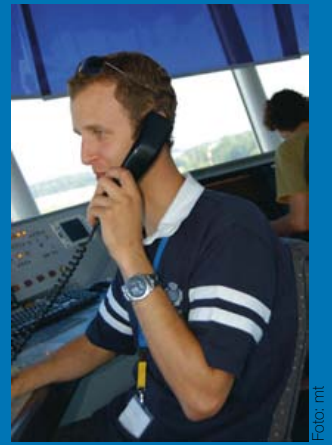


Foto: mt

Oberfläche erleichtert die Übersicht des gesamten Verkehrs und die Kommunikation; beide Controller haben dieselben Informationen vor sich auf dem Schirm und die Übergabe eines Flugzeugs wird sowohl im System, als auch verbal vorgenommen – dass die Arbeitsplätze nur durch wenige Meter voneinander getrennt sind, ist ein weiterer Vorteil.

Mischverkehr

Innerhalb skyguide sind viele interessante Controllerfunktionen möglich. Weshalb gerade Bern? Dani Schwerzmann antwortet überzeugend: «Mir gefällt der Mischverkehr am Platz. Vom Fallschirmspringer-Absetzen, über den

VFR- und IFR-Schulungsverkehr, Helikopter, dem Verkehr ab der Bundesbasis bis hin zur Radarführung von Airlinern ist alles möglich.» Und er ergänzt: «Das ist auch eine Herausforderung. Diese unterschiedlichen Bedürfnisse und Geschwindigkeiten zu koordinieren ist faszinierend. Zusätzlich bin ich nahe am Geschehen, ich sehe den Verkehr und ich schätze den Kontakt mit den Piloten, da ich selbst in Bern fliege.»

Den unterschiedlichen Benützern des Berner Flughafens sind durch den Flughafenbetreiber Alpar AG Prioritäten zugeteilt. Oberste Priorität besitzen SAR-Flüge; am Flughafen ist die Rega >



Foto: mt

Mischverkehr

Der sehr unterschiedliche Mischverkehr führt zu Einschränkungen, die nicht allen Benützern des Luftraums Bern wirklich klar sind. So bedingt der Segelflug-Einflugsektor Lima Bravo im Süd-Westen der CTR (diese Zone ist auf der ICAO Karte nicht vermerkt), dass Transitflüge durch die CTR nicht mehr unbeschränkt bewilligt werden können. Seit März dieses Jahres führen zwei VFR-Transitrouten durch die CTR; diese sind eine Empfehlung, andere Routen sind auf Anfrage möglich.

stationiert. Dann folgen Flugbewegungen des Luftransportdienstes des Bundes. Weiter die Linien- und Charterflüge, der IFR-Verkehr generell und nicht zuletzt die VFR-Flüge. Nicht zuletzt? Am Berner Flughafen wird – trotz Mischverkehr mit Airlinern – auch Segelflug betrieben. Heute müssen auch die Segelfluggpiloten mit dem Turm kommunizieren. Der Pilot ersucht auf der Towerfrequenz um Einflugbewilligung – die Landung erfolgt darauf nach eigenem Ermessen. Gegenwärtig befinden sich auch zwei Trainees auf dem Turm, diese sollen Mitarbeiter ersetzen, die kurz vor ih-

rer Pensionierung stehen. Ein Allrounder-Techniker wartet alle Anlagen – ein breites Feld an unterschiedlichen Installationen – und dementsprechend interessant: Lufthansa 6LL weiss, dass in Bern auf gut gewartete Anlagen und kompetente Controller gezählt werden kann. Im Gespräch mit Lufthansa-Crews sind jedenfalls keine Vorurteile gegenüber Bern zum Vorschein gekommen – im Gegenteil: das Visual circling auf Piste 32 wird als fliegerische Anflugvariante «Marke Bern» sehr geschätzt und bringt etwas Abwechslung in das übliche «Rut-schen» auf dem ILS.

Max Ungricht

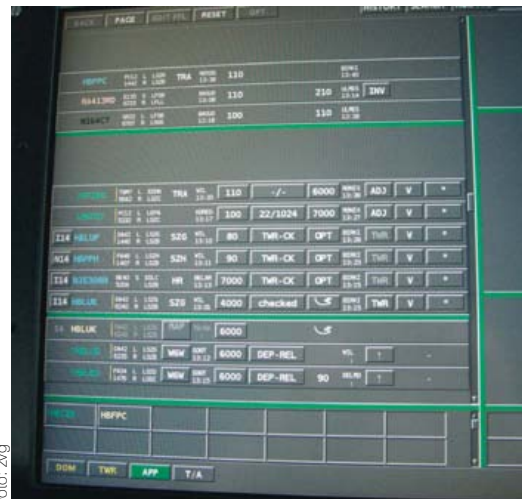


Foto: ZVG

Oben: Momentaufnahme TACO. Im System sind alle aktuellen IFR-Bewegungen erfasst. Für VFR-Transitflüge (z. B. auch für Ballone) wird das bewährte Streifen-System angewendet.

Unten: Angaben zum Wind und zum Pistenbetrieb. Für die Info an die Piloten bezüglich Sichtverhältnisse wurden in der Umgebung des Flughafens einige Richtpunkte bestimmt.



Foto: mt

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

avionitec ag
c/o fliegerschule Birrfeld
natel 079 662 9863
c/o mecanair sa. ecuvillens
natel 079 431 7019

AVIONITEC
CH.145.0181

FULL SERVICE OF AVIONICS AND INSTRUMENTS

avionitec ag
gac / postfach 63
ch-8058 zürich-airport
tel. +41 (0)43 816 4439
www.avionitec.ch
info@avionitec

EASA approved Maintenance and Design Organisation

Pilot? www.aopa.ch

AOPA

Leserwettbewerb



Flugzeuge der Welt

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



Auflösung Wettbewerb Juli 09

Die richtige Antwort lautet: **Piper PA-60-601P Aerostar (HB-LIN)**

Folgende Teilnehmer haben richtig geantwortet:

Markus Arnold, 5734 Reinach; Markus Brunner, 8808 Pfäffikon; Daniel Burgunder, 3006 Bern; Gottardo Cramer, 7013 Domat/Ems; Walter Dicht, 8352 Elsau; Kevin O'Doherty, Dublin (IRL); Jürg, Katja und Pascal Dorninger, 8488 Turbenthal; Daniel Eckert, 1202 Genève; Hans Hösli-Krieg, 8854 Siebnen; Werner Lüdin, 4313 Möhlin; Peter Olgiate, 7031 Laax; Peter Schärer, 2540 Grenchen; Fabio Schulthess, 6612 Ascona; Daniel Schwerzmann, 3123 Belp; Heinz Segessenmann, 2552 Orpund; John Sicker, 8832 Wilen bei Wollerau; Jan Spycher, 6371 Stans; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Michel Vogler, 4107 Ettingen; Jörg W. Wiederkehr, 8114 Dänikon.

Als Gewinner ausgelost wurde: **Moritz Stähli**
Die Gewinner werden im Dezember kontaktiert.

Ein interessantes Mail ist zusätzlich eingegangen:

Beim abgebildeten Flugzeug handelt es sich um die HB-LIN, einen Aero-star 601P.

Ich profitiere hier allerdings von erleichterten Umständen, das Flugzeug gehört nämlich mir. Inzwischen ist die Nase auch wieder weiss, aufgrund von Problemen mit dem Wx mussten wir verschiedene Nasen ausprobieren. Gruss, Patrik Gisel.

Einsendeschluss: 18. September 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 November-Ausgabe publiziert. Viel Spass und Erfolg!

Charity Flying vom 12. September in Grenchen!



Bereits zum vierten Mal findet das traditionelle Charity-Flying statt. Wie jedes Jahr stellen auch diesmal wieder mehrere Piloten ihr Flugzeug für Rundflüge zur Verfügung – der Erlös aus dem Verkauf der Tickets geht dieses Jahr an die Selbsthilfevereinigung REGENBOGEN (verein-regenbogen.ch).

Entstanden ist das Charity Flying aus einer Gruppe von Bucker-Piloten, die ihre Freude am Hobby auch gerne an andere weitergeben. Zwischenzeitlich sind Flugzeugtypen verschiedenster Bauart im Einsatz – vom Oldtimer bis hin zum Kunstflieger, nur keine «normalen» Maschinen...

Unterstützen Sie bitte die sympathische Aktion der Piloten, des Flughafens Grenchen und von Cockpit.

Die Preise variieren je nach Flugzeugtyp zwischen CHF 150.– und CHF 300.–. Geflogen wird zwischen 11 Uhr und 17 Uhr.

Helfen und Fliegen!



Fotos: Samuel Sommer

Ja, ich bin definitiv am 12. September mit dabei!

Name, Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort _____

Telefon, eventuell Mobilnummer: _____

Unterschrift: _____

Einzusenden an Redaktion Cockpit, GAC, Flughafen Bern, 3123 Belp oder per Fax 031 960 22 29 oder per mail: info@redaktion-cockpit.com. Auskünfte: 031 960 22 49.

Data Sheet Boeing B737 BBJ1/BBJ2/BBJ3

Der Businessjetmarkt boomte, man wollte immer grössere Maschinen mit immer besseren Reichweiten. Wer sich da nicht mit einer Gulfstream begnügen wollte, hatte Probleme etwas Passendes zu finden. Von dieser Marktnische profitierte Boeing und stellte Mitte der Neunzigerjahre das Boeing Business Jet Programm vor, kurz BBJ.



Der BBJ2 HZ-102 der Saudi Arabischen Luftwaffe wird oft als Begleitflieger bei Besuchen von Angehörigen der saudischen Königsfamilie eingesetzt, wie hier in Genf.

Foto: Ian Lienhard

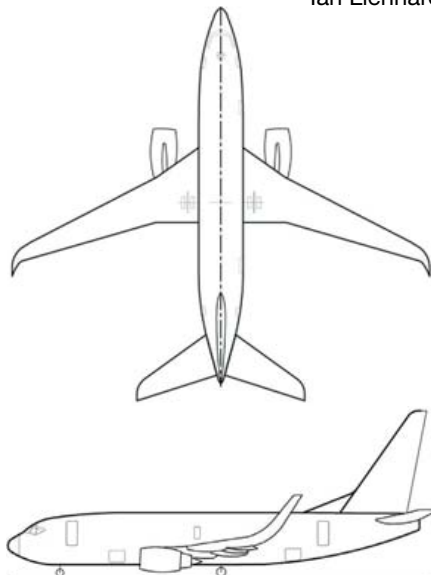
So hob dann im September 1998 der Prototyp des BBJ1 vom Boeing-Flughafen in Renton ab. Der BBJ1 basiert auf dem Rumpf der Boeing B737-700, hat jedoch – um eine grössere Reichweite zu erreichen – die Flügel der Version -800. Zusätzlich wurde die Maschine mit einem stärkeren Fahrwerk, serienmässig mit Winglets sowie bis zu zehn Zusatztanks im Rumpfbereich ausgestattet. Nach erfolgreicher Zertifizierung konnte bereits ein Jahr nach dem Erstflug der erste vollständig ausgebaute BBJ ausgeliefert werden.

Die Innenkabine des BBJ kann von jedem Kunden individuell gestaltet werden, ob mit Konferenzräumen, Schlafkabinen, Kinos oder allem Weiteren, was das Herz begehrt. Die Ausbaurbeiten finden jedoch nicht bei Boeing statt, sondern werden von zertifizierten Partnern wie Jet Aviation oder Lufthansa Technik ausgeführt.

Durch den Erfolg des BBJ1 wurde der Hersteller angespornt, das Programm weiterzuentwickeln. So startete Boeing

bereits 1999 die Entwicklung des BBJ2 – basierend auf der Version der Boeing B737-800. Die neueste Version der BBJ-Palette ist der BBJ3, welcher die -900er Version als Grundlage hat; noch dieses Jahr sollen erste Flugzeuge ausgeliefert werden. Bisher sind über 150 BBJ aller Varianten verkauft worden.

Ian Lienhard



Boeing B737 BBJ

Hersteller	Boeing Aerospace, Seattle
Typ	Long range high capacity corporate Jet
Erstflug	4. September 1998
Länge	33,6 m
Spannweite	35,8 m
Höhe	12,6 m
max. Geschwindigkeit	894 km/h
Reisegeschwindigkeit	828 km/h
Besatzung	2 Piloten
Passagiere (Standard)	individuell wählbar
Startstrecke	1500 m
Landestrecke	1100 m
Reichweite	11 480 km
Triebwerke	2
Hersteller	CFM International
Typ	CFM 56-7 (je 117.4kN)
Website	www.boeing.com

SkyWatch AG

zertifizierter AFIS-Trainingsprovider



Am 1. Juni 2007 wurde die Engadin Airport AG vom Bazl als erster AFIS-Provider zertifiziert.

Neben skyguide ist die Engadin Airport AG somit der zweite Air Navigation Service Provider der Schweiz.

Der Anflug auf Europas höchstgelegenen und stark frequentierten VFR-Flughafen ist eine (schöne) fliegerische Herausforderung. Zur Steigerung der Sicherheit innerhalb der FIZ (Flight Information Zone) am Engadin Airport wurde das System AFIS (Aerodrome Flight Information Service) eingeführt. Die seit der Einführung gesammelten Erfahrungen haben gezeigt, dass sich das System mit Bodenkontrolle und Fluginformation sehr gut bewährt und die Sicherheit erhöht.

Die über das Schweizer Recht nach europäischen Standards lizenzierten FISO (Flight Information Service Officers) führen die Flugzeuge am Boden und unterstützen die Crews in der Luft mit Informationen über anderen Verkehr, Wetter, Pistenzustand, Koordinations- und Flugplandaten. Sie helfen damit, kritische Situationen zu vermeiden.

Auch Simulator zertifiziert

Rund zwei Jahre nach der Zertifizierung des AFIS in Samedan wurde am 25. Juni auch die ATS-Schule SkyWatch AG vom Bazl zertifiziert, somit das AFIS-System nachhaltig gefestigt und das Schulungszentrum «SkyWatch» auf europakonforme Grundpfeiler gestellt.

Mit dem Tower-Simulator bietet die SkyWatch AG modulare Ausbildungskurse zum FISO (Flight Information Service Officer) an, mit klar definierter Anre-

chenbarkeit von bereits erworbenen Lizenzen. Bei den Ausbildungskursen für andere Flugplätze kann der Simulator auf die Szenerie, die Besonderheiten und die Bedürfnisse des entsprechenden Flugplatzes programmiert werden. Dies erlaubt es, eine dem Arbeitsumfeld entsprechende Ausbildung zu vermitteln.

SkyWatch AG bietet aber auch zusätzliche Kurse an: Projektmanagement in Aviation und für Airports, für die Industrie und Serviceproviders sowie Schulungen für Safety Management, Systeme und Compliance Management. Weiter: stufengerechte Aviation Englisch-Kurse für Piloten und Flugplatzangestellte, Flugfunkurse und Language Proficiency Vorbereitungskurse. CRM/TRM-Kurse werden für verschiedene Kundengruppen in- und ausserhalb der Aviatik angeboten. *pd*

Web-Informationen: sky-watch.ch

EFOS+
FLIGHT-CHARTER
THE REAL PARTNER

PPL Pro / CPL/IR / Multi Engine

www.efos.ch
+41 44 813 52 92

Fliegerclub - Airtaxi - Rundflug - Charter

where flying careers take off

HORIZON
SWISS FLIGHT ACADEMY

www.horizon-sfa.ch

**Inserateschluss
Cockpit-Ausgabe
Oktober 2009:**

14. September 2009



We are looking for:

- Certified Aircraft Mechanics with EASA Part 66 Licence B1
- Certified Aircraft Avionics with EASA Part 66 Licence B2
- Certified Aircraft Engine Mechanics with EASA Part 66 Licence S

Profile

Work experience in General Aviation and base maintenance
Strong commitment to safety, quality as well as punctuality
Good command of written and spoken English
Absolute team player, independent, flexible
Driving licence

Responsibilities

Perform and certify base maintenance tasks according to defined specifications

Identify deficiencies and document the work performed (in English)

Perform complex functional checks, modifications and defects rectification on all mechanical or electric and electronic systems

Contact

Airbase Ltd, Bern Airport, 3123 Belp,
email: airbase@bluewin.ch



F-104G Starfighter – eine Legende bei Nacht. Ein Stück deutscher Luftfahrtgeschichte: Die F-104G (JaboG 34 «Allgäu») der Starfighter Staffel Memmingen wurde zwischen Oktober 2004 und Juni 2006 in 3000 Stunden bis ins Kleinste restauriert. Foto: Michael Balter, mbaviation-images.com



20  05

Rettende Rotoren für Tiere in Not

SA.315B Lama als Viehtransporter

Zur Aufgabe der Rega gehört neben der Personenrettung auch die Bergung von totem und erkranktem Vieh von abgelegenen Alpweiden. In den meisten Fällen werden diese Tier-Evakuationsflüge im Auftrag der Rega durch verschiedene Partnerunternehmen ausgeführt.

An einem strahlend schönen Sommermorgen wird die Ruhe im idyllischen Gental im Berner Oberland jäh unterbrochen. Vom Oberstafel nähert sich ein SA.315B Lama, wobei unten am Lastenseil nicht ein Betonkübel oder Holz befestigt ist, sondern ein Rind. Sorgfältig setzt der Bohag Pilot die kostbare Fracht direkt vor die Stalltüre der Alp Gental ab, unterstützt von einem Flughelfer und dem Landwirt. Das Braunvieh hatte bei einem Sturz ein Horn derart verletzt, dass tierärztliche Hilfe notwendig wurde. Nachdem das Tier vom Transportnetz befreit ist, startet der Heli erneut Richtung Oberstafel und holt ein weiteres Rind mit einem verletzten Bein hinunter in den Stall, worauf die beiden «Patienten» vom Tierarzt versorgt werden können.

Schwer zugängliche Alpen

In den Sommermonaten werden die Alpweiden zum Teil bis in Höhen von über 2000 Meter bestossen, dabei sind viele der Alphütten nur mit einer Transportbahn oder einem langen Fussmarsch

erreichbar. Unter solchen Bedingungen ist es kaum möglich, verletzte Tiere medizinisch ausreichend zu betreuen. Die guten Futterplätze befinden sich oft in steilem und mit Felsen durchsetztem Gelände. Zu den häufigsten Alp-Unfallursachen gehören Klauenprobleme und verletzte Beine. Nicht selten kann

in diesen Höhen auch im Hochsommer ein Temperatursturz viel Schnee bringen – dann ist die Unfallgefahr (oder die Futterknappheit) besonders gross. Bei solchen Extremsituationen werden mit dem Heli grosse Mengen Futter auf die Alpen gebracht oder ganze Herden ins Tal geflogen. Aus Tierschutzgründen



Fotos: Samuel Sommer

Links oben: Den im Text beschriebenen Einsatz im Gental flog die Bohag von der Basis Schattenhalb aus. Das malerische Gental liegt oberhalb von Innertkirchen auf dem Weg zur Engstlenalp.

Links unten: Die Rettungsnetze wurden speziell für Helikoptertransporte entwickelt. Pro Alpsaison werden in der Schweiz zirka 1000 derartige Einsätze geflogen. Bei kleineren Verletzungen wird der Tierarzt direkt auf die Alp geflogen.

Rechts: Das Lama HB-XTM wurde 1984 gebaut, flog von 1989 bis 2008 bei der Bohag, anschliessend während eines Jahres bei Air Grisca und befindet sich nun seit diesem Frühjahr – zusammen mit drei Ecureuil B3 und einem EC-120B Colibri – wieder in der Bohag-Flotte.



sind diese Flüge sehr wichtig – die Tiere sollen möglichst schnell und schonend behandelt werden können.

Im Auftrag der Rega

Bei einem Unfall informiert das Alppersonal die Einsatzzentrale der Rega. Dort werden diese Aufträge in der Regel an das nächstgelegene Partnerunternehmen weitergeleitet, oder in Ausnahmefällen mit der A109K2 ab einer eigenen Basis selbst erledigt. Wenn der Tierhal-

ter eine Familiengönnerschaft bei der Rega abgeschlossen hat, organisiert die Rega die Durchführung der Transportflüge und kommt in Zusammenarbeit mit der Schweizer Berghilfe und den Versicherungen für die Kosten auf. Die Berner Oberländer Helikopter AG pflegt seit Jahren eine gute Zusammenarbeit mit der Rega und führt in deren Auftrag zahlreiche Rettungseinsätze mit den eigenen Helikoptern und Crews aus, so auch der Tiertransport im Gental.

Für diese Flüge sind die betagten Lama

Helikopter noch immer sehr gut geeignet. Die bequemen Tiertransportnetze wurden speziell für diesen Zweck entwickelt und können auch unter schwierigen Umständen gut am Tier befestigt werden. Während des Fluges befindet sich das Vieh in einer bequemen und sicheren Lage. Drei Bohag Basen (Gsteigwiler, Zweisimmen, Schattenhalb) sind über das Berner Oberland verteilt, von hier aus werden Personen und Materialtransporte aller Art bis 1200 kg erledigt.

Samuel Sommer



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

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

NEU:
GPS und
PPL(H)
Kurs

Heliswiss AG
Bern-Airport · 3123 Belp

Tel. 031 818 88 88
Fax 031 818 88 89

www.heliswiss.com / info@heliswiss.com

swisshelicoptergroup

Heliswiss SA
1663 Gruyères-Epagny

Tel. 026 921 23 23
Fax 026 921 13 30



**Helicopter-Fluglehrer-
FI-H Ausbildung**

Individuelle Ausbildungslehrgänge:

PPL(H) – CPL(H) – CVFR – NVFR – Streu- und
Sprühhberechtigung, Außenlastausbildung ECS 1,2,3,4 (CH) –
Flughelferausbildung, Gebirgsausbildung (CH)

Wir haben in den zurückliegenden 4 Jahren
22 Fluglehrer ausgebildet; Deutschland/Schweiz.
Nächste Lehrgänge: 4. Quartal 2009/1. Quartal 2010

HTC HELICOPTER CHARTER GMBH
D-78166 Donaueschingen
Dürreimer Straße 84

Telefon: +49 (0) 7 71 / 16 24 74
eMail: htc-helicopter@t-online.de
www.htc-helicopter.de

Mit dem Profi am Steuerknüppel



Foto: Samuel Sommer

Schulung und Praxis

Ich kann mich noch gut an meine Zeit als Flugschüler erinnern. Kein Wunder: Wohl jeder Pilot oder jede Pilotin weiss noch ganz genau wie es sich beim ersten Mal am Steuer eines Helis anfühlte.

Das Steuern mit dem Stick war gar nicht so schwierig – doch dann kam der Pitch dazu – und auch das ging gerade noch: Man konnte eine Kurve knapp mit haltender Höhe fliegen. Wie aber die Pedale – zur Steuerung des Heckrotors – dazukamen, lief alles ganz schön schief. Es braucht halt seine Zeit bis die Koordination aller Steuerelemente sitzt! So geht es, glaube ich, allen angehenden Piloten. In der Folge schwebte ich oft mit meinem Fluglehrer im Viereck, schweben und nochmals schweben, bis ich fast mehr als genug davon hatte... Die Platzrunden machten mir viel mehr Spass, wie auch die Autorotationen. Langsam kam der Tag des ersten Alleinfluges auf mich zu; wann genau das stattfinden würde, wusste ich nicht. Mein Lehrer Capito meinte jedenfalls schon bald! Auch dieser Tag ist für angehende Piloten etwas ganz Besonderes. Mein Flug führte mich über zwei Punkte, die ich von früheren Landungen her kannte. Der Flug sollte mir in ganz besonderer Erinnerung bleiben: Auf dem Rückflug über den Sihlsee kamen zwei Hunter der Schweizer Luftwaffe seitlich auf mich zu, mir blieb fast das Herz stehen! Einer flog über mich hinweg, der andere tauchte unten durch. Zurück in der Platzrunde dachte ich, es könnte ja auch ein bisschen schneller gehen, als mit dem Fluglehrer geübt – und flog prompt über den Platz hinaus. Mein Lehrer sagte mir ziemlich klar seine Meinung: Erst wenn du

schulmässig alles kannst, dann kannst du auch Gas geben!

Gelernt ist gelernt

Ich hatte zu rekapitulieren: Wir fliegen den Platz wie in einer Seilbahn an, am Power und kontrolliert. Wenn du zum Schweben kommst muss es so sein, dass du den Pitch nicht mehr ziehen musst – dann hast du es richtig gemacht. Schau immer, dass du der Maschine voraus bist, achte darauf, was auf dich zukommt. Kurz: reagiere, bevor die Maschine dich überrascht. Aber oft wurden mir die vielen Wiederholungen einfach zuviel. Heute sehe ich das anders: gelernt ist gelernt!

Die Theorie mit Capito und Werner Stockmayer war interessant; alles wurde detailliert erklärt. Kein «es ist einfach so». Auf diese Zeit schaue ich dankbar zurück. Die umfassend vermittelten Kenntnisse über Technik und Aerodynamik sind mir auch heute noch immer hilfreich. Das theoretische Wissen hat mich schneller zu meinem Ziel geführt, Berufspilot zu werden.

Heute habe ich knapp 8000 Flugstunden in meinem Flugbuch stehen und bin für alles dankbar, was ich je in der Schule lernte. Ob ich nun einen leistungsschwachen Helikopter fliege oder einen starken – ein wesentlicher Unterschied besteht nicht, irgendwann ist man mit jeder Maschine am Limit. So gilt denn in allen Situationen meine Devise: Halte den Heli ruhig, fliege kontrolliert und verliere nie den Respekt. Meine Erfah-

rung zeigt, dass beim Fliegen im Grenzbereich das wirklich Schulmässige am besten funktioniert – so kontrolliere ich den Heli und er nicht mich.

Als Jungpilot muss man viel lernen – vieles ist mit Bestimmtheit nicht so leicht, wie es von aussen aussehen mag. Ganz wichtig: Versuche nie zu erfahren, was es verträgt, zu viele haben leider für diesen Fehler teuer bezahlen müssen. Vermeide auch, denselben Fehler ein zweites Mal zu begehen. Fehler machen ist zwar menschlich – aber stehe auch dazu! Informiere den Mechaniker, es geht um den nächsten, der in der Maschine sitzt. Wenn du das Gefühl hast, jetzt kann ich es, jetzt brauche ich nicht mehr zu lernen, dann höre auf zu fliegen – du hast dann nämlich den für unsere Tätigkeit benötigten Respekt verloren.

Natürlich kann man sich an die Grenzen einer Maschine herantasten; dies aber nur in kleinen Schritten – dann bleibt auch immer die Möglichkeit zu korrigieren. Ich, zum Beispiel, höre viel auf meinen Bauch: Habe ich mal im Anflug ein ungutes Gefühl, so drehe ich auch ab. Ein robustes Haus braucht ein gutes Fundament. So sehe ich das auch in der Ausbildung von Piloten.

Marcus Levy

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

Heli «Foxtrot Foxtrot»



von Markus Herzig
www.SwissHeli.com

Diese beiden Aérospatiale-Helikopter haben eine sehr unterschiedliche Geschichte. Die Alouette 3 HB-XFF stand während vielen Jahren im Dienste der Schweizerischen Rettungsflugwacht Rega. Die «Fox Fox» wurde von der Schauspielerinnen Liselotte Pulver und von Alex W. Diggelmann auf den Namen «Jungfrau» getauft. Im Berner Oberland flog sie unzählige Rettungseinsätze ab der gemeinsamen BO-HAG/Rega-Basis in Interlaken und später in Gsteigwiler. Mit dem Titel «Heli Fox Fox auf Rettungsflug» wurde dieser legendäre Helikopter sogar in einem Film verewigt. Eine weitaus kürzere

Geschichte in der Schweiz kann die AS.350B3 HB-ZFF vorweisen, welche während zwei Jahren aus Schweden von der Helog AG eingemietet war. Die beiden Helikopter im Detail: **HB-XFF SA.319B Alouette 3**; S/N 2272; B/J 1975; Eintrag: 21. November 1975; Eigentümer und Halter: Schweizerische Rettungsflugwacht; Un-



fall: 16. September 1993 bei Niederried/BE; Löschung: 3. November 1993.

HB-ZFF AS.350B3 Ecureuil; S/N 3600; B/J 2002; vorher: SE-JHC; Eintrag: 30. Juni 2003; Halter: Helog AG; Eigentümer: Scandinavian Helicopter Group AB; Löschung: 3. Mai 2005; neues Kennzeichen: SE-JHC.

Ganz oben: Die AS.350B3 HB-ZFF vor der Kulisse der Eigernordwand und des Mönchs. Foto: Markus Herzig

Oben: Die SA.319B HB-XFF in der ersten Lackierung auf dem Flughafen Bern-Belp. Foto: Paul Schüpbach

Links: Die Alouette 3 «Fox Fox» in den neuen ganz roten Farben auf der Basis Gsteigwiler. Foto: Markus Herzig



Swiss Helicopter
Association
www.sha-swiss.ch

Die Gebirgslandeplätze sind wichtig!

von Nationalrat Rudolf Joder, Präsident der Swiss Helicopter Association, Belp.



Foto: mt

Der Bundesrat hat im Rahmen des Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt SIL das Konzept für die Überprüfung der Gebirgslandeplätze GLP verabschiedet. Dementsprechend werden zurzeit etappiert nach Regionen alle Standorte der bestehenden Gebirgslandeplätze der Schweiz überprüft. Mit diesem Vorgehen werden die GLP zum Gegenstand

der politischen Diskussion, weil insbesondere die kommunalen und kantonalen Behörden ihre Stellungnahmen abzugeben haben. Dabei ist Sachlichkeit und eine objektive Analyse unbedingtes Erfordernis.

Leider sind diese Voraussetzungen nicht immer gegeben, wie das Beispiel des Amtes für Verkehr des Kantons Bern zeigt, welches die ersatzlose Streichung aller Gebirgslandeplätze verlangt.

Einer solchen Haltung muss politisch mit aller Entschiedenheit entgegengetreten werden. Vorab ist festzuhalten, dass die Benutzung von GLP heute streng reglementiert ist. Im Gegensatz zur Armee dürfen zivile Helikopter nicht frei im Gebirge landen, sondern oberhalb von 1100 Metern über Meer nur an den vorgegebenen Standorten. Die Zahl der Gebirgslandeplätze ist ge-

samtschweizerisch auf 48 beschränkt, wobei zurzeit nur 42 bezeichnete effektiv zugelassen sind. Jährlich finden rund 25 000 bis 50 000 Flugbewegungen mit Helikoptern im Gebirge statt. Der Helikopter ist aus der Gebirgsfliegerei nicht wegzudenken. Er wird eingesetzt für Rettungsflüge, für die Versorgung der Hütten und Berggasthäuser, in der Land- und Forstwirtschaft, auf Baustellen aller Art, für Sportanlässe, Heliskiing, für die Brandbekämpfung usw.

Die Starts und Landungen auf den Gebirgslandeplätzen sind gleichzeitig wichtige und unerlässliche Trainingsmöglichkeiten für Piloten, welche sich damit für die anspruchsvollen und zum Teil sehr schwierigen Rettungseinsätze im Gebirge rüsten. Nach geltendem Recht muss ein Gletscherflugpilot jährlich mindestens 50 Landungen im Gebirge nachweisen können. Die GLP sind dazu die einzigen legalen Landstellen, und es gibt keine Alternativen. Deshalb sind die Piloten zwingend auf die Gebirgslandeplätze angewiesen. Wenn in der Schweiz die hohe Qualität und Leistungsbereitschaft der Luftrettung und Arbeitsfliegerei mit Helikoptern im Gebirge aufrechterhalten werden soll, müssen die GLP sichergestellt bleiben. Es geht politisch nicht an, die Dienstleistung der Luftrettung und der Lufttransporte im Gebirge zu verlangen und gleichzeitig die dazu notwendigen Ausbildungs- und Trainingsmöglichkeiten zu verhindern. Gegen diesen Widerspruch ist entschlossen anzukämpfen.

Auch die ständig wiederholte Kritik am Heliskiing ist unverhältnismässig. Heliskiing ist wegen des Wetters und der Schneeverhältnisse saisonal stark eingeschränkt. Andererseits gehört es international zum Standardangebot, dem sich auch der schweizerische Tourismus nicht entziehen kann. Kommt hinzu, dass bei objektiver Beurteilung die Umweltbelastung sehr gering ist. Die Sicherstellung der Gebirgslandeplätze im heutigen dezentralen Konzept ist deshalb wichtig, weil die regionalen Unterschiede der 42 frequentierten GLP betreffend Wetter, Wind, Höhe und Licht sehr unterschiedlich sind, was für das Pilotentraining entscheidend ist.

Die Swiss Helicopter Association SHA wird sich mit Engagement dafür einsetzen, dass die Gebirgslandeplätze auch in Zukunft erhalten bleiben!



Foto: zlg



Dr. Rudolf Gerber, AOPA Schweiz



Der Groll gegen die Regulierungswut der Europäischen Agentur für Sicherheit in der Zivilluftfahrt (EASA) hat auf dem Alten Kontinent Ausmasse erreicht, wie sie von der Pandemie der Schweinegrippe erwartet werden. Begleitet wird er in unserem Land vom Unmut über die Artisten im Bundesamt für Zivilluftfahrt, die sich beim Umsetzen neuer Regeln in unser Recht im Maximieren gegenseitig überbieten und mit Gebührenexzessen die Kosten ins Unermessliche steigern.

Dass dieses Verhalten gar nicht der Absicht der obersten europäischen Behörden entspricht und auch der Sicherheit nicht dient, macht ein geharnischter Brief deutlich, der vor der Sommerpause die Direktion der EASA erreicht hat. Sein Absender ist Zoltan Kazatsay. Der Vizegeneraldirektor für Transport und Energie (DGTREN) der EU-Kommission nimmt für einmal kein diplomatisches Blatt vor den Mund. Er schreibt Klartext, damit in Köln endlich verstanden wird, dass die Grenzen der Verhältnismässigkeit von der EASA längst gesprengt worden sind.

Kazatsay ist wie die meisten Betroffenen «überrascht und äusserst beunruhigt» über die Art und Weise, wie die EASA neue Verantwortlichkeiten handhaben will, die sie laufend kumuliert. Er glaubt, dass die in hoher Kadenz veröffentlichten Vorschläge für Ergänzungen der Regelwerke zu ehrgeizig seien. Sie gefährdeten den Zeitplan der EASA und überstiegen deren Kapazität. «Genau aus diesem Grund hat die EU-Kommission die EASA im Blick auf deren Arbeitsprogramm 2009 bereits ermahnt, ihre Res-

I read you five!

EU Kommission schießt EASA vor den Bug

ourcen auf konkrete Prioritäten zu konzentrieren, die in enger Zusammenarbeit mit der Kommission und der Luftfahrtindustrie zu definieren sind.» Kazatsay weist zudem energisch darauf hin, dass sich die EASA an die vorhandene Gesetzgebung halten soll, damit die Kontinuität gewahrt werden kann und die Industrie wieder sicheren Halt gewinnt. Dazu sollen so rasch als möglich einfache, standardisierte Abläufe eingeführt werden.

Keine praktikablen Lösungen

Dann folgt es knüppeldick: «Die Kommission stellt fest, dass die EASA zurzeit keine praktikablen Lösungen vorschlägt, die sicherstellen, dass die Umsetzung der Regulierungen im Zusammenhang mit dem Auf- und Ausbau der EASA-Kompetenzen innerhalb der Frist erfolgt, die ihr die Gesetzgeber EU-Kommission und Parlament vorgegeben haben und die im Basisgesetz enthalten sind.» Die starke Sprache setzt sich fort: «Die Kommission glaubt, dass die Zeit gekommen ist, klare Entscheide zu treffen, welche die EASA in eine andere Richtung steuern. In diesem Zusammenhang ist es wesentlich, sorgfältig zu prüfen, ob es nicht besser wäre, zu den ursprünglichen Strukturen und Bestimmungen zurückzukehren, wie sie die Joint Aviation Rules (JAR) und die Anforderungen der ICAO vorgegeben haben und die ins Recht der Gemeinschaft überführt werden sollten. Das würde einen sanfteren Übergang ermöglichen und es der EASA erlauben, künftig ruhig an den anspruchsvollen Verbesserungen und Umschichtungen zu arbeiten, die bisher nur allgemeines Unbehagen und Missverständnisse bei den Mitgliedstaaten und den direkt Betroffenen ausgelöst haben.»

Die Kommission ist überzeugt, dass die Zeit gekommen ist, in diese Richtung ein klares Signal zu setzen. Das würde es in erster Linie ermöglichen, die Sicherheit konkret zu fördern, denn das bisherige EASA-System gebe dafür nicht genug Garantien. Der Richtungswechsel würde es auch erlauben, die gesetz-

lichen und institutionellen Fristen einzuhalten, die von den Mitgliedstaaten und dem EU-Parlament gesetzt worden sind, und gleichzeitig den Weg hin zu einer sanften Verbesserung des Systems in den nächsten Jahren zu ebnet. «Auf jeden Fall behält sich die Kommission das Recht vor, in der beschriebenen Richtung weiter zu drängen, denn: Die Arbeit der EASA muss klarer und effektiver ausgerichtet werden.»

Dem ist dankbar nur wenig beizufügen. JAR und ICAO wecken mit ihren best standards and practices keine Schreckgespenster, mit Ausnahme des English Proficiency Level 4-Tests, den alle Piloten und Controller nach denselben Vorgaben bestehen sollten. Doch viele tun es nicht, weil gerade exotische Länder larger damit umgehen als die vorbildlichen EASA-Europäer. Doch ein Zurück zur Vor-EASA-Zeit gibt es kaum. Umso notwendiger war es, den Neuerfindern des Fliegens in Köln einen Schuss vor den Bug und eine unmissverständliche Weisung zu geben, mit dem verwirrenden Einmischen in bereits sicher geregelte Bereiche aufzuhören. Auf ihre Reaktion dürfen wir gespannt sein.

Dr. Rudolf Gerber, AOPA Switzerland

Mit dieser Kolumne verabschiedet sich Dr. Rudolf Gerber als Kolumnist in seiner Funktion als AOPA-Präsident. Das Präsidium der AOPA Switzerland wurde anfangs Juli an Daniel Affolter übergeben.

Die Beiträge des Vollblut-Journalisten sind stets auf hohe Beachtung und Zustimmung gestossen, wie Rückmeldungen an die Redaktion belegen. Rudolf Gerber hat sowohl als Präsident der AOPA, als auch als Kolumnist die anstehenden Probleme klar erkannt. Sein konzilianter Wesen, seine grosse Erfahrung in der Fliegerei und sein unermüdlicher Einsatz für Lösungsfindungen werden in allen aviatischen Kreisen hoch geschätzt.

Die Redaktion bedankt sich bei Dr. Rudolf Gerber für die kollegiale Zusammenarbeit und hofft, auch in Zukunft ab und zu einen Beitrag aus seiner Feder veröffentlichen zu können. Zunächst tritt er aber – zusammen mit seiner Frau – eine schon lange geplante Weltreise an. Viel Spass, Ruedi!

Max Ungricht

Auf dem Birrfeld getroffen

Hannes Arch

Red Bull Air Race Weltmeister 2008

Seit dem 1. November 2008 ist Hannes Arch als Red Bull Air Race Weltmeister bekannt. Der 42-jährige Steirer hat sich in den Jahren zuvor schon als Bergsteiger, Gleitschirmflieger und Base-Jumper einen Namen geschaffen. Er ist zudem Geschäftsführer der eigenen Airpro GmbH. Mitte Juni gewährte er dem 21-jährigen Schweizer Formel-1-Piloten Sébastien Buemi einen kurzen Einblick in seine weltmeisterliche Disziplin.



Foto: Aeromedia A. E. Weitslein

Professionell stellten sich die beiden unterschiedlichen Piloten Hannes Arch und Sébastien Buemi am 14. Juli auf dem Regionalflugplatz Birrfeld dem Fotoshooting. Ein kurzes Briefing vor dem Einsteigen und eine letzte Kontrolle durch Vito Wyprächtiger – selber Kunstflugpilot und für die Technik der Maschine verantwortlich – und der 350 PS Motor der Zivko Edge 540 setzte sich in Bewegung. Nach dem vorgeschriebenen Warmlauf und dem mit Rauch untermalten Start folgten sich die Figuren Schlag auf Schlag. Dem Toro Rosso Fahrer schien es sichtlich Spass zu machen, was er nach der Landung denn auch bestätigte. Er habe manchmal die Fluglage nicht mehr wahrnehmen können, liess er vernehmen. Es



Foto: Aeromedia A. E. Weitslein

brauche eben mehr Übung und die Figuren müsse man im Kopf haben. Im Unterschied zum Automobilrennsport, bei dem es im Cockpit heiss sei und Kraft benötigt werde, aber auch mit den Pedalen gearbeitet werde, seien die Steuerbefehle im Flugzeug sensibler, meinte Buemi weiter. Auch Hannes Arch zeigte sich äusserst zufrieden. Er habe Buemi nach einigen Figuren gefragt, ob er weiterfliegen wolle, und er habe begeistert zugesagt. Als Rennfahrer sei er sich an Geschwindigkeiten gewöhnt.

Vom Bergführer zum Kunstflugweltmeister

Hannes Arch – 1967 in der Obersteiermark geboren und aufgewachsen – hat in den vergangenen Jahren mit seiner Professionalität viel erreicht. Mit 16 Jahren absolvierte er den ersten Alleinflug mit dem Hängegleiter. Drei Jahre danach war er bereits staatlich geprüfter Berg- und Skiführer und mit 23 Jahren zählte er zu den besten Bergsteigern Österreichs. Er bezwang Berge mit hohen Schwierigkeitsgraden, wie etwa der Mount London in Alaska. Als Testpilot arbeitete er für den Appenzeller Gleitschirmhersteller Paratech. 1995 gründete er das Red Bull Acro Team – eine Mannschaft der besten Freeflyer, die sich aus Hängegleitern, Paragleitern, Base-Jumpern und Fallschirmspringern zusammensetzte. 1999 erzielte Arch bei der Eurosport Mad Masters in Frankreich in der Gleitschirmakrobatik den ersten Platz. Im Jahre 2000 gründete er die in den Bereichen Marketing und Promotion tätige Firma Airpro GmbH. Im selben Jahr sprang der Extremsportler als erster Base-Jumper von der 3000 Meter

Oben: Start mit der Zivko Edge 540, vorne Sébastien Buemi.

Links: Fotoshooting vor Start, links Hannes Arch mit Sébastien Buemi – für einmal mit Fallschirm.

Rechte Seite: Sekunden vor dem Zusammenstoss – der Pelikan scheint die drohende Gefahr nicht wahrzunehmen.

Kleines Bild: Das beschädigte Höhenleitwerk dokumentiert die Wucht des Aufpralls.

hohen Eigernordwand und drei Jahre später aus 4000 Metern Höhe vom Matterhorn ab.

Ab Mitte der Neunzigerjahre galt seine Aufmerksamkeit vermehrt dem Motorflug und er liess sich in Grenchen zum Privat- und später zum Kunstflugpiloten ausbilden. 2001 erreichte der noch junge Pilot bei der Schweizer Meisterschaft in der Kategorie Advanced den 1. Platz und sicherte sich damit einen Platz in der Schweizer Kunstflug Nationalmannschaft. 2005 folgte eine Anstellung als Renndirektor des Red Bull Air Race. Ein Jahr später gewann er in Grenchen bei der Kunstflug-EM in der Freestyle-Kategorie Gold. Im selben Jahr qualifizierte sich der begabte Pilot auch für die Red Bull Air Race World Series 2007, die er mit dem 10. Gesamtplatz beendete. 2008 gewann er im australischen Perth den Red Bull Air Race Weltmeisterschaftstitel. Um den Titel zu erreichen, sagt Hannes Arch, benötige man eine ausgezeichnete Kondition, die Belastungen von 10 g zulasse. Ferner müsse hart am Limit, jedoch stets im zulässigen Bereich geflogen werden, aber auch ein gut eingespieltes Team sei unabdingbar.

Trotz Vogelschlag an der Spitze

Nach drei von insgesamt sechs Rennen liegt Arch in der laufenden Saison weiterhin in Führung. Dies trotz eines Vogelschlags, der ihn in San Diego von der Ideallinie abbrachte, was mit zwei Strafssekunden sanktioniert wurde. Der stattliche Pelikan, mit dem das Flugzeug beim zweiten Air Gate kollidierte, war überaus heftig, doch die Manövrierfähigkeit der Zivko Edge 540 schien intakt geblieben zu sein, so dass sich Arch zusammen mit Vito Wyprächtiger für die Fortsetzung des Rennens entschied und sogar Platz drei erkämpfte – eine Spitzenleistung, die ohne Zeitstrafe sogar zum Sieg gereicht hätte. Der volle Umfang des Schadens, den der mehrere Kilo schwere Seevogel bei rund 370 Stundenkilometern angerichtet hatte, erwies sich im Nachhinein als weit grösser, als angenommen. Neben der massiven Beschädigung des Höhenleitwerks, zeigte sich auch, dass die Flügelfläche und die Fahrwerkverschalung Schaden genommen hatten. Ein Reparaturumfang, der die Überführung per Strassentransport ins Herstellerwerk Zivko Aeronautics Inc. nach Guthrie, Oklahoma, nötig machte.

Anton E. Wettstein



Beide Fotos: Red Bull

Schweizer Kunstflug Nationalmannschaft trainiert bei Lions Air

Ende Juli trainierte die Schweizer Kunstflug Nationalmannschaft drei Tage in Neuhausen ob Eck. Dafür konnte die brandneue Infrastruktur von Lions Air benützt werden – ein Glücksfall. Cockpit hatte im November 2008 über die Grundsteinlegung des Lions Air Hangars berichtet.

Vom 20. bis 29. August finden in Silverstone GB die Weltmeisterschaften im Kunstflug statt. Mit Blick auf dieses Ereignis fanden sich vier von fünf Piloten des Teams für ein letztes gemeinsames Training in Neuhausen o. E. ein. Patrick Paris, ehemaliger Spitzenpilot und Weltmeister, stand dem Team als Trainer zur Verfügung. Der nördlich von Schaffhausen gelegene ehemalige Militärflug-



Fotos: tnt

platz Neuhausen bietet – dank wenig Verkehr und einer äusserst zuvorkommenden örtlichen Crew – die ideale Basis für Kunstflug. Letztlich Ausschlag für den Besuch im nahen Deutschland gab die Infrastruktur von Lions Air, welche mitbenützt werden konnte. So quasi als Versuchskaninchen liessen es sich die Teammitglieder der Nationalmannschaft gut gehen: Vom eigenen Zimmer im Hangar, über das Catering tagsüber bis hin zur Mitbenützung der grossen Hangarfläche – alle Dienste aus einer Hand. Die letzten Handgriffe und Reinigungsarbeiten im riesigen und stivolnen Event- und Hangargebäude wurden nur Minuten vor dem Eintreffen der ersten Teilnehmer erledigt.

Max Ungricht



Die Nationalmannschaft (von links): Dominic Andres, Nils Hagander, Hanspeter Rohner, Patrick Paris (Trainer), Pierre Marmy. Nicht auf dem Bild: Gaby Schifferle.

Links: Optimale Lions Air Infrastruktur in Neuhausen o. E mit reichlich Platz und freundlicher Unterstützung.

Das diesjährige Fly-in in Tannkosh war wahrlich nicht auf der Sponsorenliste der Wettergötter. «Dank» der Sintflut wurden weniger anfliegende Flugzeuge gezählt als in früheren Jahren – was der traditionell guten Stimmung jedoch keinen Abbruch tat.

Die ersten Flugzeuge und Aussteller trafen bereits am Donnerstag ein – ein Tag, wie es sich «Tannkosh-Fans» nicht besser hätten wünschen können. Exzellentes Flugwetter, ein warmer Abend für das erste Beisammensein und verhaltener Optimismus. Die Meteorologen sagten Unbill voraus – und für einmal übertrafen deren Schlechtwettermeldungen sogar die Vorhersage. Viel Regen, Kälte und ausserordentlich starker Wind machten den Anreisenden einen Strich durch die Rechnung – der Platz konnte nicht von allen mit dem Flugzeug erreicht werden. Was aber die Hardcore-Besucher vom Eintreffen in Tannheim nicht abhalten konnte: Im Taxi oder mit einem gemieteten Auto wurde die Strecke vom Ausweichflugplatz nach Tannheim einfach mit vier Rädern in Angriff genommen. Schlafen unter dem Flugzeug wurde allerdings mehr oder weniger zur militärischen Durchhalteübung...

Humor und Können

Mit 700 Flugzeugen vor Ort kann sich die Bilanz trotzdem mehr als sehen lassen. Und auch die Parties im Zelt und Hangar waren bis auf den letzten Platz gefüllt. Mit Humor und Zusammenrücken wurde dem Unbill getrotzt; in den kurzen Perioden mit akzeptablen Verhältnissen zeigten sich die Profis trotzdem in der Luft – bei den herrschenden Sicht- und

Verhees Delta: Eine spontane Umfrage unter Piloten ergab nur wenig Lust, mit diesem Minideltaflugzeug zu fliegen... Aber für die nötige Aufmerksamkeit war jedenfalls gesorgt! (oben)

Alouette 3 Simulator unter schützendem Zeltdach. Heli Partner führte das gelungene Werk erstmals einer Öffentlichkeit vor (Mitte).

Erstmals am «Steuer» eines Helikopters: Airmatec-Chef Andy Schneeberger. Die grossen Bildschirme geben die Scenery perfekt wieder (unten).



«Rainkosh»

Mit Humor dem Unbill trotzen



Windverhältnissen nicht ganz einfach. Von Schweizer Seite flogen die Geschwister Susanne und Urs Vogelsang mehrmals gekonnt ihre Votec 351 vor und Don Vito Wyprächtiger zeigte auf der 2008 Edge von Peter Besenyei was in dieser Maschine steckt. Weitere bemerkenswerte Akrovorführungen waren unter anderen von den Red Bull Piloten Matthias Dolderer und Nicolas Ivanoff zu sehen.

Für das «grosse Brummen» waren zwei Exemplare zuständig: Die Red Bull Corsair mit Matthias Dolderer am Steuer und die Bf 109 der Messerschmitt-Stiftung, geflogen von Klaus Plasa. Nur in Static Display – aber beim An- und Abfliegen zu erleben – waren eine Transall, eine CH 53 und die Ju 53 D-AQUI. Leider konnten andere Leckerbissen aus Wettergründen den Flug nicht antreten, so auch die fünf An-2 aus der Schweiz.

Schweizer Premiere im Ausland

Dem Wetter getrotzt hatte Heli Partner. Der Helibetreiber aus der Ostschweiz war in Tannheim mit einem brandneuen Alouette 3 Simulator vor Ort. Der ehemals auf der Terrasse am Zürcher Flug-

hafen ausgestellte Klassiker wurde (fast) originalgetreu renoviert und als Simulator hergerichtet. Der zum Teil bei Ruag in Alpnach aufgefrischte Helikopter ist mit drei grossen Flachbildschirmen bestückt. Im originalen Cockpit können so erste Flugeindrücke gesammelt werden, Profis dient der Simulator zur Weiterbildung. Anstelle des Tanks ist nun ein Server eingebaut; die Software erlaubt zum Beispiel verschiedene Parcours mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden – die «Resultate» der Flüge (Fehler, Zeit) sind unmittelbar auf einem Bildschirm abzulesen. Ein Erlebnis auch für nicht-Helikopiloten, und für Gruppen ein «lässiges» Erlebnis, sich zu messen.

Die Alouette 3, im Hänger nach Tannheim transportiert, wird an der Swiss Aero Expo in Buochs zum ersten Mal auch in der Schweiz zu sehen (und zu fliegen) sein.

Max Ungricht



Fotos: mt

Auflinieren am Sonntag zum Wegflug. In der kürzesten Zeit entleerte sich der Platz. Der heftige Crosswind machte aber vielen Piloten zu schaffen, wie auf dem Bild zu sehen (oben).

Fexierbild: Der Besitzer dieses Flugzeugs hat sich auf alle Wetter-Eventualitäten vorbereitet. Welcher Flugzeugtyp steckt darunter? (Unten)

Vorschau

Internationale Dittinger Flugtage

Am 29. und 30. August findet in Dittingen (BL) mit den Internationalen Flugtagen das wohl grösste Schweizer Meeting dieses Jahres statt: Den Besucher erwarten Höhepunkte im Multipack.

Wer die enge Zufahrt zum oberhalb Dittingens gelegenen Flugplatz geschafft haben wird, wird dafür reich entschädigt werden: Thomas Anklin hat ein Flugprogramm zusammengestellt, das für die Schweiz einmalig ist. Zum Beispiel «THE ROCKETMAN» (am Sonntag), das Pioneer Team, das Icarri Team (Jak-52) oder die A109 der belgischen Luftwaffe – schon einmal in unseren heimischen Gefilden gesehen?

Schon mal gesehen, aber immer wieder besonders attraktiv: die Patrouille Suisse, das Breitling Jet Team, die Royal Jordanian Falcons, unser Schweizer Super Puma, die Oldtimer T-28,

Morane und Avenger sowie die Kunstflugdarbietungen von Votec 351 (Susanne und Urs Vogelsang) und Suchoi 26 mit Nils Hagander am Steuer. Last but not least: Die «Leki»-Parallelvorführung einer Extra 300 mit einem Modell. Spitzenpiloten garantieren für Spitzenleistungen!

Aber auch für leise Töne wird gesorgt: Henry Bohlig's Segelkunstflug beim Eindrücken ist ganz einfach sehenswert. Mehr als ein Grund, bis zum Ende der Vorführung auszuhalten. *mt*

Hauptprogramme

Samstag von 13.30 Uhr bis 18.00 Uhr
Sonntag von 10.30 Uhr bis 11.30 Uhr und 12.45 Uhr bis 17.00 Uhr



Pilot Report

Cessna 208 Caravan

Die Cessna 208 Caravan gilt als komfortables «SUV der Lüfte» und hat sich in mehr als zehn Millionen Flugstunden als robuster und zuverlässiger, vielseitig einsetzbarer Turboprop erwiesen. Zu Unrecht drängen die vielen neuen Microjets die Turboprops etwas aus dem Rampenlicht.

Die Cessna 208 hatte ihren Erstflug am 8. August 1982. Sie ist ein klassischer Hochdecker, mit robustem Fahrwerk, betrieben mit der bewährten Pratt & Whitney PT6A-114A (675 SHP) Turbine und kann im Einmann-Betrieb geflogen werden. Nach der Markteinführung 1984 wurde zuerst der Cargomaster produziert, gefolgt von der gestreckten und erweiterten Version des Super Cargomasters. Die Grand Caravan 208 wurde als Passagierflugzeug von diesem Modell abgeleitet. Ein typisches Merkmal der Cessna Caravan ist das grosse Gepäckfach unter dem Rumpf mit einer Zuladung von 494 kg.

Die Caravan wird im kommerziellen Bereich in mehreren Ländern weltweit als regionaler Transporter, sowohl für Fracht als auch als Airliner eingesetzt. Bisher wurden knapp 2000 Caravans gebaut. Im Vergleich zu Micro- und Business-Jets ist sie mit zirka 1,95 Millionen US-Dollar erschwinglich und ökonomisch. Die

Kabine mit typischerweise neun Plätzen (bis max. 14 Plätze) ist sehr komfortabel. Cessna bietet die C 208 in verschiedenen Varianten an. Die Basisausführung kann mit Schwimmern, mit Skiern oder auch mit grösseren Reifen für unbefestigte Pisten ausgeliefert werden, die Kabine mit Commuter-Sitzen, als Frachtmachine oder als Kombination. Die Airline-Konfiguration hat vier Sitzreihen hinter dem Cockpit. Diese Variante bietet Platz für acht bis zwölf Passagiere je nach Konfiguration und Zweimann-Cockpit. Zusätzlich ist die Caravan beliebt im Einsatz für Fallschirmspringer. Die linke Cargo-Türe wird dann ersetzt durch eine Roll-Up-Door und das Flugzeug erhält zusätzliche Haltegriffe und Steps vor und hinter der Türöffnung. Mit Produktionsjahr 2008 werden alle neuen Caravans standardgemäss mit dem Garmin G1000 Glascockpit und dem Garmin GFC 700 Autopilot ausgeliefert. Hierbei haben der Pilot als auch der Co-Pilot ein PFD (Primäres Flugdisplay) und in der Mitte befindet sich ein grosses MFD (Multifunktionsdisplay), das auch das als Option erhältliche sehr hoch auflösende Garmin Wetterradar beinhaltet. Zudem verfügt sie über eine TKS Flüssigkeits-Enteisungseinrichtung für alle Flügel- und Steuerflächen sowie den Propeller und die Windschutzscheibe. Das Flugzeug ist zugelassen für bekannte Vereisungsbedingungen. Neben dem normalen Einsatz findet die

Caravan immer mehr Anwendungen im militärischen (Task Force Transporter), beziehungsweise Special Mission-Bereich (Aerofotografie, Überwachung).

Wie fliegt sich die Cessna 208 Caravan Executive?

Schon der Einstieg über die Leiter des Cockpits oder die Passagierstiege ist beeindruckend. Sie führt zum Cockpit der Caravan, welche eine Bodenfreiheit von 1,3 m hat. Trotz ihrer Dimension (Länge 12,7 m, Höhe 4,7 m und Flügelspannweite von 15,9 m) wirkt sie elegant. Die Passagierkabine mit 5,1 m Länge und 1,6 m Breite ist grosszügig und wie ein luxuriöser Bus. Die grossen Fenster bieten – im Vergleich zu vielen Jets – einen erstklassigen Blick nach aussen und der Komfort in der Executive-Ausrüstung (6 Passagierplätze) ist überdurchschnittlich grosszügig. Der Arbeitsplatz der Piloten ist mit Garmin G1000, Wetterradar, Traffic Advisory System, Terrain Awareness System und Autopilot sehr modern ausgerüstet und gestaltet.

Wer schon einmal eine «kleine» Cessna geflogen hat, wird sich von Anfang an wohlfühlen. Nach einem kurzen Startlauf (416 m) hebt die Grand Caravan bereits mit 70 kts ab und steigt bei voller Zuladung mit 975 ft/min. Nach kurzer Steigzeit erreichen wir die Flughöhe von 10000 ft und beschleunigen auf 184 kts (341 km/h). In dieser ökonomischen Reisegeschwindigkeit fliegt die

Caravan 1679 km weit. Die maximale Flughöhe beträgt 25 000 ft (7620 m). Die Steuerung ist sehr direkt, leicht und die Caravan ist trotz ihrer Grösse agil und sehr gutmütig, was durch die Spoiler oben auf der Fläche, die synchron mit den Querrudern bewegt werden, unterstützt wird. Der Stall ist sanft ohne abzukippen (bei 61 kts) und die Maschine wirkt durch die konventionellen Flügel jederzeit sicher. Die Caravan erinnert von ihrer Gutmütigkeit her an eine Schulmaschine. Die Landung erfolgt in der Regel mit 30 Grad Klappenstellung und bei 70–75 kts Geschwindigkeit, je nach Zuladung. Mit nur gerade 290 m genutzter Landepiste ist sie im Bereich der STOL-Flugzeuge. Durch diese Eigenschaft und das robuste Fahrwerk wird sie oft auf unbefestigten Pisten, zum Beispiel bei medizinischen Einsätzen in Afrika, eingesetzt. Graspisten sind für die Caravan überhaupt kein Problem. Auch bei der Zuladung ist sie Klassenbeste, können doch 94% des Leergewichtes von 2047 kg zugeladen werden, nämlich 1937 kg. Speziell hervorzuheben ist die Laufruhe der Turbine, die tiefen Innengeräusche der Kabine und das Fluggefühl mit einer Prise Abenteuer in der Luft.



Glascockpit Garmin G1000

Fotos: Cessna

Cessna und die Entwicklung der Caravan

Cessna hat Luftfahrtgeschichte geschrieben. Gegründet 1911 von Clyde Cessna im Farmland von Kansas und heute Tochter von Textron, bietet das Unternehmen aktuell eine breite Palette von Hochdeckern, den neu hinzugekommenen Tiefdecker Corvalis 350/400 und modernste Businessjets von der Citation Mustang bis zum schnellsten Businessjet der Welt, der Citation X an.

Der zyklische Absatzmarkt und die gegenwärtige Krise zwingt allerdings auch Cessna, die Produktion und die Produktbreite zu überprüfen und zum Teil von Bend, Oregon, nach Independence, Kansas, zu verlagern. Während der Business Jet Markt derzeit stagniert, expandiert und wächst das Geschäft für den Einsatz der Caravan. Erst Mitte Juni 2009 hat eine indonesische Airline 30 Grand Caravans bestellt.

Markus Ginsig



www.flugtage.ch

29.+30.AUGUST 09
DITTINGER
FLUGTAGE
 DITTINGEN IM LAUFENTAL

Internationale Top-Aviatik auf einem der wohl aussergewöhnlichsten Flugplätze der Schweiz!

Programm:

Samstag, 29. August 2009:

- ab 09:30 Training und Passagierflüge
- ab 12:30 Modellflugvorführungen
- ab 13:30 **HAUPTPROGRAMM**
u.a. mit **Patrouille Suisse**, Super Puma, Pioneer Team, Icarii Acrobati, Royal Jordanian Falcons usw.
- ab 18:00 Hangarfest mit Unterhaltung
- ca 20:30 Flight-Night-Session mit Henry Bohlig auf dem Swift

Sonntag, 30. August 2009

- ab 10:00 Training und Passagierflüge
- ab 10:30 **HAUPTPROGRAMM Teil 1**
- ab 12:00 Modellflugvorführungen
- ab 12:45 **HAUPTPROGRAMM Teil 2**
u.a. mit **Rocketman** (muss man gesehen haben!), **Breitling Jet Team**, Super Puma, Pioneer Team, Icarii Acrobati, Royal Jordanian Falcons, Morane, Paras usw.

alle Infos immer aktuell unter www.flugtage.ch

unterstützt durch:



Ethiopian wird A350-Kunde

Ethiopian Airlines hat mit Airbus eine Grundsatzeinbarung über den Kauf von zwölf A350-900 geschlossen. Die Airbus-Jets sollen auf den Strecken zwischen Addis Abeba und Destinationen in Europa, den USA und Asien zum Einsatz gelangen. Mittlerweile hat der europäische Hersteller für das neue Langstreckenmodell 493 Bestellungen von 31 Kunden erhalten. *ts*

EgyptAir bestellt B737-800

EgyptAir hat eine bereits erfolgte Bestellung für B777 um zwei Exemplare reduziert und in eine Order für acht zusätzliche B737-800 umgewandelt. Die Airline hat bereits sieben Maschinen dieses Typs in Betrieb und für dieses Jahr ist die Lieferung weiterer fünf Einheiten vorgesehen. Der ägyptische Carrier operiert aktuell fünf B777, sechs -300ER sollen Anfang nächstes Jahr dazukommen. *mt*

1000. Mitglied der A330/340-Familie ausgeliefert

Ende Juli hat Airbus das 1000. Exemplar der A330/340-Familie einem Kunden übergeben. Das Flugzeug, ein A330-300, wurde von Thai Airways übernommen. Das A330/340-Programm ging 1993 in Dienst und hat seither 1406 Festaufträge von 103 Kunden erhalten. *ts*

Suchoi Superjet 100 mit drei Prototypen

Der dritte Prototyp des Kurz- und Mittelstreckenflugzeugs Suchoi Superjet 100 ist am 25. Juli zum Erstflug gestartet. Die Maschine ist mit einer kompletten Kabineneinrichtung versehen und soll vor allem zur Erprobung der Kabine und der Avionik eingesetzt werden. *AM*

Emirates ist grösster B777-Betreiber

Mit der Auslieferung des 78. Flugzeuges vom Typ Boeing 777 ist Emirates zum weltweit grössten 777-Betreiber geworden. Aktuell hält die in Dubai beheimatete Fluggesellschaft eine Bestellung über die Auslieferung von insgesamt 28 Boeing 777-Jets aufrecht. Emirates ist zudem die einzige Fluglinie, die sämtliche Ausführungen der Boeing 777-Reihe betreibt. Ihren ersten 777-Jet, eine Boeing 777-200, erhielt die Airline im Jahre 1996. Die 777-Flotte von Emirates umfasst aktuell drei Jets vom Typ -200, sechs Jets vom Typ -200ER, 10 Jets vom Typ -200LR, 12 Jets vom Typ -300, 45 Jets vom Typ -300ER sowie zwei 777 Vollfrachter. *pd*

Comlux wird grösster ACJ-Betreiber

Der Schweizer Anbieter von VIP-Flügen hat einen vierten Airbus Corporate Jet (ACJ) übernommen und ist dadurch zum grössten Betreiber der VIP-Version des A319 avanciert. Comlux hat ausserdem zwei A318 Elite in der Flotte. Der neue ACJ ist in Malta registriert und wird auf rein privater Basis ab Madrid betrieben. *ts*

Air France vor Übernahme des ersten A380

Der erste A380 von Air France (AF) hat in Hamburg das Farbkleid der französischen Fluggesellschaft erhalten. Der Airbus-Doppelstöcker

ist bei AF mit 538 Sitzen ausgestattet: neun in der First, 80 in der Business und 449 in der Economy Class. Das mit GP7200-Triebwerken bestückte Flugzeug soll ab November auf der täglichen Verbindung zwischen Paris und New York JFK zum Einsatz kommen. Bis Frühjahr 2010 will Air France drei weitere A380 übernehmen. *ts*

Lizenzbau der Antonow An-148 im Iran

Der ukrainische Kurz- und Mittelstreckenjet Antonow An-148 soll zukünftig im iranischen Isfahan in Lizenz gebaut werden. Als Antrieb für die ersten 50 Einheiten ist das Mantelstromtriebwerk Progress D-436-148 von Motor Sitsch vorgesehen. Im Werk Isfahan sind bereits 14 Maschinen des Typs An-140 gefertigt worden. Bis zum Jahresende sollen zwei weitere Einheiten das Werk verlassen. *AM*

Bombardier verkauft weitere Q400NG

Ein ungenannter Kunde hat bei Bombardier fünf Dash 8-Q400 NextGen bestellt und sich Optionen für fünf weitere Exemplare desselben Typs gesichert. Damit hat der kanadische Hersteller für seine Erfolgsmuster Q400 und Q400NG bisher insgesamt 362 Festbestellungen erhalten, bis Ende April sind 245 Stück ausgeliefert worden. Die neue Version der Q400 zeichnet sich u. a. durch eine verbesserte Kabinenbeleuchtung, mehr Platz in den Staufächern sowie über ein Lärm- und Vibrationsunterdrückungssystem aus. *ts*

Embraer 190 nach Moçambique

Ende Juli hat der nationale Carrier von Moçambique, Linhas Aéreas de Moçambique LAM einen EMB 190 übernommen, zwei Optionen sind noch offen. Das Flugzeug ist in einer Zweiklassenkonfiguration ausgelegt (9 Business/84 Economy). Eingesetzt wird die Maschine im Inlandverkehr und für Verbindungen in die Nachbarländer. *mt*



Foto: Embraer

Pilatus PC-12 für die Polizei von Phoenix

Das Polizeidepartement der Stadt Phoenix aus dem US-Bundesstaat Arizona hat einen PC-12 Spectre für die polizeiliche Luftunterstützung ausgewählt. Kommandant Dave Harvey, Befehlshaber des «Phoenix Police Department Tactical Support Bureau», hebt für die Typenwahl insbesondere die Wirtschaftlichkeit und den grossen Kabinenraum mit Druckausgleich hervor. Der PC-12 Spectre wird als Überwachungsplattform in den Bereichen Kriminalitätsbekämpfung, Transport von Untersuchungsbeamten sowie Auslieferungen eingesetzt werden. Das Flugzeug wird im September dieses Jahres

an den Kunden ausgeliefert und soll ab 2010 den Dienst aufnehmen. *mt*

AUA: EU-Kommission gibt Grünlicht

Die EU-Kommission hat bekannt gegeben, dass sie mit der Deutschen Lufthansa AG eine Einigung über die Voraussetzungen für eine Genehmigung des Zusammenschlusses erzielt hat. Es ist daher sehr wahrscheinlich, dass der Zusammenschluss im August formal besiegelt wird, und möglicherweise auch noch im August, spätestens aber im Laufe des Monats September, das Closing stattfinden wird. Danach ist die Austrian Airlines Group ein Mitglied des Lufthansa Konzerns und damit Teil der grössten Fluggesellschaft Europas. *mt*

Vueling und clickair zusammengeführt

Die beiden spanischen Billigflugunternehmen Vueling und clickair sind am 9. Juli zusammengelegt worden. Nach dem Zusammenschluss der beiden Gesellschaften belegt Vueling mit einem Marktanteil von 6,8 Prozent in Spanien Platz 2. An der neuen Fluglinie ist Iberia mit 45,85 Prozent beteiligt. Daneben hält Ryanair 10,9 und easyJet 7,2 Prozent. *AM*

Alitalia fliegt Verlust ein

Alitalia und Air One haben das erste Halbjahr nach der Neuorganisation mit einem Umsatz von 1,28 Milliarden Euro und 273 Millionen Euro Verlust abgeschlossen. Die durchschnittliche Auslastung betrug 59 Prozent. Für die kommenden Monate wird aufgrund der Buchungen mit einer deutlich höheren Auslastung gerechnet. *AM*

Air France ersetzt Staudruckrohre

Als Folge des Unglücks von AF 447 hat Air France auf Empfehlung von Airbus entschieden, an allen A330 und A340 zwei von drei Pitotrohren zu ersetzen. Dabei sollen anstelle der bisherigen Sonden von Thales solche von Goodrich montiert werden. Die A320 der französischen Fluggesellschaft haben schon im Jahr 2007 neue Staudruckrohre des Typs BA von Thales erhalten. Dies habe, so Air France, zu erheblichen Verbesserungen geführt, Vereinigungen seien an diesem Flugzeugtyp äusserst selten. Daher habe Airbus auch keine Auswechslung der Rohre an den A320-Flugzeugen empfohlen. *ts*

Umsatz- und Gewinnrückgang bei Dassault

Dassault hat im ersten Halbjahr 2009 mit 1,38 Milliarden Euro einen Umsatzrückgang von zehn Prozent hinnehmen müssen. Beim Ergebnis waren es mit 118 Millionen Euro, im Vergleich zur Vorjahresperiode, sogar 29 Prozent weniger. Mit der Sparte Businessjet erwirtschaftete Dassault im letzten Jahr 62 Prozent des Gesamtumsatzes von 3,75 Milliarden Euro. Im laufenden Jahr rechnet der führende Businessjethersteller mit rund 80 Auslieferungen. *AM*

Air-France KLM auf Tauchkurs

Im 1. Quartal des neuen Jahres hat Air-France KLM einen starken Einbruch erlitten. Die Umsätze im Passagierbereich sanken um 18,7% und im Cargo Bereich gar um 41,5%. Air-France

KLM leidet zusätzlich unter einem ungünstigen Treibstoff-Hedging, das die operativen Kosten zusätzlich verteuert. Auch im 2. Quartal waren wieder Rückgänge zu verzeichnen, allerdings in weniger starkem Ausmass: 5,5% Passagierrückgang, dem steht ein Kapazitätsabbau von 4,7% gegenüber, was immer noch einer durchschnittlichen Auslastung von 79,4% entspricht. Der Carrier kämpft aber mit einem Ertragsrückgang pro Passagier: der RASK (Umsatz pro Sitz/Kilometer) fiel um 14,8%. *mt*

Air Berlin fliegt Zürich–Pristina

Air Berlin expandiert weiter und bietet ab 25. Oktober täglich die Nonstop-Verbindung Zürich–Pristina an. Der Flug wird in Zusammenarbeit mit dem Reiseunternehmen Kosova Airlines angeboten. Die Hauptstadt Kosovos wird ab Oktober ebenfalls einmal wöchentlich ab Genf angefliegen. *AM*

easyJet verbindet EAP mit Düsseldorf

Am 2. November 2009 eröffnet easyJet eine direkte Flugverbindung vom EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) nach Düsseldorf. Der dafür eingesetzte Airbus A319 startet jeden Werktag um 7:00 Uhr und um 19:35 Uhr vom EAP und ist drei Stunden später wieder zurück. Samstags und sonntags bietet easyJet je eine Rotation an mit Abflug um 13:00 Uhr, bzw. 21:20 Uhr. *SU*

Tarom bedient wieder Zürich

Tarom fliegt nach einem 12-jährigen Unterbruch wieder Zürich an. Auf der seit anfangs August wieder in eigener Regie betriebenen Strecke nach Bukarest kommt eine Boeing 737-700 zum Einsatz. Ab 25. Oktober soll das wöchentliche Angebot von derzeit vier auf sechs Flüge erweitert werden. Die Flüge von Tarom wurden bisher im Codeshare mit Swiss angeboten. *AM*

Jade Cargo landet in Genf

Die chinesische Frachtfluggesellschaft Jade Cargo International verbindet seit kurzem Genf

mit Shanghai (Pudong). Ein B747-400ERF-Frachter mit 102 t Nutzlast bedient die Strecke jeden zweiten Donnerstag. Erster Kunde des neuen Dienstes ist die Firma Applied Materials, Cheseaux (VD), die unter anderem photovoltaische Solarzellen und energieeffizientes Glas herstellt und mehrere Niederlassungen in China betreibt. Ihre Exporte wurden bisher auf der Strasse nach anderen europäischen Grossflughäfen gefahren und ab dort geflogen. Die in Shenzhen beheimatete Jade Cargo betreibt eine Flotte von sechs B747-400ERF (Extended Range Freighters). Sie gehört zu 25% der Luftansa Cargo, die auch ihre Kapazität in Europa vermarktet. 51% hält Shenzhen Airlines, 24% die Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft DEG (siehe auch Gallery). *SU*

Swiss weiter im Gegenwind

Die Schweizer Fluggesellschaft hat die Auswirkungen der schlechten Wirtschaftslage im ersten Halbjahr weiter zu spüren bekommen. In dieser Zeitspanne sank der Betriebsgewinn um 74 Prozent auf 65 Millionen Franken (Vorjahresperiode: 254 Mio.), der Umsatz ging um 17 Prozent auf 2,11 Milliarden (2008: 2,55 Mia.) zurück. Die Auslastung auf dem gesamten Streckennetz lag von Januar bis Juni bei 75,9 Prozent (-2,9 Prozent), wobei der Sitzladefaktor auf den Interkontinentalstrecken mit 4,6 Prozent besonders stark abnahm und noch bei 77,9 Prozent lag. Das Unternehmen macht dafür in erster Linie die rückläufige Nachfrage im Premium-Segment sowie den seit Anfang Jahr um 50 Prozent gestiegenen Rohölpreis dafür verantwortlich. In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres beförderte Swiss 6,51 Mio. Passagiere (2008: 6,49 Mio.). Die Einführung des A330-300 läuft planmässig voran. Derzeit fliegen zwei Muster des Typs, bis im Herbst sollen zwei weitere Exemplare dazu kommen, wovon das eine für Flüge nach Chicago, das andere nach Delhi und Mumbai eingesetzt wird. Im Winterflugplan will Swiss die Kapazitätskürzungen fortsetzen. In Europa soll die Kapazität um 2, auf den Interkontinentalstrecken um 12 Prozent reduziert werden. *ts*

Edelweiss verlängert Wartungsvertrag mit SR Technics

Edelweiss Air vertraut weiterhin auf die Dienste von SR Technics. Die Tochtergesellschaft von Swiss hat kürzlich den Vertrag für die technische Gesamtbetreuung der A320-Flotte bis März 2012 verlängert. Das Vertragswerk umfasst Line-, Light- und Base-Maintenance, Maintenance Operations Control, Engineering-Dienstleistungen sowie Komponentensupport, Triebwerkwartung und Logistikmanagement. *ts*

Zürich baut Skymetro aus

Die Skymetro des Zürcher Flughafens wird ausgebaut. Alle drei Zugskompositionen werden dabei mit einem dritten Wagen erweitert. Mit der Nachrüstung soll die Separierung der bereits kontrollierten, von noch zu kontrollierenden Passagieren sichergestellt werden. Bis zur Inbetriebnahme am 20. Dezember werden in Spitzenzeiten zusätzliche Busse verkehren. Die Erweiterung der zwischen Airside Center und Dock E verkehrenden Skymetro ist Teil des Projekts «Zürich 2010», welches die Umsetzung des Schengener Abkommens sowie die Zentralisierung der Sicherheitskontrollen beinhaltet. *AM*

St. Gallen-Altenrhein: Per Handy einchecken

Seit kurzem können die Kunden von Austrian Airlines am Flughafen St. Gallen-Altenrhein per Mobiltelefon einen Flug buchen, einchecken, den Sitzplatz auswählen sowie aktuelle Informationen zum Flug abrufen. Ein SMS bestätigt die Reservation. Die Bordkarte erhält der Passagier direkt auf sein Handy. Das Web-Checking von Austrian ist während 24 Stunden bis eine Stunde vor Abflug möglich. Zudem teilte der Bodenseeairport mit, dass ein neues Schleppfahrzeug angeschafft worden ist, das Flugzeuge mit einem Gewicht von bis zu 125 Tonnen bewegen kann. *ts*

Jubiläumsanlass

25 Jahre Verein Pro Flugplatz St. Gallen-Altenrhein



Am 19. und 20. September feiert der Verein VPFA mit An-2 Sonderflügen sein 25-jähriges Bestehen. Den Mitgliedern des Vereins wird ein herrlicher Rundflug zum Säntis offeriert – zum ab-

soluten Spezialpreis von nur 50 Franken (Nichtmitglied CHF 150.–). Gleichzeitig findet auf dem Flugplatz eine historische Verkehrsausstellung statt.

Für Flugliebhaber aus der Region Mittelland: Fliegen Sie ab Grenchen zum schönen Bodensee!

Die An-2 wird Sie am Morgen nach Altenrhein fliegen, und abends wieder zurück. Ein einmaliges Erlebnis – im Oldtimer quer durch die Schweiz. Die Crew in Altenrhein wird Sie gerne mit einem Glas Champagner willkommen heissen. Der Eintritt ins Fliegermuseum Altenrhein ist im Ticketpreis enthalten. Der

ganz besondere Ausflug zu unseren Freunden in der Ostschweiz kostet nur 200 Franken.

Info und Anmeldungen bis am 12. September an: info@vpfa.ch





Geburt einer Legende

Vor 70 Jahren: Bau der Schweizer Ju 52 (1)

Foto: Sammlung Martin Kyburz

Die drei für die Schweizer Fliegertruppe bestimmten Ju 52 liefen im Juli 1939 im Junkers Zweigwerk von Bernburg vom Band. Eine dieser Maschinen startete am Nationalfeiertag zu ihrem Erstflug. Während ihrer Werkserprobung im Dritten Reich erhielten diese Schweizer Ju 52 vom Reichsluftfahrtministerium temporäre deutsche Kennzeichen ausgestellt.

Im Mai 1939 schloss die Kriegstechnische Abteilung (KTA) mit dem Junkers Flugzeugwerk AG (Ifa) in Dessau (Sachsen Anhalt) einen Vertrag in der Höhe von 1,16 Millionen Franken zur Lieferung von drei Ju 52/3m g4e Transportflugzeugen ab. Zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses war die Serienfertigung der Ju 52 im Dessauer Stammwerk bereits ausgelaufen. Die Produktion der drei für die Schweiz bestimmten Ju 52/3m g4e wurde an das im Februar 1937 erbaute Zweigwerk in Bernburg an der Saale delegiert, wo die ersten Wellblechtanten noch im Oktober des gleichen Jahres die Montagehallen verliessen. Die Schweizer Ju 52 wurden aus der laufenden Fertigung für die deutsche Luftwaffe abgezweigt. Ifa wählte für den Export die Maschinen mit den Werknummern 6580, 6595 sowie 6611 aus. Die Produktion der Va-

riante Ju 52/3m g4e lief im Laufe des Jahres 1939 zugunsten des Nachfolgemusters Ju 52/3m g5e aus. Die Schweizer Ju 52 müssen also zu den letzten Exemplaren dieser Variante gehört haben, die im zwischen Halle und Magdeburg gelegenen Junkers Zweigwerk Bernburg vom Fliessband liefen.

Schweizer Eigenarten

Diese künftigen Eidgenossen entsprachen baulich weitgehend der Ju 52/3m g4e der deutschen Luftwaffe, die dank der Hochrüstungspolitik der Nationalsozialisten in grosser Zahl vom Band liefen. Ein Unterscheidungsmerkmal der Schweizer Junkers war allerdings das Fehlen eines Impeller-getriebenen elektrischen Generators an der rechten Rumpfoberseite. Im Gegensatz zu den deutschen Ju 52/3m g4e war die runde Peilantenne weiter vorne eingebaut. Der hinter dem Cockpit installierte Antennenmast war zudem in der Mitte angebracht und nicht nach rechts versetzt wie bei den Luftwaffe-Junkers.

Genau wie ihre deutschen Schwestern waren die Schweizer Ju 52 auf der oberen Rumpfhinterseite mit einer Klappe zur Aufnahme eines Rheinmetall MG 15 7,92 mm Maschinengewehrs ausgerüs-

tet. Zudem liess sich ein weiterer Waffenstand an der Rumpfunterseite hinter dem Fahrwerk installieren, der im Flug heruntergekurbelt werden konnte. Dabei war ihr Einsatzzweck eigentlich gar nicht so kriegerisch gedacht: Bestellt wurden die drei Wellblechtanten als fliegender Hörsaal für die Ausbildung von Luftbeobachter und Bordfunker.

Deutsche Überführungskennzeichen

Die Schweizer Ju 52 wurden noch in Bernburg mit einem Tarnanstrich aus RLM 70 Schwarzgrün über alles versehen. Dies im Gegensatz zu den Junkers der Luftwaffe, welche auf den Oberseiten einen aus RLM 70 Schwarzgrün und RLM 71 Dunkelgrün bestehenden Sichtschutz erhielten, während die Unterseiten in RLM 65 Lichtblau gehalten waren. Die Schweizer Hoheitskennzeichen sowie die weisse Inventarnummer (A-701 bis A-703) der Fliegertruppe wurden noch im Junkers Zweigwerk angebracht, jedoch später mit wasserlöslicher Farbe übermalt, um den vom Reichsluftfahrtministerium (RLM) für Ablieferungsflüge geforderten deutschen Überführungskennzeichen Platz zu machen. Bereits in Bernburg wurden die für die Schweiz bestimmten Ju 52 mit temporären deutschen Überführungskennzeichen versehen. Um den RLM-Richtlinien genüge zu tun, mussten die Arbeiter am Heck der für die Schweiz bestimmten Ju 52 ein Hakenkreuz anbringen. Vorgesehen war, diese mit wasserlöslicher Farbe aufgemalten Kennzeichen nach



Foto: Sammlung Roland Küng

Linke Seite oben: Die Ju 52/3m g4e (Werknummer 6611) A-703 mit dem von den Junkers Werken in Bernburg aufgemalten Tarnanstrich in RLM 70 Schwarzgrün sowie der grossen weissen Inventarnummer. Die tropfenförmigen Verkleidungen des Hauptfahrwerks entfielen später. Diese Ju 52 startete am 1. August 1939 mit Fritz Harder, dem damaligen Chefpiloten des Junkers Zweigwerkes Bernburg, zu ihrem Erstflug. Diese Ju 52/3m g4e erhielt für den Überflug in die Schweiz das temporäre deutsche Kennzeichen D-AYWY.

Linke Seite unten: Hinter der HB-HOS verbirgt sich die Ju 52/3m g4e (Werknummer 6580) A-701. Um nach Ende des Zweiten Weltkrieges die Flüge ins Ausland zu vereinfachen, erhielten die Ju 52 der Schweizer Fliegertruppe zivile Kennzeichen. Es war allerdings nicht das erste Mal, dass diese Ju-52 zivile Kennzeichen trug: Für die Überführung in die Schweiz war dieser Ju 52/3m g4e das deutsche Kennzeichen D-AYWV aufgemalt worden. Die runde Peilantenne ist bei den Schweizer Junkers weiter vorne eingebaut als bei den Ju 52 der deutschen Luftwaffe. Der Antennenmast ist in der Mitte der Rumpfoberseite angebracht, bei den deutschen Junkers war er nach rechts aussen versetzt.

Rechts: Ungefähr so wie diese in Budaörs (Ungarn) weilende Ju 52/3m reo «Olaf Bielenstein» der Deutschen Luftwaffe müssen die drei Ju 52/3m g4e der Schweizer Fliegertruppe bei der Übernahme in Dessau ausgesehen haben. Genau wie bei der D-AIAG waren die temporären deutschen Überführungskennzeichen gross auf den Tragflächen sowie dem hinteren Rumpfteil aufgemalt. Mit Bestimmtheit haben die drei für die Schweiz bestimmten Junkers auch das Hakenkreuz in einem weissen Kreis getragen, das auf einem roten Band auf dem Seitenleitwerk aufgemalt war. Diese vom Reichsluftfahrtministerium vergebenen temporären Überführungskennzeichen waren bereits im Junkers Zweigwerk in Bernburg mit wasserlöslicher Farbe aufgemalt worden.

Erreichen des Bestimmungsortes abzuwaschen.

Der Chef am Steuer

Die erste für die Schweizer Fliegertruppe bestimmte Ju 52 mit der Werknummer 6580 muss zwischen dem 17. und 20. Juli 1939 in Bernburg zum Erstflug gestartet sein. Die Werknummer 6595 folgte zwischen dem 21. und 24. Juli 1939.

Ju 52 der Schweizer Fliegertruppe

Typ	Werknr.	Erbaut	Überführungskennz.	Militär	Zivil	Erstflug
Ju 52/3m g4e	6580	Junkers Bernburg	D-AYWV	A-701	HB-HOS	Juli 1939
Ju 52/3m g4e	6595	Junkers Bernburg	D-AYWX	A-702	HB-HOT	Juli 1939
Ju 52/3m g4e	6611	Junkers Bernburg	D-AYWY	A-703	HB-HOP	1.8.1939

Genauere Daten sind nach heutigem Stand der Forschung nur für die dritte Schweizer Junkers verfügbar. Sie hob am 1. August 1939 mit Fritz Harder, dem Chefpiloten des Junkers Zweigwerkes von Bernburg, ab. Insgesamt zwölf Versuchsflüge führte Harder mit der Werknummer 6611 zwischen dem Schweizer Nationalfeiertag und dem 4. August 1939 durch, dies belegen Eintragungen des der Nachwelt erhaltenen Flugbuchs von Harder.

Die zwei ersten Ju 52 (Werknummer 6580 und 6595) müssen bereits vor der Ankunft der Schweizer Abnahmedelegation am 29. September 1939 nach Dessau überführt worden sein, den von der Ifa festgesetzten Übergabeort an die Schweizer Fliegertruppe. Die dritte Ju 52 (Werknummer 6611) erreichte Dessau erst am Samstag, den 30. September 1939 morgens um 7.30 Uhr. In Dessau sind die drei Schweizer Ju 52 nach Bestellerwünschen nachgerüstet und anschliessend nochmals gründlich überprüft worden.



Foto: Sammlung Laszlo Javor via Martin Kyburz

Wie sich die drei Junkers Ju 52 mitten im Zweiten Weltkrieg in die Schweiz durchmogelten, erzählt der zweite Teil in der Oktober-Ausgabe.

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Redaktion bedanken sich bei Karl Kössler, Gerhard Stemmer, Klaus Lieneke, Roland Küng, Martin Kyburz und dem Bundesarchiv in Bern für die Überlassung von Fotos und Dokumenten. Der Verfasser hat zusammen mit dem Berliner Hans-Jochim Mau (†) und Georg Punka aus Budapest beim amerikanischen Verlag Squadron/Signal die Monografie «Junkers Ju 52 in action» verfasst (ISBN 0-89747-448-1).

Ju 52/3m g4e und die Rote Armee

Die von der Schweiz verwendete Junkers Ju 52/3m g4e unterschied sich vom Vorgängermuster Ju 52/3m g3e durch eine zweiteilige Ladeluke auf der rechten Rumpfhinterseite, zudem war auf der Rumpfoberseite eine Verkleidung zur Aufnahme besonders sperriger Güter eingelassen. Die ersten Ju 52/3m g4e liefen bereits 1935 vom Band. Einige Ju 52/3m g4e dienten der Legion Condor im Spanischen Bürgerkrieg als Behelfsbomber sowie Transporter, der Löwenanteil aller Ju 52/3m g4e erhielt aber die deutsche Luftwaffe. Diese Version lief im Junkers Stammwerk in Dessau bis Ende 1938 vom Band, dann wurde die Produktion zu Gunsten des zweimotorigen Bombers Junkers Ju 88 A aufgegeben. Im Oktober 1937 nahm das Junkers Zweigwerk in Bernburg sowie Anfang 1939 die ATG in Leipzig-Mockau die Fertigung der Ju 52/3m g4e auf. Alle drei Ju 52/3m g4e der Schweizer Fliegertruppe wurden während des Sommers 1939 im Junkers Zweigwerk Bernburg an der Saale gebaut. Die Fertigung der Ju 52 dauerte in Bernburg bis zum Mai 1944 an. Insgesamt produzierte dieses Junkers-Zweigwerk ein Total von 2084 Ju 52, was immerhin 43 Prozent der Gesamtproduktion dieses Musters ausmachte. Bis Ende 1944 lief ein Total von 4845 Einheiten im Dritten Reich, dem besetzten Frankreich sowie Ungarn vom Band. Die Ju 52 verblieb bis Ende des Zweiten Weltkrieges im Dienst der deutschen Luftwaffe sowie einiger befreundeter Nationen. Das Bernburger Junkers Zweigwerk wurde während des Krieges mehrfach Ziel von Angriffen der von England aus operierenden amerikanischen 8th Air Force. Die US Army besetzte das Gelände am 12. April 1945 und übergab es am 21. Juli des gleichen Jahres dem sowjetischen Bündnispartner. Während fünf Jahren demontierte die Rote Armee den gesamten Junkers-Fabrikkomplex und transportierte ihn zum Wiederaufbau in die Sowjetunion. sta



Vor 25 Jahren im Cockpit...

Still going strong – die in der September-Ausgabe von 1984 beschriebene Lockheed Hercules bildet auch heute noch das Transportrückgrat vieler Luftwaffen. Dabei standen bereits damals über 1700 Einheiten weltweit im Einsatz. Obwohl der Ursprung der C-130 bereits auf den Korea Krieg zurückgeht – die Ausschreibung für ein neues Transportflugzeug erfolgte 1951 – steht dem robusten Alleskönner mit Blick auf die Lieferschwierigkeiten des A400M von EADS – vielleicht ein weiteres Revival bevor. Der Bericht in Cockpit listet detailliert die Modelle C-130A, E, H und L-100-30 (zivile Version) auf.

Weitere Themen: Ein Bericht über «Luftverkehr und Umwelt», das 20-Jahre-Jubiläum der Patrouille Suisse und ein ausführlicher Rückblick in die Geschichte der Messerschmitt Taifun; die Bf 108A hatte 50 Jahre zuvor ihren Erstflug. Interessant auch ein Hinweis unter den Kurznachrichten: Am 20. Juli 1984 hob der zweite PC-9 Prototyp (HB-HPB) zum ersten Mal ab. *mt*

Titebild: Lockheed Hercules C-130E beim Start mit Hilfsraketen.

Cockpit

SCHWEIZER FLIEGERTRUPPE

Erstflug vor fünfzig Jahren

Messerschmitt Taifun

Am 13. Juni 1934 startete in Augsburg bei den Bayerischen Flugzeugwerken die Bf 108A V1 Taifun zu ihrem Erstflug. In den folgenden Jahren wurde dieser Vierplätzer, der im Entwurf und technisch dem damaligen Stand um Jahre voraus war, zum Inbegriff für das ideale Reiseflugzeug. Noch vor Kriegsausbruch beschaffte die Schweizer Fliegertruppe fünfzehn Einheiten, die als Schul- und Verbindungsflugzeuge bis 1959 im Einsatz standen.

Die Geschichte der Taifun begann damit, daß die Bayerischen Flugzeugwerke vom deutschen Reichsluftfahrtministerium (RLM) an der Ausschreibung für ein Wettbewerbsflugzeug für den Europarundflug 1934 beteiligt wurden. Diese Rundflüge waren damals die größten luftsportlichen Ereignisse in Europa. Sie galten gleichzeitig als Schrittmacher für die Entwicklung neuer Sportflugzeuge. Die unter der technischen Leitung von Willy Messerschmitt stehenden BFW hatten bereits bei den Rundflügen 1929 mit der M 23b und 1930 mit

der M 23c die Siegermaschinen gestellt.

Für den Europarundflug 1934 entwarf das BFW-Team einen aerodynamisch hervorragend durchgebildeten viersitzigen Kabinentiefdecker in Ganzmetall-Schalenbauweise mit Vorflügeln, Landeklappen und Einziehfahrwerk. Die herkömmlichen Querruder fehlten. Ihre Funktion wurde durch Störklappen auf der Oberseite des Außenflügels übernommen. Diese Spoiler bewährten sich jedoch nicht, so daß sie durch normale Querruder ersetzt werden mußten. Als Antrieb war in

dieser Bf 108A ein Hirth HM 8U mit einer Startleistung von 225 PS eingebaut, der einen Dreiblattpropeller antrieb.

Obwohl die vier Bf 108A mit rund 290 km/h die schnellsten Maschinen des Europarundfluges waren, erreichte die beste nur den fünften Rang, da der Austragungsmodus leichte und einfache Flugzeuge bevorzugte.

Serienproduktion

Die in knapp neun Monaten entwickelte Bf 108 hatte technisch jedoch so überzeugt, daß sie vom RLM für die Großserienproduktion als Reise- und Verbindungsflugzeug für den zivilen und militärischen Bedarf ausgewählt wurde. Von den Flugzeugen der Nullserie unterschied sich die Serienversion Bf 108B durch die leicht vergrößerten Abmessungen, die zusätzlichen Fenster des Gepäckraumes und das Triebwerk des Typs Argus As 10C, das eine Startleistung von 240 PS abgab. Nachdem die Bayerischen Flugzeugwerke im September 1938 in der Messerschmitt AG aufgegangen waren, wurde die Bezeichnung in Me 108 umgeändert.

Eine Taifun der Schweizer Fliegertruppe im Originalanstrich



Staffeln der Welt

Alte Bekannte und neue Typen im Airshowzirkus.

Oldtimer und Newcomer



Gnat Display Team (Volkel 2009).

Links: Apache AH.1 (ZJ222/673 Sqn/ Blue Eagles/Fairford 2009).



Das 2008 gegründete, zivile «Gnat Display Team» nutzt, wie schon die «Yellow Jacks» und die «Red Arrows», den kleinen Folland Gnat Jet-Trainer. Dieses Duo, beheimatet in North Weald, zeigt die, vom Red Arrows Display bekannten Pair- und Synchro-Sequenzen. Die Maschinen tragen das klassische Rot der CFS (XS111) und den rot-weißen Anstrich der No4 FTS (XR538). Sie verfügen über Rauchanlagen. Es stehen insgesamt fünf Piloten (Chris Heames; Willy Hackett; Mark Grimshaw; Kevin Whyman; Mark Fitzgerald) zur Verfügung. Der bekannteste dürfte Sqn Ldr Chris Heames sein. Er ist auch beim «Team Viper» aktiv.

Das «Team Viper», ein Viererteam mit BAC167 Strikemaster, ist erst in dieser Saison ausserhalb Grossbritanniens aufgetreten. Die vom Team bisher verwendeten Maschinen (G-MXPH; G-UVNR; G-VPNR; G-SOAF; G-CDHB) tragen verschiedenste Lackierungen. Sie repräsentieren damit einen Querschnitt



BAC Strikemaster G-MXPH bei der Startvorbereitung (Volkel 2009).

Fotos: © Werner Baier

der weltweiten Nutzer dieses Trainers und Erdkampfflugzeugs. Das Programm ist eng angelehnt an die Vorführungen der klassischen Jet Provost Teams Ende der Sechzigerjahre, wie «Red Pelicans», «Swords», «Blades» und eben «The Vipers» von der No2 FTS. Die aktuellen, zivilen Vipers sind Chris Eames, Justin

Hughes, Dan Arlett, Gerald Williams, Matt Masters und Mark Petrie. Den Teamnamen gab das Rolls-Royce Viper 535 Triebwerk.

Blue Eagles in neuer Besetzung

Das Helikopterteam der britischen Army Air Force, die «Blue Eagles» (Cockpit 3/2005) hat umgerüstet. Bisher flog man einen Lynx und vier Gazellen. Seit dieser Saison bewegt man, auch eine Pilotin ist im Team, einen Lynx Mk7 und einen Apache AH Mk1. Das Programm zeigt allerdings weniger ein Duo, als ein wechselweise dargebotenes Solodisplay. Das bringt die fliegerischen Möglichkeiten der beiden Helitypen zur Geltung. Zur Verfügung stehen Mark Howard und Chloe Madden für den Lynx sowie Tony Thompson und Clive Richardson für den Apache.

Werner Baier



Team Viper in Diamond Four Formation (Volkel 2009).

Quellen

Bild- und Textarchiv des Autors
Aircraft August 2009

Schweizerisches Luftfahrzeugregister 1. Juli – 31. Juli 2009

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
27.07.2009	HB-2449	DG-808 C	8-408B307X69	2009	Gassner Heinrich, Walenstadt	Bad Ragaz
22.07.2009	HB-CZO	CE 172S	172S-10067	2005	Flugschule Eichenberger AG, Buttwil	Buttwil
07.07.2009	HB-FRT10	PC-12/47E	1146	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.07.2009	HB-FRW10	PC-12/47E	1149	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.07.2009	HB-FRZ10	PC-12/47E	1163	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.07.2009	HB-FSA10	PC-12/47E	1169	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.07.2009	HB-FSB10	PC-12/47E	1150	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.07.2009	HB-FSD10	PC-12/47E	1153	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.07.2009	HB-FSE10	PC-12/47E	1156	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.07.2009	HB-FSF10	PC-12/47E	1152	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.07.2009	HB-FSG10	PC-12/47E	1157	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.07.2009	HB-FSH10	PC-12/47E	1154	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.07.2009	HB-FSI10	PC-12/47E	1158	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.07.2009	HB-FSK10	PC-12/47E	1159	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
01.07.2009	HB-JGG	Falcon 2000EX	188	2009	MSC Aviation SA, Genève	Genève-Cointrin
29.07.2009	HB-JHC	A330-343	1029	2009	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
29.07.2009	HB-JLK	Falcon 7X	044	2009	Radial Crest Ltd./Jet-Link AG, Opfikon	Zürich
03.07.2009	HB-QOP	M-56	56/43	2009	Senn Benjamin/Senn Ballonfahrten, Diegten	Diegten
20.07.2009	HB-QOQ	LBL 180A	1247	2009	Skytec-Aeroteam GmbH, Burgdorf	Burgdorf
22.07.2009	HB-QOT	CAM Z-140	11307	2009	Fédération des Banques Raiffeisen Fribourg et Vaud/ Bersier Josiane, Arconciel	Arconciel
15.07.2009	HB-SRA	AT-3 R100	AT3-051	2009	Alp-Aircraft GmbH/Alp-Air Bern AG, Belp	Bern-Belp
15.07.2009	HB-SRB	AT-3 R100	AT3-052	2009	Alp-Aircraft GmbH/Alp-Air Bern AG, Belp	Bern-Belp
24.07.2009	HB-SRC	AT-3 R100	AT-3-053	2009	Alp-Aircraft GmbH/Alp-Air Bern AG, Belp	Bern-Belp
22.07.2009	HB-WYA	CTL5-ELA	F-09-03-06	2009	Agullo Francisco, Genève	Sion
03.07.2009	HB-ZJF	BO 105 S	13	1971	Skymedia AG, Zürich	Zürich
07.07.2009	HB-ZKX	AS 350 BA	2301	1989	Scenic Air AG, Matten bei Interlaken	Reichenbach
01.07.2009	HB-ZNA	AS 350 B3	4082	2006	Helipool Europe GmbH/Air Glaciers SA, Sion	Lauterbrunnen
30.07.2009	HB-ZRX	AW109SP	22206	2009	Schweiz. Luft-Ambulanz AG, Zürich	Zürich
07.07.2009	HB-ZUN	MDD 369E	0325E	1989	Loixa Swiss GmbH/Robert Fuchs AG, Schindellegi	Schindellegi
22.07.2009	HB-ZUV	AW139	31236	2009	Air Engiadina/Swiss Jet AG, Zürich	Samedan

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Neuer Eigentümer/Halter	Standort
14.07.2009	HB-1273	Elfe 17A	49	1975	Meier Peter, Sevelen	Buochs
16.07.2009	HB-1981	LS7-WL	7002	1988	Dürager Christian, Lengnau AG	Schänis
01.07.2009	HB-DIA	M20J	24-3288	1993	Smartlife GmbH, Rapperswil-Jona	Wangen-Lachen
29.07.2009	HB-ELD	JOB 15-180/2	069	1966	Segelfluggruppe Möve (SFGM), Hausen am Albis	Hausen am Albis
20.07.2009	HB-FHZ	PC-6/B2-H4	840	1984	Zimex Business Aviation AG/Flying Devil SA, Lausanne	Gruyères
23.07.2009	HB-KBH	TB20	700	1986	Rossi Sandro, Schönenbuch	Zürich
29.07.2009	HB-KEP	R2160	318	1997	Kunstflugverein Altenrhein KFVA, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
29.07.2009	HB-KHN	Champion 8KCAB	1047-2007	2007	Kunstflugverein Altenrhein KFVA, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
30.07.2009	HB-KON	TB20	2183	2002	Treichler Robert, Triesenberg	Bad Ragaz
08.07.2009	HB-OKN	J-3C-65/L-4..	12333	1944	Groupement de Vol à Moteur Lausanne, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
01.07.2009	HB-OZB	PA-28-140	28-24135	1966	Wittmann Aaron, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
20.07.2009	HB-OZV	PA-28-180 (A)	28-4613	1968	Zuppiger Jean-Pierre, Cologne	La Côte
03.07.2009	HB-PKC	PA-46-310P	46-8608033	1986	Sokhegyi Andreas, Pratteln	Basel-Mulhouse
01.07.2009	HB-PLG	PA-18 «150»	18-7949	1963	Boschung Alfred, Epagny	Gruyères
07.07.2009	HB-QJV	BB30	149	2001	Streit Manfred, Matzendorf	Greifensee
03.07.2009	HB-VOQ	BAe.125 Series 1000A	259021	1992	Hotur SA/ XLA (Aviation) Services SA, Le Grand-Saconnex	Genève-Cointrin
13.07.2009	HB-XTQ	R22 Beta	1014	1989	Freiburghaus Group AG/Airport Helicopter Basel, Basel	Basel-Mulhouse
14.07.2009	HB-YDF	Vari Eze	2187	1990	Reimann Denise/Burkhard Rahel, Uznach	Sitterdorf
15.07.2009	HB-ZHK	R44 II	11283	2006	Heli Sitterdorf AG/Airport Helicopter Basel, Basel	Sitterdorf
08.07.2009	HB-ZIC	R22 Mariner	2709M	1997	Airport Helicopter Basel, Basel	Basel-Mulhouse

Eintragung: Die 1995 gebaute Cessna 172S Skyhawk SP HB-CZO flog zuerst in Florida mit der Immatrikulation N2469U, bevor sie in einem Container nach Schweden verschifft wurde. Im dänischen Roskilde wurde das mit einem Garmin 1000 Avioniksystem ausgerüstete Flugzeug wieder zusammgebaut und am 14. Juli auf den aargauischen Flugplatz Buttwil überflogen. Eine gute Woche später erfolgte die Eintragung ins schweizerische Luftfahrzeugregister für die Flugschule Eichenberger AG.



Löschung: Von Swissair via Swiss zu Vietnam Airlines – Der Airbus A330-223 HB-IQP wurde am 22. Mai 2001 an die Swissair ausgeliefert und gelangte nach dem Grounding in die Swiss-Flotte. Mit der Einführung der A330-343E bei Swiss International wurde die Maschine an Vietnam Airlines verkauft, wo sie die Immatrikulation VN-A373 erhielt.



Löschung: Im Juni 1959 stellten die Pilatus Flugzeugwerke den Prototyp des PC-6 Porter HB-FAN als grosse Neuheit am Aërosalon in Paris aus. Seither war der Kleintransporter jedes Mal präsent, so auch 50 Jahre später: Am 16. Juni 2009 konnte die Gründerin und Inhaberin von Susi Airlines, Susi Pudjastuti, ihren brandneuen Pilatus PC-6/B2-H4 Turbo Porter HB-FNJ in Le Bourget übernehmen. Das Flugzeug fliegt unterdessen mit der Immatrikulation PK-VVQ in Indonesien.

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
30.06.2009	HB-778	K8B (Schleicher)	8328	1964	Suhner Carl, Roggwil	St. Gallen-Altenrhein
30.06.2009	HB-884	K8B (Schleicher)	8694	1967	Suhner Carl, Roggwil	St. Gallen-Altenrhein
03.07.2009	HB-1973	Discus B	236	1988	Vol à voile Club Valais, Sion	Sion
13.07.2009	HB-3056	SZD-55-1	551191012	1991	Giger Josef, Ottenbach	Hausen am Albis
01.07.2009	HB-3357	LS8-18	8447	2002	Segelfluggruppe Lenzburg, Lenzburg	Birrfeld
30.06.2009	HB-BBW	AS RX-7	RX7-238	1980	Droz Fabien, Thielle-Wavre	Thielle
13.07.2009	HB-CWD	RA F177RG	0047	1972	Gmachel Norbert, Bassersdorf	Zürich
09.07.2009	HB-FNH	PC-6/B2-H4	963	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.07.2009	HB-FNJ	PC-6/B2-H4	965	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.07.2009	HB-FQU10	PC-12/47E	1121	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.07.2009	HB-FRM10	PC-12/47E	1139	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.07.2009	HB-FRO10	PC-12/47E	1141	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.07.2009	HB-FRQ10	PC-12/47E	1144	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.07.2009	HB-FRR10	PC-12/47E	1142	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.07.2009	HB-FRU10	PC-12/47E	1147	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.07.2009	HB-FRX10	PC-12/47E	1151	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.07.2009	HB-FSJ9	PC-12/47E	1099	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.07.2009	HB-IQP	A330-223	366	2001	Sierra Leasing Ltd./ Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
24.07.2009	HB-LQZ	CE 421C	421C1237	1982	Infotours AG/ Rundflüge und Airtaxi Alpiner AG, Zürich	Zürich



Genf (oben): Seit Ende Juni operiert Jade Cargo aus China zwei monatliche Flüge nach Genf. Aus Barcelona eintreffend flog die Boeing 747-4EV(ER)F B-2423 nach drei Stunden Aufenthalt in Genf direkt nach Schanghai weiter. Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich (oben): American Airlines lässt ihre Boeing 767-323(ER) mit treibstoffsparenden Winglets ausrüsten. Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Basel (links oben): Seit Anfang Juli bietet African Safari wieder Flüge nach Mombasa an. Diese werden allerdings nicht mehr mit eigenem Fluggerät durchgeführt, sondern mit Maschinen der britischen Monarch Airlines. Zum Einsatz gelangt vierzehntägig die einzige Boeing B767-300 G-DIMB des Carriers, die hier am 3. Juli beim Start nach Mombasa zu sehen ist. Foto: Dennis Thomsen



Zürich (links Mitte): BAe-146-300 LZ-HBE der albanischen Belle Air – die Billigfluggesellschaft ist 2005 gegründet worden. Foto: Aeromedia A. E. Wettstein

Genf (links unten): Amiri aus Abu Dhabi hat neue Flugzeuge in die Flotte integriert, so auch diesen Airbus A320-232 A6-DLM. Zuvor wurde das Flugzeug als VP-CMS von SAAD aus Saudi Arabien operiert. Foto: Jean-Luc Altherr



Bern (oben): Für das Europa League Rückrundenspiel zwischen den Berner Young Boys und dem spanischen Traditionsverein Atletico Bilbao reisten die Fans und das Team mit der Boeing B717-200 EC-HOA der Quantum Air an, was für den Flughafen Bern-Belp zugleich eine Typenpremiere bedeutete. Foto: Ian Lienhard

Zürich (links oben): Boeing 737-55S OK-DGL der Czech Airlines mit neuer Farbgestaltung. Foto: Aeromedia A. E. Wettstein

Basel (links Mitte): Die Antonow An-12BK UR-CAG der ukrainischen Meridian landete am 6. Juli aus Kopenhagen kommend mit dem Equipment der Rockgruppe Slipknot. Die Gruppe gab am selben Abend ein Konzert in Belfort. Foto: Dennis Thomsen



Zürich (oben): Bombardier Learjet 40 – eines von zahlreichen Modellen der erfolgreichen Learjet-Familie, welches auf dem vor rund 50 Jahren in Altenrhein entworfenen Basismodell beruht. Foto: Aeromedia A. E. Wettstein

Genf (links): Am 1. Juni erhielt Al Jaber Aviation (AJA) aus Abu Dhabi sein AOC (Airline Operating Certificate). Bereits am Tag darauf wurde die Operation mit zwei brandneuen Embraer 135BJ Legacy 600 aufgenommen, darunter der abgebildete A6-AJB, welcher am 10. Juli erstmals in Genf zu sehen war. AJA operiert eine gemischte Flotte von 21 Flugzeugen, bestehend aus Embraer und Airbus CJ-Modellen. Foto: Jean-Luc Altherr





Seit einiger Zeit steht wieder eine Messerschmitt Bf-109 in Wiener Neustadt, am Ort ihres zahlreichen Ursprungs. An einem der schönsten und originalgetreuesten Wiederaufbau der letzten Jahre hat Ing. Kurt Steiner 20 Jahre lang gearbeitet. Fliegen wird die G6 «Weisse 13» jedoch nicht.



Farbfotos: Georg Mader

Bf-109 G6 in Wiener Neustadt Späte Rückkehr

Am Morgen des Neujahrstages 1945 startete die deutsche Luftwaffe einen überraschenden Schlag gegen alliierte Flugplätze in Belgien und Holland, ihr letztes massives «Aufbäumen». Alle der Westfront unterstellten Jagdgeschwader der Reichsverteidigung nahmen an der «Operation Bodenplatte» teil. Dokumentiert sind jeweils rund 280 am Boden zerstörte und 180 beschädigte alliierte Flugzeuge, 15 gingen in Luftkämpfen verloren. Für die Alliierten eine Wochenproduktion. Von den rund 850 eingesetzten deutschen Flugzeugen gingen ebenfalls zirka 300 verloren, über 200 Piloten fielen, beziehungsweise wurden gefangen genommen. Für die deutsche Tagjagd waffe praktisch die Eliminierung. Das am südlichsten angesetzte Jagdgeschwader 53 («Pik Ass») lag um Stuttgart; es hatte den Auftrag zum Tiefan-

griff auf den US-Flugplatz Frescaty in der Nähe von Metz. Dort waren etwa 40 P-47 «Thunderbolt» der 365. Fighter Group der 9. US-Luftflotte stationiert. Stab und die IV. Gruppe des JG53 starteten nach dem Morgengrauen mit rund 30 Maschinen von Echterdingen aus, einer der Piloten der IV. war – laut Geschwaderchronik – der 25-jährige Oberschlesier Uffz. Herbert Maxis. Während das Gros in Frescaty – bei etlichen Eigenverlusten – 22 P-47 zerstörte, begannen er und sein Schwarm noch weit vor Erreichen des Ziels nach US-Flakbeschuss eine Art Duell mit der 455. leichten US-Flakbatterie; jene war bei Düren zum Schutz von US-Feldartillerie eingeteilt. Nach mehreren Tiefangriffen mit Verlusten unter den US-Soldaten erhielt seine Bf-109G-14AS («Weisse 13») einen Motortreffer und er musste bei Oberfelsberg eine Bruchlandung machen. Verantwortlicher FIA-Schütze (4x Cal. 50) war der US-Soldat

Flenory Griggs. Angeblich noch während der Bauchlandung feuernd, schlitterte Maxis in einen Obsthain – 200 Meter von der US-Flakstellung entfernt.

Aussagen von Angehörigen beider herbeieilenden amerikanischen Einheiten deuten darauf hin, dass Maxis noch auf der Tragfläche der «13» durch den Artilleristen Smith erschossen wurde, er hätte eine offensive Bewegung gemacht. Die Amerikaner vor Ort entledigten Maxis seines Fliegeroveralls, Soldbuchs und Erkennungsmarke und sämtlicher persönlicher Gegenstände. Eine kurz danach eingeleitete US-Untersuchung konnte so nicht mehr klären, wer der Deutsche in Unterwäsche war. Ein eingeleitetes Kriegsverfahren wurde nicht eröffnet. Die Front ging weiter – Maxis wird seither offiziell als vermisst geführt.

Wiederaufbau

Die Reste der Maschine wurden immer weniger und sind schliesslich von Bauern in einen Graben gezogen und zugeschüttet worden, sie waren bei der Feldarbeit im Wege.

Erst 1987 wurde das Wrack von einem Herrn Raymond Wagner geborgen. Vorhanden waren von der in Regensburg gebauten G-14 mit der Werk-Nr. 784993 nur mehr die Tragflächen mit dem – eingezogenen – Fahrwerk und das Rumpfmittelstück. Zuerst Basis eines von Wagner selbst geplanten originalgetreuen Nachbaus, ergab sich daraus für seinen – von der Flugmotorenszene her – Bekannten Ing. Kurt Steiner aus dem niederös-



Foto: Sammlung Ft. Wagner

Links, grosses Bild: Anlässlich eines TV-Spots nur kurz ins Freie gerollt, war Ing. Steiner bedacht, die «20 Jahre meines Lebens auf drei Rädern» rasch wieder «einzubunkern». Fototermine im Freien werden per Telefon kundgemacht.

Links, kleines Bild: In Österreich kaum zu glauben! Der so lange nur der schlichten Würdigung eines Stücks Zeitgeschichte Wiener Neustadts verpflichtete Ing. Steiner hatte nie Probleme mit Grün- oder Linkspopulisten und -medien bekommen.

Links unten: Die Original G-14 als Attraktion im Obstgarten bei Oberfelsberg am Neujahrstag 1945. Der Pilot starb noch auf der Tragfläche, wahrscheinlich durch ein Missverständnis. Die Lackierung des Nachbaues ist daher ihm gewidmet.

Rechts oben: Auch im Motorraum wurden weitgehendst Originalteile verwendet, bis hin zu den Halterungen der Zündkabel u. Ä. Für die beiden 13 mm MG-131 gibts natürlich genauso eine Genehmigung des Wr. Innenministeriums wie für die eingebaute 20 mm Motor-Kanone. Alle drei wurden beim Bundesheer demilitarisiert.

terreichischen Berndorf die Möglichkeit, das Tragflächenpaar sowie vorgefertigte Nachbauteile für den Rumpf teilweise durch Tausch, beziehungsweise durch Kauf zu erwerben. Nachdem die Entdeckung einer Me-110 Absturzstelle beim Spaziergang südlich Wiens die Initialzündung gelegt hatte («da hat meine Frau bei einem Waldspaziergang ein Blechstück gefunden, sah aus wie eine alte Pflugschar...») war mit den Bf-109 Teilen der Grundstein für die Verwirklichung einer bereits seit längerer Zeit vorhandenen Absicht gelegt, nicht nur Flugzeugmotoren zu restaurieren und zu sammeln, sondern auch eine Messerschmitt wieder aufzubauen.

Da die Tragflächen (Gurtwinkel, die konisch gefrästen Holmversteifungsplatten, diverse Rippen und Bleche) durch die Jahrzehnte im Erdreich sehr stark korrodiert waren, bestand die Notwendigkeit der kompletten Zerlegung sowie der Neuanfertigung der beschädigten Teile. Diese Arbeiten wurden – die dazu erforderlichen Einrichtungen und Fertigungsmöglichkeiten standen im Wiener Umland nicht zur Verfügung – vom bekannten Unternehmen Karl Birczak in Herceg/Ungarn durchgeführt. Diese Firma ist auf die Restauration von Flugzeugen spezialisiert und hat die Wiederherstellung bzw. den Neuaufbau verschiedener Flugzeuge – zum Beispiel auch für das Deutsche Technikmuseum

Berlin oder das Museum in Bodö/Norwegen – perfekt durchgeführt. Die Firma Birczak hat auch das Einpassen und den Einbau aller bereits vorhandenen Steuerungsteile, der Vorflügel, Querruder, Landeklappen und des Kühlerkastens vorgenommen.

1995 wurde mit dem Neuaufbau des Rumpfes begonnen. Da keine Bauvorrichtungen vorhanden waren und erst im Eigenbau hergestellt werden mussten, war dieser Teil der Arbeiten am aufwendigsten und langwierigsten. Alle Restaurierungs- und Aufbauarbeiten wurden, mit Ausnahme der Tragflächen und Motorhaubenreparaturen, von Ing. Steiner alleine und ohne fremde Hilfe in vielen Tausenden Arbeitsstunden durchgeführt. Da viele der von ihm bereits zuvor zusammengetragenen Original-Hauptkomponenten – zum Beispiel Motor und Motorhauben – von Bf-109 G6 Maschinen stammten, wurde die Entscheidung getroffen, die Maschine als G6 aufzubauen. Von Anfang an war es das Ziel, die Maschine nicht nur optisch komplett darzustellen, sondern auch originalgetreu mit sämtlichen Inneneinbauten wie Funkgeräte, Instrumente, Elektrik und Sauerstoffanlage auszurüsten. Für die Bewaffnung mit einer 20 mm MG-151 Motorkanone (ausgebaut dargestellt) und zwei 13 mm MG131 darüber, liegen selbstverständlich alle erforderlichen Genehmigungen (Demilitarisierung) des Wiener Innenministeriums vor. Das Leitwerk wurde zusammen mit den beiden Manöver-Vorflügeln und einer Landeklappe von einem Sammlerkollegen aus Deutschland erworben, auch darauf mussten einige Rippen und die Beplankung neu gemacht werden. Dabei wurden an den Höhenrudern die originalen Typenschilder der WNF-Wr. Neustadt entdeckt.

Damit ist bewiesen, dass die G6-Maschine, von der das Leitwerk stammt, 1942 in Wiener Neustadt gebaut wurde. So wie fast jede dritte jemals produzierte Maschine, bis Kriegsende sollten es rund 9000 werden. Das sind 29% der gesamten Fertigung von zirka 30 600 Maschinen. Das Werk zog im Gegenzug 27 US-Luftangriffe auf sich, Wiener Neustadt war Österreichs meistzerstörte Stadt. Die Lackierung der Maschine ist – so Ing. Steiner im Gespräch vorweg – für viele Puristen vielleicht ein «Stilbruch», ist aber Absicht. Für Farbgebung und Kennzeichnung der Maschine wurden – da die Original-Tragflächen ja die Basis darstellten – jene der Bf-109 G-14 des Uffz. Maxis vom JG53 gewählt, obwohl dies keine G-6 war. Da Helmut



Maxis auf genau dieser Tragfläche gestorben ist, wurden die bekannten optischen Unterschiede der beiden Unterversionen (höheres Holz-Seitenleitwerk, Galland-Abwurfhaube usw.) in Kauf genommen. Die Farben für die Lackierung wurden von der Firma Kiroff im bayerischen Fürth – der Chef des grossen deutschen Autozulieferers ist Flugzeugfreak – absolut exakt entsprechend den damaligen RLM-Farbnummern hergestellt und geliefert. Besonders das fast braune Dunkelrot für das so genannte «Reichsverteidigungsband» wurde langwierig von Herrn Kiroff recherchiert und dann erzeugt.

Generationenprojekt

Der Gesamtzeitraum für die Realisierung des Projektes, unter Berücksichtigung der bereits vor dem Zellenbau durchgeführten Arbeiten am Motor sowie vielen Einzelkomponenten, betrug zirka zwanzig Jahre. Viele Teile sind jedoch keine Luftfahrt-zertifizierten Komponenten, ein Lufttüchtigkeitszeugnis wurde nie angestrebt. Der DB-605A dreht sich zwar durch, viele Baugruppen sind funktionsfähig, trotzdem würde es «Magiern» aus Manching oder Duxford bedürfen, um die «Weisse 13» flugfähig zu machen. Ing. Steiner würde sie aber – der Versicherungswert beträgt eine Million Euro – nicht verkaufen, sie bleibt als historisches Kulturobjekt dem Standort Wiener Neustadt gewidmet.

Georg Mader

Quellen: Archive Ing. Steiner bzw. Raymond Wagner sowie: «Bodenplatte» v. Manrho/Pütz; «Destruction at Dawn» v. A. Bishop; «Battle of the airfields» v. N. Franks; «Aviation Elite Units – JG53» v. Osprey.

Zumindest bis Ende 2010 ist Ing. Steiners «Lebenswerk» – zusammen mit seiner tollen Flugmotorensammlung und Raritäten der österreichischen Wiege der Luftfahrt – im AVIATICUM am Flugplatz Wiener Neustadt-Ost ausgestellt. Öffnungszeiten: Di–So 10.00–20.00 Uhr, geschlossen am 1. Januar, Karfreitag, 1. Mai und 25. Dezember. Kontakt: Tel. +43/2622/88630 oder office@aviaticum.at, Claudia Cunia.

Schweiz**29.–30.8.**Internationale Dittinger Flugtage
Flugplatz Dittingen
flugtage.ch**5.–6.9.**Flüüger-Fäscht Schmerlat
Flugplatz Schmerlat Neunkirch
roman_studerus@bluewin.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**12.9. (Achtung: neuer Termin!)**4. Charity Flying
Passagierflüge für einen guten Zweck, Grenchen
cockpit.aero**18.–20.9.**OSV Gummiseiltage, Mauborget (Bergstart)
Osv.ch.org**19.–20.9.**25 Jahre VPFA, Altenrhein
Sonderflüge An-2
Anmeldungen: info@vpfa.ch**25.–27.9.**Geneva Classics, Palexpo
geneva-classics.ch**1.–2.10.**Helikopter Fly-in, Verkehrshaus der Schweiz
verkehrshaus.ch**3.–4.10.**30. Flugtag Hausen a. A.
Showflug-Spektakel (Modelle)
mgaffoltern.ch**7.–8.10.**Fliegerdemonstration, Schweizer Luftwaffe
Axalp**Ausland****20.–29.8.**World Aerobatic Championships WAC
Silverstone (UK)
wac2009.com**4.–6.9.**Oldtimer-Fliegertreffen, Hahnweide (D)
odtimer-hahnweide.de

Flottenerneuerung bei der Alp-Air Bern

Im Juli trafen drei neue Aero AT-3 R100 am Flughafen Bern-Belp ein, welche im Schulungs- und Chartereinsatz die bewährten, aber auch betagten Bravo ablösen werden. Alp-Air setzt dabei auf die relativ neue VLA-Kategorie: Die leichten und spritsparenden Maschinen entsprechen der Nachfrage der Kundschaft und sind sehr umweltschonend. Die sauber verarbeiteten Flugzeuge aus Polen (HB-SRA, B, C) sind für ein VLA erstaunlich robust konstruiert. Die AT-3 werden in Zukunft auch für die SPHAIR-Kurse eingesetzt werden. Cockpit wird im Rahmen eines «Pilot Reports» das Flugzeug in einer der kommenden Ausgaben näher unter die Lupe nehmen. *mt*



Foto: mt

Kombinierte Notfall- und Einsatzübung am Flughafen Bern-Belp

Über 200 Personen waren anfangs Juli an einer Übung beteiligt, die verschiedene Szenarien wie Flugzeugentführung, Brandausbruch beim Betanken und Geiselnahme enthielt. Dabei kamen unter anderem die Sondereinheiten der Kapo Bern «Enzian» und Kapo Zürich «Diamant» zum Einsatz. In der Übungsanlage wurde auch das Zusammenspiel aller Einsatzeinheiten wie Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste und Flughafenpersonal überprüft.

Auf dem Bild oben wird ein verletzter Passagier unter dem Schutz der Polizei evakuiert; in einer Übung zuvor wurde am Ausgang des Flugzeuges ein Passagier provisorisch verarztet (mittleres Bild). Das unterste Bild zeigt die Rettung eines Brandopfers aus der Deckung heraus. Für die Übung wurde eine ATR-42 der Fanair angemietet. *mt*



Fotos: mt

Vorschau auf die Ausgabe 10 – Oktober 2009

Maintenance – ein weites Gebiet! Einerseits sehen kleine Betriebe in der Regulierungsflut keine Zukunft mehr, andererseits können andere Betriebe – trotz schlechten Konjunkturdaten – ihren Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern kaum decken. Cockpit berichtet über Herausforderungen und Probleme rund um den Wartungssektor.

Die AUA ist nun definitiv unter den Flügeln des Kranichs. Ein Bericht dazu aus Wien. Zusätzlich: ein fliegerischer August mit Peppi! Cockpit berichtet von den diversen Flugtagen in der Schweiz.

Die Oktober-Ausgabe von Cockpit ist ab dem 30. September an Ihrem Kiosk erhältlich.

Bestellen Sie hier per Bestellschein oder in unserem Internet-«Cockpit»-Shop www.cockpit.aero

Aktion gültig bis Ende September 09.
Lieferung solange Vorrat reicht.

Sonderverkauf 30 bis 50 % Rabatt



Mütze

aus Baumwolle-/Polyester-Gewebe, behandelt,
schwarz mit «Cockpit»-Aufdruck, waschbar

Fr. 13.20

Sammelmappen

A4, rot oder blau

Fr. 12.– statt Fr. 17.–

T-Shirt Switcher

dunkelgrau mit «Cockpit»-Aufdruck, in den Grössen M, L und XL

Fr. 10.– statt Fr. 15.–



Sweatshirt Switcher

schwarz mit «Cockpit»-Aufdruck, in den Grössen M, L und XL

Fr. 24.– statt Fr. 34.50

Henkeltasse

gebrannt, spülmaschinenfest, blau

Fr. 11.80



Victorinox-Sackmesser

Taschenmesser mit grosser und kleiner Klinge, Korkenzieher,
Dosenöffner mit kleinem Schraubenzieher, Kapselheber mit Schraubenzieher,
Drahtabsolierer, Stech-Bohr-Näh-Ahle, Ring, Pinzette,
Zahnstocher. Länge 91 mm, schwarz mit «Cockpit»-Aufdruck

Fr. 17.50 statt Fr. 25.50

Automatik-Faltschirm

Öffnet und schliesst sich auf Knopfdruck automatisch.
Überschlagssicher mit Doppelautomatik, gerader Kunststoffgriff.
Alugestell, navyblau mit zweifachem «Cockpit»-Aufdruck

Fr. 20.– statt Fr. 37.80



Pilotenjacke

Grössen M, L und XL, Leder schwarz, innen mit «Cockpit» bestickt,
Futter und Winterkragen abnehmbar, sehr gute Verarbeitungsqualität

je Fr. 520.–

Preise inkl. 7,6 % MWSt., zuzüglich Porto und Verpackung

Sonderverkauf 30 bis 50 % Rabatt

Ich bestelle

Anzahl

Mütze

Sammelmappen rot blau

T-Shirt Switcher M L XL

plus Fr. 6.80 für Porto und Verpackung

Sweatshirt Switcher M L XL

Henkeltasse

Victorinox-Sackmesser

Automatik-Faltschirm

Pilotenjacke M L XL

Ich bezahle

gegen Rechnung

per Kreditkarte VISA Master Card

Gültig bis:

Name

Vorname

Strasse

PLZ/Ort

Datum

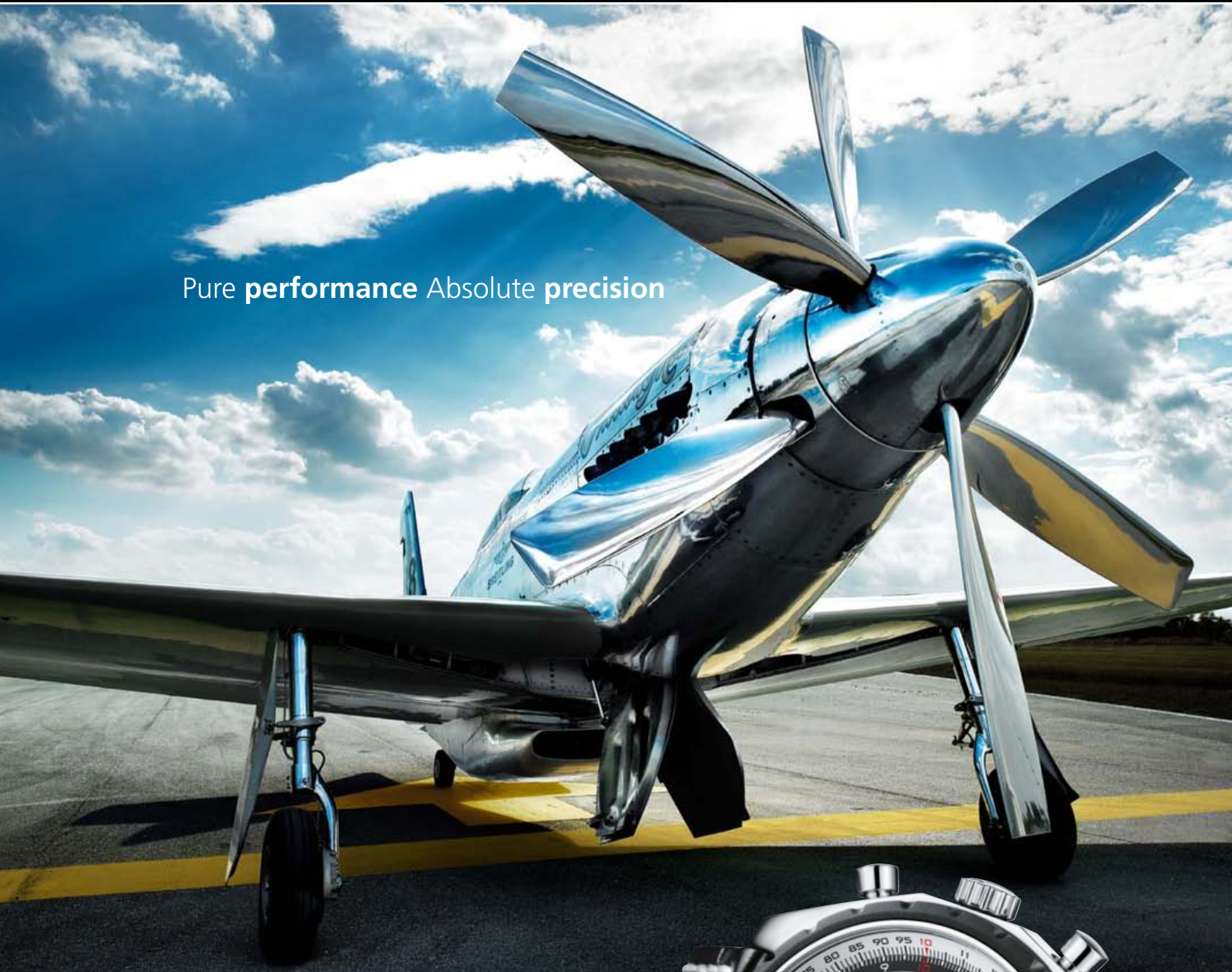
Unterschrift

Einsenden oder faxen an: Ziegler Druck- und Verlags-AG, ZD-Medien.ch, «Cockpit»-Shop, Garnmarkt 10, 8401 Winterthur
Fax 052 266 99 13, E-Mail: cockpit@zdmedien.ch



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

Pure performance Absolute precision



WWW.BREITLING.COM



Chrono-Matic

Eine Hommage an den ersten Automatik-Chronographen der Geschichte (1969) von Breitling. Offiziell COSC-zertifizierter Chronometer.