

Cockpit

Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 6/Juni 2010

Nr. 6/Juni 2010

Report

• Schweizer Phantom-Pilot
in Vietnam

General Aviation

• Der AERO-Report

Business Aviation

• EBACE: Frühlingschalmeien

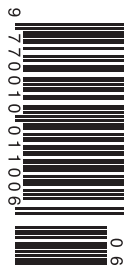
Military Aviation

• Canadian Force Base Trenton

Civil Aviation

• Toulouse – von Airbus und Airlines
• Sky Work Airlines wird Carrier

Jetzt jeden Monat:
Wettbewerb!





Spitzentechnologie und Arbeitsplätze für die Schweiz

Die vier wichtigsten westeuropäischen Industrieländer haben den Eurofighter entwickelt. Das modernste und beste Flugzeug ist in sechs Staaten im Einsatz und wurde bereits über 700 Mal bestellt. Der Schweiz offerieren Deutschland, Grossbritannien, Spanien und Italien einen gigantischen Technologietransfer: High-Tech über die nächsten Jahrzehnte, die hochqualifizierte Arbeitsplätze in Zukunftsbranchen schafft – auch ausserhalb der Aviatik und in Zusammenarbeit mit Universitäten. Von diesem Austausch profitieren hunderte Firmen in der ganzen Schweiz nachhaltig. Er verschafft tausenden Menschen Arbeit und sichert so Steuereinnahmen. Die Beschaffung des Eurofighters bringt langfristig mehr Geld, als sie jetzt kostet: Sie rentiert.

Eurofighter – Die beste Perspektive für die Schweiz

www.eurofighter.ch



Herausgeber, Inserate, Abonementen, 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
Anzeigenleiter: Pablo Vecchi
Tel. direkt: +41 52 266 99 86
E-Mail: cockpit@zdmedien.ch
Postkonto: 84-4474-7

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

Inserateschluss Ausgabe 7/2010:
14. Juni 2010

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:

10 000 Exemplare
Abonementen: 3222 Ex.
Einzelverkauf: 1037 Ex.
Gratisexemplare (max. 5%): 214
Total verkaufte Auflage: 4491 Ex.
Gratisauflage 332 Ex.

WEMF 2009

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
Anton E. Wettstein

Bitte Texte und Fotos nur nach
vorheriger Absprache zusenden

Druckvorstufe:

TopDesk-Design
Hangweg 20
CH-3125 Toffen
Telefon: +41 31 964 04 42
E-Mail: e.schenk@topdesk-design.ch

Layout: Elisabeth Schenk

Die Zeitschrift und alle in ihr ent-
haltenen einzelnen Beiträge und
Abbildungen sind urheberrechtlich
geschützt.

Gedruckt auf elementar chlorfrei
gebleichtem Papier.

ISSN 0010-0110

Cockpit Juni 2010 51. Jahrgang



Military Aviation

- ▶ Canadian Forces: die Basis von Trenton **6**
- ▶ Frisian Flag 2010 – die Unvollendete... **9**
- ▶ Informationsrapport des Kommandanten der Luftwaffe **10**

Civil Aviation

- ▶ Flughafen Toulouse: wo sich Airbus und Airlines die Hände reichen **14**
- ▶ Lufthansa Flight Training am Flughafen von Wien **16**
- ▶ Luftraumsperrung: Swiss zieht erste Bilanz **17**
- ▶ Sky Work Airlines – vom Charterbetrieb zum Carrier **18**
- ▶ Handley Page H.P.137 Jetstream: Erfolg auf Umwegen **20**
- ▶ Your Captain speaking... «Brest bonjour!» **22**
- ▶ Leserwettbewerb: Flughäfen der Welt **51**

Business Aviation

- ▶ EBACE – das Freischwimmen nach der Krise **24**
- ▶ Data Sheet: Bombardier Global Express **27**

Mittelposter

Au revoir, Super Frelon! Die letzten SA.321G Super Frelon der französischen Marine wurden ausser Dienst gestellt. *Foto: Marine nationale, Audrey Agostinelli* **28**

General Aviation

- ▶ AERO 2010 – Lichtblicke in der GA **30**
- ▶ Republic Seabee: Die amphibische Biene **34**
- ▶ Dewoitine D-26 – bereit für Emmen! **54**

Service

- ▶ I read you five! Rudolf Gerber: «Lehren aus der Asche» **36**

Helicopter

- ▶ Swiss made: der Sekundär-Lasthaken LH-60 **38**
- ▶ Swiss Helicopter Association – die Info-Seite? **40**
- ▶ Rega setzt neue Massstäbe **41**

History

- ▶ Griechenland erwog vor dem Zweiten Weltkrieg den Ankauf Schweizer Flugzeuge **42**

Report

- ▶ Wilhelm Tell über Vietnam: Schweizer Phantom-Pilot im Krieg **52**

Regelmässige Rubriken

- Take-off **5**
- Inside **11**
- Heli-Focus **37**
- Vor 25 Jahren **44**
- Staffeln der Welt **45**
- HB-Register **46**
- Gallery **48**
- News **50**
- Letzte Seite: Termine, Vorschau **54**

Titelbild: EBACE 2010: HondaJet – der Prototyp fliegt. Ab 2011 soll der Fünfplätzer ausgeliefert werden. *Foto: HondaJet*



Besuchen Sie uns an der
ILA in Berlin-Schönefeld,
vom 8. bis 13. Juni 2010,
Halle 7 / Stand 302

Zu viel Luftwiderstand? Ein Fall für den RUAG Windkanal.

Effizient, exakt, kompetent, flexibel: vier Worte, die die erstklassig ausgerüsteten aerodynamischen Forschungseinrichtungen von RUAG Aviation kurz und treffend beschreiben. Hier erwarten Sie top-ausgebildete Spezialisten, modernstes Equipment, präzise Dehnungsmesswaagen und eigens entwickelte Datenerfassungs-Software. Diese sorgt nicht nur für exakte Daten, sondern dient auch der Effizienzsteigerung während der Vorbereitung und Durchführung der Tests – damit Sie das Maximum aus Ihrer Windkanal-Zeit herausholen. Was immer Sie von Ihrem Windkanal-Test erwarten: RUAG Aviation bietet in jedem Fall die optimale Lösung. Testen Sie uns und Sie lernen den Unterschied kennen.

RUAG Aviation

Aerodynamics Center · Postfach 301 · 6032 Emmen · Switzerland

Rechtsdomizil: RUAG Schweiz AG · Seetalstrasse 175 · Postfach 301 · 6032 Emmen · Switzerland

Tel. +41 41 268 38 01 · Fax +41 41 268 38 97 · aerodynamics@ruag.com · www.ruag.com

Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Die Aschewolke hielt (hält) uns in Atem. Virtuell. Die Folgen aber sind real: in Franken, Zeit und Ärger. Ein Milliarden-Moloch. Wie ist das zu erklären? Vielleicht in unserem irrealen Bedürfnis nach «Sicherheit»? Vielleicht in Unkenntnis wirtschaftlicher Zusammenhänge? Mit Sicherheit aber auf Grund von fehlenden Fakten, schlechter Koordination und ungenügendem Krisenmanagement. Zugegeben, es ist nachträglich immer einfach, mit dem Finger auf die «Verantwortlichen» zu zeigen. Die Luftfahrtbehörden verfügen nun mal über kein Szenario für diesen Fall. Auch ich habe mir über einen möglichen GAU dieser Art nie Gedanken gemacht. Darum: Asche auch auf mein Haupt!

Nun gilt es aber zwischen Ursache und Wirkung zu unterscheiden. Die Ursache für die Sperrung des Luftraumes war eine Computersimulation des Volcanic Ash Advisory Centers (VAAC) in London. Heute sind Simulationen in der Wissenschaft nicht mehr wegzudenken. Wir kennen Simulationen aus der Meteorologie, aus dem Flugzeugbau (zum Beispiel) und aus unzähligen anderen Anwendungen. Simulationen arbeiten (oft) mit Unbekanntem – welche, wie etwa bekannt, in die Trefferquoten von Wettervorhersagen einfließen.

Nun haben die verantwortlichen Stellen auf Grund der Simulation des VAACs ganz richtig gehandelt, die Luftraumsperrung verfügt. Bei einem Problem dieser Art ist zunächst von einem Worst-case-Szenario auszugehen. In einer 8-seitigen Verfügung veranlasste das BAZL am 16. April die Schliessung (siehe bazl.admin.ch → Vulkan ausbruch Island). So weit, so gut.

Nach der Ursache die Wirkung: Tausende Flüge abgesagt, Hundertausende Passagiere gestrandet. Verderbliche oder wichtige Fracht (zum Beispiel Medikamente) blieben liegen. Nach zunächst grosser Hektik auf den Flughäfen kam gespenstige Ruhe auf. Nur: Wie stand es um die «Wolke» wirklich?

Wo war sie angelangt? Auf welcher Höhe, in welchem Umfang, in welcher Konzentration? Murphy war Pate: Das Wochenende stand vor der Tür, Spezialflugzeuge für die Messungen von Aerosolen waren ausser Dienst, unsere Militärflugplätze geschlossen. Nach bestem Wissen und Gewissen sei die Sperrung erfolgt, liess sich BAZL-Chef Peter Müller vernehmen. Nur: Nach welchem «Wissen» wurde die Sperrung in der Folge aufrechterhalten?

Für die Luftfahrt gilt als oberstes Primat «safety first». Diese Philosophie wird von allen Akteuren der Aviatik mitgetragen. Dieses Primat erschlägt aber jedes Hinterfragen: Wer Anordnungen infrage stellt, wird in die «gegen Safety-Ecke» gestellt. So geschehen bei den Airline-Managern von Lufthansa, Air Berlin oder Niki. Am klarsten (und am unqualifiziertesten) hat sich dazu der deutsche Bundesverkehrsminister Ramsauer geäussert, der «seiner» Lufthansa «Sicherheit geht vor Geschäftsinteressen» entgegenwarf. Eine Ohrfeige der unfeinen Art. Er hat



Das BREITLING JET TEAM in neuen Farben. In der Leader-Maschine von Jacques Bothelin sitzt Simon Ammann, der wahre Take-off-König!

Foto: Felix Kälin

damit der Branche unterstellt, Hasardeure zu sein. So sind wir beim Primat der Politik gelandet: Wer keine harten Fakten hat, braucht harte Worte.

Machen wir hier einen Einschub: Kein vernünftiger Mensch widerspricht der Gefährdung durch Vulkanasche. Beispiele aus der Vergangenheit gibt es genug. Und direkte Forschungsarbeiten zum Thema Einwirkung von Asche auf Triebwerke und Flugzeuge sind mir zumindest nicht bekannt.



Eine gewisse Unsicherheit ist darum gegeben. Meine Kritik geht an das Krisenmanagement. Wer soll dieses wie wahrnehmen? Die nationale Behörde? Europäischen Behörden, die Flugüberwachungsbehörden oder gar die Verkehrsminister (honnei so it qui mal y pense)? Juristen und Meteorologen? Die Frage bleibt: Wo waren die Fakten? Die Messergebnisse, die Lokalisierung und der Umfang der Verschmutzung? Irritation dazu auch aus dem Hause ETH: «Flugverbot war die logische Konsequenz», liess sich Thomas Peter, Professor am Institut für Atmosphäre und Klima, in der Presse vernehmen. Verkehrte Welt: Ein Klimaforscher soll Daten liefern – die Schlüsse daraus zu ziehen ist anderen vorbehalten.

Den Ingenieuren, den Herstellern und den Betreibern. Jeder bringt seine Kompetenzen ein – so funktioniert Forschung (glaube ich zumindest zu wissen). Ebenso absurd waren die oft gehörten Vergleiche mit Feinstaubgrenzwerten. Diese wurden für menschliche Lungen gemacht – 24 Stunden ein- und ausatmen. Und ganz sicher nicht für dreiminütige Flüge durch ein Aschewölkchen...

Kurz: Das Krisenmanagement war ungenügend, die Zuständigkeiten unklar. Die Folgen der ungerechtfertigten Sperre sind jedoch da. Ein happiger Teil der Kosten werden die Steuerzahler tragen. Ein Grossteil der Bevölkerung und der Presse nahm es «easy»: Einige hätten halt so ihre Ferien verlängern müssen oder hätten diese nicht antreten können. Welch verzerrtes Bild über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs! Mit freundlichem Gruss
Ihr Max Ungricht

Die heutigen Luftstreitkräfte Kanadas sind eine jener Luftwaffen, die nach dem Kalten Krieg am deutlichsten von Budgetkürzungen betroffen waren. Schon 1968 fiel das «Royal» im Kürzel RCAF, und heute unterstehen 285 Luftfahrzeuge mit dem Ahornblatt dem seit 1975 existierenden Canadian Forces Air Command. 1993 wurden die Basen in Europa geschlossen und wichtigste Transport- und Logistikbasis des Luftkommandos (AIRCOM) hinaus in die Welt ist seither CFB-Trenton. Von hier läuft auch der Such- und Rettungsdienst für den grössten Teil des weitgehend unbewohnten Landes. Unser Korrespondent Georg Mader hat sich hier, am Nordufer des Ontario-sees, umgesehen.



Foto: Georg Mader

Canadian Forces Base Trenton

Kanadas Tor zur Welt ist auch Ausgangspunkt seines «Heldenweges»...

Seit dem Abzug der Kanadier aus Baden Söllingen und Lahr (D) erfolgten beträchtliche Umstrukturierungen, beziehungsweise die Zentralisierung zu einer «Luftdivision». 1997 wurden darunter die heutigen 12 Geschwader gebündelt, jene führen wiederum diverse Staffeln. Kanada arbeitet eng mit den USA und dessen Streitkräften zusammen, um den nordamerikanischen Kontinent gegen Angriffe von aussen zu schützen – besonders im Rahmen der gemeinsamen nordamerikanischen Luftraumverteidigung (NORAD). Während dazu die einzigen kanadischen Kampfflugzeuge CF-18 Hornet im 3. Geschwader in CFB-Bagotville und 4. Geschwader in CFB-Cold Lake eher in der Mitte des südlichen Landesteiles stationiert sind, fliegen die meisten anderen Einheiten entweder an der Atlantik- oder Pazifikküste. Es gibt Anti-U-Boot Hubschrauber beim 12. Geschwader in CFB-Shearwater sowie CP-140 Auroras (P-3 Orion) Seepatrouillen-Flugzeuge im 14. Geschwader in CFB-Greenwood sowie im 19. in CFB-Comox (Pazifik). Alle Transport- und Rettungseinheiten sind beim 8. Geschwader in Trenton konzentriert,

ihm unterstehen an den Küsten auch Abordnungen beim 14. und 17. Wing.

«Highway of Heroes» beginnt in Trenton

Der Einsatz kanadischer Piloten in der Luftschlacht um England, deren Rolle in der Atlantikschlacht (bzw. Operation «Jubilee» bei Dieppe) und der heroischen Schlacht von Ortona (Italien) sowie am D-Day wird von den kanadischen Militärs noch immer als traditionsstiftend gepflegt. Seit 2005 bedeutet aber im – zirka alle zehn Jahre neu ausgegebenen – Policy-Statement «A Role of Pride and Influence in the World» Trenton eine neue, das ganze Berufsheer und das ganze Land bewegende Rolle: Sein Vorfeld ist Ausgangspunkt des so genannten «Highways der Helden», den alle kanadischen Soldaten gehen, die aus dem Auslandseinsatz als Gefallene zurückkehren. Kanada hat mit seinen Truppen immer wieder in friedenserhaltenden und friedensschaffen-

den Missionen teilgenommen, im Moment vornehmlich in Afghanistan. Im Rahmen der ISAF fielen dort (bis Ende April) 142 Kanadier. Da von Trenton alle logistische Unterstützung für alle internationalen Einsätze Kanadas läuft, werden hier beim 8. Geschwader die mit der Flagge drapierten Säрге mit militärischen Ehren aus den CC-150 Polaris (A310) oder CC-177 Globemaster (C-17) ausgeladen und – vorab symbolisch – den Angehörigen übergeben. Denn vor der Bestattung werden alle Gefallenen in das 172 km entfernte Zentrum für forensische Wissenschaft von Toronto überführt. Bei den ersten Zeremonien im TV fuhren Bürger, Polizisten, Feuerwehr und viele mehr spontan zu den Autobahnbrücken und -auffahrten, um ihnen die Ehre zu erweisen. Die offizielle Benennung der Autobahn 401 zwischen Toronto und Trenton als «Highway



Foto: Georg Mader

of Hereos» ging schliesslich im September 2007 aus einer Online-Petition an die Provinzregierung von Ontario hervor.

Offene Philosophie

Die Anfänge der an den See grenzenden Basis liegen in den Dreissigerjahren, im Zweiten Weltkrieg wurde massiv erweitert. Einige der Gebäude aus dieser Periode stehen noch modernisiert im Dienst, sonst sind die drei Vorfelder aber von modernen Hangars umgeben. Von ihnen aus operieren fünf fliegende und vier bodengebundene Staffeln. Mit fast 3500 Bediensteten stellt die Basis auch einen grossen Wirtschaftsfaktor für die Provinz dar, welche schon eine Autostunde ausserhalb der Städte merkbar dünn besiedelt ist. Noch immer spür- und sichtbar ist übrigens die etwas offenere britische Tradition: So konnte der Autor auf dem riesigen Stützpunkt selbständig bis ins Büro der «rundum» ausgezeichneten Medienverantwortlichen im zweiten Stock des Hauptquartiers «vordringen». In den benachbarten USA nach 9/11 völlig undenkbar – für den «Sicherheitswahn» ihrer sonst geschätzten Nachbarn und Verbündeten haben die (meisten) Kanadier aber eine «charakteristische» Handbewegung übrig...

Bunte Typenvielfalt an Fläche...

Fast alle kanadischen Transportflugzeuge – ob Jet oder Prop – sind in Trenton stationiert, beziehungsweise gehören zu den dortigen Staffeln. Im wörtlichen Sinn «gewichtigstes» Element sind die vier CC-177, welche am 1. Februar 2007 bestellt und bereits bis April 2008 übergeben wurden. Sie gehören zur 429. Staffel (Bisons) und sind mit strategischem Lufttransport für Afghanistan sowie der kanadischen Hilfe für die Erdbebenopfer in Haiti so schwer ausgelastet, dass es schon Glück ist, eine der vier Maschinen in Trenton zu sehen. Künftig wird das übrigens noch rarer sein, denn seit dem 1. April ist das Kommando der Canadian Forces Station «Alert», dem nördlichsten permanent besiedelten Ort der Welt, dem 8. Geschwader unterstellt. Diese Basis liegt nur 817 km vom geographischen Nordpol entfernt. Ebenso viel unterwegs – nur eben schon Jahrzehnte – sind die rund 20 CC-130E/H Hercules der 436. Staffel (Elephants) sowie der 424. Rettungsstaffel (Tigers). Da logischerweise in Trenton auch die Ausrüstungslager für das kanadische Katastrophenelement «Disaster Assistance Response Team» (DART) beheimatet



Foto: CFAC

sind, sind die Hercules – neben jährlichen Evakuierungsübungen auf allen Erdteilen – an jedem Ort anzutreffen, an dem Kanada Interessen wahrnimmt oder hilft. So zum Beispiel für die ISAF-Unterstützung in Afghanistan, beim Tsunami von 2004 (Operation Structure), dem pakistanischen Erdbeben 2005 (Operation Plateau) oder nun in Haiti (Operation Hestia).

Linke Seite oben: Die Tage der vierblättrigen Hercules-Propeller gehen in Trenton dem Ende zu. Ab Juni kommen die ersten J-Modelle und die ältesten der 32-E, -H und 30er-Versionen werden ausgemustert.

Linke Seite unten: Die Helikoptereinheiten sind hoch identitätsstiftend und für das Funktionieren des ganzen Landes nicht wegzudenken. Fast 170 Drehflügler fliegen unter dem Ahornblatt. Im Bild eine CH-146 der 424. Staffel.

Oben: Inzwischen über 140-mal getragene Routine, die Heimkehr eines gefallenen «Canadian Hero» aus Afghanistan. **Rechts:** HP Halifax NA337/2P-X wurde 1973 aus dem Hoklingen-See gehoben, sie steht für 50 000 Kanadier im RAF-Bomber-Command, 10 000 davon fielen. Dem überlebenden Pilotenveteran könnte man endlos zuhören...

Damit das so bleibt, muss – so wird es hier ganz selbstverständlich erläutert – nach etlichen Jahren das Material erneuert werden. Am 13. Januar wurde bei Lockheed in Marietta die erste von 17 kanadischen CC-130J übergeben. Als Kosten werden 1,4 Milliarden CAD angegeben, dazu kommen 723 Millionen für diverse In-Service Unterstützungsverträge bis 2016 und teilweise bis zum Ende der Lebensdauer. ➤



Foto: Georg Mader

Museum der kanadischen Luftwaffe

Aus Platzgründen – für dieses Mal – nur gestreift sei das sehr empfehlenswerte «National Airforce-Museum of Canada». Es liegt nördlich der Haupteinfahrt von Trenton, hat drei Hallen, ein Freigelände und ist zu den Öffnungszeiten (im Sommer täglich) bei freiem Eintritt zugänglich. Hauptattraktion: Die einzige vollständig restaurierte Handley-Page Halifax der Welt. Der Zeitgenosse der Avro Lancaster wurde beim Versorgen des norwegischen Widerstands 1944 abgeschossen, lag Jahrzehnte in einem See und wurde in Trenton wieder komplett aufgebaut. Manchmal sind kanadische RCAF-Veteranen zugegen, die die Besucher – für Cockpit ein 93-Jähriger mit 34 Missionen über Deutschland – durch die einzelnen Stationen des viermotorigen Veteranen zwängen. Auch die Werkstätten sind zugänglich, im Moment wird eine Avro Anson restauriert. Alle Fakten zu einer tollen Zeitreise findet man unter: <http://airforcemuseum.ca/en/> GM

Interessant auch die hier in der 437. Staffel (Huskys) beheimatete VIP-Fliegerei mit den kanadischen Regierungsmaschinen. Oberbefehlshaber der kanadischen Streitkräfte ist nach dem Recht Kanadas ja noch immer die englische Königin Elisabeth II., hier vertreten durch die kanadische Generalgouverneurin Michaëlle Jean. Reisen die kurz «Royals» genannten Mitglieder der britischen Königsfamilie von, nach oder innerhalb von Kanada, dann steht ihnen die 437. Staffel zur Verfügung – selbstverständlich auch den Regierungsmitgliedern der kanadischen Regierung. Dafür werden eine VIP-konfigurierte und vier umrüstbare Transport/Tanker-Versionen des Airbus A310 eingesetzt (genannt CC-150 Polaris). Die Zweitrolle «Luftbetankung» – zwei so genannte CC-150T mit zwei Schlauchtrommelsystemen an den Tragflächen – gibt es erst seit 2004. Immer interessiert an den Stundenkosten derart grosser Plattformen wird uns erklärt, dass die reine Flugstunde (Crew und Fuel) zirka 10000 CAD ausmache, legt man den gesamten Stützpunkt des Trenton-Geschwaders darüber, etwa das Doppelte...

Zusätzlich fliegen für das 8. Geschwader zwei King-Air B200 im «Multi-Engine-

Utility-Flight» (nur in Nordamerika) sowie vier VIP-konfigurierte CC-144 Challenger. Letztere sind jedoch für den täglichen Regierungsbedarf in der Hauptstadt Ottawa stationiert.

...und Rotor

Kanadas auch im internationalen Vergleich sehr erfahrene Hubschrauberbesatzungen halten – unterstützt von CC-130 Hercules wenn es über 300 Meilen Radius hinausgeht – vor allem das Rückgrat des kanadischen Such- und Rettungssystems aufrecht. Die erwähnte 424. Staffel hat die zuerst unter der Regierung Chrétien teuer abbestellten und dann später doch wieder gekauften CH-149 Cormorant (EH-101) an drei Staffeln an den Küsten abgegeben. Nun ist man mit dem CH-146 Griffon (Bell 412) ausgerüstet, 85 Stück fliegen davon insgesamt beim AIRCOM, sowohl bewaffnet zum Teil auch in Afghanistan (grün) oder als Rettungsplattform (gelb). Die Rettungsstaffeln mit ihren Notfallausrüstungen und Seilwinden sind für abgelegene Siedlungen, verunfallte oder – leider zunehmend – verirrte (Hobby)Wanderer, Jäger oder Sportler oft die letzte Hoffnung. Die rund 34 Millionen Kanadier leben ja

fast alle im Süden, an den Seen sowie der Pazifikküste; nördlich davon erstrecken sich bis über die Hudson-Bay und ins ewige Eis Millionen Quadratkilometer meist unbewohnte Wälder und Tundren. Wildnis eben. Über 3000-mal mussten die Tigers im letzten Jahr zu Notfällen oder Suchflügen abheben, ebenso nach Überflutungen oder Blizzards.

Zwar fliegen keine Cormorants mehr von Trenton aus, ihre Grundüberholung erfolgt aber hier. Cockpit bekam demonstriert, wie man – als Konventionstraft auf Kosten des Herstellers Agusta-Westland – die Salzkorrosions-Prävention der Unterflur-Treibstoffzellen nun selbst nacharbeitet. Die Heckrotor-Vibrationsprobleme der über 20 Passagiere oder 15 Tragen fassenden, dreistrahligen Schwergewichter sollen inzwischen ausgemerzt worden sein. Letzter Drehflügler-Neuzugang des AIRCOM ist der CH-148 Cyclone (Sikorsky H-92), 28 dieser 13 Tonnen schweren Helikopter ersetzen seit Januar 2009 die 40 Jahre alten CH-124 Sea King – auch auf den Kriegsschiffen der Marine.

Georg Mader

Der Autor dankt Cpt. Annie Morin, 8W-PA, für die professionelle Betreuung.



www.pilotshop.ch

Frisian Flag 2010

Die Unvollendete...



Fotos: Joris van Boven/Sentry Aviation News

Auf der holländischen Airbase von Leeuwarden (ICAO code: EHLW), im nördlichsten Teil der Niederlande, begann am 12. April die «Exercise Frisian Flag». Anstatt zwölf Tage zu dauern, musste die Übung aber am vierten Tag schon abgebrochen werden: Die isländische Vulkanasche hatte die Flieger gegroundet.



An dieser jeweils grössten Übung in den Niederlanden waren in diesem Jahr Teilnehmer der US Air Force, aus Norwegen, Deutschland, Schweden, Finnland und aus Polen angereist. Die Belegung der Airbase in Friesland stieg um 500 Personen an. Der Gastgeber stellte zwölf F-16 der örtlichen 332 squadron TACTESS (Tactical Training, Evaluation and Standardisation) sowie sechs F-16 aus Volkel. Ebenfalls von der «Koninklijke Lucht-



Ganz oben: Polen verfügt über 36 F-16C und 12 F-16D (Block 52+). Die abgebildete F-16C gehört zum 31 BLOT in Poznan.

Oben: Eine finnische F/A-18C Hornet der HavLLv31 beim Rollen zur Flightline.

Links: Schweden nahm mit Gripen C (JAS 39) der F21 aus Lulea-Kallax teil.

macht» wurde ein AB-412 Helikopter gestellt. Aus den USA waren sechs F-15 vor Ort, Norwegen entsandte acht F-16 und ein Falcon 20 Jet für ECM, Finnland kam mit vier F/A-18, Schweden mit fünf Gripen, Deutschland mit Phantoms und Polen mit den neu erworbenen F-16C/D. Aus Deutschland wurde zusätzlich eine mobile SAM-6 Batterie an die Nordsee gebracht. Die gastgebende Staffel 332 TACTESS ist Teil der NATO Response Force (NRF); ihre Aufgabe besteht weiter darin, die

Taktik und den Einsatz der niederländischen F-16 Staffeln zu standardisieren. Ihr obliegt auch die Organisation von FWIT- (Fighter Weapons Instructor) und ATTIC-Kursen (Advanced Tactical and Technology Intelligence Course).

Das Ziel von Frisian Flag besteht darin, Piloten in möglichst realitätsnahen Szenarien im offensiven und defensiven Verhalten zu schulen, unter Einbezug aller verfügbaren Mittel und Systeme. Da gleichzeitig Übungen in Deutschland und Dänemark stattfanden (Brilliant Ardent/Brilliant Mariner), beschränkte sich dieses Jahr das Übungsgebiet ausschliesslich auf die Niederlande. Wie schon im letzten Jahr waren auch Patriot-Stellungen Teil der Übungsanlage – sowohl auf Seiten der «blue forces», als auch bei den Angreifern.

Die vorzeitig beendete Übung fand ihren teilweisen Abschluss am 20. April, als die ausländischen Teilnehmer ausfliegen konnten. Die einheimischen Teilnehmer nutzten die drei verbleibenden Tage aber noch für weitere Trainingsflüge.

Joris van Boven/Sentry Aviation News

Am jährlichen Informationsrapport des Kommandanten der Luftwaffe strömten am 29. April Offiziere aus allen Landesteilen der Schweiz nach Emmen. Ziel des Rapports war, die Teilnehmer (Miliz- und Berufsmilitär) aus erster Hand zu informieren. Und sie wurden nicht enttäuscht, denn Bundesrat Ueli Maurer sprach sich erneut deutlich für den Kauf neuer Jets aus, sofern zusätzliche Mittel (Sonderfinanzierung) zur Verfügung gestellt werden.



Markus Gygax, Kommandant Luftwaffe mit Bernhard Müller, Chef Einsatz Luftwaffe.

Fotos: Rolf Müller

Neben den fachlichen Themen konzentrierten sich die Referate auf den Zustand der Luftwaffe, die erneut auf ein unfallfreies Jahr zurückblicken kann, was die sehr hohe Professionalität unserer Piloten bestätigt. Korpskommandant Markus Gygax verstand es, das Gros der Luftwaffen-Offiziere mit dem Aufsatz «Wo kommen wir her, wo stehen wir, wo gehen wir hin», zu faszinieren. Die Welt schein nichts gelernt zu haben, denn nach dem Fall der Berliner Mauer (1989), als zahlreiche Politiker über mehr Frieden sprachen, seien in Europa 1727 Kampfflugzeuge beschafft worden. Wohl sei die Schweiz zurzeit noch gut gerüstet, den Luftraum, die dritte Dimension, zu schützen. Doch um den Luftpolizeidienst auch in Zukunft gewährleisten zu können, brauche es neue Mittel. Sicherheit heisse auch Wohlstand, resümierte Gygax.

Informationsrapport Kommandant Luftwaffe Sicherheit heisst Wohlstand

und den Armeebericht, letzterer wird der Öffentlichkeit in den nächsten Monaten vorgestellt. Die Armee werde kleiner werden und eine schlankere Führungsstruktur aufweisen. Der Bericht werde zu Reden geben, denn er beleuchte auch die bisherigen Baustellen, diese müssten dringend saniert werden. Die Armee müsse grundsätzlich mit weniger Kampfmitteln rechnen, das betreffe nicht nur die Luftwaffe, sondern auch das Heer. Bezüglich Tigerersatz erklärte Ueli Maurer, alle drei Typen Gripen, Eurofighter und Rafale erfüllten das Pflichtenheft. Der neue Flieger müsse spätestens 2020 am Himmel sein; ein späterer Ersatz würde sich auf der Zeitachse bereits mit der Ablösung der F/A-18 überschneiden.

auf den Flugplatz Dübendorf zu sprechen. Im Einklang mit Korpskommandant Markus Gygax, sprach sich der Politiker vehement über den Erhalt des Flugplatzes aus. Es wäre aus seiner Sicht fahrlässig, ja gerade unverantwortlich, eine aviatisch perfekte Anlage im Wert von mehreren 100 Millionen Franken preiszugeben. Er werde dafür kämpfen, dass der Flugplatz Dübendorf durch eine sinnvoll geprägte Mischnutzung gesichert und betrieben werden könne. Bundesrat Ueli Maurer hörte sich diese Voten kommentarlos an, kein schlechtes Omen für den Erhalt der Wiege der Schweizer Luftfahrt.

Fachreferate

Im nachmittäglichen Teil waren interessante und engagierte Fachreferate verschiedener Referenten zu hören: Br Marcel Amstutz (Kommandant Lehrverband Flab 33), Br Werner Epper (Kommandant Lehrverband Flieger 31), Br Willy Siegenthaler (Kommandant Lehrverband FU 30), Div Bernhard Müller (Chef Einsatz Luftwaffe sowie Oberstlt Andreas Kunz (Direktor FAI ai). Letzterer kam auf den Umbau des Fliegerärztlichen Institutes in Dübendorf zu sprechen; das FAI hat sich nach einem «Durchhänger» für die Zukunft fit gemacht.

Rolf Müller und Max Ungricht



F-5 Tiger: Zwar nicht allwettertauglich, aber Multirolenfähig auf anderem Gebiet...

Ersatz der Tigerflotte im Fokus

Bundesrat Ueli Maurer sprach vorerst über verschiedene Baustellen in seinem Departement, erläuterte dann den bereits bekannten Sicherheitspolitischen Bericht

Der Flugplatz Dübendorf muss Flugplatz bleiben

Nationalrat Max Binder, Präsident der Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt, kam während seines Exposés neben dem Tigerteilersatz auch



Inside

Am 16. April lud die Schweizer Luftwaffe zum Pressetag der Patrouille Suisse und des PC-7 TEAMS nach Emmen ein. Am Nachmittag fand der spezielle Besuchstag für die Mitglieder des Patrouille Suisse Fan Clubs statt.

Patrouille Suisse

Ready

Nach der Vorführung am Lauberhorn übergab Daniel «Sigi» Siegenthaler den Lead der Patrouille Suisse (PS) an seinen Solopiloten Marc «Zimi» Zimmerli. In den zwei Wochen vor dem Pressetag hatte der neue Leader die Gelegenheit, aber auch die Aufgabe, sich das Vertrauen des Teams zu erarbeiten. Stolz konnte der Kommandant Daniel Hösli am Pressetag melden: «Die PS 2010 befand sich im Aufbau. Dieser ist mit dem heutigen Tag abgeschlossen.»

Gandalf

Als linker Flügelmann ist Gunnar «Gandalf» Jansen neu zur PS gestossen. Nach seiner Rückschulung auf den F-5 Tiger II hat sich der F/A-18 Pilot in den vergangenen zwei Wochen ebenfalls gut ins Team integrieren können.

Zimi und Simi

Die PS 2010 kann aufgrund der Umstellungen im Team zwar keine neue Figur präsentieren. Eine Neuerung konnte Marc «Zimi» Zimmerli dennoch bekannt geben. Zu Ehren des Schweizer Überfliegers Simon «Simi» Ammann ist die ehemalige Figur «Sphair» nun nach ihm benannt worden. Dafür wurde der «Doppelpfeil» neu in «Sphair» umbenannt.

Tango

So heisst der neue Film der PS. Der von Urs Mattle realisierte Film wird ab Mitte

Juni als DVD im Handel erhältlich sein. Er entführt den Betrachter in



www.patrouillesuisse.ch

News, Filme und ein erfüllter Traum



Fotos: Walter Hodel

Die komplette Patrouille Suisse sowie der Kommandant, der Leader und die zwei Neuen des PC-7 TEAMS.

die Welt der Piloten. Parallel zum Film produzierte Urs Mattle ein Buch mit dem Titel «Patrouille Suisse Backstage». Es ist mit vielen Bildern des japanischen Fotografen Katsuhiko Tokunaga illustriert. Die Buchvernissage findet am 24. Juli an der Airshow in Emmen statt.

PC-7 TEAM

Saisonbeginn

Für das PC-7 TEAM beginnt die Saison 2010 erst im Mai mit dem Trainingskurs. Doch bereits am Pressetag konnte der neue Kommandant, Werner «Höffi» Hoffmann, einen neuen rechten Flügelmann vorstellen. Christoph «Paso» Schneider rückt für Jason «Jay» Stucki ins Team nach. Nach der letztjährigen Einführungssaison ist Jägerleitoffizier Andreas «Lifty» Hebeisen nun definitiv als zusätzlicher Speaker mit dabei.

Viel Neues

Das PC-7 TEAM wird in dieser Saison drei neue Formationen an den Himmel zaubern. Sie heissen «CentenAir», «Vulcan» zu Ehren des legendären Bombers Avro Vulcan und «Failloubaz» zu Ehren des ersten Inhabers einer Schweizer Fluglizenz. Da das PC-7 TEAM den Final des Tennisturniers Allianz Suisse Open Gstaad eröffnet, hat es

zudem die Figur «Hellebarde» in «Rocket» umbenannt.

Hühnerhaut

Und auch das PC-7 TEAM plant einen neuen Film. Er wird im ersten Halbjahr 2010 gedreht, und die Premiere findet am 4. Dezember anlässlich der Swiss Aviation Night des AeCS im Verkehrshaus Luzern statt. Eine moderne Aufmachung, virtuelle Menusteuerung und neuartige Elemente sollen den Film prägen oder wie es Hoffmann sagt: «Hühnerhaut garantieren.»

Walter Hodel

Kevins Traum

Einmal hautnah dabei sein bei den Schweizer «Botschaftern der Lüfte»: Das



war der Traum des behinderten Kevin Koch. Die Stiftung Wunderlampe und die Schweizer Luftwaffe liessen diesen Traum wahr werden. Höhepunkt war das gemeinsame Mittagessen mit den Piloten. Und zum Dessert gab es Autogramme. Die Flugvorführung am Nachmittag konnte der 19-Jährige in der ersten Reihe mitverfolgen.



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™



POWERFUL. UNIQUE. PURE BREITLING
The Navitimer CHF 5570.-*

*Unverbindlicher Richtpreis



PURE BREITLING

Das ist Breitling. Eine Welt für sich, in der Performance, Hochleistung und neue Horizonte absolute Priorität einnehmen. Eine engagierte Verbündete, die an sämtlichen Highlights der Luftfahrt weltweit teilgenommen hat, sei es am Handgelenk von Piloten oder eingebaut in einem Bordbrett. Eine Leidenschaft für Technik und hochkarätige Mechanik. Ein Stil, der Charakter und Stärke vereint. Ein Segment von Instruments for Professionals für Bereiche, in denen Sicherheit lebenswichtig ist. Dynamisch gestylte und auf extremste Situationen getrimmte Chronografen als treue Begleiter in der Hitze des Gefechts. In der Breitling Staffel arbeiten zuverlässige und leistungsstarke Motoren, alle Chronometer-zertifiziert von der COSC – dem Nonplusultra in Sachen Präzision. Performance in Reinkultur. Breitling pur.

WWW.BREITLING.COM

Flughafen Toulouse

Nach der kürzlich erfolgten Inbetriebnahme eines vierten, hochmodernen Terminalgebäudes und der für nächstes Jahr geplanten Eröffnung eines weiteren Parkhauses will der Flughafen der «Ville rose» eine schöpferische Pause einlegen. Der Low-Cost-Verkehr, derzeit wichtigster Wachstumsmotor in Europa, soll für zusätzlichen Aufschwung am sechstgrössten französischen Airport sorgen.



Fotos: Thomas Strässle

Kein anderer Airport Europas hat schon so viele Highlights in der Geschichte der zivilen Luftfahrt erlebt wie der Flughafen Toulouse. Begonnen hat die Serie der Pioniertaten im Oktober 1890 mit dem ersten motorisierten Flug der «Éole» des Lokalmatadors Clément Ader. Ab 1927 führte L'Aéropostale, die Vorgängergesellschaft von Air France, Postflüge nach Südamerika durch, unter anderem mit dem Dichterpiloten Antoine de Saint-Exupéry am Steuerknüppel. Im Mai 1955 startete die Caravelle in Toulouse zu ihrem Erstflug, ebenso wie die Concorde rund 14 Jahre später. Und der Augenblick, in dem sich die 20 Räder des Hauptfahrwerks des Airbus A380 im April 2005 zum ersten Mal vom Pistenasphalt lösten, ist noch in lebhafter Erinnerung.

Pläne für Grossflughafen

Die ersten fliegerischen Aktivitäten fanden jedoch nicht in Toulouse selber, sondern im südlich davon gelegenen Dorf Francazal statt. Erst 1936 entschieden

Wo sich Airbus und Airlines die Hände reichen

sich der französische Staat, die Stadt Toulouse, die Handels- und Industriekammer sowie der Generalrat des Départements Haute-Garonne für den heutigen Flughafenstandort Blagnac. Das zivile Projekt, das 1939 mit dem Bau von Werkhallen und zwei Pisten begonnen wurde, musste schon kurze Zeit später wegen des Zweiten Weltkriegs eingefroren werden. Ein grosser Teil der bis anhin erstellten und danach von den Deutschen besetzten Anlagen wurde 1943 von den Alliierten bombardiert. Nach dem Krieg bestanden Pläne für den Bau eines Grossflughafens mit sechs Pisten, die 72 Bewegungen pro Stunde ermöglichen sollten. 1953 fand indessen dort, wo heute der Tower steht, die Einweihung der ersten, deutlich redimensionierten Abflughalle statt. Dieser Terminal, der für eine Million Fluggäste ausgelegt war, musste 1978 der heutigen Halle B weichen und wurde geschlossen.

Neuer Terminal

Heute besteht TLS, so der IATA-Code von Toulouse-Blagnac, aus vier Hallen und verfügt über eine Kapazität von 8,5 Millionen Passagieren pro Jahr. Erst kürzlich wurde ein neuer, 40 000 Quadratmeter grosser und 103 Millionen Euro teurer Terminal, die «Hall D», nach vierjähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben. Vier von acht Parkpositionen sind bereits mit Fluggastbrücken ausgestattet, die andere Hälfte kann später, wenn die Passagierzahlen dies erfordern, damit bestückt werden. Ebenso lässt sich die Zahl der Check-in-Schalter, von denen gegenwärtig zwölf betriebsbereit sind, auf 24 ausweiten. Derzeit ist die neue Abfertigungshalle, die in erster Linie für internationale Flüge bestimmt ist, zu etwa 40 Prozent ausgelastet. Neben der Halle D gehört auch ein neues Parkhaus für 37 Millionen Euro zum jüngsten Investitionsprogramm des Flughafens Toulouse. Es bietet Platz für 3200 Fahrzeuge und soll im kommenden Frühjahr eröffnet werden.

Rennstrecke nach Paris

Wenn man Flughafendirektor Jean-Michel Vernhes nach den Vorzügen seines Flughafens fragt, fällt bald einmal das Stichwort «Airbus»: «Wir sind weltweit der einzige Flughafen, der sowohl von einem grossen Flugzeughersteller als auch von der kommerziellen Luftfahrt genutzt wird.» Noch vor 30 Jahren be-



Die marokkanische Billigfluggesellschaft ist mitverantwortlich für das hohe Verkehrsaufkommen zwischen Toulouse und Nordafrika.

trug der Anteil von Airbus an den Gesamtbewegungen 60 Prozent, heute sind es noch rund sechs Prozent. Der Rückgang hat damit zu tun, dass die Zahl der Abnahmeflüge infolge des technologischen Fortschritts in der Luftfahrt abgenommen hat, zudem finden keine Trainingsflüge mehr statt.

Zusammen mit der in der Region ansässigen chemischen und Lebensmittelindustrie spielt Airbus ausserdem eine wichtige Rolle beim Geschäftsreiseverkehr, der in Toulouse für mehr als die Hälfte des Passagieraufkommens verantwortlich ist. Entsprechend gibt es mehrere tägliche Verbindungen in die grossen europäischen Hubs Paris, London, Madrid, Amsterdam, Frankfurt und München. Air France und easyJet bieten allein nach Charles de Gaulle und Orly täglich rund 40 Flüge an. Die französische Hauptstadt war im vergangenen Jahr mit drei Millionen Passagieren denn auch die mit Abstand aufkommensstärkste Destination. Zusammen mit Lufthansa, British Airways und KLM gehören der französische Nationalcarrier und der britische Billiganbieter zum Quintett der Fluggesellschaften, die 2009 mehr als drei Viertel der Fluggäste befördert haben.

easyJet und Co. sollens richten

easyJet ist aber nur eine von insgesamt sieben Niedrigpreisgesellschaften, die zu 15 Zielen abheben und letztes Jahr über einen Verkehrsanteil von 17 Prozent verfügten. Besonders stark wächst gegenwärtig der Low-Cost-Verkehr nach Nordafrika, insbesondere nach Marokko. So bestehen 13 wöchentliche Verbindungen nach Casablanca, nach Marrakech geht es fünfmal die Woche. Ausgeführt werden die Flüge von der privaten marokkanischen Jet4you und von Royal Air Maroc, welche die Bedienung dieser Städte von ihrer inzwischen aufgelösten Billigtochter Atlas Blue übernommen hat. Einiges wird sich nächstes Jahr auch im tunesischen Markt bewegen, denn, so Jean-Michel Vernhes: «2011 wird sich der Flugverkehr in Tunesien liberalisieren. Man kann also davon ausgehen, dass es in naher Zukunft viel mehr Billigflieger in dieses Land geben wird.» Die Bedeutung Nordafrikas für den Flughafen an der Garonne wird auch ersichtlich bei den Charterdestinationen. Städte wie Djerba, Marrakech, Monastir und Agadir belegen in diesem Segment Spitzenplätze. Laut dem Flughafendirektor ist das Wachstum des LCC-Sektors ein wichtiger Grund, weshalb der Pas-

sagierückgang in Frankreich und insbesondere in Toulouse in jüngster Zeit weniger ausgeprägt war als im übrigen Europa. Da es in der Grande Nation keine Niedrigpreisakteure gibt, besteht hierzulande ein gewisser Nachholbedarf bei den Punkt-zu-Punkt-Verbindungen durch Low-Coster. Vernhes geht davon aus, dass sich der Anteil von easyJet und Co. im laufenden Jahr der 20-Prozent-Marke nähern wird.

Ihren Beitrag dazu dürfte auch die Linie nach Genf leisten. easyJet fliegt seit Dezember dreimal in die Rhonestadt, bedrängt aber auf dieser Strecke die schweizerische Baboo arg. Obwohl diese die im letzten Herbst aufgenommene Verbindung in den Südwesten Frankreichs mittlerweile mit grösserem Fluggerät – Embraer 190 statt Dash 8-Q400 – bedient, lassen die Auslastungszahlen zu wünschen übrig.

Kommt der USA-Flug?

Der Interkontinentalverkehr spielt in Toulouse eine weniger tragende Rolle. Immerhin gibt es in der Sommersaison vier wöchentliche Linienflüge zum französischen Überseedepartement La Réunion. Drei davon übernimmt Air Austral mit einer Boeing 777-200, die jeweils in Marseille einen Zwischenhalt einlegt. Die kleine Fluglinie aus der Pazifikinsel hat im vergangenen November mit einer Bestellung von zwei A380 in reiner Economy-Auslegung (840 Sitzplätze) von sich reden gemacht. Der Einsatz des Megaliners nach Toulouse ist aber derzeit nicht geplant. Wenn es dennoch dazu käme, müsste Toulouse-Blagnac terminalseitig aufrüsten, denn noch gibt es keine Fluggastbrücken für die obere Etage des Airbus-Doppelstöckers. Den vierten Flug nach St-Denis de la Réunion führt Corsair mit einer 582-plätzi- gen Boeing 747-400 durch. Die zweite Überseedestination heisst Montreal und wird dreimal pro Woche durch die kanadische Air Transat bedient.

Für die Zukunft wünscht sich Jean-Michel Vernhes eine Verbindung in die USA, womöglich nach New York. Ob dies schon in den nächsten Jahren der Fall sein wird, bleibt abzuwarten, denn, so der Flughafendirektor: «Das Beispiel Lyon zeigt, dass ein derartiges Unterfangen nicht einfach ist. Da herrscht ein ständiges Kommen und Gehen. Um eine solche Verbindung profitabel zu machen, bräuchte es fünf Flüge pro Woche.» Nicht unglücklich wäre er zudem, wenn sich eine der grossen Golfairlines entschliessen könnte, ins Aerospace-

Valley, wie die Region um Toulouse auch genannt wird, zu fliegen.

Achtung auf den TGV

In Europa will Vernhes den Verkehr mit Italien erhöhen, das gemäss seinen Aussagen noch zuwenig gut an Frankreichs Südwesten angeschlossen ist. Vielleicht kann sich ja die italienische Windjet, die eben erst Flüge nach Catania und Palermo aufgenommen hat, zu mehr entschliessen. Auch an osteuropäischen Zielen ist man in der Airport-Führungsetage interessiert. Der Ausbau des Europaverkehrs ist für Blagnac umso wichtiger, als in weniger als zehn Jahren der TGV aus Paris in nur drei Stunden in Toulouse einfahren wird. Damit wird der Passagierstrom aus der Hauptstadt, so die Prognose des Flughafendirektors, deutlich abnehmen. Gefahr droht schliesslich von den typischen Low-Cost-Airports in der Region, etwa Carcassonne, Tarbes oder Pau. Sogar das spanische Girona, das sich fest in den Händen von Ryanair befindet, übt seinen Einfluss bis an die Garonne aus.

Thomas Strässle

Flughafen Toulouse – das Wichtigste in Kürze

(Zahlen für 2009, wenn nicht anders angegeben)

IATA-Code	TLS
Baubeginn	1939
Eröffnung der Linie	
Toulouse-Paris-Orly	1956
Eröffnung des heutigen Standorts Blagnac	1978
Passagiere total	6,27 Mio. (-1,1%)
national	3,86 Mio. (-1,5%)
international	2,32 Mio. (-0,5%)
Passagierkapazität	8,5 Mio.
Liniendestinationen (Sommer 2010)	46
national	16
international	30
Bewegungen	92 000
Aufkommensstärkste Linie (2,30 Mio. Passagiere; -0,9%)	Paris-Orly
Fracht	55 000 t (+0,5%)
Pistensystem	14/32 (3000m x 60 m) 14/32 (3500m x 75 m)
Besitzverhältnisse	Franz. Staat (60%) Handels- und Industriekammer (25%) Agglomerationsgemeinden (5%) Region Midi-Pyrénées (5%) Département Haute-Garonne (5%)
Umsatz	90,5 Mio. Euro
Reingewinn	6 Mio. Euro

Lufthansa Flight Training Vienna

Lufthansa Flight Training ist einer der weltweit grössten Anbieter von Trainingsdienstleistungen im Bereich der Luftfahrt und betreibt derzeit sieben Standorte in Deutschland, den USA, der Schweiz und Österreich. Unser Korrespondent Patrick Radosta berichtet über die Lufthansa Flight Training am Flughafen Wien.

Im Jahr 1955 begann die neu gegründete Deutsche Lufthansa mit der Ausbildung von Boden- und Kabinenpersonal, ein Jahr später wurden bereits die ersten Flugzeugführer in der Verkehrsfliegerschule in Bremen geschult. Dieses Konzept blieb für rund 40 Jahre weitgehend unverändert, bis sich Ende der Neunzigerjahre im Lufthansa Konzern die Ausgliederung der einzelnen Bereiche in Tochterfirmen durchsetzte. So bündelte die Kränich-Airline im Jahr 1997 den gesamten Trainingsbereich für das fliegende Personal – Cockpit wie Kabine – in der Lufthansa Flight Training GmbH, deren Dienstleistungen auch externen Kunden offen stehen.

Erste Planungen für Wien

Die Planungen für die Errichtung eines Lufthansa Trainingscenters in Wien begannen im Jahr 2003. Damals, so Geschäftsführer Christian Korherr im Gespräch mit Cockpit, wurde der Ausbildungsleiter der heute ebenfalls zum Lufthansa Konzern gehörenden AUA beauftragt, ein Unternehmen zu finden, das auf eigenes wirtschaftliches Risiko in Wien Trainingsfacilities installiert, um der AUA «kostengünstiges Simulatortraining» zu ermöglichen. Deren Besatzungen pendelten dafür nämlich bislang quer durch Europa zu verschiedenen Standorten, was einerseits die Reisespesen in die Höhe trieb und andererseits längere Ausfallzeiten der Crews im Flugbetrieb bedeutete.

Etwa zwei Jahre später, 2005, beschloss die Lufthansa Flight Training, kurz LFT, den Bau des Simulatorzentrums. Austrian Airlines verpflichtete sich im Gegenzug, eine bestimmte Anzahl Simulatorstunden pro Jahr abzunehmen. Die Lufthansa Flight Training Vienna GmbH,



Fotos: www.austrianwings.info

eine 100%-Tochter der Lufthansa Flight Training GmbH, war aus der Taufe gehoben.

Die LFT hatte sich aus mehreren Gründen für dieses Projekt entschieden: Zum einen existierte bereits ein Trainingsgebäude von Austrian Airlines mit diversen Mock-ups für die Ausbildung der Kabinenbesatzungen, welches nun durch die Errichtung eines angeschlossenen Simulatorzentrums zum «Vienna Aviation Campus» ausgebaut werden konnte, und zum anderen ist der Standort Wien aufgrund seiner Anbindung zu potenziellen Kundenairlines äusserst attraktiv,

beschreibt Christian Korherr die Hintergründe der Entscheidung, sich am Flughafen Wien-Schwechat anzusiedeln.

Eröffnung und Ausstattung

Nach 11-monatiger Bauzeit wurde das Simulatorzentrum der Lufthansa Flight Training Vienna GmbH am 6. Oktober 2006 eröffnet. Der Bau hatte acht Millionen Euro gekostet, mit demselben Betrag schlug auch der erste A320-Simulator zu Buche. Im Juni 2007 folgte ein weiterer A320-Simulator, welcher im September 2008 durch ein Trainingsgerät für die Dash 8-Q400 ergänzt wurde. Die Entscheidung, welche Simulatoren für welchen Standort angeschafft werden, wird übrigens «zentral aufgrund der globalen Situation anhand einer Bedarfszahlenanalyse für 15 Jahre» getroffen. Ein Boeing 737-Simulator – beispielsweise – würde sich für den Standort Wien laut Korherr im Moment nicht rechnen.

In der aktuellen Ausbaustufe bietet die Simulatorhalle in Wien noch Platz für einen vierten Simulator. Das vorhan-



Oben: Anflug auf Salzburg im A320-Simulator.

Links oben: Einer der beiden A320-Simulatoren der LFT Vienna.

Links unten: Geschäftsführer Christian Korherr; im Hintergrund ein Dash 8-Q400- und ein A320-Simulator.

dene Grundstück ermöglicht längerfristig auch den Bau einer weiteren Halle und damit die Verdoppelung der Kapazitäten auf insgesamt acht Full Flight Simulatoren. Momentan sei dies noch kein Thema, doch natürlich werde laufend evaluiert und geplant, um rechtzeitig auf die Erfordernisse des Marktes reagieren zu können.

Kunden

Hauptkunde der LFT Vienna ist, wie eingangs bereits erwähnt, die Austrian Airlines inklusive ihrer Tochter Tyrolean Airways, die unter dem Markennamen Austrian Arrows operiert.

Insgesamt bucht die Austrian Airlines Gruppe etwa 25% der Kapazitäten der LFT Vienna, während sich die restlichen 75% auf rund 20 verschiedene Airlines, primär aus dem europäischen Raum, aber auch auf Kunden aus China, Indien, Südafrika und dem nordafrikanischen Raum, verteilen. Aufgrund der bereits vorhandenen Austrian Airlines Trainingseinrichtungen am «Vienna Aviation Campus», auf die LFT zugreifen kann, «haben wir die Möglichkeit, hier in Wien das gesamte Trainingsportfolio für Cockpit und Kabine anzubieten»,

erläutert Korherr im Interview.

Auslastung und Entwicklung

Hauptnutzer der Simulatoren, die 24 Stunden am Tag im Einsatz stehen, sind natürlich Fluglinien. Doch auch Privatpersonen können so genannte «Erlebnisflüge» buchen und als Flugkapitän für einen Tag abheben.

Damit werden Leerläufe vermieden und die Auslastung der Geräte erhöht. Denn für einen wirtschaftlichen Betrieb müssen rund 70% Auslastung erzielt werden. Seit Aufnahme des Betriebes konnte diese jährlich gesteigert werden, nur im Krisenjahr 2009 verbuchte man einen kurzen, über die Sommermonate dauernden Einbruch. Und für 2010 rechnet Korherr damit, die angepeilte Gesamtauslastung von 70% sogar deutlich zu übertreffen. Damit scheint die Lufthansa Flight Training Vienna in einem



Das Cockpit des A320-Simulators ist nicht von dem des echten Airbus zu unterscheiden.

wirtschaftlich besonders herausfordernden Umfeld gut für die Zukunft positioniert zu sein.

Patrick Radosta

Informationen

Lufthansa Flight Training:

Lufthansa-flight-training.de

ProFlight (Erlebnisflüge im Full Flight Simulator für Private): protoura.at

Swiss zieht erste Bilanz nach Luftraumsperrung

Die Geschäftsleitung der Swiss hat am 23. April über Ablauf und die Folgen der durch den Vulkanausbruch auf Island angeordneten Luftraumsperrung orientiert und klargestellt, dass keine Staatshilfe beantragt werde, noch ein Anspruch bestehe.

Die Zahlen der durch die Aschewolke verursachten Ausfälle sind beachtlich: 1885 annullierte Flüge, 202 184 betroffene Passagiere, 53 Besatzungen, die im Ausland festsassen und ein finanzieller Schaden von täglich fünf bis sechs Millionen Franken. Er habe in seiner 25-jährigen Tätigkeit noch nie nur annähernd einen derartigen Flugausfall erlebt, betonte denn auch Harry Hohmeister, CEO von Swiss, an der Medienorientierung.

Seinen Anfang nahm das kostspielige Grounding am Donnerstag, 15. April, mit der Sperrung der Lufträume über England und Skandinavien, was zur Streichung von 73 Flügen mit insgesamt 7500 Passagieren führte. Am folgenden

Freitag waren es 241 Flüge und 27 300 Fluggäste, die betroffen waren, dies im Gegensatz zu den Langstreckenpassagieren der Swiss, die noch vor der angekündigten mitternächtlichen Luftraumsperrung ausfliegen konnten. Nach drei von Ungewissheit über den Verlauf geprägten Tagen, zeichnete sich am Montag, 19. April, die Aufhebung der Flugsperrung ab, so dass die Langstreckenflotte planmässig in Bewegung gesetzt werden konnte. Nach der Freigabe waren es anfänglich lediglich 30 Prozent der Flüge, die ausgeführt werden konnten, am 21. April schliesslich 77 Prozent und am 22. April 100 Prozent.

Für den Krisenstab und die weiteren involvierten Stellen war es eine arbeitsintensive Woche, mit einer Vielzahl von

Passagieren, die betreut und mit Bahn und Buss transportiert werden mussten. Mit täglich bis zu 17 000 SMS wurde zudem über den Flugstatus orientiert und das Call Center sah sich mit drei- bis viermal mehr Anrufen konfrontiert.

Weiteres Vorgehen

Mit der Übernahme des mittelgrossen, zweistelligen Millionenverlustes wird sich Swiss abfinden müssen. In Absprache mit dem Mutterkonzern werde jedoch geprüft, ob rechtliche Ansprüche geltend gemacht werden können, sagt Harry Hohmeister. Möglich sei auch, dass Schlechtwetterentschädigung beantragt werden könne. Gaudenz Ambühl, Chef Operationen, legte zudem dar, dass nun die Behörden sowie die Flugzeug- und Triebwerkhersteller mit dem Definieren von verbindlichen Grenzwerten gefordert seien, was am 4. Mai mit der Festlegung von einheitlichen Grenzwerten zur Erfassung der Vulkanasche von den EU-Verkehrsministern in einem ersten Schritt bereits geschehen ist. Am 24. Juli steht beim Ministertreffen zudem die Einführung eines einheitlichen europäischen Messsystems auf der Agenda.

Anton E. Wettstein

Sky Work Airlines

Die traditionsreiche Berner Unternehmung Sky Work Airlines hat mit der Linienverbindung von Bern nach Barcelona (siehe News letzte Ausgabe) definitiv den Sprung vom Charterunternehmen zum Carrier geschafft. Cockpit hat mit Geschäftsleitungsmitglied Tomislav Lang darüber gesprochen.



Tomislav Lang (links) und Timo Fabian. Fliegerfanatiker Fabian hat zuvor bei Lufthansa und German Wings gearbeitet. Er ist bei der Umsetzung «zur Airline» eine wichtige Stütze.

Foto: zvg

Wird in der Presse jeweils eine neue Linienverbindung angekündigt, so nimmt man das interessiert – oder von Fall zu Fall auch etwas skeptisch – zur Kenntnis. Die Eröffnung einer neuer Strecke ist aber nicht nur «wir fliegen mal eben nach X», sondern ein richtiger Kraftakt, insbesondere für einen «kleinen Player», wie die am Berner Flughafen verwurzelte Sky Work Airlines.

Zwar verfügen die Berner schon über eine sehr lange Tradition in der Businessfliegerei und auch im (Ferien-)Charterbetrieb; mit je einer Dornier 328-110 und einer Dash-8 Q400 werden saisonale Flüge in den Mittelmeerraum sowie ad-hoc-Charterflüge angeboten, der Sprung zum «richtigen Carrier» wurde nun aber mit der Eröffnung der Linie nach Barcelona (3x wöchentlich) definitiv vollzogen. Quasi als «Testbetrieb» hatten die Berner vom Dezember letzten Jahres bis April einmal wöchentlich Rotterdam angefliegen.

Im Umbruch

Tomislav Lang, Postholder Ground Operations und Mitglied der Geschäftsleitung von Sky Work Airlines, hat den «Kraftakt» massgeblich mitgestaltet. Der ehemalige Greiss Airline Service Management Mitarbeiter, tätig als German

Bern–Barcelona

Hinflug ab Bern jeweils am Dienstag, Donnerstag (13:30 Uhr) und am Sonntag (16:30 Uhr). Rückflüge an denselben Tagen um 18:45. Flugzeit 1,5 Stunden.

Preise: ab Fr. 95.– für den einfachen Flug. Buchungen über skyworkairlines.ch oder das Reisebüro Aaretal in Münsingen (aaretal-reisen.ch).

Vom Charterbetrieb zum Carrier

Wings Vertreter in Deutschland, Kroatien und Bosnien, kam vor zwei Jahren nach Bern, als kurz zuvor die Dash-8 in die Flotte integriert worden war. Langs Herzblut für die Fliegerei stammt offensichtlich von seinem Vater, der dreissig Jahre für verschiedene Fluggesellschaften wie JAT, Croatia Airlines, Palair Macedonia und Air Bosnia tätig war.

Langs Beginn in Bern stand unter keinem guten Stern; ein Unfall mit der Dash-8 und die fast gleichzeitig und kurzfristig erfolgte Kündigung des OPS-Vertrages durch Helvetic setzten Sky Work erheblich zu. Der Zeitpunkt war gekommen, sich über die zukünftige Strategie und die Corporate Identity klare Gedanken zu machen. Keine einfache Sache in einem Betrieb, der seit 27 Jahren besteht und bisher in seiner Nische ganz erfolgreich war. Tomislav Lang: «Wir haben sehr ausgiebig diskutiert und auch gestritten. Man muss das verstehen: Alex Gribi verfügt über sehr viel Branchenerfahrung; er wurde in der Vergangenheit auch ab und zu «von neuen Ideen» enttäuscht. Ich bin Alex und seinem Sohn Nicholas (Geschäftsführer) für die gelebte Streitkultur dankbar – sie schafft Platz für Kreativität.»

Letztlich fand man den gemeinsamen Nenner, und mit Blick auf den Sommerflugplan 2009 wurde mit dem Aufbau einer Airline-ähnlichen Struktur begonnen. «Airline-ähnlich», weil ein KMU in der Grössenordnung von Sky Work Airlines natürlich den Kosten noch mehr

Augenmerk schenken muss, als eine Grossunternehmung. Kurz: Die Struktur muss Airline-kompatibel sein, aus Kostengründen jedoch müssen Mitarbeiter multifunktional einsetzbar sein; deren Arbeitszeiten werden vom Arbeitsaufkommen diktiert – und nicht umgekehrt. Lang: «Eine Airline muss 24 Stunden am Tag erreichbar sein.»

Das Marketing ist zentral

Zu diesem Thema gehört das Buchungssystem und der gesamte Neuaufbau der OPS und der internen Strukturen: Dies wurde in-house selbst entwickelt, gleichzeitig wurde der Internetauftritt neu gestaltet. Kein Klacks, wenn das «nebenher» zu den täglichen Arbeiten geschehen soll. Weshalb hat man kein bestehendes System eingekauft, oder mit einer anderen Airline kooperiert? Tomislav Lang: «Ein solches System einzukaufen kostet viel Geld. Und wir wollen uns eigenständig profilieren: Der Kunde soll wahrnehmen, dass er mit uns, mit Sky Work Airlines, fliegt! Dass wir uns von anderen Carriers unterscheiden, dass unser Brand unverkennbar ist.» Lang weist dabei auf ein paar kleine, aber gelungene Besonderheiten hin, welche die Sky Work Airlines von der heute gängigen Angebots-einfalt unterscheidet: So werden zum Beispiel beim Flug nach Barcelona spanische Leckereien serviert – bei der Rückkehr in die Schweiz ist einheimische Küche angesagt. Streckenspezi-

fisches Catering. «Würden wir unsere Flüge in Kooperation mit einer grossen Fluggesellschaft anbieten, dann würde Sky Work Airlines zum Juniorpartner degradiert. Der Kunde könnte so unser «Made by Sky Work» nicht mehr wahrnehmen. Schauen Sie die Lufthansa- und Air France-Verbindungen ab Bern an. Diese werden von Cirrus und Airlinair operiert. Kein Passagier nimmt jedoch diese Firmen als eigenständige Fluggesellschaft wahr. Unsere Berner Marke ist aber unser Mehrwert!», fügt Lang hinzu. Marketing beinhaltet jedoch viel weiterführende Elemente, als «nur» das Buchungssystem oder die Werbung. Am Anfang der Aktivitäten stehen zum Beispiel die Fragen nach dem Marktpotenzial, den Risiken, den einzusetzenden Betriebs- und Finanzmitteln, den behördlichen Vorgaben und Auflagen, den Slots und den Handlingspartnern an den Flughäfen. Für diese klassischen operativen Aktivitäten gab es im Unternehmen bisher keine Ressourcen; auch diese Arbeiten wurden in der Folge von Tomislav Lang und vom Deputy Post Holder Ground Operations, Timo Fabian, selbst angepackt. Mit professioneller Unterstützung des Marketingleiters des Flughafens Bern-Belp, Daniel Steffen, aber, wie Lang auch sagt, «von Flughafenseite selbst nicht mit dem von uns erwarteten Entgegenkommen. Ich bin überzeugt, dass andere Plätze «ihrem Homecarrier» mehr Unterstützung und Gewicht zukommen lassen.» Die «eigene Airline» auf Platz soll eben ihre spezielle Rolle auch mit einem besonderen Service des Flughafenbetreibers untermauern können und «nicht nach LH und AF in die Reihe stehen müssen».

Ein Flugzeug, ein Name, eine Destination

Die Entwicklung zum Carrier hat der kleinen Sky Work-Crew viel abverlangt;



Foto: mt

zeitlich, identifikationsmässig und finanziell. Tomislav Lang sagt, dass er die letzten zwei Jahre jeden Tag am Flughafen war – Gas geben ist sein Programm. Nun kommt die Zeit der Konsolidierung. Prognosen und Einschätzungen müssen bestätigt und parallel dazu weitere Entwicklungsschritte ins Auge gefasst werden. Seit Mitte Mai ist in den Berner Kinos ein Werbefilm zu sehen: ein Flugzeug, ein Name, eine Destination. Die Airline positioniert sich auch mit anderen Auftritten, die Stichwörter dazu sind Sportsponsoring und Eventmarketing. Stillstand heisst Rückschritt. Der Sky Work-Fokus ist in jeder Beziehung auf Bern ausgerichtet. «Was sollen wir in Zürich?», fragt Tomislav Lang rhetorisch. «Unser Markt ist der hiesige; unsere Kundschaft im Grossraum Bern/Mittelland soll sich mit «ihrem Carrier» identifizieren. Unser Produkt steht – und es lässt sich sehen.»

Lang kommt in diesem Zusammenhang auf die Familie Gribi zu sprechen: «Es ist unglaublich, wie die Familientradition aus drei Generationen die Unternehmung prägt. Sowohl VR-Präsident Alex Gribi, als auch Geschäftsführer Nicolas könnten wohl ohne eigene Unternehmung ein ruhigeres Leben führen. Dieses gemeinsame Erarbeiten neuer Visionen und deren Umsetzung lässt mich als Teil der Familie fühlen. Unsere Firma hat eine Seele; im Gegenteil zu anderen Airlines, wo der Mitarbeiter «nur seinen Job macht». Das ist der Unterschied!»

Barcelona erfolgreich

Wie läuft die neue Strecke? «Sehr gut», sagt Lang, «wir haben bereits eine durchschnittliche Auslastung von 49%. Und die ertragsstarken Sommermonate stehen noch bevor. Und ich möchte auch stolz erwähnen, dass wir die ersten waren, die bei der Luftraumschliessung unsere Passagiere mit Bussen aus Spanien zurückholten. Das wurde von unseren Kunden dankbar und mit Erstaunen registriert. Bei uns ist der Kunde König.» Trotz Konsolidierung drängt die Zeit. Wie weiter? Neue Slots für den Win-

Barcelona – die moderne und faszinierende Stadt am Mittelmeer.

Sky Work Airlines erhöht AK

Anfang Mai hat die Sky Work AG das Aktienkapital von 650 000 auf acht Millionen Franken aufgestockt und eine Neukonstituierung des Verwaltungsrats beschlossen. Damit wurde die Kapitalbasis geschaffen, um zahlreiche bevorstehende Projekte mit Zuversicht anzugehen.

Die Gesellschaft bleibt weiterhin in «Berner Hand»; sie plant einen gezielten Ausbau der Aktivitäten am Flughafen Bern. Nicholas Gribi, CEO und Delegierter des alten und neuen Verwaltungsrats: «Diese Konstellation erlaubt es uns, neue Projekte anzugehen. Ganz speziell freut mich die Tatsache, dass es zu einer regionalen Lösung gekommen ist und dass die gezielte Ausweitung des Destinationsangebots ab dem Flughafen Bern weiter verfolgt werden kann. Wir sind ausserdem zuversichtlich, dass die Flugzeugflotte schon bald weiteren Zuwachs erhalten wird. Auch eine geografische Ausdehnung der Aktivitäten dürfte relativ rasch in Betracht gezogen werden.»

terflugplan müss(t)en bis Ende Juni eingereicht sein. Zusammen mit Daniel Steffen vom Flughafenbetreiber Alpar laufen dazu intensive Gespräche. Logisch, dass sich Sky Work Airlines zum jetzigen Zeitpunkt nicht in die Karten schauen lassen will. Sicher ist aber, dass die Winterflüge nach Rotterdam wieder durchgeführt werden, vermutlich sogar mit zwei wöchentlichen Rotationen.

Barcelona olé!

Mit der Agentur Sergat Espana wird die Linie auch von Spanien aus vermarktet. Der Besitzer hat seine Wurzeln im Kanton Bern. Er sieht in der katalanischen Hauptstadt viel Potenzial, um Touristen aus Spanien in die Region Bern zu bringen. Das Einzugsgebiet umfasst zirka vier Millionen Menschen; gut möglich, dass Spanisch in Zukunft in Bern vermehrt zu hören sein wird!

Barcelona ist eine grossartige Stadt. Die Olympischen Sommerspiele von 1992 haben ihre positiven Spuren hinterlassen: Diese trendige und moderne Stadt mit einem leistungsfähigen ÖV-System hat trotz aufwendiger Modernisierung ihren lateinischen und geschichtlichen Flair behalten. Viele Museen (z. B. Miró, Picasso), Kneipen und Einkaufsmöglichkeiten machen den Reiz der Hafenstadt aus. Nicht zu sprechen vom Camp Nou, dem Spielort der besten Klubmannschaft Europas: Wussten Sie, dass die Gründung des FC Barcelonas auf einen Basler zurückgeht?

Max Ungricht

Erfolg auf Umwegen

Handley Page H.P.137 Jetstream



Nach nur mässigem Erfolg mit der Herald/Dart Herald entwarf Handley Page Mitte der Sechzigerjahre die von zwei Turboméca Astazou angetriebene Jetstream. Der Hersteller hoffte, mit diesem 12- bis 19-sitzigen Geschäfts- und Zubringerflugzeug das Unternehmen wieder auf Kurs zu bringen. Am Ende überstiegen die Entwicklungskosten jedoch die finanziellen Ressourcen der Firma und führten 1969 zu deren Liquidation. Erst mit Übernahme der Produktionsrechte durch die British Aerospace gelang es, die Jetstream zu einem ebenso zuverlässigen wie erfolgreichen Commuter weiterzuentwickeln. Die Bezeichnungen 31/32 gelten nur für die von der BAe hergestellten Maschinen, wobei die 32 zunächst Super 31 hiess.

Ganz in Weiss – Demonstrator Jetstream Super 31 im Fluge.

Fotos: BAE Systems

Das seit 1909 bestehende Traditionsunternehmen Handley Page weigerte sich nach Produktionsende des Victor-Bombers, der Forderung des britischen Luftfahrtministeriums nachzukommen, wonach sich die vielen im Lande existierenden Luftfahrtfirmen zu Grosskonzernen zusammenschliessen hatten. Die Folge dieser starren Haltung war ein Versiegen von Staatsaufträgen, wodurch sich Handley Page gezwungen sah, immer mehr auf zivile Projekte auszuweichen. Erster Schritt in diese Richtung war der Entwurf des von vier Kolbentriebwerken angetriebenen Herald-Airliners. Viel zu spät sah man ein, dass die Flugesellschaften nach dem Erfolg der Viscount ein mit Propellertriebwerken bestücktes Muster bevorzugten. Als die Herald schliesslich auf Darts umgerüstet wurde, hatte sich die Fokker Friendship längst als Marktführer etabliert, gegen den nur noch schwer anzukommen war.

Die Entwicklung der H.P.137 Jetstream war der zweite Versuch des Unternehmens, auf dem zivilen Sektor Fuss zu fassen. Das mit geräumiger, druckbelüfteter Kabine ausgestattete Flugzeug flog am 17. August 1967 zum ersten Mal und erregte auf Anhieb grosses Interesse. Handley Page wies in breit angelegten Werbekampagnen darauf hin, schon vor

dem Erstflug 165 Bestellungen für das Muster erhalten zu haben.

Alles schien darauf hinzudeuten, mit der Jetstream einen wahren Verkaufserfolg im Angebot zu haben – durchaus in der Lage, die mit der Herald erlittenen Verluste wettzumachen. Problematisch war allein die Wahl der noch wenig ausgereiften Turboméca Freilauftriebwerke.

Als die amerikanische Luftwaffe Interesse an dem Flugzeug bekundete, liess sich der britische Hersteller zur Parallelentwicklung einer militärischen Jetstream 3M (USAF: C20) verleiten. Dieses Projekt beinhaltete neben einer Vielzahl von Änderungswünschen auch die Spezifikation des Garrett AirResearch TPE 331 Triebwerks. Schnell wurde deutlich, dass sich Handley Page mit der Entwicklung von zwei Jetstream-Modellen finanziell übernommen hatte. Zulassungsprobleme mit dem Ausgangsmuster und das Ausbleiben des USAF-Auftrages führten schliesslich zum endgültigen Niedergang des Unternehmens.

Scottish Aviation: eine Zwischenlösung

Nach dem Konkurs von Handley Page war der bisherige Tragflächenzulieferer Scottish Aviation in Prestwick für den Bau weiterer Jetstreams zuständig. Dem Werk gelang es, einen Grossauftrag der RAF über 26 Jetstream Military Trainer T1 zu

erhalten, die nach Ausmusterung der Vickers Varsity zur Ausbildung zum Mehrmotorenflug dienen sollten. Das erste Flugzeug dieser Serie wurde am 16. Mai 1974 abgeliefert und war mit zwei leistungsfähigeren Astazou XVI angetrieben. Weitere Order für zivile Jetstreams flossen nur sehr spärlich. Das lag an der anfänglichen Unzuverlässigkeit der an sich fortschrittlichen, extrem schlanken Triebwerke, die so gar nicht zu der auf Antriebsleistung ausgelegten Zelle passen wollten. In den ersten Jahren vereinigte das französische Produkt folglich wenig schmeichelhafte Bezeichnungen wie «Disasterazou» oder «Azenough» auf sich. Bei Auslieferung der RAF-Trainer (die später in den Besitz der Royal Navy übergingen) konnte die Astazou schon mit wesentlich erweiterten Inspektionsintervallen aufwarten, doch wäre die Verwendung eines bewährten Triebwerks wie die TBE 331 verkaufstechnisch die bessere Wahl gewesen. Scottish Aviation konnte sich nicht zu dieser Lösung durchringen und stellte die Produktion der Jetstream nach Auslieferung von zirca 70 Einheiten zum Jahresende 1976 ein.

British Aerospace und die Jetstream 31/32

Bereits 1968 hatten sich Scottish Aviation und Hawker Siddeley zur British Aircraft Corporation (BAC) vereint; spä-

Jetstream 32 (Super 31)

Länge	14,37 m
Höhe	5,38 m
Spannweite	15,85 m
Flügelfläche	25,20 m ²
Antrieb	2x Garrett TPE 331 – 12 UAR
Leistung	je 1020 WPS
Maximale Reisegeschwindigkeit	489 km/h
Econ-Reisegeschwindigkeit	452 km/h
Dienstgipfelhöhe	7620 m
Reichweite mit Reserven (18/19 Passagiere)	1296 km/1111 km
Max. Abfluggewicht	7350 kg
Max. Landegewicht	7080 kg
Max. Nutzlast	1805 kg



Jetstream 32 bei einem Testflug entlang der britischen Küste.

ter wurde die BAC Teil der British Aerospace (heute: BAE Systems). Der neue Grosskonzern erkannte zu Beginn der Achtzigerjahre einen gestiegenen Bedarf an 19-sitzigen Turboprop Commutern und rechnete sich gute Chancen aus, mit einer optimierten Jetstream auf diesem Markt Fuss zu fassen. Von Anfang an war es beschlossene Sache, die Astazou nicht weiterzuverwenden und durch die Garrett (jetzt: Allied Signal) TPE 331-10 zu ersetzen. Diese

jetzt mit einigen Verbesserungen der Kabine entstehende Version erhielt die Bezeichnung Jetstream 31 oder kurz J31. Ein mit den neuen Triebwerken versehenes Testflugzeug flog 1981 zum ersten Mal, der erste «echte» Prototyp Jetstream 31 startete am 18. März 1982 zum Jungfernflug und erhielt noch im gleichen Jahr die britische wie amerikanische Musterzulassung. Nach zunächst etwas zögerlichem Verhalten entwickelten sich die USA zum Hauptmarkt für die Jetstream 31. Bedeutendster Abnehmer wurden die American Eagle Airlines, deren Flotte schliesslich

auf 75 Einheiten anwuchs. Gegenüber ihren direkten Konkurrenten Fairchild Metro und Embraer Bandeirante konnte die J31 besonders damit punkten, dass ihre Kabine Stehhöhe besass und somit ein bequemes Erreichen der in Dreierreihen (2+1) angeordneten achtzehn Passagiersitze ermöglichte. 1987 waren 179 Maschinen ausgeliefert und BAe gab auf der Pariser Luftfahrtschau des gleichen Jahres die Entwicklung einer im Antriebsbereich weiter verbesserten Version Jetstream Super 31 bekannt, die später auch unter der Bezeichnung J32 vermarktet wurde. 381 Einheiten beider Versionen fanden Abnehmer in aller Welt – 150 davon waren noch 2009 als Zubringer- oder Geschäftsreiseflugzeuge aktiv.

Bert Keim



Ausstellung Oskar Bider's Nieuport 23 C-1



Ausstellung und Dokumentation der Entstehung einer Nieuport 23 C-1 in der Biderbaracke in Langenbruck BL, der Heimatgemeinde von Oskar Bider. Gezeigt werden neben dem sich im Bau befindlichen Flugzeug auch Bücher, Fotos, Bilder und Pläne. Ab 15:00 Uhr wird der legendäre Spielfilm „Bider der Flieger“ aus dem Jahre 1941 gezeigt.

Ort: Bider-Baracke, Schöntalstrasse, 4438 Langenbruck BL
Öffnungszeiten: Jeden ersten Sonntag im Monat von 14:00 – 17:00 Uhr
Eintritt: Erwachsene CHF 5.00, Kinder CHF 2.00
Weitere Infos: www.nieuport.ch und www.langenbruck.ch

Besichtigung für Gruppen ausserhalb der Öffnungszeiten: Tel. 079 744 66 63.



FASZINATION HELIKOPTER
BB HELI ZÜRICH
 Ihr Spezialist für Rund- und Taxiflüge
 Pilotenausbildung
044 814 00 14 www.bbheli.ch



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

MD-11
Swissair
1:200
3 Versionen

Cockpit Das meistverkaufte Schweizer Aviatik-Fachmagazin erscheint monatlich

Bestellcoupon

Ja, ich möchte das «Cockpit» abonnieren

zum Einführungspreis im ersten Jahr von CHF 63.-*, € 47.-**

jährlich CHF 83.-* Ausland jährlich € 56.-**

Schnupperabo für 3 Monate CHF 19.-*, € 13.-

* inkl. 2,4 % MWST und Porto / ** inkl. Porto Ausland

Name Vorname

Strasse PLZ, Ort

Datum Unterschrift

Bestellung unter www.cockpit.aero, faxen oder einsenden an:
 Ziegler Druck- und Verlags-AG, Verlag «Cockpit»
 Postfach 778, 8401 Winterthur, Tel. 052 266 99 00, Fax 052 266 99 13

Brest bonjour

Your Captain speaking...

Ferien, endlich Ferien! Doch selbst während den schönsten Tagen im Jahr schaut der schreibende Pilot in den Himmel und macht sich dabei Gedanken.

Die Krümel des Baguettes sind um den Sitzplatz herum verteilt, es riecht nach frischem Kaffee und der Hund sitzt bettelnd neben dem Tisch am Boden. Frühstückszeit – und das mitten am Tag. Der Schreiber dieser Kolumne weilt in den verdienten Ferien, erwandert die Dünen der Bretagne und füllt sich den Bauch mit lokalen Spezialitäten. Während den ausgedehnten Spaziergängen schweift der Blick immer wieder an den Himmel. Hoch über dem Kopf zaubern die Kollegen weisse Linien auf den blauen Hintergrund und rasen mit 82 Prozent der Schallgeschwindigkeit Richtung Heimathafen. Hinter ihnen liegt eine lange Nacht über dem Nordatlantik, vor ihnen der verdiente Schlaf im eigenen Bett. Schon oft blickte ich sehnsüchtig vom Cockpit auf die schroffen Küsten der Bretagne hinunter. Jetzt schaue ich hinauf und weiss genau, was die Kollegen in der nächsten Stunde erwartet: Ein starker Kaffee über Jersey, die Passagieransage über Paris, das «fasten seat belts» über Basel und die Landung auf Piste 14 in Zürich.

Eine besondere Beziehung

Brest in Frankreich, Shannon in Irland und Gander in Neufundland sind Orte,

die in Pilotenkreisen besonderen Klang haben. Schrie früher der Mann im Ausguck der Segelschiffe «Land in Sicht!», heisst es heute am Funk schlicht «Brest bonjour». Selbstverständlich war die Erleichterung auf den Schiffen grösser, als das rettende Land in Sicht kam, trotzdem sind das auch im Flugzeug noch immer spezielle Momente. Momente, die in Passagiermaschinen dank modernster Navigationstechnik sorgenfrei genossen werden können.

Modernste Technik

Setzten die Seefahrer und die Navigatoren während den ersten Atlantiküberquerungen in Flugzeugen auf Astromavigation, delegieren die Piloten die Navigation heute den Satelliten und den Kreiselplattformen, die Crew und Passagiere fast meteregenau über den Atlantischen Ozean führen. Die Kommunikation mit den Bodenstellen ist dank dem Data-Link CPDLC (siehe Cockpit 8/2005) jederzeit gewährt. Die Cockpitbesetzungen erhalten Kurzmitteilungen mit Anweisungen für Flughöhe, Geschwindigkeit und Funkfrequenzen. Das Überqueren des Atlantiks ist einfacher geworden, keine Frage. Wer frühere und aktuelle Verfahren der Navigation über den Ozeanen vergleichen möchte, dem sei der Dokumentarfilm «Der letzte Navigator» (www.derletztenavigator.ch) von Ueli Meier empfohlen.

Kleinere Abstände

Zurück zur Gegenwart. Die genaueren Navigationsgeräte und die neuen

Technologien erlauben einen dichteren Verkehr über der vielbeflogenen Strecke zwischen Europa und Amerika. Zwischen den einzelnen Flugstrassen (Tracks), die jeden Tag anhand der Winddaten neu gelegt werden, liegen mindestens 60 Nautische Meilen, was einem Breitengrad entspricht. Vertikal sind Flugzeuge auf der gleichen Luftstrasse 1000 Fuss voneinander getrennt. Fliegen zwei Maschinen auf dem gleichen Track mit gleicher Höhe, müssen sie mindestens zehn Minuten Abstand haben. Seit dem 25. Mai 2010 führt die irische Flugleitstelle «Shanwick» einen Versuch mit nur fünf Minuten Separation durch. Da die Kanadier in Gander noch nicht so weit sind, werden die Flugzeuge innerhalb des Kontrollgebiets von Shanwick nur in östlicher Richtung mit dem neuen Mindestabstand von fünf Minuten getrennt. Der Versuch dauert ein Jahr. Vorausgesetzt er verläuft erfolgreich und die kanadischen Kollegen ziehen mit, wird die Kapazität auf der Rennbahn Nordatlantik auf einen Schlag verdoppelt.

Knurrender Hund

Der Hund knurrt, er will runter ans Meer. Ich schnüre die Stiefel und laufe los. Die weissen Striche am Himmel werden zahlreicher. In zehn Tagen zeichne ich auf meinem Weg nach Los Angeles auch wieder einen auf die blaue Leinwand. Noch zehn Tage Ferien – au revoir liebe Leser!

Peter Tilly

Foto: Archiv Schenk



THERE'S PRECISION, AND THERE'S SWISS PRECISION.

—

YOUR PILOT, CABIN CREW AND TECHNICAL TRAINING COULDN'T BE IN BETTER HANDS.

There's punctuality and there's Swiss punctuality. There's hospitality and there's Swiss hospitality. And there's aviation training and Swiss Aviation-Training. It's the extra ingredient that makes all the difference. Which is why SWISS's pilots and cabin crews and the technical personnel of several reputed airlines all train with us.

www.swiss-aviation-training.com

swiss **Swiss**
+ **AviationTraining**

EBACE 2010



«Sky is clearing for BizAviation»

Das ist das Fazit der meisten Aussteller der diesjährigen – und zum zehnten Mal durchgeführten – European Business Aviation Convention and Exhibition (EBACE), welche vom 4. bis 6. Mai in Genf stattfand. Trotzdem sehen Kenner der Szene sowie Hersteller für das laufende Jahr noch keine nennenswerte Erholung; man erwarte jedoch, dass die Produktion im nächsten Jahr gesteigert werden kann.

Europas gegenwärtige Finanzkrise und die Unsicherheit am Devisenmarkt tragen das ihre dazu bei. In dieser Biz-Sparte ist der US-Dollar das häufigste Zahlungsmittel. Kunden aus der Euro-Zone sind mit einem starken Dollar konfrontiert. Mit 11 000 Besuchern war die Messe etwas besser besucht, als im vergangenen Jahr. Etwas mehr als 400 Aussteller und 65 Flugzeuge und Helikopter waren ausgestellt.

Static Display und News

Vielleicht waren die Exponate in diesem Jahr zum letzten Mal auf dem angrenzenden Tarmac ausgestellt. Dieser wird in absehbarer Zeit zur Baustelle: Neue Gates sind an diesem Ort geplant. Cessna und Hawker/Beechcraft traten mit je zehn Exponaten mengenmässig am meisten hervor. Cessna zeigte zum ersten Mal in Europa die brandneue 525C CJ4. Die Erstausslieferung an einen Kunden erfolgte im April, kurz nachdem die FAA-



Alle Fotos: Jean-Luc Allier

und EASA-Zertifizierungen vorlagen. Die ältere Citation X wurde von Cessna überarbeitet und war in Genf mit elliptischen Winglets zu sehen, was ebenfalls eine Premiere für Europa war. Bei Hawker stand das Modell 4000 Horizon im Mittelpunkt, welches kürzlich die EASA-Zulassung ausgestellt bekam. Wie bei anderen Herstellern können auch bei Hawker ältere Typen moder-

DC Aviation mit dem brandneuen Airbus A319CJ D-ALEY.

nisiert werden. So enthält zum Beispiel das neu angebotene Upgrade-Paket für den Typ 800XP die Winglets der Version 850XP, das Triebwerk der Version 900XP sowie eine neue Avionik. Embraer war mit je einem Lineage 1000, Legacy 600, Phenom 300 sowie drei Phenom 100 vertreten. Zusätzlich war ein

Mock-up des zukünftigen Legacy 500 ausgestellt; dieser Typ positioniert sich zwischen dem Phenom 300 und dem Legacy 600. Der Legacy 650 – eine verbesserte Version des Legacy 600 – soll in diesem Jahr zertifiziert werden. Nach Angaben des Herstellers ist das Backlog «very healthy».

Bombardier stellte alle aktuellen Produkte aus, so die Learjet 45XR und 60XR sowie ein Mock-up des Learjet 85. Weiter: Challenger 300, 605 und 850, letzterer ein ehemaliger (und umgebauter) Airliner, der zuvor bei Lufthansa im Dienst stand. Je ein Challenger 605 und 850 hatte auch Vistajet aus Österreich mitgebracht. Last but not least: ein Global Express XRS in Comlux Farben. Dassault kam mit einer Falcon 900EX, einem 2000LX (eben neu ausgestattet von Jet Aviation in Basel) sowie dem 7X Demonstrator. Eine zweite 7X wurde vom portugiesischen Operator Masterjet nach Genf gebracht. Masterjet hat neuerdings auch eine Vertretung in der Rhonestadt (mit drei Citations). Dassault informierte an der Messe, dass die neue 900LX kurz vor Ende der Testphase steht und in der zweiten Hälfte dieses Jahres mit den Erstauslieferungen gerechnet werden kann. Die mit Winglets bestückte LX wird in der Produktion die 900EX ablösen. Ebenfalls interessant:



Falcon 2000 Modelle können neu mit Winglets von Aviation Partners International ausgerüstet werden, was den Widerstand um zirka 5% reduziert; die

Leistungsdaten liegen damit im Bereich des Typs 2000LX.

Leider war bei Gulfstream die neue G650 nicht ausgestellt. Der Hersteller begründete dies mit dem intensiven Testprogramm und erst zwei fliegenden Maschinen. Man muss sich wohl auf die kommende NBAA gedulden – oder die kommende EBACE. Mit den restlichen Typen, vom G150 bis hin zur G550, war die Gulfstream-Palette jedoch komplett. In der nächsthöheren Klasse war Airbus mit zwei brandneuen A319 Corporate Jets vor Ort. Neben der britischen Acropolis zeigte die deutsche DC Aviation eine Maschine, die eben die Basler Werkhallen von Jet Aviation verlassen hatte. Airbus glaubt dieses Jahr 15 ACJ auszuliefern, eine Maschine mehr als 2009.



Ganz oben: BAe 146-200 G-RAJJ der Cello Aviation aus Birmingham.

Oben: Ebenfalls brandneu: Cessna 525C CJ4.

Links oben: Zum ersten Mal an der EBACE zu sehen: Cessna 750 Citation X mit elliptischen Winglets.

Links unten: Eurocopter mit dem EC-155 D-HLEW. Die Firma AVINCO ist ein führender Flugzeug- und Helikopterhändler.



Boeing stellte die B737BBJ N349BA aus, welche zum Verkauf stand (Preis unbekannt). Von British Aerospace sah man einen (umgebauten) Avro Business Jet, der vom Newcomer Cello Aviation aus Birmingham operiert wird. Cello bietet Corporate charters an. Das vierstrahlige Flugzeug verfügt neu über 46 komfortable Ledersitze. Zuvor stand der ABJ in Diensten der irischen Cityjet.

Pilatus zeigte im Aussendisplay den fabrikneuen PC-6B2/H4 Turbo Porter (HB-FNI); am Pilatus-Stand in der Halle 7 war der PC-12/47NG (HB-FVH) zu sehen. Interessiert nahm man zur Kenntnis, dass Eclipse wieder Farbe zeigt (Eclipse 500)! Eclipse Aerospace aus Albuquerque (New Mexico) kündigte eine Überarbeitung der ursprünglich für die konkurrierende Forma Dayjet gefertigten Flugzeuge an; die Produktion ist aus finanziellen Gründen seit zwei Jahren eingestellt.

Bei Piaggio war ein 180 Avanti II ausgestellt, der kürzlich an den italienischen Betreiber Windjet ausgeliefert worden war. Ruag Aerospace informierte an der Messe über ein Upgradeprogramm für ältere Avanti Modelle: Das Retrofit umfasst ein voll integriertes Rockwell Collins Pro Line 21 Flight deck; die Kosten dafür liegen bei etwa 550 000 Dollar.

Helikopter

Auf der Terrasse vor der Halle 6 standen je ein Sikorsky S76C und Eurocopter EC-155. Am ersten Tag der Messe enthüllte Eurocopter einen zweimotorigen EC145, dessen Interieur von Mercedes Benz gestaltet wurde, analog zur R-Class bei den Autos.

Bell Helicopters sieht mit seinem Twin 429 vermehrt Chancen in Europa; die neuen EU-Vorschriften machen den Markt für zweimotorige Helikopter attraktiv.

Weitere Neuigkeiten

Mehr und mehr stellt man fest, dass die Hauptmärkte nicht mehr in den USA oder Europa liegen, sondern in aufstrebenden Ländern wie China oder Indien. Besonders in China hat das nationale Luftfahrzeugregister im vergangenen Jahr einen wahren BizJet-Boom erlebt. Die zwei grössten Operators, Deer Jet und Hainan Airlines Executive haben sich zur Beijing Capital Airlines (BCA) zusammengeschlossen. Die Gesellschaft erwartet ein Wachstum von 60% (!) und wird die Flotte bis Ende Jahr von 24 auf 35 Einheiten erhöhen.

Der Schweizerische/Maltesische Operator Comlux Aviation verfügt bereits über Businesscenters in Europa, Russ-



land, Kasachstan und im Mittleren Osten; nun hat die Unternehmung mit BCA ein Abkommen unterzeichnet, um in den chinesischen Markt zu expandieren. Comlux beabsichtigt, weitere ACJ zu kaufen; die Gesellschaft verfügt bereits über zwei A319CJ, zwei A318 Elite und mehrere Bombardier Modelle.

Verkäufe und Abkommen

Embraer machte den Verkauf eines Legacy 650 bekannt (Käufer aus Jordanien). Das Flugzeug wird von Arab Wings operiert werden. Die Comlux Aviation-Tochter Fly Comlux gab die Bestellung eines Global Express XRS bekannt. Cessna teilte mit, dass in Valencia (Spa-

Oben: Nach zwei Jahren wieder an der Messe vertreten: die Eclipse 500 (hier in den Farben der spanischen Jet Ready).

Mitte: Embraer mit dem Phenom 100 und dem Lineage 1000.

Unten: Wie immer mit einem neuen Flugzeug an der Messe: Pilatus mit dem PC-6 B2/H4 Turbo Porter.

nien) ein neues Service Center entstehen soll; Honeywell wird in Indien mit Air Works zusammenarbeiten. Mit diesem Abkommen kann Honeywell sein Engagement für Gulfstream und Dassault auf dem indischen Subkontinent stärken. Die nächste EBACE findet vom 17. bis 19. Mai 2011 in Genf statt

Jean-Luc Altherr

Data Sheet **Bombardier BD-700 Global Express**

Zu Beginn der Neunzigerjahre waren die Privatjets fest auf dem Markt etabliert und viele Geschäftsleute und Persönlichkeiten waren mit ihnen rund um den Globus unterwegs. Was jedoch noch völlig unabgedeckt war, war das Segment der Ultra-Longrange Businessjets.



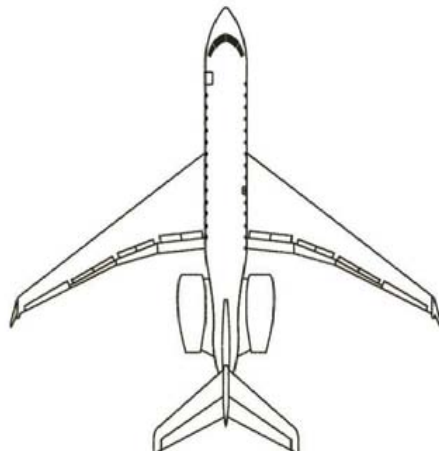
Dieser Global Express gehört der in Wien beheimateten Amira Air und hebt hier auf Basels Piste 15 ab.

Foto: Ian Lierhard

So machte sich Bombardier daran, ein Flugzeug von der Grösse der gängigen Modelle wie Falcon, Challenger oder Gulfstream zu entwickeln, jedoch mit viel höherer Reichweite. Zum ersten Mal wurde das Projekt an der NBAA im 1991 vorgestellt, bevor dann zwei Jahre später der offizielle Programmstart des Bombardier Global Express stattfand. Drei Jahre später, im Oktober 1996, hob der Prototyp zum ersten Mal ab.

Die Fertigstellung ist unter den verschiedenen Bombardier Tochterunternehmen aufgeteilt, so dass zum Beispiel de Havilland für den Bau des Rumpfes verantwortlich ist, Canadair für das Designkonzept und Short für die Triebwerkszellen. Heute fungieren jedoch alle Unternehmen unter dem Namen Bombardier Aerospace. Schnell etablierte sich die GLEX, wie sie umgangssprachlich genannt wird, auf dem Markt, nicht zuletzt dank ihren guten Starteigenschaften, jedoch auch dank der Tatsache, dass jeder Ort auf der Welt mit maximal einem Tankstopp erreicht werden kann. 2006 ersetzte eine modernisierte Variante den Global Express und wurde fortan unter dem Namen Global Express XRS vermarktet. Er verfügt dank einem Zusatz-

tank über eine höhere Reichweite und wartete mit weiteren kleinen Verbesserungen auf. Zudem wurde zu Beginn des neuen Jahrtausends eine gekürzte Version entwickelt, der Global 5000. Er ist knapp 90 cm kürzer und verfügt deshalb serienmässig über keine Crew-Area.



Eingesetzt werden die Flugzeuge der Global Express Familie auf der ganzen Welt, so als Regierungsflugzeuge in Angola, Botswana bis hin über Malaysia und Deutschland, welches in absehbarer Zukunft seine Challenger durch fabrikneue Global 5000 ersetzen wird. Bei der Royal Air Force fand er unter dem Namen Sentinel gar Verwendung als Radarunterstützer und Überwachungsflugzeug.

Ian Lierhard

Bombardier Global Express XRS

Hersteller	Bombardier Aerospace, Montreal
Typ	Langstrecken-BizJet
Erstflug	13. Oktober 1996
Länge	30,3 m
Spannweite	28,6 m
Höhe	7,7 m
max. Geschwindigkeit	950 km/h
Reisegeschwindigkeit	907 km/h
Besatzung	2 Piloten
Passagiere (Standard)	8–19
Startstrecke	1887 m
Landestrecke	814 m
Reichweite	11 400 m
Triebwerke	2
Hersteller	Rolls-Royce Typ BR710A2 (je 65.6 kN)
Website	www.bombardier.com



Au revoir, Super Frelon! Am 30. April wurden die letzten SA.321G Super Frelon der französischen Marine (Staffel 32F) ausser Dienst gestellt. Als Nachfolger sind die ersten NH90 eingetroffen. Foto: Marine nationale, Audrey Agostinelli





AERO 2010

Lichtblicke in der General Aviation

Der zweisitzige Cabri G2 ist von den Platzverhältnissen her mit dem Robinson R22 vergleichbar. Einige sehen ihn dann auch als möglichen Nachfolger des R22.

In diesem Jahr fand die Luftfahrtmesse AERO in Friedrichshafen erstmals im Einjahres-Rhythmus statt. Die grösste GA-Messe Europas zieht auch immer wieder viele Schweizer Besucher an. Walter Hodel und Walter Wuhrmann fassen das Gesehene zusammen.

Viel Skepsis war zu vernehmen, als die Organisatoren bekannt gaben, dass die AERO nunmehr jährlich durchgeführt würde. Ob die Aussteller wohl jedes Jahr den hohen Aufwand und die hohen Kosten tragen können? Mit 504 Ausstellern mussten die Organisatoren dann auch einen Rückgang von 19 Prozent hinnehmen. Dies, nachdem im letzten Jahr noch ein Zuwachs von zwölf Prozent verzeichnet wurde. Auffallen ist dabei aber auch die leere Halle A1, wo sich normalerweise die Hersteller von Segelflugzeugen präsentieren. Sie blieben der diesjährigen AERO ge-

schlossen fern und werden nur alle zwei Jahre nach Friedrichshafen kommen. Der Bedarf einer Messe für die Allgemeine Luftfahrt ist sicherlich ausgewiesen. Ob sich der neue Rhythmus bewähren wird, wird sich erst in den nächsten Jahren zeigen.

Lichtblicke

Sind das erste Lichtblicke in der General Aviation? TECNAM meldete nach der Messe den Verkauf von 28 Flugzeugen, davon fünf P2008, mit einem Ertrag von 2,5 Millionen Euro. Airborne Technologies, der Partner von TECNAM, konnte beim ersten Auftritt in Friedrichshafen den Verkauf des ersten TECNAMMMA melden.

Helikopter-Halle

Zum zweiten Mal hatten die Drehflügler eine eigene Halle in Friedrichshafen, diesmal ergänzt durch ein öffentliches Heli-Forum. Doch so ganz scheint sich die Helibranche noch nicht an der AERO etabliert zu haben. Der Heli-Han-

gar wirkte noch immer recht leer, dies, obwohl er durch mehrere Militär-, Polizei- und Rettungshelikopter aufgefüllt wurde. Mit Ausnahme der französischen Firma Guimbal mit dem Cabri G2 und den Produzenten von Gyrocoptern fand man keine Hersteller. Doch das soll sich im nächsten Jahr ändern, dann werden auch traditionelle Hersteller von Hubschraubern erwartet. *WH*



Neues Flugzeug in der Showszene: Die SIAI-Marchetti S-211 wird von Toni Eichhorn geflogen. In Friedrichshafen flogen die Eichhörner zum ersten Mal (Vater Walter mit seiner L-29) in dieser gemischten Jet-Staffel.

Der jüngste Spross: TECNAMs P2008

Seit 1948 baut TECNAM Ganzmetall-Sportflugzeuge. Mit dem jüngsten Spross gehen die Italiener nun neue Wege. Beim P2008 bestehen Flügel, Fahrwerk und Höhensteuer aus Metall. Der durch eine Stahlrohrstruktur verstärkte Rumpf und die vertikalen Stabilisatoren sind aus leichtem Kohlefaserverbundwerkstoff gefertigt. Ein Rotax-Motor mit 100 PS verleiht dem Leichtgewicht (maximales Startgewicht 600 Kilogramm) eine Höchstgeschwindigkeit von 235 Stundenkilometern. Mit den zwei 55 Liter Treibstofftanks hat der P2008 eine Reichweite von rund 1100 Kilometern. Mit dem Auftritt an der AERO starteten die Italiener den Verkauf des kürzlich zertifizierten P2008. *WH*



Foto: Walter Hodel

Spezialist für Sensor-Plattformen: Airborne Technologies

Airborne Technologies ist auf die Ausrüstung von Flugzeugen mit unterschiedlichen Sensoren spezialisiert. In Friedrichshafen präsentierten die Österreicher erstmals ihre neue Sensor-Plattform, die TECNAM MMA (Multi Mission Aircraft), mit einer einziehbaren FLIR UltraForce 350 Beobachtungskamera und SCOTTY Satcom Datalink. Airborne Technologies arbeitet mit vier bevorzugten Plattformen: TECNAM MMA (The best Price Multifuel), Vulcan Air P68 Observer (The Original), Pilatus PC-6 Turbo Porter (The Work Horse) und Vulcan Air A-Viator (No Limits). Das gleiche gilt für die Sensor-Partner, zu denen unter anderem die Pergam-Suisse AG aus Zürich gehört. *WH*



Fotos: Walter Hodel



Gemäss Wolfgang Grumeth, dem CEO von Airborne Technologies, besteht die Stärke seiner Firma darin, dass sie sich voll und ganz auf den Einbau der Sensoren in bewährte Plattformen konzentrieren kann. Airborne Technologies ist an keinen Flugzeughersteller gebunden.

Neuer Propeller von Mühlbauer für die PC-12

Der 5-Blatt-Propeller von mt-Mühlbauer ist seit März 2010 neu auch FAA zugelassen. Mit ihm lassen sich die Startrollstrecke um 15% reduzieren, die Reisegeschwindigkeit um 5 Knoten steigern und der Lärm um 4 db(A) reduzieren. Die TBO beträgt derzeit 2000 Stunden und soll auf 3000 gesteigert werden. Dies und noch einiges mehr ist für knapp 50 000 Euro zu haben. *WW*



Foto: Walter Wuhmann

Tragschrauber für die Schweiz: Celier Aviation Xenon 2

Celier Aviation und Ried System Electronic GmbH stellten den Tragschrauber Xenon 2 als Sensor-Plattform vor. Das 260 Kilogramm Leichtgewicht hat eine Zuladung von stolzen 190 Kilogramm. Mit dem 100/122 PS Rotax-Motor erreicht er je nach Motorenvariante Spitzengeschwindigkeiten von über 170 Stundenkilometern. Aber auch der günstige Preis von 49 900 bis 65 000 Euro ist Spitze. Die Minimalgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern und eine Verweildauer in der Luft von fünf Stunden machen ihn zur idealen Überwachungsplattform für Militär und Polizei. In Kürze wird auch eine Version mit schussicherer Kabine erhältlich sein. Doch auch die zivilen Versionen sind gefragt. An der AERO meldeten sich viele Schweizer Interessenten bei Celier/Ried. Aus diesem Grund wird nun eine Schweizer Ecolight-Zulassung angestrebt. *WH*



Raphael Celier, der französische Tragschrauber-Pionier, gründete seine Firma Celier Aviation in Polen nahe Warschau. Ried System Electronic GmbH ist der Vertriebspartner für die Schweiz und Deutschland sowie weltweit für Behörden.



Fotos: Walter Hodel

Die nach vorne gerichtete FLIR Wärmebildkamera (Anflughilfe bei Dunkelheit oder zur Personensuche) und die nach hinten gerichtete Minikamera am Rotormast stammen von Ried System Electronic GmbH. Die grosse 180 Grad Kamera auf dem Kabinendach wird normalerweise unten an der Kabine montiert. Sie wird heute bereits in kleinerer Ausführung angeboten, kombiniert mit Wärmebild. >

Traveller TR230 – ein echter 4-Sitzer aus Carbon

Der Prototyp eines Reiseflugzeuges mit MTOW 1450 kg ist bei Highwing im Kanton Zug im Bau. Der Erstflug ist auf den Spätsommer 2010 geplant, ab Ende 2012 soll der Traveller sich dem Markt stellen. Der Lycoming IO540 verhilft der TR230 zu 160 KTAS und einer Reichweite von über 1000 nm. Lärmdämmung und viel Platz wird ein komfortables Reisen ermöglichen. Das Projekt wird gemeinsam von den Firmen v-plane engineering GmbH Hamburg, HighWing Corporation in Hünenberg und Extra Flugzeugproduktions- und Vertriebs-GmbH aus Hünxe realisiert. WW



Foto: Walter Wuhmann



Fotos: Walter Wuhmann

Noch sind Elektroflugzeuge Exoten. Wie im Autobau werden aber leistungsfähigere und leichtere Batterien auch im Flugzeugbau die Klasse in Zukunft interessant machen.

Kollisionswarnung für alle: Power Flarm

Sicherheit für alle mit dem 1499 Euro günstigen, weniger als zehnmal fünf Zentimeter kleinen Kollisionswarngerät der Schweizer Flarm Technology GmbH. Einfachste Bedienung über einen Drehknopf und ein modernes Zwei-Zoll-Display zeichnen das Gerät aus. Es kann eingebaut oder ganz einfach mittels Klettklebeband am Armaturenbrett befestigt werden. Eine Zertifizierung ist nicht nötig. Die Reichweite für den Empfang von anderen Flarm-Geräten (Segelflugzeuge) beträgt zwei bis drei Kilometer. Die Reichweite für den Empfang von ADS-B Signalen – obligatorisch für Flugzeuge mit über 5,7 Tonnen Startgewicht – sowie den Signalen von Mode-S und -C Transpondern beträgt über 80 Kilometer. WH



Foto: Flarm

Yunec, der UL-Elektroflieger aus China

Der bereits intensiv fliegende Prototyp des e430 war ein Highlight der AERO ebenso wie in Oshkosh. Das Motorenmanagement ist traumhaft: grüne Taste = Motor startet, rote Taste = Motor stellt ab, Schiebschalter hoch = Drehzahl wird erhöht. Nach zwei Stunden sind die heutigen Akkus leider bereits leer und es geht weiter als Segelflugzeug mit einer Gleitzahl 24. WW



Nicht nur Seifenblasen Rückblick auf die AERO 2009

Drei ungarische Produkte wurden im Bericht über die AERO 2009 im Cockpit 6/2009 vorgestellt. Alle drei Firmen planten den Erstflug ihrer Fluggeräte für kurz nach der Luftfahrtausstellung in Friedrichshafen. Was ist daraus geworden – sind es Seifenblasen geblieben?

Red Bull Air Race 2010: Mit dem Corvus Racer



Foto: Corvus

Bei der Entwicklung des Racer 540 griff Corvus auf die Erfahrungen mit den Fertigungstechniken des Ultraleichtflugzeuges Corvus Phantom zurück.



Seit Anfang Februar 2010 testet die ungarische Red Bull Air Race-Legende Peter Besenyei den ungarischen Corvus Racer. Wie in Friedrichshafen zu erfahren war, soll der Racer am 19. Juni in New York erstmals ins Renngeschehen eingreifen. Die ungarische Firma Corvus entwickelte die Rennmaschine speziell für das Red Bull-Team. Sie soll den amerikanischen Konkurrenten die Stirn bieten.

Keine Zulassung in Ungarn: Hydropteron

Am 25. November 2009 hob der ungarische Idea Aircraft Hydropteron erstmals vom privaten See des Herstellers ab. Leider konnte Idea Aircraft bis heute keine ungarische Zulassung für ihr Wasserflugzeug erhalten. Der Hersteller hoffte an der AERO 2010 auf einen Regierungswechsel in Ungarn. Dieser erfolgte dann auch nur eine Woche später und so wird sich nun zeigen, ob für die Wasserfliegerei in Ungarn ein neues, erfreulicheres Kapitel beginnt. Bis dann fliegt der Hydropteron mit einer slowakischen Experimental-Zulassung.



Foto: Walter Hodel

Erstflug wieder im Mai: Diora KX165 UL «Icepick»

Er steht noch immer am Boden. Der Erstflug soll – wie schon an der letzten AERO angekündigt – nach der Luftfahrtmesse in Friedrichshafen stattfinden. Man habe im vergangenen Jahr neue Rotorblätter für den KX165 entwickelt, erklärt der zuständige Konstrukteur Dr. Imre Bánó. Fünf Kilogramm schwere Blätter aus Epoxyharz verstärkten Fiberglasfasern und NOMEX-Wabentechnik ersetzen die Metall-Rotorblätter. Gemäss Bánó hielten sie bei Bruchtests sogar dem Druck von 30 Tonnen stand. *WH*



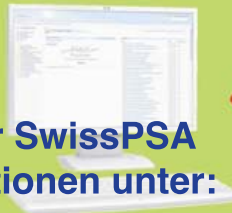
Fotos: Walter Hodel

DCB 008 Komposit Rotorblätter von Diora.



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

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



www.swisspsa.ch

www.cockpit.aero

www.flugschule-eichenberger.ch

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

Flugplatz Buttwil 056 675 50 50 Zürich-Flughafen

VFR 295000 IFR 313790

Tecnam P-2006 Twin

VFR and IFR certified

www.tecnamswiss.ch 079/430 17 33 tecgulf@gmx.ch

Hoffmann Propeller

50 Jahre Erfahrung in Propeller Überholung EASA und FAA zertifiziert.

am Flugzeug ganz vorne

HOFFMANN GmbH & Co. KG
www.hoffmann-prop.com
Tel: +49(0)8031-1878-0

- HARTZELL und McCAULEY Verstellpropeller inkl. Turboprop-Applikationen
- McCAULEY, SENSENICH (Metall) Festpropeller.
- DOWTY, HAMILTON SUNDSTRAND Verstellpropeller auf Anfrage.
- Zulassung für zerstörungsfreie Materialprüfungen, Kaltrollen, Kugelstrahlen usw.
- Nur original Hersteller-Überholungs-Kits und zugelassene Farben. Keine PMA-Teile.
- Propeller-Regler und Öl-Akkumulatoren, Test und Überholungen inkl. Turboprop-Anwendungen für alle HARTZELL, McCAULEY, WOODWARD/ONTIC, JIHOSTROJ und GARRETT.
- HAMILTON Regler auf Anfrage.
- Abhol- und Lieferservice durch Vertragsunternehmen oder mit eigenem LKW.

EASA 21.L.083 | DE 21G.0014 | DE 145.0063 | FAA BVSV767M

Republic Seabee RC-3 HB-SEI



Fotos: zvg

Mit Jahrgang 1947 von Michigan an den Bodensee: ein neues Unikat am Schweizer Himmel.

Unten: Percival Spencer, der Konstrukteur der Seabee und geniale US-Luftfahrtpionier (1897–1995).



Fahrwerk hoch und Anker setzen – im fliegenden Camper die Schönheiten der Natur genießen.

Die amphibische Biene

Am Ende des Zweiten Weltkriegs realisierte «Republic Aviation Corporation» in Farmingdale NY, dass sie für heimkehrende Helden-Piloten etwas Besonderes anbieten musste. Der erfolgreiche Produzent des «P-47 Thunderbolt» wollte seine Erfahrung in Planung und Fabrikation von Kriegsflugzeugen mit der marktwirtschaftlich orientierten Autoproduktion verschmelzen und nannte sein innovatives Produkt stolz «Thunderbolt Amphibian, The Post Victory Private Plane».

Es war die Vollendung der Idee des Amerikaners Percival Spencer nach 30 Jahren, welcher am 15. Mai 1914 im zarten Alter von 16 Jahren seinen ersten motorgetriebenen Soloflug in einem von ihm nach einer Bruchlandung selbst instand gestellten «Curtiss Flying Boat» absolvierte. Begeistert von der Idee des Amphibiums ist auch der Ostschweizer Theo Frey. Zwei Bienen hat er aus Nordamerika importiert. Die erste hat Ende April in Altenrhein ihre Zulassung vom Bundesamt für Zivilluftfahrt bekommen.

Potenzial erkannt

Der Entwurf eines neuartigen Amphibienflugzeuges für Familie, Camping, Geschäftsleute und Rettungsdienste geht auf einen Entwurf von Percival Hopkins Spencer zurück, einem amerikanischen Luftfahrtpionier der ersten Stunde. 1937 entwarf er zusammen mit dem Sikorsky-Ingenieur Vincent A. Larsen ein erstes rein amphibisches Flugzeug, das «Spencer-Larsen SL-12C».

Doch die Entwicklung kam nicht so recht voran, so dass Spencer 1940 seine ei-

gene Firma gründete und mit der Entwicklung des «Air-Car» begann. Am 8. August startete die von ihm entwickelte kleine zweisitzige «S-12». Im Dezember legte er die Entwicklung beiseite und flog als Testpilot für Republican Aviation Company 143 Maschinen des Typs P-47 Thunderbolt.

Danach wollte die Mills Novelty Company in Chicago seine «S-12» zu Promotionszwecken einsetzen. Spencer nutzte die Holzfertigungsanlagen jener Firma, um eine neue, Ei-förmige Kabine für die «S-12» zu bauen und stellte das Flugzeug seinem ehemaligen Arbeitgeber, der Republic Aviation Company, vor. Das Potenzial der Maschine als perfek-



tes Sportflugzeug erkennend, kaufte Republic die Pläne im Dezember 1943 und begann sofort mit der Entwicklung einer Ganzmetallversion, dem Modell RC-1. Den Erstflug absolvierte die erste RC-1 (NX41816) am 30. November 1944 mit Spencer als Testpilot.

Ein ziviler und militärischer Kassenschlager

Das Flugzeug wurde noch im Dezember in St. Louis, Missouri, vorgeführt, und Ende 1944 hatte Republic bereits 1972 Zivilaufträge für das 3500 Dollar teure Flugzeug erhalten. Das Amphibium wurde auch dem Marine- und Armee-Luft-Korps präsentiert. Beide Abteilungen waren vom Design angetan, und am 19. Februar 1945 bewilligte die Marine der Republic Aviation Company das Recht, den Namen «Seabee» für die Zivilversion zu verwenden. Die Armee erteilte einen Grossauftrag für das Flugzeug, welches fortan für die Luftseerettung unter der Bezeichnung OA-15 Verwendung fand. Nach der Niederlage Japans im September 1945 zogen Armee und Marine jedoch ihre Aufträge zurück. Die OA-15 Seabee war das letzte USAF-Flugzeug, welches die Kennzeichnung «OA» erhielt.

Am 1. Dezember 1945 erfolgte der Erstflug des Prototypen RC-3 Seabee (NX87451) in Farmingdale, New York, wieder mit Spencer als Testpilot. Im März 1946 startete die Serienproduktion; am 25. Juli 1946 wurde die erste

Seabee (NC87463, Produktions-Nr.13) an J.G. Rankin der Rankin Luftfahrt-Industries aus Tulare, Kalifornien, geliefert.

In den späten Vierzigerjahren hofften die Flugzeugbauer, dass ehemalige Militärpiloten das Zivilflugzeug als Sportmaschine nutzen würden. Dieses trat nie im gewünschten Umfang ein, da die meisten Kriegspiloten – nach Hause zurückgekehrt – die Fliegerei aufgaben. Infolgedessen verschwanden viele kleine Sportmaschinenhersteller nach den Kriegsjahren von der Bildfläche.

Das Ende einer einzigartigen Idee

Im Oktober 1947 verkündete die Republic Aviation Company, die Produktion für den zivilen Markt einzustellen. Beachtliche 1060 Seabees wurden insgesamt gebaut. Man konzentrierte jetzt die Aufmerksamkeit zurück auf den militärischen Markt und entwickelte den sehr erfolgreichen Republic F-84 Thunderjet, welcher auf den ehemaligen Produktionsstrassen der Seabee produziert wurde. Die Seabee war in den USA und in Kanada äusserst populär. Sie entsprach ideal den Anforderungen von Ländern mit langen Küstenlinien, Seen und Wildnis. Vor Produktionsende waren weltweit insgesamt 108 Seabees exportiert worden. In den späten Vierziger- und während der Fünfzigerjahre war die Seabee eines der populärsten Krankentransport- und Buschflugzeuge in Ländern wie Kanada, Norwegen, Schweden sowie den USA. Viele lebensrettende Missionen wurden von Seabee-Piloten geflogen, die Schwerverletzte von entlegenen Inseln und aus tiefer Wildnis retteten, sowie mit unmöglichen Starts und Landungen auf kleinen Seen Versorgungsmaterialien an Jäger und Trapper lieferten. Zu Filmherren gelangte eine Seabee 1974 im James Bond-Thriller «Der Mann mit dem goldenen Colt».

Eine Biene fliegt an den Bodensee

Im Jahr 2006 waren weltweit noch über 250 Seabees registriert, eine Zahl, die sich jährlich erhöht, da «neue» Flugzeuge aus Teilen von Wracks zusammengebaut werden. So konnte die Seabee auch den Ostschweizer



Theo Frey begeistern. Nachdem er in den Achtzigerjahren in Altenrhein mit dem Fliegen begonnen und später die B-IFR-Lizenz erworben hatte, flog er schliesslich sogar in Neu-Guinea. In Kanada entdeckte er seine Liebe zu Wasserflugzeugen, wo er auch seine erste Seebiene erwarb. Bei einem Flug über Vancouver brach die Benzinleitung, worauf nur eine «forced landing» in einem Sumpf übrig blieb. Pech: Eine junge Birke war stärker als der linke Flügel. Ein Helikopter hievte die havarierte Maschine auf einen Schrottplatz. In zwei Tagen zerlegte Frey seine Biene zusammen mit einem Partner und brachte sie in einem 40-Fuss-Container nach Altenrhein. Eine Wiederinstandstellung war jedoch mit grossen Risiken verbunden, da die Flügelstruktur stärker als angenommen in Mitleidenschaft gezogen worden war. Monate später flog eine Offerte für eine amerikanische Seabee auf Freys Schreibtisch. Ohne langes Zögern erstand er sich diese bestens gepflegte und wenig geflogene Maschine

Oben: Die Seabee entsprach ideal den Anforderungen für den Betrieb in Ländern mit langen Küstenlinien, vielen Inseln, Seen und Wildnis.

Oben rechts: Theo Frey hat sich einen Traum erfüllt: Seit Ende April darf er seine Biene fliegen.

Unten: Von 1060 gebauten Seabees fliegen heute noch weltweit rund 250 Maschinen.



und brachte sie im Herbst 2009 auf dem gleichen Weg nach Altenrhein. Als HB-SEI ist sie am 28. April vom Bazl als luft- und wassertüchtig zugelassen worden. Zusammen mit seiner Frau wird Theo Frey bald Camper-Flug-Ferien auf den Seen im europäischen Norden verbringen. Und kommt der Winter zu früh, die Seabee landet auch auf Schnee.

Einige Seabees sind noch immer kommerziell als Buschflugzeuge und Lufttaxis im Einsatz. In der Geschichte der Luftfahrt haben nur wenige Flugzeuge längere oder erfolgreichere Karrieren vorzuweisen als die Seabee.

Felix Meier und Theo Frey



Die Schweizer Seabees

Im Juni 1947 wurde die heutige HB-SEI S/N 936 fertig gestellt und eingeflogen. Am 27. Juni 1947 erfolgte die Auslieferung an North American Corporation in White Plains, N.Y. Sicher ist, dass diese Seabee 1991 von Ft. Myers, FL, nach Port Orange, FL, verkauft worden ist. 2004 wechselte die Maschine dann nach Spruce Creek in Port Orange, FL, und von dort wurde sie durch denselben Besitzer nach Indian River, MI, überführt. Am 21. September 2009 wurde die N6659K aus dem amerikanischen Register gestrichen und am 23. Dezember 2009 als HB-SEI im Schweizerischen Luftfahrzeugregister als dritte Seabee in der Schweiz eingetragen. Denn bereits 1947 importierte Albert Müller die erste Seabee als HB-SEA (S/N 331) in die Schweiz. Vier Jahre später wurde diese dann wieder im Register gelöscht, nachdem sie als I-SIBI an den Aero Club «Guiseppe Ghislanzoni» di Como verkauft worden war. Zur gleichen Zeit wurde auch eine zweite Seabee, die HB-SEB, S/N 680) von den Farner Werken in Grenchen importiert und hier betrieben, bis sie am 11. April 1948 durch einen Crash verloren ging.

Quelle: Theo Frey, Walzenhausen
www.seabee.ch



Foto: ZAG

Dr. Rudolf Gerber ist Präsident des Verbandes Schweizer Aviatik Journalisten.

I read you five!

Lehren aus der Asche

Wie die viel zitierte Medaille hat auch der Umgang der Luftfahrtbehörden der EU und der Schweiz mit der Vulkanasche aus Island zwei Seiten: Die eine liegt im Schatten panikartig zusammengeschnürter, undifferenzierter Verbote. Die andere genießt das Licht eines letztlich erfreulichen Lernprozesses. Alle Behörden haben sich von einem Naturereignis in überwachbarer Nähe überraschen und damit ein Manko an zuverlässiger Früherkennung und koordinierter Auswertung erkennen lassen. Das mutet im Zeitalter des immer wieder beschworenen, aber nur mit winzigen Schrittlchen vorangetriebenen Single European Sky geradezu grotesk an. Dass sich im Moment, da präzise Angaben über die Beschaffenheit der Ascheschicht über weiten Teilen Westeuropas gefragt waren, das einzige Messflugzeug der sich so gern als Leader aufspielenden Briten gerade zur Neubemalung im Hangar befand, hat Murphy, den Prognostiker der Verkettung aller möglichen Zwischenfälle, wohl ein verschmitztes Lächeln entlockt.

Mangelnde Differenzierung

Ein wenig erhebendes Bild bot die Politik vor allem der Verkehrsminister, die mangels konkreter Entscheidungsgrundlagen die Lösung des unbekannteren Risikos darin sahen, alle Flugbewegungen zuerst einmal zu untersagen, denn der sicherste Verkehr ist in den Augen auch unseres Regierungsvertreters für Verkehrsbelange offensichtlich immer noch derjenige, der gar nicht stattfindet. Acht Seiten juristische Rechtfertigung benötigte das Bazl, um seine doppelseitige Verfügung zur Schliessung des Schweizer Luftraumes zu begründen. Und diese Schliessung war so gründlich, dass sie alles, was fliegen kann, am Boden festnagelte, ausser Polizei-, Such- und Ret-

tungsflüge. Es brauchte die umgehende Intervention der AOPA, um der Vernunft eine Bresche zu schlagen und erfolgreich für die Freigabe des Luftraumes für Sichtflüge unter- und damit ausserhalb der Ascheschicht zu argumentieren. Die umgehende positive Reaktion des Bazls stimmt nicht nur versöhnlich. Sie ist auch ein sympathisches Zeichen für den sanften Kurswechsel hin zu einer Luftfahrtpolitik nach dem Prinzip der Verhältnismässigkeit. Nur macht dieses Zeichen den ursprünglichen Mangel an technischen Kenntnissen der unterschiedlich motorisierten Flugzeuge und Rücksicht auf den Flugverkehr im unteren Luftraum nicht wett. Die darin operierende Allgemeine Luftfahrt betreibt zum grössten Teil eine Flotte von Flugzeugen mit Kolbenmotoren, deren Filter Asche zurückhalten und deren Betriebstemperaturen weit unter dem Schmelzpunkt für die darin enthaltenen Silikate liegen. Das hätten die Fachleute des Bazls nicht nur wissen, sondern mit einer differenzierten Verfügung auch berücksichtigen müssen.

Inzwischen ist die Luftfahrtindustrie fieberhaft daran, nach Grenzwerten zu suchen, die den sicheren Betrieb von Strahltriebwerken bis zu einer bestimmten Dichte von Vulkanasche gewährleisten. Erstaunlich ist nur, dass nach den bekanntesten Vorfällen mit Grossraumflugzeugen am Pinatubo 1982 und Mount St. Helens 1989 nicht sofort gehandelt worden ist und für jedes neue Triebwerk die entsprechenden Maximalwerte festgelegt wurden. Der Haken daran ist die Haftungsfrage. Um nicht für allfällige Schäden aufkommen zu müssen, werden die Hersteller Limiten definieren, die sie vor Schadenersatz bewahren. Sie werden also so tief liegen, dass schon bei geringer Aschendichte nicht mehr im Garantiebereich geflogen werden kann.

Anlauf für eine neue Regulierungskultur

Die Allgemeine Luftfahrt (GA) zeigt ihre Resistenz nicht nur während Ascheperioden. Sie wehrt sich auch mit zunehmendem Druck und ebenso vielen Erfolgen wie Rückschlägen gegen die Überregulierung im Bereich des Unterhalts und der Lizenzierung. Auch wenn die europäische Agentur für Sicherheit in der Luftfahrt (EASA) der Kritik der Luftfahrtindustrie in Vernehmlassungsverfahren ausweichen will, indem sie dieses demokratische Mitspracherecht der Betroffenen auszuhebeln versucht, wird auf nationaler Ebene der Wille spürbar, den verfügbaren Spielraum besser zu nutzen und den Maximalisierungstrend zu dämpfen. Das Bazl hat Konsequenzen aus einem Forum mit der GA gezogen und vier Arbeitsgruppen aus Vertretern des Bazls und Spezialisten der Allgemeinen Luftfahrt gebildet. Sie sollen klären, was die gesunde Entwicklung hemmt und den Nachwuchs an Piloten gefährdet. Der Themenbogen reicht von der Transparenz der Mandate der Schweizer Behördenvertreter in internationalen Gremien über die Überarbeitung der Gebührenverordnung, die Vereinfachung und Standardisierung von Prozessen bei Inspektionen, die Beseitigung der amtsinternen und -externen Angstkultur und die Übernahme der Kosten für hoheitliche Security-Massnahmen bis zur Rückkehr zu Gesprächen aller Betroffenen vor der Einführung neuer Regeln. Erste Arbeiten laufen bereits. Vor Beginn der Sommerpause sollen erste Ergebnisse vorgestellt werden. Das lässt auf eine neue Kultur der Luftfahrtpolitik gegenüber der Allgemeinen Luftfahrt hoffen, die der Ständerat mit der Zustimmung zu den luftfahrtfreundlichen Beschlüssen des Nationalrates bei der Revision des Luftfahrtgesetzes bestätigen sollte.

Rudolf Gerber



Heli «Hotel India»

Eine Paarung mit zwei der häufigsten Helikopter-Typen in der Schweiz. Bis heute wurden insgesamt 90 Jet Ranger und 135 einmotorige Ecureuil in der Schweiz registriert! Der Jet Ranger HB-XHI wurde 1978 von der Transair SA importiert und befand sich danach vorerst in Privatbesitz. Anfangs 1980 wechselte der HB-XHI zur Helitrans Pilatus, wo er den verunfallten Bell 206B HB-XIM ersetzte. Schlussendlich wurde der Jet Ranger in die grosse Flotte von Rüdisühli Helitransport integriert. Bei einem Unfall in Müs-

wangen am 4. Dezember 1985 wurde der AB206B schwer beschädigt aber wieder repariert. Ein erneuter Unfall am 16. Juni 1987 besiegelte dann aber die Geschichte der HB-XHI. Das Ecureuil HB-ZHI wurde am 6. April 2006 ab Werk in die Schweiz überflogen. Die Maschine mit Basis in Bern-Belp ist in Privatbesitz, wird aber oft von der Heliswiss kommerziell eingesetzt. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XHI Agusta-Bell 206B Jet Ranger; S/N 8561; B/J 1978; Eintrag: 22. Dezember 1978, Eigentümer & Halter: Transair SA; Handänderung: 18. Ja-

nuar 1979, neuer Eigentümer & Halter: Sonco AG; Handänderung: 10. Dezember 1979, neuer Eigentümer & Halter: Executivair SA; Handänderung: 11. Januar 1980, neuer Eigentümer & Halter: Helitrans Pilatus; Handänderung: 1. Oktober 1982, neuer Eigentümer & Halter: Rüdisühli Helitransport; Unfall: 18. Juni 1987 bei Pont-de-Martel NE; Löschung: 3. Dezember 1987.

HB-ZHI AS.350B2 Ecureuil; S/N 9075; B/J 2006; Eintrag: 5. April 2006, Halter: Heliswiss Schweizerische Helikopter AG, Eigentümer: Pierre Sandoz.



Grosses Bild: AS.350B2 Ecureuil HB-ZHI beim Start auf der Kleinen Scheidegg.
Foto: Markus Herzig

Oben: Der nun in Rüdisühli Farben lackierte HB-XHI auf dem Flughafen Genf-Cointrin. Foto: Markus Herzig

Links: Der AB206B HB-XHI der Helitrans Pilatus im Jahre 1981 in Gümligen.
Foto: Markus Herzig

Mit dem Einsatz von modernem Fluggerät für Unterlasttransporte im Schwerlastbereich, sind auch die Anforderungen an das Flugbetriebsmaterial wie Leinen, Struppen und Lasthaken enorm gestiegen. Die Berner Oberländer Firma Martin Brunner GmbH aus Lauterbrunnen entwickelt neben verschiedenen Präzisions-Konstruktionen für den Fahrzeug-, Schienen- und Seilbahnbau auch diverse Produkte für den Helikopter-Unterlastbetrieb wie Lasthaken und Drehgelenke. Zahlreiche Referenzen aus der Schweizer Heliszene bestätigen die Zuverlässigkeit der Produkte aus dem Lauterbrunnental.



Für die Befestigung der zu transportierenden Lasten an der Transportleine werden zwei Lasthaken benötigt. Der Primär-Lasthaken ist direkt am Helikopter befestigt und gilt daher als Teil der Maschine. Der Sekundär-Lasthaken wird am Ende der je nach Einsatz verschiedenen langen Leine befestigt und muss vom Pilot ohne fremde Hilfe geöffnet werden können. Im Gegensatz zu den alten – und zum Teil sehr gefährlichen – Lasthaken, ist die moderne Klinke LH-60 aus der Brunner-Schmiede ein wahres Hightech-Gerät, welches den strengen nationalen und europäischen Richtlinien entspricht. Leider kam es in der Vergangenheit mehrfach zu Unfällen, weil sich Lasthaken bei extremen Schlägen oder

Sichere Unterlasttransporte mit dem Helikopter



Vor allem bei heiklen Montagen ist ein sicherer und vom Pilot einfach zu bedienender Lasthaken unerlässlich. Oft werden Transporte im Siedlungsgebiet durchgeführt, was einen besonders hohen Sicherheitsstandard an das Flugbetriebsmaterial stellt.

Fotos: Samuel Sommer

Sekundär-Lasthaken LH-60

Entlastungen spontan öffneten. In der Folge veranlasste das Bundesamt für Zivilluftfahrt ein Verbot von mangelhaften Lasthaken; diese waren mehrheitlich in den USA und Kanada hergestellt worden. Diese unbefriedigende Situation war so mit ein Grund, dass sich Brunners Ingenieure in Zusammenarbeit mit Helikopterunternehmen an die Entwicklung des LH-60 machten, welcher schliesslich in Europa und den USA patentiert wurde und sich bisher in der Praxis hervorragend bewährt hat.

Sicherheit und Handling

Der LH-60 ist weltweit einzigartig und erfüllt die höchsten Sicherheitsanforderungen. Sämtliche sicherheitsrelevanten Bauteile sind so konstruiert, dass alle Funktionen auch bei einem Versagen erhalten bleiben. So verhindert zum Beispiel eine Permanentmagnetbremse, dass die Verriegelungsmechanik bei Schlägen zu einer Spontanöffnung des Lasthakens führt. Ab einer



Die gut sichtbare Aussenhülle und die grossen Griffe bedeuten für die Flughelfer Sicherheit und erleichtern die Arbeit mit dem Lasthaken erheblich.

Nutzlast von 200 kg wird die Sicherungsfalle mechanisch verriegelt, dadurch wird sichergestellt, dass ein möglicher Seilüberschlag am Haken nicht zu einem Lastenverlust führt. Wichtige Bauteile müssen gemäss vorgegebenem Kontrollintervall durch den Hersteller entsprechend geprüft werden. Dieser Lasthaken mit einer Nutzlast bis 6000 kg ist momentan das einzige Produkt, welches europaweit zertifiziert ist. Dieser Aspekt ist für die Schweizer Schwerlast-Helioperator – deren Maschinen werden im gesamten europäischen Raum eingesetzt – enorm wichtig. Bei der Ausarbeitung der Aussenhülle und Bedienungselemente wurde darauf geachtet, dass für die Flughelfer ein komfortables und sicheres Handling gewährleistet ist.



Erfahrungen in der Praxis

Seit dem vergangenen Jahr steht das ausgereifte Produkt erfolgreich bei Heliswiss International und Eagle Helicopter im Einsatz, vorangehend wurde die Klinke einer harten zweijährigen Testphase unterzogen. Eagle Helicopter setzt den 43 kg schweren LH-60 bereits seit der Inbetriebnahme ihres Super Pumas im vergangenen Sommer ein. Die Piloten schätzten besonders die visuelle Kontrolle der Klinkenöffnung durch eine auf der Oberseite angebrachte LED-Leuchte, welche auch bei hellem Tageslicht sehr gut sichtbar ist. Die Klinke ist beinahe wartungsfrei – ausser natürlich den vorgegebenen Wartungsintervallen – und ein optimaler technischer Support durch den Hersteller sind Vorteile, welche den Eagle-Mechaniker Erich Imboden begeistern. Auch bei den Flughelfern ist der LH-60 sehr beliebt, insbesondere auch beim schnellen Wechseln der Drehgelenke. Chefflughelfer Erich Schranz schätzt es, dass die Klinke in unbelastetem Zustand durch entsprechend ausgebildetes Fachpersonal manuell geöffnet werden kann. Als einziger Nachteil erwähnt er die



Oben: Dank der hellen Leuchte links vom Drehgelenk kann der Pilot sofort erkennen, ob sich die Klinke geöffnet hat.

Links: Die kleine und kompakte Klinke «fliegt» sehr schön und auch für die Piloten ist die leuchtende Aussenhülle eine grosse Hilfe.

eher tief zwischen den Griffen liegende Gabel, was oft ein schnelles Einhängen verhindert, dafür bei harten Schlägen den Mechanismus schützt.

Samuel Sommer

www.brunnergmbh.ch

25 Jahre
Bohag-Basis Zweisimmen
Samstag, 12. Juni 2010, 9 bis 17 Uhr

SWISS
HELICOPTER

Jubiläum mit vielen Attraktionen für grosse und kleine Helikopterliebhaber

Abwechslungsreiches Programm mit diversen Helikoptervorführungen, Rundflügen, Partner-Präsentationen und Festwirtschaft.

Detailliertes Programm: www.bohag.ch

Wir freuen uns auf Sie!

BOHAG
FLY HELICOPTER





SHA
Swiss Helicopter
Association
www.sha-swiss.ch

Patrouille des Glaciers
...ça tourné comme une hélice...!

Durant la 14^e éditions de la très célèbre Patrouille des Glaciers, Verbier a vu durant la journée de samedi, voler dans le ciel Bagnard un grand nombre d'hélicoptères pour toute types de missions et ceci sous l'œil expert de contrôleurs aériens.

Du transport de marchandises, de tournage vidéo pour la TV, la presse, etc... les machines ainsi que leur personnel n'ont pas chômés. Et les plus chanceux, ce sont qui ont pu assister à la course vu d'en haut à bord de l'un des hélico prévus à cet effet et ainsi admirer aussi le magnifique paysage de la 2^e plus grande commune de Suisse.

Sur l'Hélipad non loin du Centre sportif et du village de la Patrouille des Glaciers, on pouvait admirer un balet incessant d'hélicoptères, parfois posé sur un sol légèrement en pente plus de 10 à 12 machines dont l'Ecureuil d'Héli Partner, B3 Eagle Hélicopter, Heli Alps, ainsi que le B2 de l'OFAC et un grand nombre d'hélicoptères d'Air-Glaciers principal utilisateur de cette place.

Joël Bessard



L'Ecureuil d'Héli Partner avec le Logo d'Air-Glaciers est basé aux Eplatures.

Photos: Joël Bessard



Tout ça sous contrôle.

Ecureuil, Alouette, Lama, que de belles machines dans le bleu du ciel de Bagnes.





Photo: Rolf Müller

Die Rega blickt auf ein ereignisreiches Jahr 2009 zurück. Mit der erfolgreichen Einführung der neuen Helikopter AgustaWestland Da Vinci begann eine neue Ära. Auch mit zukünftigen GPS-Landungen auf Spital-Heliports und der vorgesehenen Beschaffung eines Ausbildungs-Simulators setzt die Rega neue Massstäbe.

Rega setzt neue Massstäbe

Anschaffung eines Simulators geplant

Für einmal fand die Jahresmedienkonferenz nicht im Geschäftssitz auf dem Flughafen Zürich-Kloten, sondern auf der Basis Dübendorf statt. Die Rega erfüllte auch in Zeiten der Wirtschaftskrise ein Bedürfnis der Bevölkerung, denn die Rettung aus der Luft war im Jahr 2009 annähernd so gefragt wie im Vorjahr.

Da Vinci erfolgreich gestartet

Ernst Kohler, Vorsitzender der Geschäftsleitung, äusserte sich positiv über die Einführung des neuen Gebirgshelikopters AgustaWestland Da Vinci. Bis zur Einsatzbereitschaft seien zehntausende Arbeitsstunden für die Planung und Abnahme der Hardware, den Einbau der medizinischen Ausrüstung, die Umschulung der Besatzungen, die Anpassung der Verfahren und der Ersatzteillager notwendig gewesen. Die Einsätze mit den bisher gelieferten neuen Da Vinci seien sehr erfolgreich verlaufen, ergänzte Kohler. Die restlichen Exemplare werden noch in diesem Jahr geliefert, namentlich Wilderswil und Samedan erhalten den neuen Rettungshelikopter. Nicht nur bezüglich des Flugmaterials, sondern auch in der Infrastruktur konnte die Rega wichtige Nägel einschlagen. Im Herbst nahm sie die neue Einsatzbasis Lausanne auf dem Flugplatz Blécherette in Betrieb. Nach Jahrzehnten des Provisoriums befindet sich nun auch die Westschweiz auf dem neuesten Stand. Der nächste Schritt zur Verbesserung der Infrastruktur wird im Tessin erfol-

gen, wo der Baubeginn der Basis Madgadino noch in diesem Jahr geplant ist.

Spitallandplätze im Fokus

Noch immer müssen oft Verlegungsflüge von Spital zu Spital abgesagt werden, weil die Wetterverhältnisse keinen Sichtflug zulassen. Und noch immer muss allzu oft ein Einsatz der Rega über der Nebeldecke beendet werden, weil die Hochnebeldecke den Flug ins Spital nicht erlaubt, dies sicher nicht im Sinne der Patienten. Die Rega arbeitet deshalb mit Hochdruck an der Umsetzung neuer Anflugverfahren unter Einbezug der GPS-Technologie. Diese wird es ermöglichen, Spitaleinsätze mit Instrumenten-Flugverfahren anzufliessen. Das Projekt HELIOS, ein Quantensprung in der Luftrettung, sei weit fortgeschritten und werde, nach Bewältigung administrativer Hürden – teilweise gegen den Widerstand der zuständigen Behörden, in absehbarer Zeit eingeführt, erläuterte Ernst Kohler. Und schliesslich dürften in den kommenden Jahren auch zahlreiche Spitallandplätze saniert werden, denn sie müssen auch in Zukunft den Anforderungen bezüglich Sicherheit entsprechen. Die Rega erhofft sich für die Sanierungen Mittel von der Besteuerung von Flugzeugtreibstoffen, unter dieser Voraussetzung ist sie auch bereit, einen substantiellen Beitrag zu leisten.

Beschaffung eines Ausbildungs-Simulators

Die Rega blickt nach vorne, denn wenn Flüge nach Instrumenten immer mehr

Bedeutung für die Rettungsfliegerei erhalten, müssen auch die Piloten entsprechend ausgebildet werden. Entsprechend hat der Stiftungsrat in seiner Sitzung vom 30. März grünes Licht für die Prüfung des Baus eines voll zertifizierten Ausbildungssimulators für den AgustaWestland Da Vinci gegeben. Noch wird die Machbarkeit vertieft abgeklärt, doch die Verantwortlichen sind guten Mutes, dass damit ein weiteres zukunftsgerichtetes Projekt realisiert werden dürfte.

Teil- oder Vollersatz der Challenger-Flotte (noch) keine Thema

Die drei Ambulanz-Jets vom Typ Challenger CL 604 stehen vor grösseren geplanten Wartungsereignissen. In den kommenden Monaten müssen diese Flugzeuge einer 96-Monats-Kontrolle unterzogen werden, was zu Standzeiten von jeweils einigen Wochen führt. Nach intensiver Prüfung ist die Rega zum Schluss gelangt, dass ein vorgezogener Teil- oder Vollersatz der Challenger-Flotte derzeit nicht sinnvoll wäre. Die anstehenden Standzeiten werden durch eine vorausschauende Planung der Wartungsereignisse ausserhalb der Repatriierungs-Hochsaison und eine möglichst flexible Einsatzplanung überbrückt. Die Rega wird die Gelegenheit nutzen, um die Technik der Jet-Flotte wieder auf den allerneuesten Stand zu bringen.

Rolf Müller

Wildkatze macht das Rennen

Griechenland erwog vor dem Zweiten Weltkrieg den Kauf von Schweizer Flugzeugen



Foto: Roland Küng

Die Ellinki Vassiliki Aeroporia (Königliche Griechische Luftstreitkräfte) berücksichtigen im Frühjahr 1939 bei einem Evaluationsverfahren für ein neues Beobachtungsflugzeug auch die C-35. Das Rennen machte schliesslich die Deutsche Henschel Hs 126. Als nach dem Fall Frankreichs im Sommer 1940 die Lieferung der bestellten Bloch MB-152 Jäger nicht mehr möglich war, zogen die Griechen als Ersatz die D-3800 in Betracht. Abermals zog die Schweizer Luftfahrtindustrie den Kürzeren. Das Land gab der amerikanischen Gruman G-36 den Vorzug, einer Exportversion der F4F-3A Wildcat.

Im Sommer 1938 suchten die Ellinki Vassiliki Aeroporia (Königlich Griechische Luftstreitkräfte) ein Nachfolgemuster für die mittlerweile in die Jahre gekommenen Potez 25 A und Breguet 19 Beobachtungsflugzeuge. Dabei holte sich das Griechische Verteidigungsministerium auch eine Offerte bei der Doflug in Altenrhein ein. Der Schweizer Ableger der Friedrichshafener Dornier Werke produzierte zusammen mit den Eidgenössischen Konstruktions-Werkstätten in Thun die zweiplätzig C-35.

Lauwarmes Interesse an Export

Griechenland bat die Doflug Altenrhein um eine Offerte zur Lieferung von 16 C-35. Umgehend fragte das Werk am Bodensee die Kriegstechnische Abteilung (KTA) an, ob denn eine Ausfuhr dieses Typs prinzipiell gestattet wäre. Dies belegen im Bundesarchiv in Bern lagernde Dokumente. Die KTA äusserte Bedenken wegen der Lizenzrechte des Triebwerkes. Der Hispano Suiza HS-77 12 yrs wurde von Adolph Saurer in Arbon sowie der SLM Winterthur gefertigt. Der Vertrag mit dem französischen Herstellerwerk sah keinen Export vor. Im Schreiben vom 6. Oktober 1938 hielt es die KTA aber für möglich, «dass bei der heutigen Sachlage eine Vereinbarung mit Hispano möglich wäre, da ja seit längerer Zeit Bestrebungen im Gange sind, die Motoren in der Schweiz zu fabrizieren und zwar einerseits für die französische Regierung selbst, andererseits für andere Kunden, wie zum Beispiel Belgien.» Ferner hielt die KTA an «bescheidenen Lizenzgebühren» fest, falls der Auftrag für Griechenland tatsächlich zustande kommen sollte.

Der Plan von Doflug sah vor, bei der allfälligen Produktion der C-35 für Griechenland die gleichen Unterlieferanten zu berücksichtigen wie dies bei den Schweizer Maschinen der Fall war. Ganz und gar nicht begeistert von den möglichen Kaufabsichten der Griechen war die Abteilung für Flugwesen und Flie-

gerabwehr. In seiner Note an die KTA vom Oktober 1938 fand diese Amtsstelle eine Produktion für das Ausland nur sinnvoll, wenn die vorgesehene Fertigung des Jägers D-3800 nicht tangiert würde. Dies wurde aber angezweifelt, weil die Schweizer Hersteller im Herbst 1938 bereits arg im Verzug mit der Auslieferung der C-35 waren.

Die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr nahm damals schon die dunklen Wolken am Horizont wahr, die allesamt auf einen Waffengang in Europa hindeuteten. So heisst es in dem im Bundesarchiv lagernden Dokument: «Es muss alles getan werden, um unsere Kriegsvorbereitungen zu fördern.» Der Export von Schweizer Flugzeugen gehörte wahrlich nicht dazu.

Deutsche Henschel statt C-35

Es bleibt unklar, ob die ablehnende Haltung der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr den Auftrag zu Fall gebracht hat. Auf jeden Fall entschied sich die Ellinki Vassiliki Aeroporia am 22. April 1939 zum Kauf von 16 Henschel Hs 126 K-6 Beobachtungsflugzeugen im Wert von vier Millionen Reichsmark. Die ersten zehn Einheiten gelangten anfangs Dezember 1939 zur Auslieferung, der Rest am 11. Januar 1940. Henschel Flugzeugführer sowie griechische Piloten überführten die Maschinen vom Herstellerwerk in Berlin-Schönefeld über Wien-Aspern und Belgrad nach

Thessaloniki. Die Exportausführung Hs 126 K-6 war praktisch identisch mit der Hs 126 A-1 der Deutschen Luftwaffe. Die Bewaffnung bestand allerdings aus drei amerikanischen 7,92 mm FN Browning Maschinengewehren und einem in den Vereinigten Staaten entwickelten Bombenzielgerät aus griechischer Lizenzproduktion.

Alle Hochdecker erhielt die 3 Mira Paratiris (3. Aufklärungsstaffel), die bei Lebet in der Nähe von Thessaloniki stationiert war. Nach dem italienischen Angriff vom 28. Oktober 1940 zogen die Henschel in den Krieg. Eine Hs 126 K-6 war das erste in diesem Konflikt abgeschossene Flugzeug. Die 3 Mira Paratiris erlitt hohe Verluste. Nur noch eine Handvoll Hs 126 K-6 fanden sich betriebsbereit, als die deutsche Wehrmacht am 6. April 1941 ohne jegliche Kriegserklärung über Griechenland herfiel. Mit Ausnahme eines einzigen Exemplars wurden alle Henschel am 22. April 1941 bei einem Angriff von Luftwaffe-Messerschmitt Bf 109 E auf die Basis Agrinion in Westgriechenland zerstört. Der deutsche Einmarsch – als Unterstützung für die seit Herbst 1940 vor Ort tretende italienische Armee gedacht – besiegelte das Schicksal Griechenlands: Die Armee musste kapitulieren und 223 000 Offiziere sowie Soldaten gingen in Gefangenschaft.

Moranes als Lückenbüsser

Griechenland liebäugelte Anfang September 1940 – also kurz vor dem italienischen Angriff – mit der D-3800. Dies war eine von der Schweizer Industrie vor allem im Detail verbesserte Morane Saulnier MS-406 C-1. Das Verteidigungsministerium zog den Ankauf von 24 oder 36 Einheiten dieses Jagdflugzeuges in Betracht. Die Schweizer Luftfahrtindustrie kam wieder ins Spiel, weil nach dem deutschen Sieg über das Frankenreich vom Sommer 1940 die Lieferung der schon bestellten Bloch MB-152 unmöglich geworden war. Wie schon im Falle der C-35 platzierten die Griechen ihre Offertenanfrage bei Doflug in Altenrhein. Die Schweizer Jäger waren als Ersatz für die völlig veralteten PZL-24 gedacht.

Doflug produzierte in dieser Zeit zusammen mit dem Eidgenössischen Flugzeugwerk in Emmen und der SWS in Schlieren die erste Serie von 74 D-3800 für die Schweizer Fliegertruppe. Die ersten Einheiten konnten im Januar 1940 abgeliefert werden. Ab 1941 legten die drei Schweizer Werke eine weitere Serie von 207 D-3801 auf. Wie schon bei

der C-35 reagierte die Schweizer Fliegertruppe bestenfalls lauwarm auf die Wünsche Griechenlands nach einem einigermaßen modernen Jagdflugzeug. Die in Genf ansässige Schweizer Vereinigung der Flugzeugindustriellen hingegen stufte die Exportanfrage als «ausserordentlichen Glücksfall für unsere Fabriken» ein und empfahl dem Oberkommandierenden der Fliegertruppe, Oberstdivisionär Hans Bandi, das Ansinnen positiv zu beantworten.

Endstation Royal Navy

Die im Bundesarchiv Bern lagernden Dokumente geben keine Auskunft, warum das Geschäft schlussendlich im Sand verlief. Tatsache ist aber, dass die Griechische Regierung nach dem italienischen Einmarsch von Ende Oktober 1940 die Vereinigten Staaten um Waffenhilfe bat. Diesem Gesuch entsprach das damals noch neutrale Washington umgehend. So platzierte die Ellinki Vassiliki Aeroporia in der Folge bei Grumman einen

sich das Land komplett unter der Herrschaft der Achsenmächte. Die griechischen G-36 wurden aus diesem Grunde nach Gibraltar umdirigiert und von der Royal Navy unter der Bezeichnung Marlet Mk. III in Dienst genommen. Die Grumman erhielten die britischen Seriennummern AX725 bis AX747. Ein Grossteil der Flugzeuge kam bei der No. 805 Squadron sowie der No. 806 Squadron in Ägypten zum Einsatz, wo sie sich mit italienischen Fiat G-50 duellierten.

Der zweite Teil dieser Cockpit-Artikelserie befasst sich mit den weiteren Exportbemühungen der Schweizer Flugzeugindustrie während und kurz nach dem Zweiten Weltkrieg.

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Redaktion bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern, Alan Renga des San Diego Aerospace Museums, Peter Cronauer sowie Squadron/Signal Publications für die Überlassung von Fotos und Dokumenten.



Foto: San Diego Aerospace Museum

Auftrag zur Lieferung von insgesamt 30 G-36. Die mit nicht faltbaren Tragflächen ausgerüstete G-36 war eine Exportversion der F4F-3A Wildcat (Wildkatze) der amerikanischen Marine. Diese mit einem 1200 PS starken Pratt & Whitney R-1830-90 Twin Wasp Triebwerk ausgerüsteten Jagdflugzeuge (US Navy Bureau Number 3875 bis 3904) liefen in Bethpage im US-Bundesstaat New York vom Band. Die erste, mit der amerikanischen Zivilregistration NX 26874 versehene G-36 verliess am 18. März 1941 die Fertigungshallen. Ende des Monats wurden alle 30 Maschinen Richtung Südosteuropa verschifft. Noch während der Überfahrt überstürzten sich die Ereignisse auf dem Balkan: Ende April 1941 fand

Die amerikanische Grumman G-36 stach die Schweizer Morane D-3800 im Rennen um ein modernes Jagdflugzeug aus. Die Griechischen Luftstreitkräfte bestellten insgesamt 30 Einheiten dieses Typs. Die erste (Bild) mit der amerikanischen Zivilregistration NX 26874 versehene G-36 verliess am 18. März 1941 die Fertigungshallen von Grumman in Bethpage. Die griechischen Kennzeichen an Rumpf und Flügelunterseiten sind überklebt. Die Aufnahme entstand am 21. März 1941 auf dem Roosevelt Field, Long Island, kurz vor der Verschiffung nach Europa.

Linke Seite: Die Ellinki Vassiliki Aeroporia erbat im Herbst 1938 bei Doflug Altenrhein ein Angebot zur Lieferung von 24 oder 36 D-3800. Dieses Muster war eine Lizenzproduktion der Morane Saulnier MS-406 C-1.



Vor 25 Jahren im Cockpit...

Im Jahr 1985 war der Kalte Krieg noch «sehr kalt». Ost und West rüsteten mit grossem finanziellem und technischem Einsatz hoch. In der Juni-Ausgabe vor 25 Jahren macht Chefredaktor Haller eine Aufstellung bestehender und neuer russischer Kampfflugzeuge. Beeindruckend, was die Sowjetunion damals alles in der Pipeline hatte!

Kollege Anton E. Wettstein berichtet auf drei Seiten aus der Arktis. Die Bradley Air Service aus Kanada hat sich auf Versorgungs- und Passagierflüge im hohen Norden spezialisiert.

Zwei interessante Flugzeuge werden in der Rubrik «Schweizer Vorkriegsflugzeuge» vorgestellt: die Hopfner HS528, respektive HS529. Die eleganten Hochdecker mit Sternmotor verfügten über beeindruckende Leistungsdaten.

Jubiläum: 1985 wurde die Consolidated Catalina 50 Jahre alt, ist dieses Jahr also schon ein 75er! Und noch immer fester Bestandteil unserer Fliegerwelt! *mt*

Titelbild: Consolidated PBY-5A Catalina der kanadischen Avalon Aviation.



Cockpit

LUFTWAFFEN DER WELT

Neue russische Kampfflugzeuge

Aufrüstung im Geheimen

Während im Westen Politiker und Medien verbissen über das geplante amerikanische SDI-Abwehrsystem streiten, verwendet die Sowjetunion seit Jahren einen unverhältnismässig grossen Anteil ihres Volkseinkommens für die Entwicklung vergleichbarer Waffensysteme. Daß daneben auch die konventionellen Luftstreitkräfte der kommunistischen Weltmacht beschleunigt aufgerüstet werden, zeigt der eben erschienene amerikanische Bericht «Soviet Military Power 1985», dem wir die folgenden Angaben entnehmen.

Strategische Bomber

Die sowjetische Luftwaffe verfügt gegenwärtig über rund 130 Interkontinentalbomber des Typs *Tupolew Tu-*

26 (NATO-Code: *Backfire*), zu denen noch weitere 120 Einheiten der Marine-Luftwaffe kommen. Jährlich werden mindestens dreißig Einheiten produziert. Die *Backfires* können zur Vergrößerung der Reichweite in der Luft betankt werden, obwohl die Be-

tankungsstützen bei den meisten Maschinen entfernt wurden, um dem SALT-II-Abkommen mit den USA mindestens optisch nachzukommen. Die mit Schwenkflügeln ausgerüstete *Backfire B* kann in grosser Höhe eine Maximalgeschwindigkeit von rund 2000 km/h erreichen, der Aktionsradius liegt ohne Luftbetankung bei 5500 km.

Von der altbekannten *Tupolew Tu-95/Tu-142 Bear* sind noch rund 125 Einheiten vorhanden. Interessanterweise wird seit kurzem die neue *Bear H* produziert, die mit AS-15-Marschflugkörpern ausgerüstet ist. Die älteren Einheiten werden mit Luft-Boden-Lenk Waffen ausgerüstet (*Bear G*).

Gegenwärtig befindet sich die leistungsfähige *Tupolew Blackjack* in der Testphase. Die äußerlich mit der amerikanischen *Rockwell International B-1B* vergleichbare, jedoch bedeutend größere *Blackjack* soll 1988 eingeführt werden. Mit einem interkontinentalen Aktionsradius von mindestens 7300 km wird diese Neukonstruktion in Zukunft die *Bear* ergänzen und ablösen.

Zusätzlich verfügen die fünf strategischen Luftflotten der Sowjetunion noch über 48 *Mya-4 Bison*, 287 *Tupolew Tu-16 Badger* und 136 *Tupolew Tu-22 Blinder*, die auf kürzeren Strecken eingesetzt werden können. Zur Unterstützung dieser mächtigen Bomberflotte stehen 530 Tanker, Aufklärer und Elektronikstörflugzeuge zur Verfügung. Vergleichsweise können die Amerikaner dieser Armada 240 *Boeing B-52G/H* und 56 *General Dynamics FB-111A* entgegenstellen.

Der Serienbau des neuen Interkontinentalbombers *Blackjack* ist im *Tupolew-Werk Kasan* angelaufen



Staffeln der Welt

Der kleine, vielseitige Heli ist in zahlreichen zivilen und militärischen Varianten weltweit verbreitet. Mehrere Kunstflugteams haben ihn für sich entdeckt.



Foto: Archiv Baier



Foto: Masato Ota

Amerika

Die Ersten waren die «Silver Eagles» aus Fort Rucker, offiziell das «US Army Aviation Precision Demonstration Team». Gegründet anlässlich der Transpo '72 hatten die vier OH-6A ihren ersten öffentlichen Auftritt am 20. Mai 1972 in Fort Rucker, Alabama. Erweitert auf sechs Maschinen, die Grundformation wurde um zwei Solisten ergänzt, existierte das Team bis 1976. Spektakulär der Starburst zur Eröffnung des Programms und die gegeneinander geflogenen Steig- und Sturzmanöver der Solisten. Eine besondere Attraktion war «Bozo», eine als Clown dekorierte OH-6A. «Bozo» zeigte Kunststücke mit einem an der Kufe befestigten, überdimensionalen Yo-Yo. Die Idee zu «Bozo» war allerdings «geklaut». Es gab ihn schon in den Fünfzigerjahren beim «US Army Helicopter Square Dance Team». Als Supporter hatte das Team übrigens eine DeHavilland C-7A «Caribou».

Japan

Die meisten Formationen mit der «Cayuse» gab es in Japan. Meist nutzten sie



Foto: Masato Ota



Foto: Archiv Baier

Ganz oben links: Akeno Rainbow/OH-6J
Ganz oben rechts: Sky Hornet/OH-6D
Oben: Finnish Army Hughes Synchro Team/MD 500
Rechts: Akeno Rainbow/OH-6D
Unten links: Sky Hornet/OH-6D
Unten rechts: Silver Eagles «Bozo»/OH-6A

die japanische Lizenzvariante OH-6J, gebaut bei Kawasaki. Mitte der Siebzigerjahre unterhielt die japanische Armee «Sky Hornet», ein Team mit vier oder fünf Maschinen. Über Japan hinaus bekannter ist allerdings «Akeno Rainbow» oder «Rainbow Cobra», wie der Name sagt von der Akeno Airbase. Dieses Team existiert seit 1972, zunächst mit OH-6J, seit 1982 mit OH-6D. Die neueren Varianten der Cayuse sind leicht erkennbar am T-Leitwerk. 1994 wurde das Team um zwei AH-1S «Cobra» erweitert, daher die Namensänderung. Ausserhalb Japans kaum bekannt ist «Northern Ladybird», ein 1982 erstmals aufgetretenes Team mit fünf OH-6J.

Finnland

Das «Finnish Army Hughes Synchro Team» fliegt mit zwei



Foto: Archiv Baier

MD-500E. Als das Team erstmals auftrat, waren ihre HH-7 und HH-8 die einzigen Maschine dieses Typs in Finnland.

Werner Baier



Foto: Archiv Baier

Quellen

- Gilliand Dancing Rotors
- Balch Aerobatic Teams of the World
- Leihse Artisten am Himmel
- KokuFan Illustrated No 91

Schweizerisches Luftfahrzeugregister 1. – 30. April 2010

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
07.04.2010	HB-1199	Neukom Elfe S4A	47	1947	Grundbacher Lilly-Annemarie/ Haltergemeinschaft Belpmoos, Ostermundigen	Porrentruy
12.04.2010	HB-2459	Diamond HK 36 TTC-Eco	HK36.849	2010	Segelfluggruppe Cumulus, Amlikon	Amlikon
30.04.2010	HB-2461	Glaser-Dirks DG-808 C	8-415B314X75	2010	Schnetzler Heinrich, Hölstein	Fricktal-Schupfart
20.04.2010	HB-3432	Glaser-Dirks DG-1000S	10-154599	2010	Segelfluggruppe Dittingen, Dittingen	Dittingen
22.04.2010	HB-FNP	Pilatus PC-6/B2-H4	971	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.04.2010	HB-FQA11	Pilatus PC-12/47E	1207	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.04.2010	HB-FQB11	Pilatus PC-12/47E	1210	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.04.2010	HB-FQC11	Pilatus PC-12/47E	1205	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.04.2010	HB-FQD11	Pilatus PC-12/47E	1208	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.04.2010	HB-FQE11	Pilatus PC-12/47E	1212	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.04.2010	HB-FQG11	Pilatus PC-12/47E	1214	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.04.2010	HB-FQH11	Pilatus PC-12/47E	1213	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.04.2010	HB-FQI11	Pilatus PC-12/47E	1215	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.04.2010	HB-FTW10	Pilatus PC-12/47E	1200	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.04.2010	HB-FTX10	Pilatus PC-12/47E	1202	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.04.2010	HB-FTY10	Pilatus PC-12/47E	1203	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.04.2010	HB-FTZ10	Pilatus PC-12/47E	1201	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.04.2010	HB-FVI	Pilatus PC-12/47E	1209	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
15.04.2010	HB-JFM	Bombardier BD-100-1A10 Challenger 300	20022	2004	Scintilla AG, Solothurn	Ausland
08.04.2010	HB-JGI	Dassault Falcon 7X	67	2009	Rabbit-Air AG, Bachenbülach	Basel-Mulhouse
16.04.2010	HB-JHF	Airbus A330-343	1089	2010	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
28.04.2010	HB-LUJ	Diamond DA 42	42.412	2009	Swiss Aviation Training Ltd., Zürich	Grenchen
20.04.2010	HB-QNO	Cameron Z-105	11390	2010	Messner Martin/Ballonsport-Club Emil Messner, Sattel	Feldbach
08.04.2010	HB-QOX	Kubicek BB45Z	690	2010	Ballongruppe Zürich, Sattel	Hünenberg
08.04.2010	HB-QOZ	Kubicek BB37N	759	2010	Ballongruppe Zentralschweiz, Buttisholz	Geiss
08.04.2010	HB-QTL	Kubicek BB26Z	745	2010	Franz Killer Ballonfahrten GmbH, Turgi	Turgi
22.04.2010	HB-QTM	Lindstrand LBL 140A	1294	2010	Imstepf Max/Ballonverein Sky Bird, Hohentannen	St. Gallen
23.04.2010	HB-SGB	Diamond DA 40 D	D4.372	2010	SG Equipment Finance Schweiz AG/Genossenschaft Fliegerschule St. Gallen-Altenrhein, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
22.04.2010	HB-SGE	Diamond DA 40	40.821	2007	F-air Flight Operations Ltd., Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
07.04.2010	HB-SGG	Diamond DA 20-C1	C0535	2009	Motorfluggruppe Chur, Flims-Waldhaus	Bad Ragaz
06.04.2010	HB-VWP	Cessna 525	525-0102	1995	One-Air Service SA/Phenom Club, Sion	Sion
28.04.2010	HB-WYC	CSA Sportcruiser	095C298	2009	Motorfluggruppe Thurgau, Lommis	Lommis
22.04.2010	HB-YNH	MSW Aviation Votec 452	07-001	2009	MSW Aviation AG/Flying League Birrfeld, Wohlen AG	Birrfeld
12.04.2010	HB-YNM	Sportcruiser 600	08SC180QB	2008	Lumitrade Sagl/Lumiella Sandro, Agno	Locarno
26.04.2010	HB-ZLE	Robinson R 44 II	11840	2007	Spovag Sporz-Verwaltung AG, Lenzerheide	St. Gallen-Altenrhein

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Neuer Eigentümer/Halter	Standort
13.04.2010	HB-1227	Sperber (Vetterli)	1	1976	Aebi Jürg/Segelfluggruppe Randen, Schaffhausen	Grenchen
08.04.2010	HB-1507	SZD-48-1	W-918	1979	Meyer auf der Heide Ramon/ Segelfluggruppe Friedberg, Amlikon-Bissegg	Ausland
29.04.2010	HB-2281	ASH 25 E	25052	1989	Von Orelli Adrian/ Segelfluggruppe Friedberg, Amlikon-Bissegg	Buttwil
01.04.2010	HB-2285	DG-500 M	5E2 M01	1996	Glanzmann Markus/ Segelfluggruppe Solothurn, Richterswil	Grenchen
21.04.2010	HB-2347	DG-800 B	8-182 B 106	2000	Rota Daniele/Tissot Bernard, Morges	Montricher
21.04.2010	HB-BNO	N-105	2143	1989	Wälchli Heinz/Ballonpilot GmbH, Riken AG	Riken AG
30.04.2010	HB-CBF	F 150F	0005	1966	Dünser Enrico, Oberägeri	Hausen am Albis
20.04.2010	HB-CRY	175	55915	1959	Dünser Enrico/ Flieger-Schule Hausen am Albis, Hausen am Albis	St. Gallen-Altenrhein
28.04.2010	HB-CZP	F172N	1819	1979	Keil Petra/Keil Michael, Sargans	St. Gallen-Altenrhein
26.04.2010	HB-EFB	F35	D-4132	1955	Association «Come Fly With Me», Belmont	Les Eplatures
23.04.2010	HB-EKJ	F.260D	735/41-005	1986	Association F 260, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
12.04.2010	HB-GEC	BE 95-B55	TC-1272	1969	Flypad SA, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
01.04.2010	HB-KOH	TB 20	2220	2005	46 Aviation SA, Sion	Sion
08.04.2010	HB-OHW	PA-28R-200	28R-35609	1970	Monod Marc, Gland	La Côte

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Neuer Eigentümer/Halter	Standort
27.04.2010	HB-OKG	PA-28-180	28-7205176	1972	Aellen Arnold, Schwerzenbach	Zürich
01.04.2010	HB-OUR	J3C-65/L-4	10853	1943	Vonlanthen Bruno/Oldie Flyers Sense, Schmitten FR	Ecuvillens
08.04.2010	HB-OVP	PA-28-160	28-756	1963	Piper OVP Group/Barboni Mario, Grandvaux	Lausanne-La Blécherette
09.04.2010	HB-PGE	PA-28-181	28-8190204	1981	Kümin Andreas, Bäch SZ	Wangen-Lachen
01.04.2010	HB-PNB	PA-28-181	2890218	1995	Muldentaxi AG, Hornussen	Fricktal-Schupfart
21.04.2010	HB-QDM	Fire Balloons G 30/24	586	1997	B & M Balloon & Airship Company GmbH, Kesswil	Kesswil
01.04.2010	HB-QFN	Fire Balloons G 60/24	749	1999	Frei's Ballonfahrten, Etzgen	Villigen
01.04.2010	HB-QIY	BB42Z	328	2005	Schorro Gilbert, Schmitten FR	Schmitten FR
01.04.2010	HB-QKZ	BB45N	333	2005	Frei's Ballonfahrten, Etzgen	Etzgen
14.04.2010	HB-QLJ	M-90	90/86	2006	Wälchli Stefan/Ballonpilot GmbH, Riken AG	Riken AG
01.04.2010	HB-QMX	BB-S	511	2007	Frei's Ballonfahrten, Etzgen	Etzgen
14.04.2010	HB-QOK	N-180	180/86	2008	Wälchli Stefan/Ballonpilot GmbH, Riken AG	Riken AG
13.04.2010	HB-QSN	M-130	130/44	2005	Ballonpilot GmbH, Riken AG	Glashütten
15.04.2010	HB-SVM	Jodel U2V (Uetz)	22	1962	Fankhauser Erich, Gontenschwil	Speck-Fehraltorf
14.04.2010	HB-WAC	Eurostar EV 97	2005 2401	2005	Gard Pascal, Vérossaz	Bex
12.04.2010	HB-XSO	AS 350 B2	1950	1986	Heli-TV SA, Lodrino	Sion
29.04.2010	HB-YCA	Neukom AN-20B	03	1983	Körner Benno, Menzingen	Hausen am Albis
12.04.2010	HB-ZBD	EC 120 B	1009	1998	Colibri Helikopter AG/Bonsai Helikopter AG, Hergiswil	St. Gallen-Altenrhein
01.04.2010	HB-ZGI	AS 350 B3	3832	2004	Air Grischa Helikopter AG, Untervaz	Untervaz
06.04.2010	HB-ZHE	AS 350 B3	4036	2006	Fortis Lease Suisse SA/Tarmac Aviation SA, Agno	Lugano

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
01.04.2010	HB-786	Rhönlerche II	3054	1965	Segelfluggruppe beider Basel, Basel	Fricktal-Schupfart
29.04.2010	HB-1602	LS4	4174	1983	Rossier Nicolas, Villarimboud	Yverdon-les-Bains
14.04.2010	HB-1651	G103 Twin Astir II	3703	1982	Club da svoul a vela Muottas, Pontresina	Samedan
27.04.2010	HB-1736	DG-300 Elan	3E37	1984	Bez Peter, Kollbrunn	Buttwil
28.04.2010	HB-3040	SZD-55-1	551190003	1990	Tuboly Georg, Dottikon	Birrfeld
01.04.2010	HB-AEK	1900D	UE-296	1997	Zimex Business Aviation AG/ Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Ausland
14.04.2010	HB-BLK	S-60A	E-073	1987	Ballongruppe Zentralschweiz/ Ballonpool Wiggertal, Oftringen	Zofingen
01.04.2010	HB-BVC	Firefly 8	F8-380	1991	Swissraft Services GmbH, Domat/Ems	Flims Dorf
27.04.2010	HB-BWD	S-130	130/06	1994	Wüthrich Willy, Belp	Belp
07.04.2010	HB-BWH	V-90	2811	1992	Schäppi Werner, Rüschnikon	Rüschnikon
14.04.2010	HB-BZW	Thunder AX8-105 S2	2410	1994	Widmer Andreas/Ballonclub RHO, Sulgen	Winterthur
20.04.2010	HB-CBS	C 172	46428	1959	Huwylar Margrit, Engelburg	St. Gallen-Altenrhein
14.04.2010	HB-EDH	MS 885	43	1962	Morane Flyers, Madetswil	Ecuvillens
08.04.2010	HB-EGB	C35	D-2761	1951	Wiese Knut, Zürich	Bern-Belp
12.04.2010	HB-FNN	PC-6/B2-H4	969	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2010	HB-FTI10	PC-12/47E	1187	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.04.2010	HB-FTR10	PC-12/47E	1196	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.04.2010	HB-FTU10	PC-12/47E	1198	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.04.2010	HB-FTV10	PC-12/47E	1199	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.04.2010	HB-FTW10	PC-12/47E	1200	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.04.2010	HB-FTX10	PC-12/47E	1202	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.04.2010	HB-FTY10	PC-12/47E	1203	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.04.2010	HB-IVS	CL-600-2B16	5166	1994	Mandin Global Services Inc./ Execujet Europe AG, Zürich	Basel-Mulhouse
06.04.2010	HB-LMN	C 340A	340/A0948	1980	Markwalder Hans, Würenlos	Ausland
16.04.2010	HB-PQZ	PA-32R-301T	3257321	2003	Neghinn S.A., La Croix	Genève-Cointrin
01.04.2010	HB-QDT	LBL 105A	147	1994	Schauenberg Bertrand, L'Abbaye	Lausanne
06.04.2010	HB-QEC	LBL 150A	502	1998	Swissraft Services GmbH, Domat/Ems	Flims Dorf
16.04.2010	HB-QEG	LBL 150A	678	2000	Axotech AG, Schaffhausen	Schaffhausen
08.04.2010	HB-VOY	Hawker 850XP	258895	2008	Gem Aircraft AG/Comlux Aviation AG, Kloten	Genève-Cointrin
21.04.2010	HB-WAN	Ikarus C 42	0605-6818	2006	Motorfluggruppe Fricktal, Schupfart	Fricktal-Schupfart
07.04.2010	HB-XWM	A109K2	10013	1994	Schweiz. Luft-Ambulanz AG, Zürich	Zürich
30.04.2010	HB-YFC	Avid Hauler	833	0	Pellaux Jean-Luc, Pomy	Yverdon-les-Bains
13.04.2010	HB-YJD	Kitfox IV-1200	C94090060	2000	Bertschi Hans-Rudolf, Weisslingen	Speck-Fehraltorf
27.04.2010	HB-ZGR	R22 Beta	3861	2005	MR Flugbetriebs AG/Mountain Flyers 80 Ltd., Belp	Bern-Belp
22.04.2010	HB-ZJJ	AW139	31122	2008	ILEG Corporation / Eliticino SA, Gordola	Locarno
23.04.2010	HB-ZKM	EC 120B	1575	2008	SL Copter Etablissement, Vaduz	Genève-Cointrin



Genf (oben): Armavia hat diese ehemals bei RusJet Yakovlev eingesetzte YAK-42D EK-42470 in ihre Flotte integriert. Das Flugzeug verfügt über eine VIP-Kabine mit 27 Plätzen.
Foto: Jean-Luc Altherr



Genf (oben): Die französische Airline Blue Line operiert nur diesen Airbus A310-300 F-HBOY für Charter- und ACMI-Einsätze. Das Flugzeug war zum ersten Mal in Genf und brachte Gepäck des Präsidenten von Kamerun. Dieser selbst bevorzugte in einem Airbus A319CJ von Twin Jet anzureisen...
Foto: Jean-Luc Altherr



Basel (links oben): Pegasus Airlines mietet ab und zu Maschinen anderer Gesellschaften ein. So zum Beispiel diesen Airbus A319 TC-IZH der ebenfalls türkischen Izmir Airlines.
Foto: Dennis Thomsen



Basel (links Mitte): Die französisch-australische Charterfluggesellschaft Strategic Airlines bedient diesen Sommer ab dem EuroAirport die spanische Ferieninsel Madeira. Im Bild der Airbus A320 F-GSTS des Carriers bei seiner Ankunft aus Funchal am 26. April. Foto: Dennis Thomsen

Zürich (links unten): Adria Airways generiert mit der Bombardier CRJ-200LR Flotte zusätzliche Werbeeinnahmen – hier mit SIOL, einem Tochterunternehmen der Telekom Slovenija.
Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Zürich (oben): Transavia.com betreibt derzeit 17 Boeing 737-800 (Bild) und 10 Boeing 737-700. Das Unternehmen wird seit 1991 von KLM kontrolliert. Foto: Aeromedia A. E. Wettstein

Zürich (links): National Airlines operierte in den vergangenen 20 Jahren unter dem Namen Murray Air. Im Bild die McDonnell Douglas DC-8-63CF N865F. Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Genf (links Mitte): Zuvor von der Regierung Kuwaits als 9K-AFA operiert, gehört diese Boeing 727-269 N169KT seit zehn Jahren der Strong Aviation aus Wilmington, Delaware. Es ist eine der wenigen privat operierten B727-200 ohne Winglets. Foto: Jean-Luc Altherr



Genf (oben): Nach der Wiedereröffnung des Luftraums waren zusätzliche Kapazitäten gefragt, um gestrandete Passagiere heimzubringen. Aeroflot setzte dazu diese Ilyushin 96-300 RA-96007 ein, welche mit 201 Passagieren an Bord in der Folge ausserordentlich flach wegstieg! Foto: Jean-Luc Altherr



Basel (links): Die Vulkanaschewolke bescherte dem EuroAirport am 16. April einen ausserplanmässigen Besucher: Die Boeing B747-400SF D-ACGA der deutschen Air Cargo Germany. Da ihr Heimatflughafen Hahn bereits geschlossen war, wurde der aus Shanghai kommende Vollfrachter kurzerhand zum EuroAirport umgeleitet. Foto: Dennis Thomsen

Ak Bars Aero setzt auf Bombardier CRJ200LR

Ak Bars Aero übernahm eine erste Bombardier CRJ200LR und plant in naher Zukunft die Beschaffung von vier weiteren Einheiten. Die Regionalflygesellschaft der autonomen Republik Tartastan ist damit das vierte russische Flugunternehmen, das sich für Bombardier entschieden hat. *AM*

Jazz bestellt Q400

Die kanadische Jazz Air hat 15 Dash 8-Q400 NextGen fest bestellt und sich Optionen für weitere 15 Exemplare desselben Modells gesichert. Der Air Canada-Zubringer mit Sitz in Halifax ist laut eigenem Bekunden bezüglich Flottengröße und Zahl der Destinationen die zweitgrößte kanadische Airline und die einzige des Landes, die alle zehn Provinzen und drei Territorien anfliegt. Jazz betreibt eine Flotte von 128 Flugzeugen, die sich je zur Hälfte aus Dash 8-100 und -300 sowie aus Canadair Regional Jets der Serien -100, -200 und -705 zusammensetzt. *ts*

Triple Seven für angolische TAAG

TAAG aus Angola hat zwei Boeing 777-300ER bestellt und sich Kaufrechte für zwei weitere Flugzeuge dieses Typs gesichert. Die Order war in den Auftragsbüchern von Boeing bislang einem ungenannten Kunden zugeschrieben worden. TAAG setzt bereits Boeing 777-200ER auf Flügen von Luanda nach Lissabon, Peking und Rio de Janeiro ein. *ts*

Pluna bestellt weitere Bombardier CRJ900

Pluna Líneas Aéreas Uruguayas S.A. hat bei Bombardier drei weitere CRJ900 NextGen in Auftrag gegeben und gleichzeitig sechs Optionen gezeichnet. Die 1936 gegründete Gesellschaft betreibt bereits sieben Einheiten dieses Typs. *AM*

A330-Frachter erhält Typenzertifizierung

Die EASA hat die Frachtversion des A330-200 offiziell zugelassen. Vorausgegangen waren 200 Flugteststunden, an denen zwei Flugzeuge, das eine mit PW4000- und das andere mit Rolls-Royce-Trent 700-Triebwerken, beteiligt waren. Im Lauf des Testprogramms hatte sich herausgestellt, dass der A330-200F über eine maximale Nutzlast von 70 Tonnen und damit über eine Tonne mehr verfügt als zunächst angenommen. *ts*

Safi Airways plant Einsatz von zwei A320

Die nationale Fluggesellschaft Afghanistans will ab den kommenden Monaten zwei Airbus 320 einsetzen. Diese sollen die Strecke Dubai-Kabul bedienen. Zurzeit werden dazu Dry-Lease-Verhandlungen geführt.

Bis Herbst 2010 wird Safi Airways die IOSA-Zertifizierung der International Air Transport Association (IATA) abgeschlossen haben. IOSA ist der weltweit gültige Standard für Sicherheitsprüfungen und für eine engere Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften notwendig (Codeshare). Die Fluggesellschaft bedient neben Kabul die internationalen Ziele Frankfurt, Doha, Dubai und Kuwait. *mt*

Bombardier liefert 300. Q400 aus

Bombardier übergab am 22. April 2010 die 300. Q400 an Porter Airlines. Die Tubopropmaschine der neuen Version NextGen lässt sich gegenüber dem Vorgängermodell bis zu 30 Prozent wirtschaftlicher betreiben. Porter Airlines setzt derzeit 20 Q400 ein und fliegt innerhalb Kanadas und den USA 13 Destinationen an. *AM*

Cebu Pacific bestellt zusätzliche A320

Die philippinische Cebu Pacific hat weitere sieben A320 geordert. Die philippinische Low-Cost-Gesellschaft betreibt eine Flotte von 21 Flugzeugen der A320-Familie mit einem Durchschnittsalter von nur 2,8 Jahren. Damit fliegt Cebu 33 Ziele im Inland sowie 14 Städte im gesamten asiatischen Raum an. *ts*

ILFC trennt sich von 53 Flugzeugen

Die Flugzeugleasingfirma ILFC, ein Tochterunternehmen des in finanzielle Schwierigkeiten geratenen US-Versicherungskonzerns AIG, stößt 53 Passagierflugzeuge ab. Käufer ist die australische Bank Macquarie, die zwei Milliarden US Dollar zahlt und die Maschinen somit 300 Millionen US Dollar unter dem Buchwert erhält. Mit dem Zukauf erhöht sich der von der Bank Macquarie finanzierte Flottenbestand auf 186 Einheiten. Der gelöste Betrag wird von AIG zur Rückzahlung der vom Staat in dreistelliger Milliardenhöhe gewährten Finanzhilfe verwendet. *AM*

United und Continental fusionieren

United Airlines und Continental Airlines haben am 3. Mai die Fusion ihrer Unternehmen unter dem Dach der United Continental Holdings bekannt gegeben. Mit dem neuen Konzern wird die größte Fluggesellschaft der Welt entstehen, die mit 90 000 Angestellten und rund 700 Flugzeugen einen Umsatz von 29 Milliarden Dollar erzielen soll. Am gemeinsamen Unternehmen, das in Chicago domiziliert sein wird, sollen die Aktionäre von United 55 Prozent und diejenigen von Continental 45 Prozent halten. Mit der Fusion sollen jährlich zwischen 900 Millionen bis 1,2 Milliarden Dollar eingespart werden. Der Zusammenschluss muss noch von den Aktionären und den Wettbewerbsbehörden genehmigt werden. *AM*

British Airways und Iberia einigen sich

British Airways und Iberia schlossen sich nach langwierigen Verhandlungen auf Ende Jahr unter dem Dach der International Airlines Group zusammen. An der neuen Gesellschaft werden die Briten 55 Prozent und die Spanier 44 Prozent halten. Beide Unternehmen werden jedoch selbstständig unter den bisherigen Marken weiter operieren. Der Zusammenschluss soll jährliche Einsparungen von rund 400 Millionen Euro bringen. *AM*

SR Technics und Thomas Cook Group mit Fünfjahresvertrag

SR Technics und Thomas Cook Group haben einen bis 2015 laufenden Integrated Components Solution Vertrag (ICS) unterzeichnet.

Geregelt werden damit Leistungen wie Austausch, Unterhalt, Reparatur, Logistik und Komponenten-Management. Integraler Bestandteil des Dienstleistungspakets ist zudem die Bereitstellung von Konsignationslagern für die Fluggesellschaften sowie der Zugang zu den Komponenten-Pools von SR Technics auf Flugstunden-Basis. *AM*

Jet Aviation und Airbus erneuern Vertrag

An der diesjährigen EBACE in Genf hat Jet Aviation mit Airbus die Vereinbarung als zugelassenes Airbus-Innenausstattungsunternehmen um weitere fünf Jahre verlängert. Das Vertragswerk umfasst den Kabinenausbau der Airbus-Corporate-Jet-Familie, einschliesslich Kabinendesign, Engineering, Produktion, Ausbau und Zertifizierung. In den vergangenen Jahren wurden bei Jet Aviation über zehn Airbus-Jets, darunter A319, A320, A330-200, A340-300 und A340-600, mit einer VIP-Kabine versehen. Der Betrieb kann Flugzeuge bis zur Grösse des A380 ausstatten. *ts*

Hello erneuert Flotte

Der Verwaltungsrat der Hello AG hat grünes Licht gegeben für die Anschaffung von drei geleasten A320, welche die drei bisher betriebenen MD-90 ersetzen werden. Das erste Flugzeug wird im November dieses Jahres übernommen, die beiden weiteren Exemplare folgen im ersten Quartal 2011. Gleichzeitig ist geplant, 2012 und 2013 jeweils einen zusätzlichen A320 in die Flotte zu integrieren. *ts*

SR Technics ausgezeichnet

SR Technics ist als bester unabhängiger MRO-Betrieb mit dem diesjährigen «Aviation Week MRO of the Year Award» ausgezeichnet worden. Mit dem MRO-Award werden beim Kunden Mehrwert schaffende Entwicklungen und Innovationen dieser Dienstleistungsbranche ausgezeichnet. Bei SR Technics haben das neue E- und IL-Check-Konzept sowie die reduzierten Triebwerkswartungszeiten den Ausschlag gegeben (siehe Cockpit 08/09, 03/10). *AM*

Edelweiss mit neuen Zielen

Im Winterflugplan wird Edelweiss Air drei neue Destinationen anfliegen. Im Langstreckenbereich sind dies Mauritius (ab November, einmal wöchentlich) und der Kilimanjaro Airport in Tansania (November bis Februar, ebenfalls einmal). Als neues Mittelstreckenziel kommt ein dreimal pro Woche angebotener Flug in die marokkanische Trendstadt Marrakesch dazu. Alle Flüge der Edelweiss Air werden unter gemeinsamer Flugnummer mit Swiss durchgeführt. *ts*

Swiss spürt Gegenwind

Erstmals seit fünf Jahren hat Swiss in einem Quartal einen Betriebsverlust erlitten. Dieser betrug in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres zehn Millionen Franken, gegenüber einem Gewinn von 63 Mio. in der Vorjahresperiode. Als Ursachen nennt das Unternehmen den starken Franken, wieder deutlich angestiegene Treibstoffkosten sowie tiefe Durchschnittserträge. Der Umsatz betrug im selben Zeitabschnitt 1,07 Mia. Franken, 0,5 Prozent unter dem Wert des Vorjahres. Swiss beförderte von Januar bis März 3,24 Mio. Passagiere, eine Steigerung von rund zehn Prozent. Die Gesamt-

auslastung lag mit 78,3 Prozent fünf Prozent höher als im Vorjahr. Das Frachtgeschäft verzeichnete einen markanten Anstieg von 16,3 Prozent. *ts*

Baboo erhält neuen Chef

Der Engländer Mark Darby ist neuer CEO von Baboo und ersetzt den Franzosen Jacques Bankir, der dem Genfer Unternehmen während zwei Jahren vorstand. Darby verfügt über 30 Jahre Erfahrung in der Luftfahrtbranche und war zuletzt Chef von LIAT, der Fluggesellschaft aus der Karibik. Bankir fungiert bei Baboo weiterhin als Verwaltungsrat. *ts*

Neuerungen bei Swiss

Seit Anfang Mai ist Rainer Hiltbrand neuer Chief Operating Officer bei Swiss. Er löst in dieser Funktion Gaudenz Ambühl ab, der dem Unternehmen noch rund ein Jahr für verschiedene Projekte zur Verfügung steht. Hiltbrand war früher Swissair-Pilot, Cheffluglehrer, Chefpilot und Leiter Operations und war zudem Betriebsleiter des Flughafens Zürich. Die Fluggesellschaft gab zudem die Aufnahme von saisonalen Linienflügen vom Basler Euroairport nach Venedig bekannt. Vom 1. Juli bis 22. August bietet Swiss vier wöchentliche Verbindungen in die Lagunenstadt an. Bereits seit 20. Mai fliegt Swiss vom Rheinknie täglich nach Hamburg. *ts*

Flughafen Zürich verlängert Nachtflugsperr

Der Flughafen Zürich wird die Nachtflugsperr ab 29. Juli 2010 um eine Stunde auf 23.00 Uhr vorverlegen. Verspätungen können dann nur noch bis 23.30 Uhr abgebaut werden. Derzeit ist dies bis 00.30 Uhr möglich. Zur Kompensation der verkürzten Betriebszeiten hat der Flughafen zwischen 06.00–07.00 Uhr und 21.00–22.00 Uhr eine Flexibilisierung der Pistenutzung beantragt. Um Verspätungen abzubauen, sollen vor allem Starts auf der Piste 28 erlaubt sein. Gegen das Vorhaben sind derzeit noch Einsprachen hängig. *AM*

Studie zeigt Bedeutung der Luftfracht auf

Die St. Galler Universität stellte Ende April eine Studie über das Schweizer Luftfrachtgeschäft vor. In der unter dem Titel «Luftfracht als Wettbewerbsfaktor des Wirtschaftsstandortes Schweiz» von den Autoren Joachim Ehrenthal, Dr. Jörg S. Hofstetter und Prof. Dr. Wolfgang Stölzle verfassten Arbeit wird eingehend auf die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Dienstleistungsbranche eingegangen und aufgezeigt, dass die Luftfracht ein entscheidender Wettbewerbsfaktor sei, der massgeblich zur Stärkung und Sicherung der einheimischen Wirtschaft beitrage. Rund 70 Prozent der vom St. Galler Lehrstuhl für Logistikmanagement befragten Unternehmen erachteten denn auch die über Schweizer Flughäfen abgewickelte Fracht als Voraussetzung für

eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit. Festgehalten wird aber auch, dass in Bezug auf das gesamte Exportvolumen wertmässig ein Drittel per Flugzeug speditiert wird. Bei den Importen beläuft sich der Anteil auf einen Sechstel. Bezogen auf das Gewichtsvolumen sind es lediglich 0,7 Prozent, was den hohen Wert der Fracht aufzeigt. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass ohne Frachtzuladung rund 90 Prozent der in der Schweiz angebotenen Passagierflüge nicht kostendeckend betrieben werden könnten. Bei den Arbeitsplätzen sind es rund 25 000 Personen, die direkt von der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfracht abhängen. Weitere 163 000 Stellen wären im Falle einer verschlechterten Leistungsfähigkeit der Branche von einer Standortverlagerung ins Ausland bedroht. *AM*

Wieder Emmy Award für Skymedia

Für die Filmaufnahmen des Red Bull Air Races hat das Zürcher TV-Produktions- und Helikopterunternehmen Skymedia AG Ende April zum zweiten Mal (nach 2009) den prestigeträchtigen «Sports Emmy Award» in New York City erhalten. Für den «Oscar des Sportfernsehens» haben die Juroren die aussergewöhnliche technische Leistung und die Top-Qualität während den Red Bull Air Races ausgezeichnet. Die Übertragungen der Rennen werden mittlerweile auf 76 TV-Stationen gesendet und können dank der Verbreitung durch den US-Vertragspartner «Fox Sports Network» von 270 Millionen Zuschauern in 183 Ländern verfolgt werden. *mt*

Leserwettbewerb



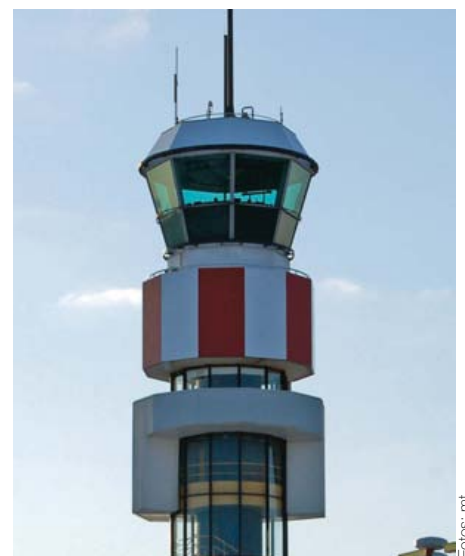
Flughäfen der Welt

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

Einsendeschluss:
20. Juni 2010.

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre vollständige

Adresse bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2011 seiner Wahl. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der August-Ausgabe 2010 publiziert. Viel Spass und Erfolg!



Auflösung Wettbewerb April 2010

Die richtige Antwort lautet: **Rotterdam**
Folgende Cockpit-Leser haben die Frage richtig beantwortet:
Markus Arnold, 5734 Reinach; Christian Jilg, A-3511 Brunnkirchen; John Sicker, 8832 Wilen bei Wollerau; Simon Trüb, 6010 Kriens.

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

«Wilhelm Tell»

Im Phantom über Vietnam



Die meisten Schweizer kennen Bob Lutz – und Insider wissen sogar, dass der schweizerisch-amerikanische Doppelbürger bei der US Air Force flog. Es gibt aber auch andere Schweizer, die auf eine Pilotenkarriere in den USA zurückblicken können: So der heute 66-jährige Urs A. aus dem Kanton Luzern. Seine Fliegerkarriere führte ihn gar nach Vietnam.

Fotos: Zlg

Wenn Urs A. über seine Zeit im Phantom-Cockpit spricht, dann klingt es, als wäre es erst gestern gewesen. Dabei kam er ins F-4 Cockpit wie sprichwörtlich die Jungfrau zum Kinde: Mit jungen 22 Jahren zog es den gelernten Spediteur im Jahr 1966 nach Amerika. Sein Ziel war eine berufliche

Veränderung und das Erlernen der Sprache. Mit einer Green Card in der Tasche war New York sein Ziel.

Zu dieser Zeit wurden immer mehr Truppen im südlichen Teil Vietnams stationiert. Der Krieg ging seiner Entscheidung entgegen. Hunderttausende Amerikaner wurden eingezogen – «The US Army is looking for... YOU!»

Auch Ausländer werden eingezogen

In den amerikanischen Streitkräften ist es üblich, dass auch nicht-Bürger in den Streitkräften dienen. Für viele Freiwillige kann dies der Schritt zum US-Pass sein. Diese Praxis hat auch heute noch seine Gültigkeit. Während des Vietnam Krieges jedoch – es wurde immer schwieriger, genügend und geeignete Soldaten zu rekrutieren – hat man Zuwanderern wie A. auch gleich einen Stellungsbeehl zugeschickt. Für den frischgebackenen Korporal der Sappeur nicht wenig irritierend, ist doch für Schweizer Bürger Kriegsdienst im Ausland ein Straftatbestand. Von US-Seite wurde aber klar gemacht: «Either US Armed Forces – or back to Switzerland...». Letztlich bekam A. grünes Licht vom Schweizer Konsulat und der Sappeur wurde zum Piloten. «Wo werde ich meinen Dienst leisten müssen?», war die erste Frage des jun-

gen Schweizer. «Ich denke, Sie wären ein guter Pilot», war die Antwort. «Fighter?» «I can't guarantee that.»

Ruck, zuck an die Front

Anstatt sich beruflich weiterzubilden, fand sich A. schon kurz darauf in der Pilotenschule. Etwas fliegerische Vorkenntnisse waren vorhanden: Als ehemaliger Absolvent des Fliegerischen Vorunterrichts (heute: SPHAIR) kannte sich A. am Steuer eines Piper Cub aus. Das nun anstehende Basistraining auf AT-6 war aber von ganz anderem Kaliber. Auf der anderen Seite: Die Ausbildung im warmen Nevada und Utah machte Spass. Schon bald wurde auf Jetflugzeuge umgeschult, den Northrop T-38 Talon. Was würde die nächste Station sein? Zu dieser Zeit waren Republic F-105 Thunderchief im Einsatz, auch Vought F-8 Crusader, Northrop F-5 Freedom Fighter sowie McDonnell F-4D Phantom. Jedes Flugzeug hatte seine Stärken – und seine Schwächen. So beeindruckte die F-105 etwa mit über doppelter Überschallgeschwindigkeit, das ideale Flugzeug für die so genannten «Wild Weasel» Einsätze. Gefährliche Einsätze, war es doch das Ziel, mit den «Thud's» die feindlichen SAM- und Radarstellungen ausfindig zu machen. Acht Bomben zu 340 kg, eine 20 mm Kanone sowie Side-



Linke Seite oben: Die McDonnell F-4D Phantom II wurde 1967 noch ohne Kanone eingesetzt, was aber später nachgerüstet wurde. Auch F-4C und E kamen in Vietnam zum Einsatz.

Linke Seite unten: Col Robin Olds nach einem MiG-Kill, hier zusammen mit Capt John B. Stone (333rd Tactical Fighter Squadron, 1967).

Rechts: Bis zu 60 Flugzeuge mussten nach dem Take-off gleichzeitig betankt werden. Eine logistische Meisterleistung.
Rechts Mitte: Phantom Pilot A. im heutigen Unruhestand.



winder-Lenk Waffen führten die eleganten Maschinen mit.

Auf den Luzerner sollte aber eine andere und ganz besondere Herausforderung warten: der über 26 Tonnen schwere Phantom. Die F-4's wurden sowohl für Luftüberlegenheit als auch für Luft-Boden-Einsätze eingesetzt. Da mit maximaler Bewaffnung nicht mit voller Treibstoffzuladung gestartet werden konnte, gehörte auch ein Luftbetankungstraining in Guam zum Ausbildungsprogramm.

MiG-21 auf der Gegenseite

Mit zwischen 70 bis 80 F-4 Flugstunden wurden die neuen Piloten an die Front geschickt! Auf der Gegenseite warteten Flugzeuge aus dem Hause Mikojan-Gurewitsch. Insbesondere die neuen MiG-21 machten den alliierten Piloten zu schaffen. A. zeigt sich besonders von der Leistung von – offensichtlich – sowjetischen Piloten angetan, die MiG-21 waren für die westlichen Maschinen im Dog fight mit den sehr eng geflogenen Radien kein einfacher Gegner. Den entscheidenden Unterschied aber machten die AIM-9 Sidewinder aus.

Für Einsätze am Boden wurden bereits damals lasergesteuerte Bomben eingesetzt, entweder zwei von 3000 lbs (1360 kg), oder neun Bomben mit einem Gewicht von 750 lbs (340 kg) sowie elektrooptisch geführte Gleitbomben (Walleye). Mit Erleichterung berichtet A., dass sich seine Einsätze «nur» auf den Luftkampf beschränkten. Sechs Abschüsse hatte er in seiner Einsatzzeit 1967/1968 zu verzeichnen – was ihm vom Staffelkommandanten den Namen «William Tell» eintrug.

The game is over

Nach seinem Einsatz in Vietnam, welcher A. auf den Basen von Hue, Bien Hoa und Da Nang sowie auf den thailändischen Basen von Korat, Udorn, Ubon und Takhli verbrachte, wurde er 1968

nach Israel abgeordnet, um den dortigen Piloten seine Erfahrungen weiterzugeben. A. spricht mit Hochachtung über die Flugzeugbesatzungen der Cheil haAwir: «Wilde Hunde!»

Nach diesem Einsatz und nun mit amerikanischem Pass versehen, kam die Rückkehr ins zivile Leben. Seine weitere berufliche Tätigkeit führte ihn nach Kanada und später in andere Länder dieser Welt. Heute lebt er mit seiner kanadischen Frau

und zwei Kindern in der Region Hallwilersee – im Unruhestand, wie er schmunzelnd erwähnt. Bis zu einem schweren Verkehrsunfall im Jahr 2001 war A. auch privat mit seiner eigenen Piper Conquest in der Luft unterwegs.

Max Ungricht



Foto: mt

«William Tell» im Originalton

«Die F-4 war ein gutes Schlachtross und wurde anfänglich für Luftkämpfe eingesetzt; die gefährlichen Bodenangriffe wurden zuerst den F-105 «geschenkt». Diese waren jedoch, da nicht sehr wendig, ein leichtes Opfer für die aggressiven MiG-21. Daher simulierten wir mit F-4 Phantom II unter unserem cleveren Colonel Robin Olds einen grossen «F-105 Angriff» mit zirka 85 Phantoms, gleiche Formation, gleiches Callsign. Die MiG's kamen um Beute zu machen, aber es war ein «Turkey Shoot» für uns. Nach diesem Erfolg spendierte Robin Olds eine Kiste JACK DANIELS und half auch beim Trinken... Die ersten F-4 hatten leider keine Kanonen, was jedoch bald korrigiert wurde.

Mit dem Weapon Officer auf dem Rücksitz konnte man sich gegen die SAM wehren, auch wenn es ein Nervenspiel war. Man musste die SAM nahe herankommen lassen, dann auf das Kommando des WO mit einer Rolle in den Sturzflug gehen und hoffen, dass die SAM nicht zu nahe explodierte. John McCain in seiner A-4 Skyhawk hatte leider keinen Hintermann und musste auf akustische Warnsignale reagieren; er wurde bei seinem 22. Flug abgeschossen.

Betreffend Isreal: General de Gaulle hatte die Lieferung von Mirage III blockiert, obwohl die schon bezahlt waren. Die Israeli wandten sich an die USA für andere Kampfflugzeuge wie F-4. (Dass sie in der Zwischenzeit «mit guter Mithilfe aus der Schweiz» die viel besseren Nesher/Dagger und Kfir bauten, war die süsse Rache!).

Nach Ablauf meiner Dienstzeit wanderte ich nach Kanada aus und vergass alles – dachte ich! Aber die Geschichte holt einem meistens wieder ein. Im Jahr 2003 wurde ich von President George W. Bush zu einem Essen mit ihm in Evian anlässlich des G-8 eingeladen. Es waren 13 Veteranen eingeladen; mein Tischnachbar war Bob Lutz. Der Grund für diese Einladung war, dass Bush nicht am Galadinner mit dem deutschen Kanzler und dem französischen Präsidenten teilnehmen wollte, da man über Irak anderer Meinung war. George W. Bush war F-102 für die Air National Guard geflogen, Bob Lutz für die Navy (und Vater Bush war der jüngste Navy Pilot auf Avenger im WWII). Fliegerei war das Thema der Tischrunde; Bob Lutz war für Korea zu jung und für Vietnam zu alt, was er bedauert.

Mit der Pressepublikation über diesen Anlass kam Ungemach aus der Schweiz. Dank der damals ausgestellten Bewilligung des Konsulats konnten aber die Probleme abgewendet werden. Dass sich erst dann die Schweizer Luftwaffe um das Know-how des Kampfpiloten aus den Sechzigerjahren bemühte, ist eine andere Geschichte (die auch Seiten füllen würde...).»
A. quittierte seinen Dienst im Rang eines Majors. mt

Schweiz

5.6.
IKARUS-Jugendtag
Berner Jugendliche mit
Jg. 1990–1994
Flughafen Bern-Belp
berneraeroclub.ch

5.6.
Red Bull Jungfrau Stafette
redbulljungfraustafette.com

12.–13.6.
Hergiswil Fly-In
hergiswil@seaplanes.ch

18.–20.6.
4. Seaplane-Meeting, Lutry
lutry@seaplanes.ch

19.6.
100 Jahre AeC Lausanne
Flugplatz Blécherette

19.–27.6.
Schweizer Meisterschaften
in allen Luftsport-Sparten
100jahreluftfahrt.ch

21.6.–2.7.
Breitling Aircircuit, Buochs
breitling.com

2.–4.7.
8. Seaplane-Meeting, Bönigen
boenigen@seaplanes.ch

3.7.
Engiadina Classics, Samedan
engadin-airport.ch

3.7.
Fly-in Lodrino
fluggrupperuag.ch/fly-in

10.–11.07.
Zigermeet Mollis, Fly-in & Legends
flugplatz-mollis.ch

24.7.
Flugmeeting Emmen
100 Jahre Luftfahrt Schweiz,
Hauptevent, Flugplatz Emmen
100jahreluftfahrt.ch

12.–16.8.
2. Seaplane-Meeting, Bouveret
bouveret@seaplanes.ch

20.–22.8.
Fly-in Mollis, EAS & Ecolight
Flugplatz Mollis
flugplatz-mollis.ch

20.–22.8.
Swiss Aero Expo, Luftfahrtmesse
Flugplatz Birrfeld
swiss-aero-expo.ch

21.8.
16. MAF-Begegnungstag
Flughafen Bern-Belp
maf-swiss.org

22.8.
Winterthurer Modellflugtag
Segelflugplatz Hegmatten
mgsu.ch

3.–5.9.
1. Seaplane-Meeting, Vevey
vevey@seaplanes.ch

4.–5.9.
Flüüger-Fäscht Schmerlat
Flugplatz Schmerlat Neunkirch
schmerlat.ch

19.–22.8.
3. Internat. Ballontage Alpen-
rheintal, Widnau
ballontage-alpenrheintal.ch

18.–19.9.
Gärn ab Bärn
Corporate Event SCFA
Bern-Belp
superconstellation.org

24.–25.09.
CentenAir Payerne
Tag der offenen Türen
100jahreluftfahrt.ch

2.–3.10.
31. Flugtag Hausen a. A.
Modellflugspektakel
Flugplatz Hausen
mgaffoltern.ch

10.10.
100 Jahre Flugmeeting
Bern-Beundenfeld

13.–14.10.
Fliegerdemonstration Luftwaffe
Axalp-Ebenfluh
lw.admin.ch

28.11.
Aviatikbörse, Freizeitanlage bxa
Bassersdorf
aviatikboerse.ch

Ausland

3.6.
Klassikwelt Bodensee
Friedrichshafen D
klassikwelt-bodensee.ch

8.–13.6.
ILA Berlin
Flughafen Schoenefeld D
ila-berlin.de

26.–27.6.
Luxembourg Airshow, Bitburg D
airshow.lu

9.–11.7.
RedBull/Scalaria Air Challenge
St. Wolfgangsee A
scalaria.com

19.–25.7.
Farnborough International Airshow
Farnborough UK
farnborough.com

7.8.
Red Bull Air Race
EuroSpeedway Lausitz D
redbullairrace.com

26.–29.8.
Fly-in Tannkosh, Tannheim D
tannkosh.de

Dewoitine D-26

Check-up für das Flugmeeting Emmen

Wenn Motoren in Dübendorf aufbrummen, denkt man unweigerlich an die Ju-52-Maschinen, die regelmässig zu Rundflügen aufsteigen. Doch dieses Mal war der Sound ein anderer: Der Blick fällt auf den Hochdecker, den Techniker der Ju-Air zwecks Motor- und Bremstests aus dem Hangar rollten und nun aufmerksam das Drehen des Propellers beobachten. Dann stirbt der Motor ab, Pilot Karl Sängler entsteigt dem Oldtimer, Zeit, einige Fragen zu stellen, während die Techniker

am Motor herumschrauben. Die 1931 gebaute Dewoitine D-26 HB-RAG blickt auf ein abwechslungsreiches Flugleben zurück. Bis 1948 diente sie als U-286 der Fliegertruppe als Trainingsflugzeug. Dann wurde sie bis 1963 in Grenchen als Schleppflugzeug eingesetzt. Nach 12 000 Arbeitsstunden hob die D-26 am 14. August 2000 zur ihrem zweiten Jungfernflug ab und wurde in die Sammlung der APPAIR aufgenommen, die zusammen mit der Ju-Air die Dewoitine für die 100-Jahre-Freierlichkeiten wieder flügge macht. 1929 wurde der von Emile Dewoitine entwickelte robuste Ganzmetall-Jagdeindecker D-27 bei der

Schweizer Fliegertruppe eingeführt. Um die Umschulung der Piloten zu erleichtern, beschaffte der Bund eine spezielle Schulversion mit einem leistungsschwächeren Triebwerk. Der zunächst als D-27 II bezeichnete Prototyp wurde von einem Wright Whirlwind angetrieben, der von Hispano in Lizenz gefertigt wurde; er ging am 4. Dezember 1929 in die Flugerprobung. 1930 änderte man die Bezeichnung auf D-26, um jede Verwechslung mit dem Jäger auszuschliessen. 1932 wurde eine D-26 mit einem leistungsstärkeren Hispano/Wright-Triebwerk von 221 kw bestückt und erhielt die Bezeichnung D-26 I. Von 1931 bis 1951 setzte die Flugwaffe die Dewoitine-Trainer für die Ausbildung im Luftkampf und Formationsflug ein.

Rolf Müller

Vorschau auf die Ausgabe 7 – Juli 2010

Die «Saison» hat begonnen! Nun werden wir bis zur Oktober-Ausgabe regelmässig über die 100-Jahre-Luftfahrt-Feiern in der Schweiz berichten. Hoffentlich macht uns allen da das Wetter keinen Strich durch die Rechnung... In der Zivilluftfahrt gehen wir nach Asien; noch mehr als bei uns in Europa drängen dort Günstig-Airlines in den Markt. Militärisch sind wir in Russland: Für Präsident Medwedew ist Sparen ein Fremdwort. Und: Dr. Bruno Stanek, der deutschsprachige Weltraumexperte schlechthin, «is back in Cockpit!»

Die Juli-Ausgabe von Cockpit ist ab dem 30. Juni an Ihrem Kiosk erhältlich.



Foto: Rolf Müller

Aviatiktalente gesucht



Vom Fliegen träumen – das kann jede(r). Du willst mehr. Du willst Deinen Traum wahr machen, ja mehr noch, du willst Deinen Traum zum Beruf machen. SPHAIR ist die Organisation, die Dir hilft die Tür in eine aviatische Zukunft ganz weit zu öffnen und Dir den Weg in die vielfältigen beruflichen Möglichkeiten, die die Fliegerei bietet, zu ebnen. www.sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee
Luftwaffe



SPHAIR



CHF 1125.--*
T TOUCH EXPERT™

Michael Owen Wahl - Fußballspieler

Erleben Sie mit einem Touch die ultimative Sportuhr
mit **15 Funktionen, darunter Barometer,
Höhenmeter** und Kompass.

IN TOUCH WITH YOUR TIME

T+
TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853
INNOVATORS BY TRADITION

Erleben Sie mehr unter www.tissot.ch



* Empfohlener Publikumspreis