

Cockpit

Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 12/Dezember 2010



Nr. 12/Dezember 2010



Civil Aviation

40 Jahre
Lockheed TriStar
Neue Airline am
Bodensee

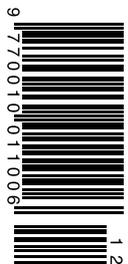
Military Aviation

Staffel 8:
Die Vandalen!
Fliegerschiessen
Axalp in Bildern

General Aviation

Still going strong: Messerschmitt Bf 109
Sikorsky S-38 – «Wir konnten die
Eisberge sehen»

Jugendwettbewerb
Die Gewinner





STIMMIG BIS INS DETAIL

Mit dem Eurofighter erhält die Schweiz nicht bloss ein Flugzeug, sondern ein Gesamtpaket an präzisen und verlässlichen Leistungen. Die Offerte enthält unvergleichliche wirtschaftliche, technologische und militärische Kooperationen mit den Partnerländern. Sie bedeutet Versorgungssicherheit über mehr als 40 Jahre. Sie garantiert Transparenz, Effizienz und Sicherheit bei den Kosten. Denn mehr als 200 Eurofighter stehen bei sechs Luftwaffen bereits im Einsatz. Sie liefern den zuverlässigen Beweis. Und das Gesamtpaket ermöglicht der Schweiz eine volle Unabhängigkeit bei der Wahl ihrer wirtschaftlichen und militärischen Partner. Diese Anschaffung macht Sinn: Gesamthaft und bis ins Detail.

Eurofighter – Die beste Perspektive für die Schweiz

www.eurofighter.ch



EADS Defence & Security is now:



Herausgeber:

Jordi AG – das Medienhaus
Verlag «Cockpit»
Postfach 96
3123 Belp

Zentrale: +41 31 818 01 11
Fax: +41 31 819 38 54
www.cockpit.aero

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

Anzeigenverkauf:

Jordi AG – das Medienhaus
Beat Moser
Aemmenmattstrasse 22, 3123 Belp
Tel. +41 31 818 01 42
E-Mail: inserate@cockpit.aero

Inserateschluss Ausgabe 1/2011:
6. Dezember 2010

Aboservice:

Jordi AG – das Medienhaus
Ursula Seifried Jordi
Aemmenmattstrasse 22, 3123 Belp
Tel. +41 31 818 01 27
E-Mail: abo@cockpit.aero

Abonnementspreise:
Inlandabo jährlich CHF 87.–
Schnupperabo (für 3 Monate):
CHF 20.–
Einzelverkaufspreis: CHF 8.20
inkl. Porto und MWSt
Auslandabo steuerfrei,
Porto nach Aufwand
Preisänderungen vorbehalten.

Auflage:

8072 Exemplare (Druckauflage)
4677 Exemplare
(WEMF-Beglaubigung 2010)
11 775 Leser (gemäss Umfrage 2008)

Text- und Bildredaktion:

mt-media, GAC, Flughafen Bern,
CH-3123 Belp
Telefon: +41 31 960 22 49
Fax: +41 31 960 22 29
E-Mail: info@redaktion-cockpit.com

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 enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.

ISSN 0010-0110

Druck/Vertrieb:

Jordi AG – das Medienhaus
Aemmenmattstrasse 22, 3123 Belp

gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier

Inhalt

Cockpit Dezember 2010 51. Jahrgang



Military Aviation

- ▶ Staffel 8 – Vandalen! **6**
- ▶ Das Fliegerschiessen Axalp in Bildern **10**
- ▶ Malta: Bastion im Wandel... (2) **12**
- ▶ Das NATO Tiger Meet 2010 **15**
- ▶ Frankophonie-Gipfel in Montreux mit Luftraumverletzungen **54**
- ▶ Start der Kampagne Nightway **54**

Civil Aviation

- ▶ Lockheed TriStar – 40 Kerzen für drei Sterne **16**
- ▶ St. Gallen-Altenrhein: Wirbel um neue Airline **18**
- ▶ «Berne is going Helvetic» **19**
- ▶ Your Captain speaking... «Boeing, Boeing» **20**
- ▶ Flughafen Bern-Belp: SkyWork startet durch **21**
- ▶ Spotter's Corner: Das Tor zum Ferienparadies (1) **22**

Airports

- ▶ Dr. Pierre Moreillon: Strafbestimmungen und Sicherheit **24**

Business Aviation

- ▶ Data Sheet: Learjet 45 **25**

Young Generation

- ▶ Jugendwettbewerb 2010: Die Gewinner! **27**

Mittelposter

F/A-18C bei der Schussabgabe auf der Axalp
Foto: Wolfgang Block **28**

Helicopter

- ▶ Swiss Helicopter Association – die Info-Seite **30**
- ▶ Bahnmontagen mit dem Super Puma **32**

General Aviation

- ▶ 75 Jahre Messerschmitt Bf 109 – Was für eine Diva! **34**
- ▶ Lockheed Constellation: Die ersten Flugstunden einer Legende (2) **38**
- ▶ Ein Hauch aus «The Aviator» – Tom Schrades S-38 auf Schweizer Seen **40**

History

- ▶ Unheimliche Parallelen **42**

Report

- ▶ Tiger-Teilersatz: Scherbenhaufen oder Hoffnung? Interview mit Nationalrat Thomas Hurter **52**

Regelmässige Rubriken

- Take-off **5**
- Inside **9**
- Heli-Focus **31**
- Vor 25 Jahren **44**
- Staffeln der Welt **45**
- News **46**
- HB-Register **48**
- Gallery **50**
- Letzte Seite: Vorschau **54**

Titelbild: Fliegerschiessen Axalp: Für Fotografen das Mekka für (u. a.) F/A-18 Bilder. Foto: Wolfgang Block

UNSERE GESCHICHTE **IHRE ZUKUNFT**



Die Aufgabe von Verteidigungs- und Sicherheitsbehörden ist weltweit die gleiche: sich auf Eventualitäten vorzubereiten, die die Zukunft bringen könnte. Unsere Experten haben diesen Anspruch seit Generationen verinnerlicht. Die bewährte, international erfolgreiche Produktpalette von Saab basiert auf über 70 Jahren Erfahrung im Bereich ziviler und militärischer Technologien.

Zugleich legt Saab grossen Wert auf Forschung und Entwicklung. Dies ermöglicht die permanente Weiterentwicklung unserer Produkte und hält sie stets auf dem neuesten technologischen Stand. Unsere Kunden vertrauen auf unser Fachwissen – und wir tun alles dafür, dass dies auch in Zukunft so sein wird. So bleiben wir stets innovativ und dynamisch.

Saab entwickelt Produkte und Dienstleistungen für die Verteidigung zu Land, zu Wasser und in der Luft sowie für den Einsatz im Dienste der zivilen Sicherheit. Wir bauen auf eine langjährige Tradition und sorgen für Ihre Sicherheit von Morgen – unsere Geschichte ist Ihre Zukunft.



ZWECK	VORBEREITUNG
ZIEL	SICHERHEIT
SAAB BIETET	FACHWISSEN



Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Nach sechs Jahren inhaltlicher und gestalterischer Konstanz – und nach 51 Jahren Luftfahrtgeschichte mit Cockpit! – wird per 1. Dezember ein neuer Verleger die Geschichte unseres Magazins übernehmen. Mit dieser Ausgabe erhalten Sie zum letzten Mal ein Cockpit aus dem Hause Ziegler Druck. Unsere ZD-Freunde aus Winterthur waren in Cockpit vernarrt. Sie haben uns – Redaktion und Gestaltung – in jeder Beziehung freie Hand gewährt. Eine ideale und wahrscheinlich eher seltene Konstellation! Ich möchte mich zum Ende der Zusammenarbeit bei allen Entscheidungsträgern und den Mitarbeitern von Ziegler Druck ganz herzlich bedanken. Es war eine tolle Zeit! Zum guten Eindruck zählt, dass Redaktion und Gestaltung um den Wechsel mit einbezogen wurden. Das ist Still!

Um Sie über die administrativen Änderungen zu informieren, ist bereits in diesem Impressum der Name des neuen Verlegers aufgeführt. Bitte kontaktieren Sie nun ausschliesslich die neuen Ansprechpartner (Abodienst, Anzeigerservice).

Sie, liebe Leserinnen und Leser, werden die kommende Ausgabe zwar gestalterisch etwas «gelifftet» wahrnehmen, inhaltlich bleibt Cockpit aber Cockpit. Freuen wir uns auf die spannenden kommenden Jahre!

Cockpit setzt auf Qualität. Und Qualität unterscheidet sich von Quantität. Den Be-

weis dazu finden Sie täglich. Niemand wird behaupten, dass die auflagestarke Gratispresse den grossen nationalen Presseerzeugnissen journalistisch das Wasser reichen kann. Dasselbe Muster sehen wir auch bei einem neuen (Flieger-)Gratismagazin aus Deutschland. In riesiger Auflage auf den «Markt» geworfen – und strotzend von Fehlern. Wer sprachlich interessiert ist und die Ausgabe vom 7. Oktober nicht schon entsorgt hat, lese einmal den Bericht «S.T.O.L. Operations» aufmerksam durch. Ein Dutzend Fehler? Zwei Dutzend? Vielleicht etwas für eine Germanistik-Seminararbeit?

Nun gilt ja in der Fliegerei das Null-Fehler-Prinzip. Ob die Anzeigen-Agenturen der Hersteller dieses Credo kennen? Oder ob sie für ihr teures Geld nur auf die Auflage schielen? Dann allerdings leisten sie ihren Auftraggebern einen schlechten Dienst. Unseren anspruchsvollen Lesern – gemäss Lesenumfrage überdurchschnittlich gebildet – könnten wir solchen Schrott nicht zumuten. Doch wer im Glashaus sitzt, soll nicht mit Steinen werfen: Auch uns ist in der letzten Ausgabe ein fast schon humoristischer Patzer passiert. Leser Heinz Segessenmann aus Orpund hat uns dazu ein freundliche-ironisches Mail geschrieben: «Es war auch diesen Monat wieder ein grosses Vergnügen das Cockpit aus dem Briefkasten zu holen. Die Berichte und Bilder sind wie immer hervorragend ge-

lungen und die ausgewogene Auswahl der Themen hebt das Cockpit von den diversen anderen Aviatikzeitschriften ab. Nun, bevor ihr vor lauter Lob abhebt wie ein Eurofighter im Steigflug, erlaube ich mir meinen Zweifel auszudrücken, dass nun in Pakistan Bäume herumfliegen werden. Ob Lärchen als Hilfsgüter wirklich das Richtige sind? O.K., Bauholz kann ja immer verwendet werden... Mir ist natürlich schon klar, dass es sich da um einen kleinen Verschreiber gehandelt hat: Der Vogel LERCHE (franz. alouette), hat mit dem Hubschrauber mehr zu tun als der Baum LÄRCH (franz. mélèze ;-). So, genug geschulmeister! Dieser kleine Lapsus tut der hohen Qualität der Zeitschrift keinen Abbruch. Ich fand einfach die bildliche Vorstellung witzig. Ich freue mich jedenfalls schon jetzt auf die Dezember-Ausgabe.»

Vielen Dank, Herr Segessenmann – und Asche auf unser Haupt! Es bleibt die Erkenntnis, dass die leichtesten Dinge oft die schwierigsten sind...

Themenwechsel: Nun scheint sich bei der Tiger-Teilersatzbeschaffung doch etwas zu bewegen. Die Sicherheitskommission des Nationalrates will das Armeebudget soweit anheben, dass der Kauf neuer Kampfflugzeuge innert fünf Jahren möglich gemacht werden kann. Ein positives Zeichen – lesen Sie dazu bitte auch das Interview mit Nationalrat Thomas Hurter (Seite 52); er steht kraft seines Amtes «im Auge des TTE-Taifuns» (wobei das letzte Wort bitte nicht als Freud'scher Verschreiber ausgelegt werden soll!).

Zu mäkeln gibt es aber trotzdem etwas: In unserer landesspezifischen Art wird wieder reagiert, statt agiert. Der Stopp der Beschaffung zeichnete sich doch bereits im Juni ab. Spät kommt ihr – doch ihr kommt (Schiller, Piccolomini).

Für unsere regelmässigen Wettbewerbsteilnehmer: Aus Platzgründen musste in dieser Ausgabe das monatliche «Flugzeuge der Welt» ausfallen. W'll be back next month!

Mit freundlichen Grüssen
Ihr Max Ungricht



«Ewigi Liebi» heisst ein bekannter Schweizer Hit und das Musical. Für Cockpit und die Ziegler Druck- und Verlags-AG (ZD) ändert sich die Beziehung, aber die Liebe bleibt. Fliegen ist wie ein Virus, der sich ein Leben lang einnistet und sich in seiner Haut wohl fühlt. Die Ziegler Druck- und Verlags-AG hat sich entschieden, die verlagsorientierten Aktivitäten seiner Zeitschriften abzubauen und sich künftig lokal und damit auf seine Zeitungen «Der Landbote» und «Winterthurer Stadtanzeiger» zu konzentrieren. Mit über 200 Mitarbeitern bleibt ZD weiterhin auch im Druckgeschäft eine Schweizer Grösse. ZD übergibt mit dieser Ausgabe sein «Cockpit» in die Hände der direkt am Flughafen von Bern-Belp gelegenen Jordi AG. Max Ungricht als Chefredaktor, sein ganzes Redaktionsteam und die Layouterin Elisabeth Schenk bleiben Ihnen erhalten.

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, danken wir, dass wir Sie fliegerisch begleiten, informieren und unterhalten durften. Viele von Ihnen während über 50 Jahren. Ganz herzliche und grosse «Dankeschöns» gehen an Max Ungricht, Elisabeth Schenk und das ganze Cockpit-Team.

Ihnen, Cockpit und der Jordi AG, wünschen wir noch viele «knackige» Take-offs.

Markus Wenger, Verlagsleiter
Brigitte Tanner, Administrationsleiterin



Markus Wenger

Foto: mt

Staffel 8

Vandalen!

«*Shark 8 and Shark 9, Mission intercept for identification*». Die Triebwerke der beiden F-5 E Tiger heulen auf und die Jets beschleunigen aus ihrem Warteraum Richtung Davos, um dort innert weniger Minuten einzutreffen. In den beiden Cockpits sitzen die Piloten Hptm Andreas «Andy» Lanz und Hptm Christoph «Fänky» Fankhauser. Beide gehören zur Fliegerstaffel 8, genannt «die Vandalen», einer Milizeinheit der Schweizer Luftwaffe.



Die Geschichte der Fliegerstaffel 8 beginnt um 1925, als die Schweizer Luftwaffe mit drei Fliegerabteilungen zu je drei Fliegerkompanien organisiert war. Geflogen wurde bis 1933 mit Haefeli DH-3 und DH-5 – anfangs nur gerade mit vier Piloten. Im Jahr darauf wurde auf Fokker CV umgeschult. Bei der Kriegsmobilmachung 1939 rückte die Fliegerkompanie 8 in Emmen ein. Mangels Flugzeugen wurden die Piloten aber wieder heimgeschickt. 1940 erhielten sie die brandneuen Me-109 Jagdflugzeuge

und flogen erst ab dem Feldstützpunkt Avenches, bevor sie auf den Militärflugplatz Interlaken umzogen.

Eigentliche Fliegerstaffeln existieren in der Schweiz erst seit 1945, als die Fliegerkompanien in Boden- und Lufteinheiten getrennt wurden. Mit der Umschulung auf Vampire DH-100 im Jahr 1950 zog die Fliegerstaffel 8 nach Meiringen um, wo sie noch heute stationiert ist.

Im Oktober 1959 wurden die 16 Piloten von Fliegerstaffel 8 in Emmen auf den Hawker Hunter umgeschult und waren auf diesem Flugzeugtyp bis 1980 an-

**«Shark 8
your bogie's
left 20
degrees
distance 12.»**

fangs als Jäger und später vor allem als Erdkämpfer im Einsatz. Als die Staffel im Juni 1980 auf den Northrop F-5 Tiger wechselte, änderten sich damit auch ihre Aufgaben auf die Bereiche Raumschutz, Luftkampf und Luftpolyzei. Dies ist auch die Aufgabe, welche die Fliegerstaffel 8 regelmässig am World Economic Forum (WEF) im Luftraum von Davos ausführt.

«Shark 8, snap right heading 110 climb flightlevel 240 and speed up Mach max subsonic.»

Soeben wurde Hptm Lanz und Hptm Fankhauser der Befehl erteilt, unverzüglich auf den Kurs 110 Grad zu drehen und mit maximaler Unterschallgeschwindigkeit auf 24 000 Fuss zu steigen, da auf dem Radar der Einsatzzentrale ein unidentifiziertes Flugzeug angezeigt wurde, welches sich im Direktflug Richtung Davos befindet.

Hptm Christoph «Fänky» Fankhauser ist mit 33 Jahren der jüngste Pilot der Fliegerstaffel 8. Er wusste bereits in der Primarschule, dass er Pilot werden will. Nach der fliegerischen Vorschulung, heute SPHAIR, wollte «Fänky» als Berufsmilitärpilot weitermachen. Bei seiner Selektion waren nur gerade vier Stellen für Militärpiloten zu vergeben. So wurde er Milizpilot, nachdem er die Ausbildung auf den Flugzeugtypen Pilatus PC-7, dem heute nicht mehr in der Schweiz eingesetzten BAe Hawk

Linke Seite oben: Die Staffel 8 fliegt über dem Grimselgebiet ihre berühmte «Achter»-Figur.

Linke Seite unten: Während des World Economic Forums fliegen die F-5 E mit scharfen AIM-9P Sidewinders.

Rechts: Die Tiger auf einem der Taxiways in Meiringen.

Rechts unten: Hptm Christoph «Fänky» Fankhauser.

und dann dem Northrop F-5 Tiger durchlaufen hatte. In seinem zivilen Leben belegte er während eines Jahres das Medizinstudium an der Universität Zürich, merkte aber schnell, dass er in der Fliegerei bleiben wollte.

Er wurde in die Selektion der damaligen Swissair aufgenommen und durchlief die klassische Ausbildung zum Linienpiloten. Nach einem Jahr als Copilot auf dem Airbus A320 erlebte er das Swissair Grounding und die darauffolgende Entlassung.

Er fand einen Job bei der Belair und flog dort während fünf Jahren auf den bei-

«Aircraft is a Beech King Air from Swiss Airforce...»

den Flugzeugtypen Boeing B757 und B767 auf dem gesamten Streckennetz der Airline. Seit 2007 fliegt «Fänky» bei der Swiss auf Airbus A320 und A330. Nach seiner Umschulung im Frühling dieses Jahres auf den Airbus A340 wird er zusätzlich als Copilot auf allen Langstrecken eingesetzt.

Die Kombination von Militär- und Zivilpilot bewährt sich sehr und bringt für beide Seiten Vorteile. So ist der Airlinerpilot ein Planer und Systemmanager, der praktisch nur Instrumentenflug betreibt. Beim Militärpiloten überwiegen VFR-Fliegen (also Fliegen auf Sicht), Taktik und ein ausgeprägtes räumliches Vorstellungsvermögen. Trotz einer Dienstzeit von nur sechs Wochen pro Jahr und einem Trainingstag pro Monat haben die Schweizer Milizpiloten, verglichen mit den professionellen Militärpiloten anderer Länder, einen hohen Ausbildungsstand.



Für diesen Einsatz über Davos fliegt er an der Seite des Staffelkommandanten der «Vandalen», Hptm Andreas «Andy» Lanz. Wie Hptm Fankhauser ist auch er beruflich Linienpilot bei der Swiss und fliegt dort die Airbustypen A330 und A340 auf der Langstrecke.

Nach dem Gymnasium durchlief er die Militärpilotenausbildung auf Pilatus PC-7, DeHavilland Vampire und Northrop F-5 Tiger. Nach seiner Brevetierung wurde er als Berufsmilitärpilot im damaligen Überwachungsgeschwader angestellt. Als Kampfpilot flog er in der Fliegerstaffel 1, einer Berufspilotenstaffel des UeG, auf dem Tiger. Zusätzlich instruierte er als Fluglehrer auf Pilatus P-3, PC-7 und BAe Hawk.

1992 wechselte «Andy» zur Swissair und später zur Swiss. Als Linienpilot und Instruktor flog er vor den Airbustypen A330 und A340 auf MD-80, der A320-Familie und MD-11. Als Milizpilot wurde er in die Fliegerstaffel 8 umgeteilt. Seit bereits sieben Jahren ist «Andy» Kommandant der Fliegerstaffel 8 und damit für den gesamten Einsatz der Staffel mit ihren 11 Piloten und zwei Nachrichtenoffizieren verantwortlich.

«**Shark 8 your bogie's left 20 degrees distance 12.**» Die beiden Jets nähern sich mit einer Geschwindigkeit von über 1000 Stundenkilometern dem Luftraum über Davos.

«**Shark 9 has contact left 10 at 9.**» Hptm Fankhauser hat in einer Distanz von rund 9 km den «Eindringling» nun auch auf seinem Radar. Während sich «Andy» neben das unidentifizierte Flugzeug setzt, wird «Fänky» hinter den beiden bleiben, um die Situation zu überwachen. So kann er im Falle eines feindseligen Akts im Notfall das Flugzeug vor sich bekämpfen.

Während der WEF-Einsätze sind die F-5 mit scharfen Luft-Luftlenk Waffen vom Typ AIM-9 P Sidewinder und einer Bordkanone mit über 500 Schuss Munition bestückt. Bei einem Übungsszenario wie in unserem Fall, haben die Jets keine Bewaffnung an Bord. Der Tiger wird häufig für Luftpolizeieinsätze gebraucht, ist jedoch nicht nacht- und allwettertauglich.

«**Aircraft is a Beech King Air from Swiss Airforce...**». «Shark 8» hat sich jetzt links neben den Turboprop positioniert, sein Flügelmann «Shark 9» fliegt hinter dem abgefangenen Flugzeug. Die beiden identifizieren das Flugzeug als Beech der Schweizer Luftwaffe und geben eine Funkmeldung an die Einsatzzentrale durch.

Solche Einsatzszenarien sind Teil der Ausbildung und sollen die Piloten auf eventuelle Ernstfälle vorbereiten. Alljährlich müssen mehrere Einsätze geflogen werden, weil einige wenige >



Fotos: Simon Vogt



Oben links: Für Luftkampfübungen werden F-5 Tiger mit rotem Zusatztank als Feindflugzeuge eingesetzt (Aggressor).

Oben Mitte: Sion International Airport, das andere Einsatzgebiet der Fliegerstaffel 8.

Oben rechts: Staffelkommandant Hptm Andreas «Andy» Lanz vor seiner F-5 E.

Unten: Piloten der Fliegerstaffel 8.



Fotos: Simon Vogt

Zivilpiloten die speziellen Bestimmungen an Anlässen wie dem World Economic Forum nicht lesen und somit in gesperrte Lufträume fliegen.

«**Shark 8 has Jokerfuel, terminate and RTB.**» Die beiden Piloten machen sich nach etwa einer Stunde Flugzeit auf den Weg zu ihrer Homebase Meiringen im Berner Oberland, wo bereits während des Luftpolizeieinsatzes zwei Kollegen in ihren Tigern gestartet sind, um die Staffelkameraden abzulösen. Die Staffel 8 ist regelmässig am Fliegerschiessen auf der Axalp zu sehen, so auch in diesem Jahr. Dort demonstrieren die «Achter» Kanonschiessen auf Bodenziele und Luftpolizeieinsätze.

Die Tage der Fliegerstaffel 8 mit ihren alten F-5 Tiger und den Milizpiloten scheinen noch lange nicht gezählt zu

sein. Da die Schweizer Luftwaffe aufgrund eines Bundesratsentscheids den Flugzeugkauf aufschieben muss, wird möglicherweise noch mehrere Jahre mit dem F-5 Tiger weitergeflogen. Trotzdem werden in der Schweizer Luftwaffe keine neuen Milizjetpiloten mehr ausgebildet, bevor nicht entschieden ist, wie sich die Luftwaffe weiterentwickelt.

Ein allfälliger neuer Militärjet wie die bei der TTE-Evaluation vorgestellten Typen sollen nur noch von Vollzeit-Propiloten bedient werden. Das bedeutet gleichzeitig, dass das Alter der Piloten in Milizstaffeln immer höher wird und so die ältesten Jetpiloten mittlerweile gegen 45 sind.

Piloten wie «Fänky» oder «Andy» werden wohl bis zum militärischen Karriereende auf dem Tiger fliegen oder aber sie werden umgeteilt. Aufgrund ihrer Erfahrung und Ausbildung könnten sie später als Fluglehrer auf den Pilatus PC-7 Mk II, in der Zieldarstellung für die Fliegerabwehr mit den gelben Pilatus PC-9 oder im Lufttransport auf dem Pilatus Porter PC-6 eingesetzt werden. So wird es in der Schweizer Militärluftfahrt auch nach der Tiger Ära noch lange den einen oder andern «Vandalen» geben.

Simon Vogt

Einen ganz herzlichen Dank geht an Hptm Andreas «Andy» Lanz und Hptm Christoph «Fänky» Fankhauser für ihre Unterstützung und die tolle Gastfreundschaft in Sion und Meiringen.

Die Geschichte des Staffelwappens «Vandalo»

Die Geschichte um das Staffelwappen «Vandalo» beginnt 1956 zur Zeit der Ungarnkrise. Bereits während des Zweiten Weltkriegs wurden



die Flugzeuge auf Wunsch der Luftwaffenführung mit martialischen Bildern wie Greifvögeln oder Haifischmäulern bemalt, aber die Staffel 8 stellte sich quer und bemalte jede ihrer Messerschmitt Me-109 mit einer andern einheimischen Blume.

Nach dem TK 1956 in Meiringen entstand bei Fliegerstaffel 8 der Wunsch nach einem eigenen Signet. Damals nannte sich die Staffel selbst bereits die «Achter-Vandalen» und wurde nach diversen Spreng- und Feuerwerkaktionen auch von der Meiringer Bevölkerung als solche wahrgenommen. Die Vandalen waren ein ostgermanischer Stamm, der in der Zeit nach 406 n. Chr. Richtung Gallien gegen die Römer zog, später Spanien und Tunesien eroberte und als einziger im Mittelmeer eine Flotte besass, die in der Lage war, den Römern gefährlich zu werden. Ihre Zerstörungswut, die sie im Jahr 455 n. Chr. bei der Eroberung Roms ausliessen, wurde mit der von Sägezahnfischen verglichen.

Die Fliegerstaffel 8 schlug 1957 in Anspielung auf diese Vandalen die Seeschlacht auf dem Brienzersee gegen die Staffel 7, wobei deren Piloten nach Regieanweisung die Schiffsstation bei den Giessbachfällen erobern mussten. Noch in demselben Jahr erlebte das Wappentier, der rote Sägezahnfisch «Vandalo» vor einer schwarzen Acht seine Taufe. SV





Inside

«**G**anz fehlerlos ist ein Flugprogramm nie», sagt Ralph «Deasy» Knittel. «Es sind aber meistens kleine Fehler oder Abweichungen von Flugwerten, welche für das Auge des Zuschauers nicht sichtbar sind», relativiert er. «Den Wert der Leistung erkenne ich nach der Landung am Applaus des Publikums. Es erfüllt mich mit Stolz, eine gute Darbietung gezeigt zu haben. Auch meine Nervosität vor den Vorführungen hat im Laufe der Saison etwas abgenommen.»



Foto: Walter Hodel

Zwei Augen und eine Kameralinse

Der Anspruch von Knittel ist es, eine möglichst perfekte Vorführung zu zeigen. Um dieses Ziel zu erreichen analysiert er jeden Flug. Dabei macht es keinen Unterschied, ob es ein Trainingsflug oder eine Vorführung ist. In diesem Jahr unterstützte ihn dabei sein Vorgänger und Instruktor Thomas Peier. Seine Beobachtungen bildeten die Basis für das Debriefing. Peier stand jeweils am Pistenrand im Zentrum der Vorführung und beobachtete Knittel. Wenn dieser zum Beispiel eine Rolle nicht ganz sauber flog und dabei ungewollt sank oder stieg, fiel das Peier auf. Im Debriefing wies er ihn darauf hin und Knittel konnte beim nächsten Flug ein spezielles Augenmerk auf diese Passage werfen. Mit der Zeit wurde so das Programm verfeinert und Fehler weitgehend vermieden. Ein weiteres Hilfsmittel waren Filmaufnahmen aus dem Cockpit der F/A-18C Hornet. Die Head-up-Display-Kamera lieferte Bilder aus der Sicht



www.patrouillesuisse.ch

Streben nach Perfektion Jeder Flug wurde ausgewertet

Jeder Flug wurde von Hauptmann Ralph «Deasy» Knittel und seinem Instruktor Major Thomas «Pipo» Peier ausgewertet. Mit Hilfe dieser Einsatzbesprechungen (Debriefing) konnte das Programm verfeinert und perfektioniert werden.



Foto: Walter Hodel

Links: Hauptmann Ralph «Deasy» Knittel steigt bei jedem Flug mit den Erkenntnissen aus dem letzten Flug ins Cockpit seiner F/A-18C Hornet.

Oben links: Mit dem fast senkrechten Hochziehen seiner Hornet demonstriert Knittel eindrücklich die hervorragende Beschleunigung seines Jets. Aber nur wenn die Maschine für die Zuschauer so wie auf dem Bild sichtbar ist, kann Knittel die gewünschte Wirkung der Figur erzielen.

Oben rechts: Auch das Ein- und Ausfahren des Fahrwerkes und des Luftbetankungsstutzens muss vor dem Publikum erfolgen, um die Figur zu perfektionieren.

Unten: Durch das Head-Up-Display erhält der Pilot wichtige Informationen in sein Sichtfeld projiziert. Eine Kamera filmt diese Informationen und die Sicht des Piloten aus dem Cockpit. Dieser Film ist ein wichtiges Element für das Debriefing.



Foto: US Navy

des Piloten. So konnten Knittel und

Peier den Flug nochmals in Ruhe analysieren und dabei auf kleinste Unregelmässigkeiten im Flugprogramm achten.

Am richtigen Ort

Das Flugprogramm von Knittel ist auf die Eigenschaften der Hornet ausgerichtet.



Foto: Walter Hodel

Er will die guten Manövrierfähigkeiten, das hervorragende Beschleunigungsverhalten, die engen Kurvenradien und die hohen Anstellwinkel der F/A-18C zeigen. Das senkrechte Aufsteigen in den Himmel zum Beispiel wirkt sehr gut für das Auge des Zuschauers. Die Wirkung wird durch den Sound der Triebwerke im Nachbrenner-Modus noch erhöht. Doch alles nützt nichts, wenn das Flugzeug dann zu weit weg fliegt und nur als kleiner Punkt am Horizont sichtbar ist.

Damit die Flugfiguren richtig wirken, müssen sie am richtigen Ort geflogen werden: im Zentrum der Vorführachse, nicht zu weit weg vom Publikum, aber aus Sicherheitsgründen auch nicht zu nahe. Auf diesen Aspekt legt Knittel bereits bei der Besichtigung und Planung des Einsatzes Wert. Er muss sein Flugprogramm richtig in die Landschaft legen und auf die Platzeinteilung bei den Figuren achten. Das ist dann auch ein wichtiger Punkt beim Debriefing nach dem ersten Flug auf einem neuen Schauplatz. Die Feststellungen des Beobachters auf dem Boden lässt Knittel in die Vorbereitungen auf den Flug am Tag der Vorführung einfließen. Und so fliegt er schliesslich zur richtigen Zeit am richtigen Ort, um das Publikum mit den Leistungen seiner F/A-18C Hornet zu begeistern.

Walter Hodel

Fliegerschiessen Axalp 2010



Foto: Wolfgang Block



Foto: Sven Zimmermann



Foto: Samuel Sommer

Lassen wir Bilder sprechen: Während das ganze Unterland unter einer dicken Nebelschicht lag, fanden unsere Fotografen auf der Ebenfluh und den umliegenden Gipfeln schönsten Fotografen-Wetter vor!



Foto: Marco Zaitta

Links oben: Nostalgie – ein letzter Vorbeiflug der Alouette 3 oben auf der Axalp, zum definitiven Abschied in einer Sonderlackierung. Ende Jahr endet die 46-jährige Einsatzzeit des vielseitig einsetzbaren Helikopters in der Schweizer Luftwaffe.

Links Mitte: Bei schönstem Wetter und schön verfärbten Wäldern legt sich eine Hornisse auf den Rücken, um nach dem Schiessen rasch wieder in die Deckung des nächsten Tales einzutauchen.

Links unten: Werden in der Schweiz noch lange nicht zum alten Eisen gehören: die F-5 Tiger II. Einen besonderen Augenschmaus bieten jeweils die wendigen Maschinen, wenn sie nach der Schussabgabe hinter der nächsten Bergkette verschwinden.

Kleines Bild oben: Der EC-635 T-361 nach erfolgter Mission im Anflug auf den Helipad; einmal mehr mussten unbedachte Zuschauer aus der Gefahrenzone vertrieben werden...



Foto: Wolfgang Block



Foto: Samuel Sommer

Oben: Solo-Display-Pilot Hauptmann Ralph «Deasy» Knittel in seiner F/A-18C Hornet. Auch in dieser Höhe von 2250 m ist das Leistungsvermögen dieses Jets gewaltig (zu hören und hier auch zu sehen).

Links: Das Display der Patrouille Suisse wirkt im Alpenen noch spektakulärer, hier in der Formation Diamant.

Unten: Die Milizpiloten der Fliegerstaffel 8 zeigten vor dem schon am Dienstag anwesenden Publikum ihre Schokoladenseite (siehe auch Bericht auf Seite 6).



Foto: Sven Zimmermann

Malta

Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb Malta zunächst wichtiger britischer Stützpunkt und Basis etlicher legendärer Jet-Typen. Nach der sich ein Jahrzehnt ziehenden Räumung entwickelte sich eine bescheidene aber bunte nationale Fliegerstaffel. Jene expandiert zurzeit wieder moderat und dokumentiert eine neue, humanitäre Rolle der «Festung Malta» – am südlichsten Rand der EU.



Foto: AFM

Bastion im Wandel... (2)

Bis auf den heutigen internationalen Flughafen Luqa (sprich «Lu'a»), in den das Flugfeld Safi aus der Kriegszeit integriert wurde, sind die beiden anderen Plätze von Ta Qali («Takali») und Hal Far längst geschlossen aber immer noch gut sichtbar. Lediglich von der Wasserflugzeugbasis in Kalafrana bei Marsaxxlok ist kaum mehr etwas übrig. Hal Far – 1929 eröffnet und ab 1958 nach Schliessung von Sembawang in Singapur wichtigster Kolonialstützpunkt der Marineflieger (FAA) – ist heute ein Betriebsansiedlungs- und Industrieareal. Auf der Piste gibt man sich dem Geschwindigkeitsrausch zwischen Reifentapeln hin. In Ta Qali – unterhalb

der alten Inselhauptstadt Mdina gelegen – befindet sich heute das nationale Fussballstadion und das bereits erwähnte kleine aber feine «Malta Air Museum». Spuren der britischen Anlagen sind in Form von alten Flugplatzgebäuden, beziehungsweise -ruinen und «Nissenhütten» aber noch überall zu finden – dem Nostalgiker oder historischen Spurensucher oft sogar relativ leicht zugänglich.

Britische Jet-Legenden

Wie viele Fotos und Erinnerungstafeln im inneren des heutigen Hauptquartiers der «Armed Forces of Malta» (AFM) in den Luqa-Barracks vollständig erhaltenen britischen Offiziersklub aus dem

19. Jahrhundert illustrieren, war «the Rock» nach 1945 über 30 Jahre Basis für berühmte RAF-Staffeln und etliche Jet-Klassiker. «Hier hat so manche wüste Party stattgefunden», so der den Autor begleitende Presseoffizier Mjr. Consiglio. Aber nicht nur britische, sondern auch «Augen und Ohren» der 6. US-Flotte fungierten im Kalten Krieg als Kette der NATO-Südfront, in einer Linie mit Gibraltar, Kreta und Zypern. Nach der Nutzung durch damals brandneue Valiant-Bomber in der Operation «Musketeer» gegen Ägypten während der Suez-Krise 1956, bestand eine der Hauptaufgaben der Briten im Aufspüren und Beschatten sowjetischer U-Boote und Schiffe, welche ihrerseits an NATO und US-Navy «interessiert» waren...

Permanent in Luqa und neben den Marinefliegern auch in Hal Far stationiert waren damals die 13. Sqn. mit Canberra-Aufklärern PR.7 und PR.9s, die 37. und 38. Sqn. mit dem «Lancaster»-Enkel «Shackleton», die 39. mit Meteors und später Canberras sowie die 203. Sqn. mit Nimrods. Darüber hinaus waren hier nahezu alle anderen Briten-Jets anlässlich von Verlegungen und – wegen des stabilen Schönwetters in Malta – Übungen anzutreffen. Dazu gehörten Hunter, Lightnings, Javelins, Buccaneers und Phantoms, aber auch der Klassiker Avro Vulcan. Natürlich blieben auch Unfälle nicht aus, die spektakulärsten passierten am 14. Oktober 1975 und am 7. Dezember 1978. Während beim ersten Unglück der Vulcan B.2 XM645 nach einer ultraharten Landung das Fahrwerk einbüsste, wieder aufstieg und in Folge über dem Dorf Zabbar explodierte, ver-



Foto: AFM

Linke Seite oben: Die drei ex-libyschen SA.316B Alouette 3 sollten auch von dem italienischen Schiff «P61» der Diciotti-Klasse operieren, allerdings gibt es da ein Problem mit dem Bugfahrwerk. Es sollte auf Bedarf von innen arretierbar sein.

Linke Seite unten: Für Jahrzehnte die NATO-Südflanke – Canberras und Vulcans in Luqa. An ihre Besatzungen erinnert nur der vollständig erhaltene Offiziersklub.

Rechts oben: Der Kommandant des Airwings, Obstlt. Claudio Spiteri. Ihm bricht beim Verladen der Schweizer Alouette nach Pakistan sicher das Herz, sucht er doch bis zu einem Ersatz der Veteranen noch zwei, drei Ersatz-Airframes...

Rechts Mitte: Ein wichtiges Projekt des neuen Oberkommandierenden der Armed Forces of Malta (AFM), Bgdr. Martin Xuereb, ist ein unter Mithilfe der US-Küstenwache und mit US-Mitteln eingerichtetes SAR-Trainingszentrum für Hubschrauber- und Schiffsbesatzungen. Crews aus Afrika, Israel, der Ukraine oder Saudi-Arabien trainieren in Malta.

Rechts unten: Im Jahr 2007 kam eine der beiden Britten-Norman BN.2 Islander sogar zum Air Tatto nach Fairford. Im Bild – wie oberhalb jeweils – der Autor.

lor die Canberra PR.7 WT530 nach dem Start durch Treibstoffverunreinigung an Leistung und stürzte ab. In beiden Fällen konnten sich die Piloten mit dem Schleudersitz retten, beide Male war jedoch anderes Personal auf normalen Sitzen chancenlos...

Abzug und Aufbau eigener Kräfte

Die Gründe zur auch militärischen Aufgabe Malts und zur Schaffung dessen bescheidener eigener Mittel bedürfen eines kurzen Exkurses im Kontext des damaligen «Trends» zum Zerfall des britischen Kolonialreiches. Wie schon im Zweiten Weltkrieg vereinbart, liessen die Briten Malta danach zunächst zu einer beschränkten Selbstverwaltung zurückkehren. Zusätzlich stellten sie dem – gerade auf Grund der britischen Militäranlagen durch die Deutschen und Italiener – schwer kriegsbeschädigten Malta 30 Millionen Pfund als Aufbauhilfe bereit. Ernstes Problem blieb aber steigende Arbeitslosigkeit, da niemand mehr in Werften, Munitionsfabriken und Flugplätzen benötigt wurde. Als Mittel zur Behebung der Krise wurde die Auswanderung speziell nach Australien angesehen, was von den beiden politischen Parteien Nationalisten und Arbeiterpar-

tei unterstützt wurde. Um mehr Mitbestimmung zu erhalten, plädierten jene für eine Vertretung Malts im britischen Parlament, was von der Kolonialmacht abgelehnt wurde. Daraufhin forderte die von der Nationalpartei geführte maltesische Regierung die vollständige Unabhängigkeit. Jene wurde nach einem Kongress in London Anfang 1964 und einem Referendum am 21. September Realität. Zugleich wurde aber – La Valetta trat gleichzeitig dem Commonwealth-Staatenbund ehemaliger Kronkolonien bei – ein 10-jähriges Verteidigungsabkommen mit London unterzeichnet, die englischen und NATO-Anlagen liefen weiter. 1971 gewann jedoch die sozialistische Arbeiterpartei unter Dom Mintoff die Wahlen und handelte sofort einen – mehrmals von 1972 bis 1979 verlängerten, beziehungsweise bezahlten – neuen Stationierungsvertrag mit Grossbritannien aus. Zwar sah dieser neben britischen und NATO-Finanzhilfen auch EG-Mittel für Industrieprojekte vor, hatte aber immer das Abziehen der Briten zum Ziel. Der sprunghafte Mintoff verpflichtete sich zwar gleichzeitig, keinem Mitgliedsstaat des Warschauer Paktes militärisch nutzbare Anlagen zur Verfügung zu stellen. Kurz nach der «Operation Exit» – dem Abzug der RAF-Staffeln meist nach Akrotiri (Zypern) oder Sigonella (Sizilien) per 31. März 1979 – unterzeichnete er am 11. März 1980 ein Verteidigungsabkommen mit Libyen und weniger als ein Jahr später genehmigte das neutrale (!) Malta der Sowjetunion die Nutzung seiner Häfen. Die besten Fotos neuerer russischer Schiffe oder Hubschrauber entstanden in Folge in La Valetta...

Malta hatte keine eigenen Mittel um Hoheitsgewässer und den unteren Luftraum zu kontrollieren. So manifestierte sich die Freundschaft mit Oberst Gaddafi – der zu jener Zeit die britischen Basen in Tobruk und El Adem sowie die US-Airbase Wheelus schliessen liess – bald in Stationierung von zwei Super Frelon und drei Alouette 3 Hubschraubern in Luqa. Sie blieb ein Intermezzo. Mintoff warf die Libyer nach einem Zwischenfall über Öllagerforschungen in der Syrte schon 1980 wieder aus dem Land. So plötzlich, dass ihre fliegerischen Hinterlassenschaften bis heute wirken...

Vor jenem zeitgeschichtlichen Hintergrund wurde eine kleine maltesische Berufsarmee aufgebaut, beziehungsweise wurde die noch bis 1969 als Transporttruppe der englischen Rheinarmee in Deutschland eingeteilte historische Ro-



Alle 3 Fotos: Georg Mader



yal Malta Artillery samt ihrer so genannten «Heritage» zum Kern dieser etwa 2000 Mann starken Kräfte. Militärisch besteht schon seit 1983 – kurz nach dem Abzug der Libyer – ein Zusammenarbeitsvertrag, respektive ein Schutzabkommen der maltesischen Neutralität durch Italien. Daher gibt es in Luqa bis heute gleich hinter dem historischen Offiziersklub die «Italian Military Mission» mit 50 Mann und zwei AB-212 Hubschraubern. Jene fliegen mit gemischten Besatzungen Seenotrettungs- und -sucheinsätze (SAR).

Der «Air Wing»

Natürlich entstand zu dieser Zeit auch eine Air Squadron, beziehungsweise später eine Helikopter-Staffel der Landkräfte; Nukleus waren vier von der deutschen Bundeswehr 1972 «gespendete» (A)B-47G2. Jene wurde erst 2006 als eigener Air Wing im AFM-Hauptquartier organisiert. Der Autor hat dort im Sommer 2010 den neuen AFM-Kommandanten Bgdr. Xuereb sowie die gerade 99 Mann unter Airwing-Chef. Obstlt. Spiteri als sehr engagierte Truppe kennen gelernt. Obwohl die Flieger mit dem >

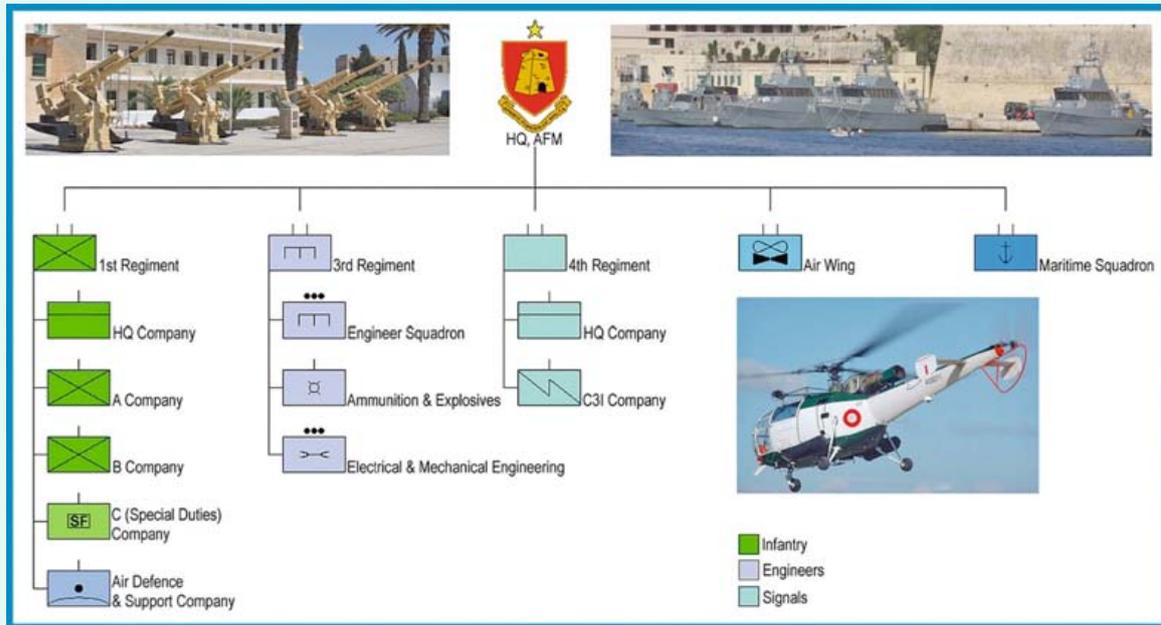


Bild: AFMM/Mader

geringsten Anteil eines sonst bei zirka 2% des BNP stehenden Verteidigungsbudget auskommen müssen, werden gerade neue Plattformen eingeführt, Modernisierungen vorgenommen und – gegenüber des internationalen Terminals von Luqa liegend – Bauvorhaben umgesetzt. Letzteres wie überall auf den Inseln oft unter Zuhilfenahme von bis zu 70% EU-Fördermitteln, wie allerorts auf blauen Tafeln zu lesen ist. Seit 1. Mai 2004 ist Malta ja EU-Mitglied, seit 21. Dezember 2007 im Schengen-Grenzabkommen und seit 1. Januar 2008 in der Euro-Währungszone. Obwohl mit zwei erst kürzlich auf Turbo-prop-Triebwerke und Garmin GNS530 umgerüstete BN.2 Islander und vier Scottish Aviation Bulldog seit Jahren auch Flächenflugzeuge im Air Wing fliegen, ist die Geschichte der drei SA.316 Alouette 3 die «griffigste». Von den Libyern

einfach zurückgelassen, wurden die drei Zellen über zehn Jahre lang konserviert und eingelagert. Grund war, dass 1980 die Flughand- bzw. Logbücher mitgenommen wurden, «...wenn die jene überhaupt hier hatten», so ein Staffeltécniker zum Autor. Erst 1990 wurden einer neuen Regierung jene «Lebensaufzeichnungen» offiziell von Libyen übergeben. Mehrmals überholt und mit GPS, Winden sowie 2010 mit Triebwerken von Hughes-500 versehen, bilden jene drei nun in grau immer noch den Kern des Air Wing. 2009 wurden – mit Spitzen im März und November – gemeinsam mit den Italienern und den sieben Schiffen des «Maltese Naval Wing» 500 Menschen aus Seenot gerettet. Ohne Unterschied ob Jachteigner oder Bootsflüchtling aus Afrika, übrigens. Ein Ersatz der Alouette durch EC-145 (UH-72A) schei-

terte 2007 in letzter Minute politisch. Eine Maschine war schon mit dem Georgskreuz versehen...

«Schengen» wirft ein heute aktuelles Problem auf – nicht nur für Malta. Es bedeutet neben Reisefreiheit auch die EU-Aussengrenzen zu schützen. Hier ist Südeuropa besonders betroffen, beziehungsweise Hauptbetätigungsgebiet der EU-Grenzschutzagentur FRONTEX. Malta trug in deren Rahmen, so wie das italienische Eiland Lampedusa, seit Jahren den Ansturm Zehntausender in Nordafrika von kriminellen Menschenhändlern und Schleppern in die EU verfrachteten illegalen Einwanderer aus Afrika. Der Vorschlag des hier laufend mit seinen Luft- und Seemitteln engagierten Maltas, Bootsflüchtlinge gleichmässig auf alle Mitgliedsstaaten der EU zu verteilen, wurde jedoch von den EU-Innenministern bisher ignoriert. Aufnahmen soll wer rettet. Dieses latente Problem flaute zwar vor einem Jahr nach italienisch-libyschen Abkommen ab, bleibt aber nach wie vor ungelöst. Die Erstaufnahmezentren liegen in Anlagen der AFM.

Vielleicht lindert sich das Zuständigkeitsproblem in Maltas immerhin fast bis Kreta reichender SAR-Kontrollzone – zum Beispiel in früherer Koordinierung etwa italienischer oder griechischer Kräfte – wenn ab Februar 2011 und 2012 zwei neue Beech King Air B200 in Dienst gestellt werden. Die erste Maschine ist zurzeit bei AERODATA in Braunschweig, wo unterm Rumpf ein bildgebendes Telephonics-Corporation RDR-1700B Oberflächenkontakt-Suchradar samt Bibliothekssoftware und Arbeitsplätzen eingebaut wird.

Georg Mader



Oben: Im gültigen Organigramm der AFM links oben vier für 1941/1942 typische 9,4 cm FIA-Kanonen. «Seine Geschütze» wurden von einem ehem. maltesischen Richtschützen auf einem britischen Schrottplatz wieder entdeckt und stehen nun vor dem AFM-HQ. Rechts drei der vier neuen australischen AUSTAL-Schnellboote. Die erwähnte Air Defence Company verwendet übrigens immer noch die 4 cm Bofors, es gibt keine SAM-Lenk Waffen.

Links: Am 2. Oktober 2009 wurde der Vertrag über die künftigen Marinepatrouillenflugzeuge der AFM unterzeichnet, die erste Maschine hatte im Mai 2010 in Wichita KN. ihren Rollout. Mit ihnen werden Bgdr. Xuerebs Streitkräfte erstmals der ganzen Fläche ihrer SAR-Zone auch materiell gerecht.

NATO Tiger Meet 2010

Vom 4. bis 15. Oktober fand das diesjährige NATO Tiger Meet auf der niederländischen Basis von Volkel statt. Dieses Mal ohne Schweizer Beteiligung.

Gastgeberin des Events war die 313 Squadron; diese Staffel ist selber eine «Tiger unit» und operiert F-16-Maschinen. Während den acht Tagen wurden von den 715 geplanten Missionen deren 644 durchgeführt und mehrheitlich über der Nordsee und unbewaffnet geflogen. 14 Staffeln aus zehn verschiedenen Ländern nahmen dieses Jahr am Tiger Meet teil. Über 50 Flugzeuge waren in Volkel vor Ort, einige davon mit sehr ausgefallenen Tiger-Motiven. Unter den Teilnehmern befanden sich zum Beispiel belgische, holländische und norwegische F-16, französische Mirage 2000, tschechische und ungarische Gripen, deutsche Tornados sowie österreichische Saab 105. Aber nicht nur Jets waren auf dem Tarmac aufgereiht: tschechische Hinds und italienische AB212 bildeten die Helifraktion. Alle fliegerischen Einsätze wurden von E-3 Awacs aus Geilenkirchen überwacht.



Fotos: Martijn Akkermans

Traditionellerweise wurden zum Ende des Treffens die Trophäen überreicht: Tschechiens 211 Tactical Squadron sicherte sich mit dem «Silver Tiger» den Preis für die beste Staffel des Events, der Preis für das am schönsten lackierte Flugzeug ging an die 192 Filo der türkischen Luftwaffe.

Das nächste Tiger Meet wird vom 9. bis 20. Mai 2011 in Cambrai (Frankreich) durchgeführt. Hoffen wir, dass zum 50-Jahre-Jubiläum der NATO Tiger Association auch wieder Schweizer F/A-18 im Teilnehmerfeld vertreten sein werden.

Martijn Akkermans



Ganz oben: Aus Frankreich entsandte die in Cambrai ansässige Escadron de Chasse 01.012 vier Mirage 2000C, inklusive diesem schönen Exemplar mit der taktischen Nummer 80/103-LI. Diese Staffel wird im nächsten Jahr aufgelöst und die Airbase Cambrai wird im Jahr 2012 schliessen.

Oben: Helikopterbesuch aus Italien – zwei AB.212ICO der 21 Gruppo aus Grazzanise wurden in die Niederlande detachiert.

Links: Der Gastgeber hatte 12 F-16 vor Ort. Im Bild die F-16AM J-055 der organisierenden 313 Squadron.

Lockheed TriStar



40 Kerzen für drei Sterne

Wie wichtig ein von Beginn weg zuverlässig laufendes Triebwerk eines finanziell auf gesunden Beinen stehenden Herstellers für die Entwicklung eines neuen Verkehrsflugzeugs ist, zeigt die Geschichte der Lockheed TriStar, die vor 40 Jahren ihren Erstflug absolvierte. Obwohl in technologischer, ökonomischer und schlussendlich auch in ökologischer Hinsicht ihrer ewigen Konkurrentin DC-10 ebenbürtig, warf die L-1011 nie Gewinne ab.

Mitte des vergangenen Jahrhunderts war Lockheed mit der Constellation und der Electra eine etablierte Grösse im zivilen Flugzeugbau. Bereits 1932 hatte die Firma aus dem kalifornischen Burbank international für Aufsehen gesorgt, als Amelia Earhart mit einer Vega 5B als erste Frau allein den Atlantik überquerte. Als sich die Ablösung der Propellermaschinen durch düsengetriebene Flugzeuge abzuzeichnen begann, stellte auch Lockheed erste Jet-Überlegungen an. Zunächst entstanden Pläne für einen 250-plätzigigen Hochdecker mit zwei Strahltriebwerken, 1963 dachte man sogar an ein Überschallflug-

zeug für ebenso viele Passagiere. Richtig los ging es erst, als American Airlines im Jahr 1966 den Bau eines für 300 Fluggäste ausgelegten Kurz- und Mittelstreckenflugzeugs anregte, das auf stark frequentierten amerikanischen Inlandrouten und dort insbesondere mit voller Nutzlast auf der kurzen Piste von New York-La Guardia eingesetzt werden konnte. Für Lockheed schien die Ausgangslage günstig: Boeing war mit dem Jumbo beschäftigt, Douglas steckte in finanziellen Schwierigkeiten.

Tauschgeschäfte

Als einer von über 60 verschiedenen Entwürfen entstand zunächst das zweistra-

hige «Modell 193» mit einer Länge von 50 und einer Spannweite von 47 Metern. Auf Drängen der inzwischen ebenfalls zu den Interessenten zählenden TWA und Eastern Airlines und auch europäischer Fluggesellschaften, die Sicherheitsbedenken äusserten, entschied sich der Hersteller für eine Auslegung mit drei Triebwerken. Als Antrieb wählte Lockheed das in der Entwicklung stehende RB.211 von Rolls-Royce, eine Entscheidung, die schwerwiegende Folgen haben sollte.

Zum Zeitpunkt des Programmstarts am 29. März 1968 wurde das Flugzeug den Kunden unter der Bezeichnung L-1011-1 TriStar und folgenden technischen Daten angeboten: Länge 54,20 Meter, Spannweite 47,35 Meter, max. Startgewicht 195 Tonnen, Reichweite 4310 Kilometer, max. Passagierkapazität 400. Als Launching Customers traten TWA mit 44 und Eastern Airlines mit 50 Bestellungen in Erscheinung. American Airlines hatte sich zuvor nach einem monatelangen Vergleich zwischen der TriStar und der DC-10 schliesslich für das letztere Muster entschieden.

Dennoch begann sich in Burbank Optimismus breit zu machen, kamen doch mit Delta Airlines und der britischen Air Holdings Ltd. neue Kunden dazu. Die Bestellung von 50 TriStars durch Air Holdings – seinerzeit die Muttergesellschaft von British United Airways – galt als Gegenleistung dafür, dass sich Lockheed beim Triebwerk für Rolls-Royce entschieden hatte. Auftrag dieser Gesellschaft war es in erster Linie, das neue Flugzeug im Ausland zu verkaufen. Ende April 1968 hatte man Bestellungen und Opti-



Oben: In den 1980- und 1990er-Jahren flogen mehr als 30 TriStars verschiedener Versionen bei Delta. Im Bild die TriStar 500 N761DA, die früher bei PanAm im Dienst stand.

Links: Zwischen 1981 und 1999 betrieb Royal Jordanian neun TriStars. Hier ein Exemplar der Serie -500 in Amsterdam.

onen für 172 Maschinen in der Tasche, Douglas lag zu jenem Zeitpunkt mit 110 Stück für die DC-10 hinten. In ihrer Euphorie sagten Lockheeds Marktprognostiker gar einen Bedarf von 1400 TriStars voraus – eine krasse Fehleinschätzung, wie sich später herausstellte.

Pionierin für automatische Landungen

Vorerst nahm das Programm aber seinen erwarteten Lauf. Im März 1969 wurde mit der Herstellung der ersten Bauteile begonnen, am 1. September 1970 erfolgte der Roll-out, und am 16. November 1970 startete die erste L-1011 in Palmdale, wo Lockheed eigens für das neue Flaggschiff eine riesige Fabrikhalle errichtet hatte, zum zweieinhalbstündigen Erstflug. Die darauf folgende Flugerprobung war auf 1700 Stunden angelegt, fünf Testmaschinen nahmen am Programm teil. Bei einem Überführungsflug von Palmdale in die Hauptstadt Washington im Jahr 1971 setzte die TriStar einen für die kommerzielle Luftfahrt wichtigen Meilenstein: Eine Testbesatzung griff während keiner Phase des Flugs, auch bei Start und Landung nicht, in die Steuerung ein. Damit gelang der erste vollautomatische Flug eines Verkehrsflugzeugs zwischen der West- und der Ostküste der USA, was die FAA veranlasste, die TriStar als ersten Verkehrsjet für Landungen nach CAT IIIa zuzulassen.

Am Abgrund

Einen schweren Rückschlag erlitt das TriStar-Programm, als der britische Triebwerkhersteller am 4. Februar 1971 in Konkurs ging. Auslöser waren massive Überschreitungen bei den Entwicklungskosten für das RB.211 sowie Probleme mit den kohlefaserverstärkten Schaufelblättern des Fans. Für den Prototyp und die Testflugzeuge trafen die Triebwerke noch rechtzeitig ein, die Auslieferung der Motoren für die ersten Serienflugzeuge verzögerte sich hingegen erheblich. Lockheed kämpfte seinerseits mit hohen Entwicklungskosten für das TriStar-Programm, aber auch Probleme mit dem Militärtransporter C-5A, den die US-Regierung in geringerer Stückzahl bestellte als zunächst versprochen, trieben den Verantwortlichen Sorgenfalten auf die Stirn. Im März 1971 kam die Produktion der L-1011 fast zum Erliegen. Erst dank staatlicher Unterstützung durch die amerikanische und britische Regierung begannen die Montagebänder in Palmdale wieder zu rollen. Am 26. April 1972 setzte Eastern die Tri-

Star zwischen Miami und New York zum ersten Mal im Linienverkehr ein. Im deutschsprachigen Raum hatte LTU das Muster zwischen 1973 und 1996 im Einsatz. Bis zu 14 Stück bevölkerten zeitweise die Flotte des ehemaligen Düsseldorfer Charterunternehmens.

Vom Mittel- zum Langstreckenjet

Bald stellte sich heraus, dass die mangelnde Reichweite ein weiteres Problem darstellen würde. Lockheed sah sich daher genötigt, eine Serie von verbesserten Versionen anzubieten, so die L-1011-100 mit einem maximalen Abfluggewicht von 204 Tonnen, einer Reichweite von 7500 Kilometern, zusätzlichen Treibstofftanks und schubstärkeren Triebwerken. Cathay Pacific und Gulf Air setzten als erste Fluggesellschaften auf diese Ausführung. Die TriStar 50 gilt als ein Mitte der Achtzigerjahre erfolgter Umbau der L-1011-1 auf ein maximales Startgewicht von etwas mehr als 204 Tonnen. Weitere Umbauversionen waren die TriStar 150, die ab Sommer 1978 verfügbar war, und das Modell 250, die mit einer maximalen Startmasse von 231,3 Tonnen schwerste aller TriStar-Varianten. Nachdem Rolls-Royce das stärkere RB.211-524 liefern konnte, baute Lockheed ab 1976 die Langstreckenversion L-1011-200 mit einer Startmasse von 219,5 Tonnen und einer Range von 7500 Kilometern. Saudia war Erstkunde für dieses Muster, das für den Einsatz auf hoch gelegenen und heißen Flughäfen vorgesehen war.

-500 kommt zu spät

Wäre die Version -500 früher auf den Markt gekommen, hätte die TriStar der DC-10 das Leben vermutlich schwer gemacht. Diese Ausführung verfügte über einen um 4,11 Meter verkürzten Rumpf, ein stärker gefeiltes Seitenleitwerk, eine um 2,74 Meter größere Spannweite, stärkere Triebwerke des Typs RB.211-524B und war mit fast 11 000 Kilometern eine echte Langstrecken-TriStar. Erster Betreiber war British Airways, die das Muster ab Mai 1979 einsetzte, später betrieben es auch andere Airlines wie PanAm, Air Canada und die karibische

BWIA, die in den Neunzigerjahren regelmäßig mit der L-1011-500 in Zürich zu Gast war.

Im Dezember 1981 gab Lockheed die Einstellung des TriStar-Programms bekannt, die DC-10 hatte das Rennen definitiv für sich entschieden. Das letzte Exemplar des Dreistrahlers aus Palmdale wurde im August 1984 an die algerische Regierung geliefert. Insgesamt baute Lockheed 250 TriStar, darunter 161 L-1001-1 und 50 Einheiten der Serie -500.

Heute ist noch ein gutes Dutzend dieser imposanten Widebodies aktiv. Neun Maschinen fliegen bei der Royal Air Force. Sechs Flugzeuge aus Beständen von British Airways dienen als Tanker, drei weitere, die früher bei PanAm im Einsatz standen, sind als reine Truppentransporter unterwegs.

Obwohl die TriStar als technisch ausgewogenes und zuverlässiges Flugzeug galt, waren zwischen 1972 und 2008 elf Unfälle zu beklagen, die wenigsten davon mit Todesfolge. Das schwerste Unglück mit 301 Todesopfern ereignete sich am 19. August 1980, als sich beim Start einer L-1011-200 von Saudi Arabian Airlines in Riad zunächst im Frachtraum und danach in der Kabine Rauch entwickelte und die Maschine nach der Landung am selben Ort ausbrannte.

Thomas Strässle



Fotos: Thomas Strässle

Dank der verkürzten Version L-1011-500 konnte die TriStar auch Langstrecken bewältigen. In den 1990er-Jahren flog Delta mit diesem Muster regelmäßig nach Zürich.

TriStar – die technischen Daten

	L-1011-1	L-1011-500
Länge	54,20 m	50,09 m
Spannweite	47,35 m	50,04 m
Höhe	16,87 m	16,87 m
Rumpfdurchmesser	5,97 m	5,97 m
Flügelfläche	321,01 m ²	328,86 m ²
Tankkapazität	90 085 l	119 985 l
Max. Startgewicht	195 t	231,3 t
Max. Reisegeschwindigkeit	948 km/h	959 km/h
Reichweite	4310 km	10 800 km
Max. Passagiere	400	330
Triebwerk	RR.211-22-02	RR.211-524B/4
Schub	40 600 Pfund	50 000 Pfund
Erstflug	16.11.1970	16.10.1978

St. Gallen-Altenrhein

Wirbel um neue Airline

Mit der Ankündigung, für die Strecke nach Wien eine eigene Airline zu gründen, hat der Airport St. Gallen-Altenrhein für Aufsehen gesorgt. AUA zeigt sich befremdet, will aber die Bedienung des Bodenseeairports im nächsten Sommer fortsetzen. Ob es Platz hat für zwei Carrier, welche dieselbe Strecke bedienen, scheint fraglich.

Der Regionalflugplatz St. Gallen-Altenrhein nimmt sein Schicksal in die eigenen Hände: Nachdem die Passagierzahlen im Linien- und Charterverkehr letztes Jahr um 20 Prozent gesunken sind und AUA seit verganginem Mai wegen der zunehmenden Konkurrenz aus Zürich und Friedrichshafen nur noch drei- statt viermal täglich nach Wien fliegt, hat die Airport-Direktion zusammen mit dem Eigentümer des Flugplatzes entschieden, eine eigene Airline ins Leben zu rufen, die Linienflüge vom Bodensee in die österreichische Hauptstadt anbietet.

Ehemaliges Finnair-Flugzeug

Die neue Fluggesellschaft, hinter der eine Tochtergesellschaft des Flugplatzes, die Altenrhein Luftfahrt GmbH mit Sitz in Dornbirn, steht, trägt den Namen «People's Vienna Line» und will am 27. März 2011 an den Start gehen. Geschäftsführer dieser Firma sind Flugplatzdirektor Armin Unternährer sowie Bertold Bischof, Verwaltungsrat der Airport Altenrhein AG. Als Fluggerät dient ein Embraer 170LR mit 76 Economy-Sitzplätzen. Das Flugzeug stammt aus Beständen von Finnair (OH-LEO), ist vierjährig und wird neu die Immatrikulation OE-LMK tragen. Die bereits rekrutierten vier Kapitäne und Kopiloten stammen

alle aus der Region und haben laut Unternährer viel Erfahrung mit dem Flugplatz Altenrhein.

«Schleierhaft»

Die Leitung des Flugplatzes begründet die Schaffung einer eigenen Fluglinie damit, dass AUA signalisiert habe, sämtliche Strecken, die von Maschinen unter 100 Plätzen geflogen werden, einzustellen. Bekanntlich fliegt die österreichische Fluglinie in der Regel mit Dash 8-Q400 an den Bodensee. Unternährer bemängelt zudem die Verlässlichkeit der AUA-Rotation: «Schon vor der definitiven Annullierung der vierten täglichen Frequenz wurden oft einzelne Flüge sehr kurzfristig gestrichen oder es erfolgte ein Downgrading auf eine Dash 8-Q300. Auch die Streichung der Nachmittagsrotation erfolgte sehr kurzfristig, und wir wurden durch die Medien «informiert».» Bei AUA löst die Schweizer Vorgehensweise Kopfschütteln aus, denn es sei lediglich von einer Ausflottung der kleinsten Flugzeuge mit weniger als 50 Sitzen die Rede gewesen. Dies betrifft die Dash 8-Q300, welche die Flotte mittlerweile verlassen haben, weil sie nicht mehr rentabel zu betreiben waren. Die grösseren Dash 8-Q400 aus dem Verkehr zu ziehen, macht laut AUA-Pressesprecher Michael Braun gar keinen Sinn, habe Austrian doch erst vor kurzem vier



Flugplatzdirektor Armin Unternährer ist weiterhin an einer Zusammenarbeit mit der AUA interessiert.

Unten: Der Embraer 170 der neuen People's Vienna Line stammt aus Beständen von Finnair.

neue Maschinen dieses Typs übernommen. Wenn die Flugplatzdirektion dennoch behaupte, dass AUA die Verbindung nach Altenrhein einstellen wolle, so sei das für ihn «völlig schleierhaft». Man werde den Eindruck nicht los, dass es sich dabei um einen Druckversuch handle, um AUA zu einer Kooperation mit der neuen People's Vienna Line zu bewegen. Gemäss Braun trifft es zu, dass sich die beiden Parteien im Sommer zu Gesprächen für eine Zusammenarbeit getroffen haben. Dabei habe die Airportführung aber eine 40-prozentige Erhöhung der Gebühren für die Bodenabfertigung ab Anfang August in Aussicht gestellt, was für AUA nicht annehmbar gewesen sei, zumal Altenrhein ohnehin zu den teuren Plätzen gehöre. Dadurch ist möglicherweise der Eindruck entstanden, AUA wolle von diesem Flugplatz nichts mehr wissen.

Unklare Verhältnisse

Das Gegenteil sei der Fall, heisst es aus Wien: Man wolle auch im nächsten Sommer dreimal täglich nach St. Gallen-Altenrhein fliegen und habe nicht die Absicht, etwas daran zu ändern. Zudem



Fotos: Thomas Strässle

gäbe es unbefristete Verträge mit einer fünfjährigen Kündigungsfrist. Genau diese Verträge hat der Ostschweizer Airport nun aber neun Tage nach der Ankündigung der Schaffung einer eigenen Fluglinie per 26. März 2011 gekündigt. Armin Unternährer betont, dass die Auflösung aller gültigen Verträge «gemeinsam» mit den AUA-Spitzenvertretern Andreas Bierwirth und Peter Malanik erfolgt sei. Unternehmenssprecher Braun dagegen sagt: «Für uns sind diese Verträge nicht ausser Kraft.» Sollte der Flugplatz Altenrhein der AUA die Bedienung des Bodenseeairports verweigern, werde man natürlich rechtliche Schritte prüfen.

Preise unter AUA-Niveau

Unterdessen bereitet die Führung der People's Vienna Line den Start ihrer

Fluglinie vor. Geplant sind derzeit drei tägliche Rotationen während der Woche und je eine am Wochenende, die Preise sollen «unter den heutigen AUA-Werten» (Unternährer) liegen. Mit dem Erhalt der Betriebsbewilligung für die neue Airline (AOC) rechnen die Verantwortlichen für Januar oder Februar.

Das Flugzeug soll im März 2011 in Altenrhein eintreffen, ein allfälliger Ausbau der Flotte ist nicht geplant. Der Konkurrenz aus Friedrichshafen und Zürich ist man sich bewusst, dennoch bleibt Unternährer zuversichtlich: «Sicherlich sind Intersky ab Friedrichshafen sowie alle Anbieter von Wien-Flü-

St. Gallen-Altenrhein – Kennzahlen 2009

(in Klammern: Veränderung gegenüber dem Vorjahr)

Passagiere	87 000	(-16%)
– davon Linie/Charter	74 000	(-20%)
– davon Business Aviation	13 000	(+7%)
Ladefaktor Linie/Charter	45 %	(-9%)
Bewegungen	30 552	(+9%)
Umsatz (Aviation) in CHF	9,32 Mio.	(-8%)
Anzahl Mitarbeiter	47	(-2%)

gen ab Zürich eine Konkurrenz. Es wird an uns liegen, die Gäste durch ein super Produkt, eine hohe Zuverlässigkeit, ein faires Pricing und eine persönliche Beratung für uns zu gewinnen.» Man darf gespannt sein, welcher Erfolg dem Projekt beschieden sein wird.

Thomas Strässle

Berne is going Helvetic

Neue Airline am Flughafen Bern

Mit dem Slogan «Berne is going Helvetic» macht die Zürcher Airline den Schritt in die Bundeshauptstadt. Ab Mitte April wird eine Fokker 100 fest auf dem Flughafen Bern-Belp stationiert sein. Damit wird Helvetic Airways sowohl Linien-, als auch Charterflüge anbieten.



Foto: Ian Lienhard

Bis jetzt ein seltenes Bild, ab nächstem Jahr die Regel: Fokker 100 der Helvetic beim Anflug auf den Flughafen Bern.

Cost Carrier auf eine wesentlich erfolgreichere Nischenstrategie. Heute verfügt die Airline über sechs eigenfinanzierte Fokker 100 und zielt einen Cash-Flow von fünf Millionen an.

dass das schöne Apulien – im Sinne der Nischenstrategie – eine Destination mit Potenzial sein wird. Zusätzlich wird die Fokker 100 aus Bern auch für Flüge ab Genf und Zürich eingesetzt. Aber auch weitere Liniendestinationen stehen auf dem Radar des Managements; als mögliche Ziele wurden Wales und Irland sowie Rostock genannt.

Max Ungricht

Bringen neuen Carrier nach Bern: Beat Iseli, Aaretal Reisen sowie Helvetic Airways CEO Bruno Jans mit seinem CFO Tobias Pogorevc (von links). Ganz rechts Daniel Steffen, Chef Marketing am Flughafen Bern-Belp.

Was Helvetic CEO Bruno Jans im Interview mit Cockpit in der September-Ausgabe schon anklingen liess, ist jetzt Gewissheit: Bern wird als zweites Standbein für die Airline aus Zürich ausserkoren. Tobias Pogorevc, CFO/CCO von Helvetic Airways sieht dies so: «Bern besitzt einen sehr homogenen Reisemarkt und hat ein grosses Einzugsgebiet. Der Flughafen verfügt über eine gute Infrastruktur für uns als Nischencarrier. Wir sehen gutes Wachstumspotenzial.»

Nach den Sünden der Vergangenheit, die im Jahr 2006 faktisch den Konkurs bedeuteten, setzt der ehemalige Low

Ideale Konstellation

Nach dem Zerwürfnis der lokalen Reiseanbieter Aaretal Reisen und Kuoni mit dem Berner Homecarrier Skywork Airlines springt nun Helvetic in die Bresche: Die Zusammenarbeit betrifft neun Charterdestinationen in Griechenland, Tunesien, Italien und Spanien. Zusätzlich wird Helvetic im Linienverkehr auch Brindisi anbieten; die Macher von Helvetic sind überzeugt,



Foto: mt

Boeing, Boeing

Der Autor dieser Zeilen schult in naher Zukunft auf einen anderen Flugzeugtypen um. Einer aus dem Hause Boeing ist es nicht. Der Titel der Kolumne ist zugegebenermassen etwas irreführend.

In der Adventszeit darf gesündigt werden, kulinarisch versteht sich. Die Vorweihnachtszeit ist aber auch die Periode, wo Fernsehanstalten alte Filme aus dem Archiv kramen und sentimentale Gebührenzahler damit erfreuen. So ein alter Streifen wurde ausgerechnet an dem Abend gezeigt, an dem ich mir den Kopf über den Inhalt meiner letzten Kolumne zerbrach. Schnell war der Computer abgestellt, denn «Boeing, Boeing» mit Tony Curtis und Jerry Lewis lasse ich mir nie entgehen. Falls jemand den Inhalt der Geschichte nicht kennt, fasse ich ihn an dieser Stelle grob zusammen. Einer der Hauptdarsteller ist mit drei Stewardessen gleichzeitig verlobt und organisiert sein Liebesleben um die Flugpläne der Damen herum. Frauengeschichten gibt es natürlich auch im richtigen Pilotenleben.

Joan

Da diese Kolumne Geschichten aus dem Fliegeralltag erzählt, darf natürlich das Kapitel «attraktive Frauen» nicht fehlen. Es ist nicht ganz zufällig, dass ich dieses Tabuthema in meiner letzten Kolumne erwähne. Wenn mir jemand einen Strick daraus dreht, ist zumindest mein Nachfolger schon bestimmt. Also lassen sie mich von meiner neusten Bekanntschaft Joan erzählen:

Gestern habe ich in Long Beach das faszinierende Wesen kennen gelernt. Wir trafen uns zufällig in einem Shopping-Center und sie wollte unbedingt mit einem Fremden einige Worte wechseln. Etwas ungewohnt für mich, diese spon-



Foto: zlg

Nicht nur bei den Piloten der Schwester-Airline AUA (siehe letzte Cockpit-Ausgabe) gehört Cockpit zur Pflichtlektüre. Auch Peter Tilly hatte das Fachblatt auf seinen Reisen mit dabei.

tanen Gespräche, aber so sind die Amerikaner halt. Joan kannte keine Hemmungen und begann gleich aus ihrem Leben zu erzählen. Wie schwer es sei das Leben in Amerika, wie sehr sie ihre Kinder in New York vermisse und was für ein Schwein ihr geschiedener Mann sei, vernahm ich schon in den ersten Minuten. Das Wetter kam als Nächstes an die Reihe und ich hörte aus ihrem Mund, dass sie sowohl den kalifornischen Nebel am Morgen als auch die drückende Hitze am Nachmittag hasste.

Vorsichtiges Abtasten

Nachdem sie sich nach meiner Herkunft erkundigte, schwärmte sie vom sicherlich guten Leben in Europa und fragte

auch gleich nach meiner Meinung zur amerikanischen Politik. Ich griff zu einer diplomatischen Notlüge – schliesslich war ich Gast im Staate der Cowboys – und machte ihr klar, dass ich von amerikanischer Politik keinen blassen Schimmer hätte.

Der Monolog ging weiter. Bald landeten wir bei der schwachen Wirtschaft und den damit zusammenhängenden Problemen. Als sie klagte, dass ihre zweite Kreditkarte gestern gesperrt wurde, wanderten meine Gedanken ab. Unhöflich, ich weiss, aber auch mein Mitleid kennt Grenzen.

Flucht unmöglich

Der Augenblick war einfach zu ungünstig, als dass ich mich elegant hätte aus dem Staub machen können. Während Joan unaufhörlich redete, versuchte ich mir ein Bild der Frau zu machen. Ihr Lebenslauf war wirklich nicht ohne und das Leben meinte es nicht allzu gut mit Joan. In den Staaten sind soziale Auffangnetze kaum vorhanden und es bleibt den Betroffenen nichts anderes übrig, als in Notfällen jeden Job anzunehmen, den sie kriegen können.

Fleissig, aber untalentiert

Joan liebte ihre Aufgabe nicht, das hörte man deutlich aus den Gesprächen heraus. Sie war darin auch nicht sonderlich talentiert, das sah man auf den ersten Blick. Ich bin überzeugt, dass Joan in einem anderen Gebiet Fähigkeiten hat – aber definitiv nicht in ihrem jetzigen Job. Mitleid hatte ich keines mit ihr – Mitleid hatte ich mit mir! Die gute Frau arbeitet als Coiffeuse und ich war ihr erster Kunde am gestrigen Tag...

So verabschiede ich mich bei den Lesern mit schief gestutzten Haaren und bedanke mich für das Mitlesen in den letzten drei Jahren! Schöne Festtage und hoffentlich bis bald auf dem Europanetz der Swiss!

Peter Tilly

Vielen Dank, Peter!

Drei Jahre lang hat uns Peter Tilly monatlich aus der Fliegerei berichtet – mit seinem ihm eigenen Schalk! Peters fliegerisches Feuer, seine Liebe zur Langstrecke und zu «seiner Swiss» hat er uns immer wieder mit überraschenden Sichtweisen näher gebracht. Seine Beiträge gehörten zu den meistgelesenen im Cockpit. Lieber Peter, alles Gute auf deinem Lebensweg (und im Cockpit des A320)!

Max Ungricht

Flughafen Bern-Belp

SkyWork startet durch

Die Berner Firma SkyWork hat grosse Ausbaupläne und verpasst sich eine neue Organisationsstruktur. Der Wegfall der bisherigen Charterpartner soll mit neuen Liniendestinationen mehr als wett gemacht werden.

SkyWork will wachsen – mit vermehrten Liniendestinationen und neuem Fluggerät. Um für die Zukunft gerüstet zu sein, hat sich die Firma neue Strukturen und ein neues Outfit verpasst. Dank Investoren um den Möriger Daniel Borer wurde das alteingesessene Berner Flugunternehmen kräftig kapitalisiert. Der bisherige Name Skywork Airlines wird verschwinden. In einer Holdingstruktur werden sowohl eine Fluglinie, als auch die BizJet-Flotte als eigenständige Unternehmen firmieren. Der bisherige Skywork Airlines Chef Nicholas Gribi wird als CEO die Holding leiten; sein Vater Alex konzentriert sich auf das BizJet-Geschäft. Neu wird Tomislav Lang als CEO der Airline die operative Verantwortung für die Expansion tragen, als Verwaltungsratspräsident steht ihm Daniel Borer bei. Im nächsten Sommer soll eine zusätzliche Maschine beschafft oder eingemietet werden – voraussichtlich eine weitere Dash-8 Q400. Mittelfristig wird SkyWork aber auf Jets setzen. Cockpit hat sich mit CEO Tomislav Lang unterhalten:

Cockpit: Herr Lang, Sie haben an der Pressekonferenz sehr ambitionierte Ziele vorgestellt. Die Frequenzen wer-



Foto: Ian Lienhard

den deutlich gesteigert. Gleichzeitig fällt die heutige Grundauslastung von Aaretal Reisen und Kuoni weg und Air Berlin wird neu die deutsche Hauptstadt ab Basel bedienen. Worauf gründen Sie Ihre Zuversicht?

Tomislav Lang: Darauf, dass wir eine Unternehmung mit einem treuen Kundenstamm sind, das bessere Produkt anbieten und dass die Region Bern auf uns wartet.

In der Airline-Branche wird immer häufiger der Verbund gesucht. Auch, weil damit vertriebliche Synergien erzielt werden. SkyWork will als regionaler Player den Ticketverkauf in den eigenen Händen behalten. Wie stellen Sie sicher, dass potenzielle Kunden in den Grossstädten Hamburg und Berlin überhaupt vom Angebot Bern Kenntnis haben?

Dafür haben wir ein starkes Sales-Team eingestellt. Unsere Jungs sind Profis und werden sich die nächsten Monate nur um den B2B Vertrieb kümmern. Ausserdem schliessen wir uns an Amadeus und Galileo an und werden somit weltweit buchbar sein. Der Ausbau unserer Internetseite und die Vermarktung werden ebenfalls verstärkt.

In Ihrem Interview mit «Flight International» gingen Sie viel weiter, als an der Pressekonferenz in Bern-Belp. Sie ha-

ben zum Beispiel über weitere mögliche Destinationen spekuliert und das Thema C Series, respektive das Leasing von A320 oder B737 angesprochen. Es wird Ihnen auch in den Mund gelegt, dass SkyWork in der Schweiz die Nummer 2 werden soll. Glauben Sie, dass dieses starke Wachstum überhaupt absorbiert werden kann (organisatorisch, Kundenbedürfnis, finanziell)?

Dies kann ich Ihnen mit einem klaren Ja beantworten. Unsere Pläne sind an einen Zeitplan gebunden und pünktlich zur Einführung der C Series haben wir genügend Kunden und Synergien geschaffen, um in das Jetzeitalter zu stossen. Finanziell und organisatorisch sind wir jetzt schon gut aufgestellt und werden dies konsequent bis 2014 weiter ausbauen und auf gesunden Füissen stehen.

Werden Sie weiter auch Feriencharterflüge durchführen?

Natürlich, dieses Sahnehäubchen werden wir uns nicht entgehen lassen. Wir werden neue treue Partner finden und trotz den aktuellen Neuigkeiten den Schulterchluss mit alten Partnern suchen.

Herr Lang, vielen Dank für diese Auskünfte.

Text und Interview: Max Ungricht



Foto: mt

Oben: Die Do 328 trägt bereits die neuen Farben der Airline.

Links: Die SkyWork-Crews wurden neu schmuck eingekleidet.

Sommerflugplan (ab 27. März)

London City	6 x wöchentlich
Berlin	11 x wöchentlich
Hamburg	6 x wöchentlich
Barcelona	7 x wöchentlich

Antalya Havalimanı



Das Tor zum Ferienparadies (1)

Die türkische Riviera am Mittelmeer ist weit über die Grenzen der Türkei als Ferienparadies bekannt und wird von Millionen Touristen aus allen Teilen der Welt geschätzt. Das Eingangstor zu diesem Urlaubsmekka ist der «Antalya Havalimanı» (Türkisch für Flughafen Antalya) und befindet sich rund 13 km nordöstlich der Stadt Antalya. Die Passagierzahlen belegen zweifelsfrei, dass dieser Flughafen als einer der wichtigsten der ganzen Türkei zählt. Schliesslich bedienen über 100 Gesell-

schaften aus Ost und West Antalya regelmässig und 18,8 Millionen Passagiere brachten im Jahre 2009 Antalya Havalimanı Rang Nummer 30 der Flughäfen weltweit ein.

Riesige Kapazität

Der seit 2006 in einer Kooperation zwischen Deutschland (FRAPORT = Flughafenbetreiberin des Flughafens Frankfurt) sowie der Türkei (ICTAS) betriebene Flughafen umfasst drei Passagierterminals. Dabei werden in den Terminals 1 und 3 sämtliche internationalen Flüge,

im Terminal 2 hingegen nur Inlandflüge abgefertigt. Ein genauerer Blick auf die Statistik von 2009 zeigt den Bedarf von zwei internationalen Terminals auf, schliesslich benutzten im Jahr 2009 rund 16,2 Millionen (entspricht 85 Prozent des gesamten Passagieraufkommens) internationale Flüge am Flughafen Antalya.

Fotomöglichkeiten in AYT

Der vielseitige und abwechslungsreiche Flugverkehr in Antalya macht den Flughafen auch für Spotter interessant. Sicherheitskräfte vor Ort bestätigten im Sommer 2009, dass das Fotografieren ausserhalb des Flughafens in den An- bzw. Abflugschneisen nicht verboten sei. Vorsicht ist aber auf alle Fälle trotzdem angebracht, schliesslich gibt es einen kleinen militärischen Bereich am Flughafen und die Streitkräfte der Türkei haben kaum Verständnis für solche Aktivitäten. Hält man sich aber an diese «normalen» Regeln, kann man unbehelligt seinem Hobby nachgehen und geniesst wunderbare Tage an einem traumhaften Urlaubsort.

Text und Fotos: Daniel Bader



SPOTTER'S CORNER



Linke Seite oben: Transaero aus Russland setzt praktisch ausschliesslich westliches Fluggerät ein und fliegt täglich mehrere Ferienkurse mit Jumbos. Bei der VP-BQH handelt es sich um eine Boeing 747-219B, welche ursprünglich an Air New Zealand ausgeliefert wurde.

Linke Seite unten: Auch Orenburg Airlines setzt vermehrt auf westliche Maschinen, hat aber nach wie vor russische Maschinen im Liniendienst, darunter eine Tupolew Tu-204. Die Maschine mit der Immatrikulation RA-64017 wurde von Aviastar übernommen, trägt aber nach wie vor das Farbleid des Vorbesitzers.

Oben: Air Moldova setzt für Ferienflüge aus Chisinau ihren im Mai 2010 ausgelieferten Embraer 190 mit der Kennung ER-ECB ein.

Rechts von oben:

Die Boeing 757-256 mit der Kennung EI-DUD ist eine von drei Maschinen der russischen Chartergesellschaft I-fly. Die Gesellschaft ist in Moskau-Vnukovo beheimatet und führt Ferienflüge in Verbindung mit verschiedenen Touroperatoren aus Russland durch.

Die Jakovlev Jak-42D mit der Immatrikulation RA-42386 der Kuban Airlines verbindet die russische Region Krasnodar mit Antalya. Die Gesellschaft verfügt aktuell über eine Flotte von 13 Jak-42. Mit der Beschaffung von drei Boeing 737 im Frühling 2010 setzt auch diese russische Airline den Trend zu westlichem Fluggerät fort.

Aerosvit aus der Ukraine ist regelmässig mit ihren Boeing 737 anzutreffen. Bei der UR-VVN handelt es sich um eine Boeing 737-4Y0, welche 1991 bei Malaysia Airlines ihren Liniendienst aufnahm.

Die Aeroflot-Tochtergesellschaft Donavia setzt als eine der wenigen Gesellschaften weiterhin Il-86 ein. Der Ilyushin-Veteran mit der Immatrikulation RA-86124 fliegt tägliche Verbindungen nach Rostow-am-Don.



Strafbestimmungen und Sicherheit



Swiss Aerodromes

Vor kurzem wurde eine Reihe von Verordnungsanpassungen zur Umsetzung der Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes in die Vernehmlassung geschickt. Auch dem nicht juristisch versierten Leser sind die vielen neuen Strafbestimmungen aufgefallen. Ebenso die unflexible Formulierung: «Wird bestraft, wer...».

In der Schweiz wurde im Jahr 2007 das Konzept des straffreien Meldewesens für fahrlässige Ereignisse eingeführt. Die Absicht war klar: Erhöhung der Sicherheit in der Luftfahrt. Laut Aussagen des Bazls sollten die Teilnehmer in der Zivilluftfahrt ermutigt werden, vermehrt über sicherheitsbezogene Vorkommnisse zu informieren. In seiner Erklärung dazu unterstrich der damalige Direktor des Bundesamtes, dass dieses System dazu diene, Informationen über beobachtete Mängel im Flugverkehr zu erfassen und zu analysieren, welche sonst nicht bekannt würden, jedoch vom Meldenden als tatsächliche oder mögliche Gefahr eingestuft werden. Man bezog sich dabei auf durch die ECAC definierte «Just Culture», die als «...eine Kultur, in der das Personal an der Front für seiner Erfahrung und Ausbildung angemessene Handlungen oder Entscheidungen nicht bestraft wird, in der aber Zuwiderhandlungen und mutwillig zerstörerische Handlungen nicht toleriert werden». Das Bazl hatte das Zögern der Akteure und deren Befürchtungen vor einer möglichen Strafverfolgung erkannt und unterstützte diese Auslegung vollumfänglich; es wies in diesem Zusammenhang öffentlich auf die Notwendigkeit hin, eine freie und uneingeschränkte Meldekultur aufzubauen. Mit den nun neuen geplanten Erlassen ist ein Zusammenbruch dieser «Just Culture» vorprogrammiert. Sollte die Revision wie vorgeschlagen umgesetzt werden, so müsste man mit vermehrten eingeschriebenen Briefen der drei Sektionen «Standardisierung und Sanktionswesen» des Bazls rechnen. Und wenn man weiss, dass unter anderem die Ein-

haltung der Meldepflicht unter der Androhung von Strafmassnahmen stehen würde und wie viel Fronarbeit auf unseren Flugplätzen geleistet wird, kann die daraus resultierenden Folgen abschätzen: Wer wird sich unter den in Aussicht gestellten Drohungen bereit erklären, weiterhin eine Flugplatzleitungsfunktion auszuführen?

Eine Pönalisierung würde in die falsche Richtung gehen. Die Sicherheits- und Meldekultur in der Schweizer Luftfahrt hat sicher noch nicht das gewünschte Niveau erreicht und würde somit nicht gefördert. Mehr Vertrauen wäre wünschenswert!

Dr. Pierre Moreillon,
Geschäftsführer Verband
Schweizer Flugplätze

Normes pénales et sécurité

Une série de modifications d'ordonnances destinées à la mise en œuvre de la révision partielle I de la loi sur l'aviation a récemment été mise en consultation. Même le lecteur peu familiarisé avec le droit aura été frappé par les nouvelles dispositions pénales et par leur formulation inflexible «Est puni, quiconque...».

La Suisse a adopté en 2007 le concept de comptes-rendus non punitifs applicable aux événements résultant de négligences non qualifiée de graves, afin d'améliorer la sécurité de l'aviation civile suisse. Pour l'OFAC, il s'agissait d'incitations supplémentaires à dévoiler des incidents liés à la sécurité qui sinon ne seraient jamais mis au jour. Dans sa déclaration y relative, le directeur de l'OFAC alors en fonctions soulignait que ce système servait à collecter et analyser les informations sur les faiblesses observées dans l'aviation qui sinon n'auraient pas fait l'objet d'un compte rendu, mais qui sont considérées par le notifiant

comme un danger réel ou potentiel. Référence était faite la définition donnée par la CEAC de la «Just Culture» «...une culture au sein de laquelle les acteurs, qu'ils soient de première ligne ou non, ne sont pas punis pour des actions, omissions ou décisions en rapport avec leur expérience et leur formation, mais où les négligences graves, les violations délibérées et les actes destructeurs ne sont pas tolérés». Ayant reconnu les réticences des acteurs en question et leur craintes de poursuites pénales, l'OFAC avait alors déclaré adhérer pleinement à cette définition et reconnaître la nécessité d'instaurer une culture de compte rendu libre et sans entraves.

Avec les nouvelles normes pénales envisagées, l'effondrement de cette «Just Culture» est programmé. Si la révision proposée par la rampe, il faudra s'attendre à une recrudescence de courriers recommandés émanant des trois sections «Normalisation et sanctions» dont l'OFAC est pourvu. Sachant qu'il est prévu de placer l'obligation d'annoncer sous la menace de sanctions pénales et connaissant le degré de bénévolat sur nos aérodromes, il y a tout lieu de craindre d'autres conséquences: qui sera encore prêt à consacrer temps et énergie à la conduite d'une exploitation d'aérodrome dans ces conditions?

Ce serait faire fausse route que d'adopter ces visées répressives. La culture de la sécurité et de compte-rendu n'a pas encore atteint le niveau souhaité; la pénalisation envisagée ne contribuerait pas à la renforcer. Il est souhaitable de corriger le tir.

Dr Pierre Moreillon,
Directeur Association Suisse
des Aérodromes



Biegt das Bazl auf den Weg der Bestrafung ein?

Data Sheet **Bombardier Learjet 45**

Das Modell des Learjets 45 wurde zum ersten Mal im Jahre 1992 in Dallas der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Er liegt bezüglich Grösse und Reichweite zwischen den etwas älteren Modellen Learjet 31 und 40 sowie dem Learjet 60, welcher sich zu dieser Zeit noch in der Testphase befand.



Der Learjet 45 G-ZXZX, der in Farnborough ansässigen Gama Aviation im Anflug auf Bern-Belp.

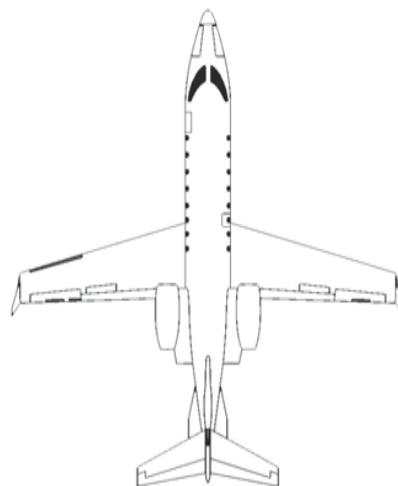
Foto: Ian Lienhard

Das Grunddesign blieb jedoch auch beim Learjet 45 dasselbe, wie in der gesamten Learjetfamilie. Nur leichte Veränderungen waren auszumachen, wie ein etwas grösseres Seitenruder und gewisse aerodynamische Verbesserungen im Bereich der Triebwerke und ihrer Aufhängung. Der Erstflug fand am 7. Oktober 1995 statt, genau 32 Jahre nach dem ersten Modell der Learjet-Familie, dem Lear 23. Nach einigen kleinen Verzögerungen in der Zertifizierungsphase wurde er im September 1997 durch die FAA zugelassen, worauf ab Januar des folgenden Jahres die Auslieferung begann.

Wie bei den meisten im Hause Bombardier produzierten Flugzeugen werden die einzelnen Teile bei den diversen Partnerfirmen hergestellt. So stammt der Flügel aus der Produktion von De Havilland Canada und der Rumpf von Shorts in Belfast.

Im Jahr 2004 kam die modifizierte Version, der Learjet 45XR, auf den Markt. Er verfügt über ein höheres Startgewicht, höhere Geschwindigkeit sowie verbesserte Steigeigenschaften, haupt-

sächlich hervorgerufen durch ein neues, ebenfalls von Honeywell hergestelltes Triebwerk. Flugzeuge des Typs Lear 45 können mit den neuen Triebwerken auf



die Version 45XR nachgerüstet werden. Auch wenn einige wenige Exemplare für Regierungsorganisationen und Luftwaffen unterwegs sind wie in Mexiko oder Irland, wird der Learjet 45 hauptsächlich als Interkontinental-Businessjet eingesetzt.

Ian Lienhard

Bombardier Learjet 45

Hersteller	Bombardier Learjet, Wichita, Kansas, USA
Typ	Medium size corporate jet
Erstflug	7. Oktober 1995
Länge	17,8 m
Spannweite	14,6 m
Höhe	4,3 m
Max. Geschwindigkeit	867 km/h
Reisegeschwindigkeit	846 km/h
Besatzung	2 Piloten
Passagiere (Standard)	9
Startstrecke	1320 m
Landstrecke	810 m
Reichweite	3930 km
Triebwerke	2
Hersteller	Honeywell (AlliedSignal)
Typ	TFE731-20 (je 15,6 kN)
Website	www.learjet.com

12 KALENDER



«COCKPIT»-KALENDER



HELIKOPTER-KALENDER



SEGELFLUG-KALENDER



WARBIRD-KALENDER



FIGHTER-KALENDER



AIRLINER-KALENDER

«Cockpit»-Kalendar

Format 480 x 345 mm

Pro Sorte: 1 Deckblatt,

12 Monatsblätter

1 Übersichtsblatt mit technischen
Spezifikationen des Flugobjekts
und Kartonrückwand

WIRO-Weiss-Bindung mit

Aufhängebügel

auf Hochglanzpapier gedruckt
in stabiler Kartonhülle verpackt

Kalender-Bestellung

«Cockpit»-Kalendar

Helikopter-Kalendar

Segelflug-Kalendar

Warbird-Kalendar

Fighter-Kalendar

Airliner-Kalendar

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

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

Jugendwettbewerb 2010 – die Gewinner!

Herzlichen Glückwunsch den Gewinnern! Und ein ganz grosses Dankeschön den Firmen und Organisationen, die unseren jungen Lesern so attraktive Preise zur Verfügung stellen!



Sebastian Wäger, der glückliche Gewinner

Wäger Sebastian, 4127 Birsfelden
 Kobi Andrea, 4585 Biezwil
 von Allmen Luca, 3860 Mörigen
 Rütli Ramona, 8810 Horgen
 Droninger Katja, 8488 Turbenthal
 Walther Patric, 3123 Belp
 Geys Marlies, 2533 Evilard
 Tschan Raphael, 4245 Kleinlützel
 Bergamin Marc, 8038 Zürich, Kohler Sascha,
 4914 Roggwil, De Pian Mario, 8309 Nürensdorf,
 Trachsel Michael, 3626 Hünibach,
 Nanzer Patrick, 8133 Esslingen
 Beeler Jessica, 8852 Altendorf, Burger Cara,
 5742 Kölliken, Bürgin Chiara, 4324 Obermumpf,
 Weber Sabrina, 4435 Niederdorf,
 Zatta Natalie, 1782 Belfoux
 Frischknecht Nicola, 9451 Kriessern,
 Ebert Gleb, 4059 Basel, Nydegger Matthias,
 4900 Langenthal, Flückiger Helena, 4944 Auswil,
 Lutz Joshua, 4144 Arlesheim
 Spühler Roman, 8197 Rafz, Burri Lukas,
 3414 Oberburg, Peer Lionel, 8280 Kreuzlingen,
 Segessenmann Larissa, 2552 Orpund
 Hardegger Colin, 8556 Wigoltingen, Duppenhaler
 Dario, 3656 Aeschlen ob Gunten, Steffenon Denis,
 4410 Liestal, Breitenmoser Mario, 9200 Gossau SG,
 Zaugg Marco, 3433 Schwanden I./E.
 Walther Manuel, 6277 Kleinwangen,
 Frischknecht Tobias, 8360 Wallenwil, Hüsey Nadine,
 5103 Mörigen, Burri Jasmin, 3414 Oberburg
 Schläpfer Fabian, 4853 Riken

Breitling SA
Elite Simulation Solutions AG
Elite Simulation Solutions AG
Horizon Swiss Flight Academy Ltd.
Heli Partner AG
Schweizer Stiftung PRO AERO
RUAG Schweiz AG, RUAG Aviation
Flugschule Eichenberger AG

Uhr Modell Airwolf im Wert von CHF 4470.–
 Trainingsstunde auf einem Flächenflugzeugsimulator
 Trainingsstunde auf einem Heli-Simulator
 Gutschein «Selber-Fliegen im modernen D-SIM-42 NG Twin Star FNPT II»
 Gutschein für eine 60-minütige Heli-Simulator-Flugschulung
 Teilnahme-Gutschein für PRO AERO-Jugendlager
 Rundflug zum Jungfraujoch
 Gutschein für einen Schnupperflug auf Cessna 152

AXA Winterthur

Je 1 Segelflug von ½ Stunde bei der Segelfluggruppe Amlikon

Schweizer Luftwaffe

Je 1 DVD Swiss Air Force identified

Revell Schweiz (Arwico)

Je 1 Modellbausatz Eurocopter EC145 REGA

Airmail Flugzeugmodelle

Je 1 Modell DC-4 Swiss Air Lines

Verlag Cockpit

Je 1 DVD Countdown/Flytastic II

Verlag Cockpit
Verlag Cockpit

Je 1 Modellhelicopter Agusta Westland Da Vinci
 Modelljet Challenger CL 604

Schenken Sie jetzt ein «Cockpit»-Abonnement!

Sie erhalten kostenlos einen «Cockpit»-Kalender im Wert von CHF 39.80 nach Wahl (solange Vorrat).

- Ja, ich profitiere gerne von dieser einmaligen Aktion und abonniere «Cockpit»**
 - als Geschenkabo für 1 Jahr zum Preis von CHF 87.– plus «Cockpit»-Kalender
 - für mich zum Preis von CHF 87.– plus «Cockpit»-Kalender
 - als Ausland-Abo für 1 Jahr zum Preis von € 80.– plus «Cockpit»-Kalender
- Preis inkl. MWSt und Porto



Besteller

Name, Vorname

Strasse

PLZ, Ort

Telefon

Geschenkabo geht an

Name, Vorname

Strasse

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Bitte senden Sie mir folgenden Kalender (Bildsujets siehe Inserat auf Seite 26):

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

Bitte Bestellcoupon einsenden oder faxen an: Jordi AG, Abo-Service «Cockpit», Postfach 96, CH-3123 Belp, Telefon 0041 31 818 01 27, Fax 0041 31 819 38 54 oder unter www.cockpit.aero



Fliegerschiessen Axalp 2010: Schiessen mit der Bordkanone. In der Verlängerung der F/A-18C Hornet ist das Projektil zu erkennen. Foto: Wolfgang Block





SHA

Swiss Helicopter Association

www.sha-swiss.ch

Es geht vorwärts!



Foto: zvg

Von Nationalrat Rudolf Joder, Präsident der Swiss Helicopter Association SHA

Dank intensiver und zielgerichteter Verbandstätigkeit im Vorstand der SHA und mit Unterstützung unserer Mitglieder konnten in letzter Zeit im eidgenössischen Parlament und in der Zusammenarbeit mit dem Bazl für die Helifliegerei gute Resultate erreicht werden.



Foto: Samuel Sommer

Aufsichtsabgabe ersatzlos gestrichen

Im Revisionsentwurf des Luftfahrtgesetzes war die Einführung einer Aufsichtsabgabe vorgesehen, welche die schweizerische Aviatik jährlich zusätzlich mit zirka 18 Millionen Franken belastet hätte. Die SHA hat mit einem intensiven Lobbying dazu beigetragen, dass National- und Ständerat die Einführung dieser neuen Steuer ersatzlos gestrichen haben.



Foto: Samuel Sommer

Auf Alpenkonvention nicht eingetreten

Im Zusatzprotokoll «Verkehr» zu der vom Bundesrat vor Jahren abgeschlossenen Alpenkonvention ist vorgesehen, dass die Fliegerei in den Alpen stark eingeschränkt wird. In der vergangenen Herbst-Session hat sich der Nationalrat mit 102 gegen 76 Stimmen zum 3. Mal geweigert, auf diese Vorlage einzutreten. Damit konnte mit Hartnäckigkeit, vielen Gesprächen und der aktiven Hilfe der SHA-Mitglieder erreicht werden, dass diese für die Luftfahrt sehr nachteilige Konvention definitiv vom Tisch ist.

Senkung von Gebühren des Bazls

Auf Intervention der SHA hat das Bazl die Gebühren für verschiedene Tätigkeiten nochmals überprüft. Mit der Begründung verbesserter Vorbereitungsarbeiten durch die Betriebe werden per 1. Januar 2011 unter anderem die folgenden Gebühren gesenkt:

- Reduktion Minimalgebühr Zertifizierung von CHF 1000.– auf 200.–
- Reduktion Minimalgebühr Lufttüchtigkeitsprüfung Luftfahrzeuge unter 5700 kg und einmotorige Helikopter von CHF 500.– auf 360.–
- Reduktion Minimalgebühr Zertifizierung Instandhaltungsprogramme von CHF 300.– auf 90.–
- Reduktion Minimalgebühr Unterschreitung Minimalhöhe für nicht gewerbsmässige Flüge von CHF 400.– auf 250.–
- Reduktion Minimalgebühr Aussenlandebewilligung gewerbsmässiger Flüge von CHF 500.– auf 400.–.

Diese positive Entwicklung ist das Resultat einer zielgerichteten Arbeit, offener und umfassender Information, Verzicht auf Polemik, sachlicher Argumentation und politischer Überzeugungskraft. Ich hoffe sehr, dass unsere Verbandstätigkeit in diesem Sinne konstruktiv und ergebnisorientiert im Interesse der Helifliegerei weitergeführt werden kann und danke allen für die Mithilfe und Unterstützung!



Heli «Kilo Yankee»

Eine Paarung mit zwei klassischen Helikopter-Typen, welche beide einen Soloy-Umbau haben. Der HB-XKY war der erste und bislang einzige Bell 47G-4A Soloy im Schweizer Luftfahrzeugregister. Der ursprünglich mit einem 280 PS Lycoming VO-540 Triebwerk ausgerüstete Helikopter wurde mit einer STC von Soloy zum Turbinen-Helikopter umgebaut. Der Xray Kilo Yankee wurde im Jahre 1981 von der Helitrans Pilatus gekauft. Während knapp zwölf Jahren flog die Maschine in der Schweiz. Der HB-ZKY wurde von der Heliswiss als AS350B2 in England erworben. Vor dem kommerziellen Einsatz wurde das Ecureuil bei der Firma Héli Industries

in Frankreich zur Soloy AS350 SD2 umgebaut. Der Umbau mit einem Honeywell LTS101-700D-2 Triebwerk unter dem STC der Soloy Aviation Solutions verringert die Betriebskosten mit einem um rund 5% tieferen Treibstoffverbrauch bei einer gleichen Performance im Vergleich zum original Arriel



1D1 Triebwerk. Der Zulu Kilo Yankee ist zumindest im Moment das einzige SD2 Ecureuil in der Schweiz. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XKY Bell 47G-4A Soloy; S/N 7608; B/J 1967; vorher: N520PA; Eintrag: 20. August 1981, Eigentümer & Halter: Helitrans Pilatus; Handänderung: 27. Oktober 1981, neuer Eigentümer: Alair AG; Handänderung: 6. März 1984, neuer Eigentümer: G&S Air AG, neuer Halter: Heli-Linth AG; Handänderung: 9. März 1989, neuer Halter: G&S Air AG; Löschung: 10. Februar 1993. Neues Kennzeichen: D-HVVV.

HB-ZKY AS350B2/AS350SD2 Ecureuil; S/N 2825; B/J 1994; vorher: G-PROB; Eintrag: 20. April 2009, Eigentümer & Halter: Heliswiss Schweizerische Helikopter AG.



Oben: Der AS.350SD2 HB-ZKY mit der auffälligen bulligen Triebwerkverschaltung im Anflug auf Bern-Belp.

Foto: Markus Herzig

Mitte: Nur gerade für den Flug nach Frankreich trug der AS350B2 vor dem Umbau die Schweizer Kennzeichen HB-ZKY. Foto: Markus Herzig

Unten: Der Bell 47G-4A Soloy HB-XKY der G & S Air AG an einem schönen Wintertag in Bern-Belp.

Foto: Markus Herzig

Bereit für die Skisaison

Bahnmontagen mit dem Super Puma

Bald werden die Skidestinationen ihre Anlagen für den kommenden Wintersportbetrieb öffnen. Doch bevor die ersten Ski- und Snowboardfreaks ihre Schwünge in den frischen Pulverschnee zeichnen können, gilt es für die Bahnbetreiber ihre Anlagen zu revidieren oder zu erneuern. Im steilen Gelände können diese Revisions- und Montagearbeiten zum grossen Teil nur mit Helikoptern erledigt werden. Das Flaggschiff von Eagle Helicopter AG, der Super Puma HB-ZKN, war in den vergangenen Monaten in zahlreichen Skigebieten Europas im Montageinsatz anzutreffen.

Zwei wichtige Voraussetzungen müssen für Montageeinsätze dieser Art erfüllt sein. Erstens soll der Helikopter über grosse Leistungsreserven verfügen – der Zweiturbinen-Puma mit einer maximalen Aussenlastkapazität von 4500 kg verfügt über solche. Zweitens muss bei der Rekrutierung und Ausbildung der Heli-Crew grossen Wert auf klare Kommunikation, Belastbarkeit und Teamfähigkeit gelegt werden. Besonders bei heiklen Arbeiten sind diese Fähigkeiten bei den Mitarbeitern unabdingbar. Jede Mon-



Foto: Samuel Sommer

tage kann nur speditiv und sicher erledigt werden, wenn das Zusammenspiel von Maschine, Crew und den beteiligten Monteuren gut harmoniert. Hektik und Nervosität ist bei dieser Arbeit fehl am Platz und gefährdet die Sicherheit.

Bahnmontage

Diesen Herbst wurde die Super Puma-Crew mit der Montage einer Sesselbahn im französischen Serre Chevalier betraut, wobei die aufzubauende Strecke 24 Maststandorte beinhaltet. Die Stahlrohrmasten und alle weiter benötigten

Oben: Schwere Transport- und Montagearbeiten werden mit Vorteil am frühen Morgen erledigt, da die Lastkapazität beim Heli in kühler Luft besser ist.

Links: Trotz Sonnenschein harte Bedingungen für die Bodenmannschaft am frühen Morgen bei Minustemperaturen. Die Montage der einzelnen Elemente – wie hier das Joch – fordern eine präzise Zusammenarbeit von Pilot, Flughelfer (klare Funkbefehle) und der Monteure.

Montageteile wurden vorgängig vom Schweizer Bahnhersteller BMF Bartholet und den Monteuren von VLM Chamonix auf dem Aufnahmeplatz im Talboden vorbereitet, was für die effiziente Montage enorm wichtig war.

Der Helikopter traf mit der Crew bereits am Vorabend auf der Baustelle ein, anschliessend wurden die bereitgestellten Lasten besichtigt und mit allen beteiligten Personen der Ablauf durchgesprochen. Wichtige Bestandteile dieser Besprechung war das Sicherheitskonzept bei den Montagearbeiten sowie die Sicherstellung der sprachlichen Verständigung. Am nächsten Morgen wurden die Arbeiten bereits bei Sonnenaufgang gestartet; in der kühlen Luft konnten die schweren Montageteile auf über 2000 Meter problemlos montiert werden. Zwei Equipen kamen auf der Strecke zum Einsatz – so stand immer genügend Zeit für Standortwechsel zur Verfügung und der Heli war jederzeit



Oben: An der Montage in Serre Chevalier (Frankreich) waren über 30 Personen beteiligt.

Rechts: Der Super Puma beim Auswechseln von Rollenbatterien an einem Sessellift in der Region Lenk.

gut ausgelastet. In etwas mehr als fünf Stunden konnte der Auftrag ohne Zwischenfall erledigt werden.

Seilbahnunterhalt

Als ideal erweist sich der Super Puma auch beim Unterhalt und bei Revisionen von Bergbahnen, insbesondere beim Auswechseln der Rollenbatterien. Je

nach Situation und Abnutzung müssen die Rollenbatterien alle paar Jahre einer gründlichen Revision unterzogen werden und in vielen Fällen für diese Wartungszwecke demontiert und nach Abschluss der Reparaturarbeiten wieder montiert werden. Auch beim Abbruch alter Bahnanlagen leistete der Super Puma bereits mehrfach gute Dienste. Bei diesen Demontearbeiten ist als besondere Herausforderung die richtige Einschätzung der einzelnen Gewichte hervorzuheben. Um eine Demontage sicher und effizient zu erledigen, sind die Vorbereitungsarbeiten genauso wichtig,





Sicher durch die Lüfte
www.alpenflugwetter.com



- Webcam Schweiz
- Niederschlagsradar Alpen
- 3-Tagesprognose Alpen
- Blitzkarte
- Toptherm-Graphik Alpen
- Inkl. pc_met Internetzugang
- u.v.m.






Online-Homebriefing für Motorflug- und UL-Piloten, Segel- und Drachenflieler, Ballonfahrer und Gleitschirm-piloten im Alpenraum.

Bestellung: www.alpenflugwetter.com
Kontakt: fwinfo@meteoswiss.ch









Unser Beitrag an Ihre Ausbildung zum Linienpiloten...



...nach einer vollständigen Ausbildung in unserem Training Center

- ATPL(A) Theorie (DLS)
- CPL / IR / CR MEP (A) Praxis

offerieren wir Ihnen im Anschluss einen **kostenlosen MCC/CRM Kurs**.

- CPL / IR / CR MEP (A) Praxis

offerieren wir Ihnen innerhalb eines Jahres **6 Lektionen auf dem FNPT II**.



BERNE SWITZERLAND

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

75 Jahre Messerschmitt Bf 109



Was für eine Diva!

Die Messerschmitt Bf 109 flog vor 75 Jahren zum ersten Mal. Bis heute ist sie das weltweit meistgebaute Jagdflugzeug. Von mehr als 33 000 Exemplaren fliegen heute noch fünf mit Originaltriebwerk, drei davon in Deutschland.

Die Silhouette des extrem widerstandsarm geformten Flugzeugs wird ungewöhnlich rasch schneller. Das Geräusch geht dabei von einem zornigen Fauchen in ein aggressives Donnern über. Sekundenbruchteile später ist die Maschine über die Köpfe der begeisterten Zuschauer auf der Internationalen Luftfahrtausstellung in Berlin hinweggerast und zwei Senioren murmeln ergriffen: «Genau wie damals!»

Die Tatsache, dass sich die beiden alten Herren noch an dieses Flugzeug erinnern, lässt vermuten, dass sie hoch in den Achtzigern sind. Denn die Glanzzeit der Messerschmitt Bf 109, wobei das BF für Bayerische Flugzeugwerke steht, waren die Dreissigerjahre des vergangenen Jahrhunderts bis in die Fünfziger. Nach dem Erstflug im Mai 1935 begann eine aussergewöhnliche Karriere mit unzähligen Varianten von Zelle und Triebwerken von Jumo und Daimler-Benz. Mehr als 33 000 Maschinen liefen damals vom Band, dazu nach dem Krieg einige hundert Lizenzbauten in Tschechien und Spanien, vor allem mit Merlin-Triebwerken. Sogar mit Sternmotoren wurden zu

Versuchszwecken einige 109-Zellen in den Vierzigerjahren ausgestattet. Dazu wurden die unzähligen Varianten nicht nur als Jagdflugzeug, sondern ebenso als Aufklärer, Jagdbomber und Nachtjäger eingesetzt.

Bis 2000 PS

Dass enormes Potenzial in dem Entwurf steckte, machen auch die ständig gesteigerten Flugleistungen über einen Zeitraum von zehn Jahren nach dem Erstflug deutlich: Hatte der Prototyp noch einen Rolls-Royce Kestrel-Motor mit 690 PS, der die Maschine auf 260 Knoten brachte, so verfügte die letzte Version 1945 über einen DB 605 DC, der mit Wasser-Methanol-Einspritzung kurzzeitig 2000 PS bereitstellte und die Maschine in über 7000 Metern Höhe die 400-Knoten-Schwelle erreichen liess.

Aber bereits damals hatte die 109 einen Ruf als «zickige Diva»: wunderbare Flugleistungen und vor allem in den späten Modellen Power ohne Ende, aber dafür ein äusserst kritisches Start- und Landeverhalten. Wer sich das Fahrwerk einmal aus der Nähe betrachtet, begreift, warum das so ist. Extrem schmal ist die Spur-



Foto: Frank Herzog

Das Cockpit der G-4 ist ziemlich original erhalten, lediglich am modernen Funkgerät und dem Transponder ist die Neuzeit erkennbar.



Die Messerschmitt Bf 109 G-4 wurde in den Fünfzigerjahren als HA 1112 M-1L in Spanien bei Hispano Aviacion gebaut. Sie wurde nach einem schweren Landeunfall in Albstadt-Degerfeld in Deutschland von ihrer Eigentümergruppe an die EADS Heritage Flight im bayerischen Manching verkauft.

Foto: Frank Herzog

weite, eigentlich viel zu nah stehen die beiden Räder beieinander, und deshalb ist der Startlauf wie auch das Verhalten beim Aufsetzen ein regelrechter Eiertanz. Grund für das ultra-schmal bauende Fahrwerk war eine damalige Vorgabe des deutschen Reichsluftfahrtministeriums an das Konstruktionsteam um Willy Messerschmitt: Der Rumpf sollte auch ohne Flächen rollfähig und im Falle einer Reparatur auf einem Eisenbahnwagen transportabel sein. Und nur mit der Anlenkung der Fahrwerksbeine am Rumpf und damit einhergehender schmaler Spurweite war dies zu schaffen. Generationen von Piloten werden darüber geflucht haben, vor allem, wenn wie in vielen Fällen ein Start- oder Landeversuch mit ausbrechender Maschine und möglichem Totalschaden endete. Dabei hatten die Piloten Mitte des vergangenen Jahrhunderts zumindest noch den Vorteil, dass sie von kreisrunden Grasplätzen direkt gegen den Wind abheben und aufsetzen konnten.

Nur noch wenige Bf 109 fliegen

Trotz der enorm hohen gebauten Stückzahl hat nur eine Handvoll der Mes-



Foto: Jürgen Schelling

Links von oben:

Die G-6 der Messerschmitt-Stiftung flog einst als «Buchon» bei ihrem Vorbesitzer Hans Dittes in Deutschland.

Die G-10 erhielt zur Flugsaison 2011 eine neue Lackierung mit teilweise auffällig-gelber Farbgebung.

Imposante Vne: Der Fahrtmesser der G-4 reicht bis 900 Kilometer!

Ein Meisterwerk der Motorenkunst: Aus dem DB 605 wurden in der stärksten Version 2000 PS herausgekitzelt.

Unten: In Kanada fliegt die E-7 von Ed Russell, vermutlich die originalste Bf 109.



Foto: EADS



Foto: Frank Herzog

erschmitt-Jäger überlebt: Fünf Bf 109 mit Original-Daimler-Benz-Zwölfzylinder sind weltweit noch flugtüchtig, zudem sind einige Restaurierungsprojekte in Arbeit. Und dann fliegen noch einige «Hybrid»-109: Sie wurden nach 1945 in Spanien mit dem Zwölfzylinder des einstigen Hauptkonkurrenten Spitfire, einem Merlin V-12, ausgerüstet, da keine Daimler-Benz-Motoren mehr lieferbar waren. Obwohl diese Lizenzbauten teilweise sogar etwas PS-kraftiger sind als originale Bf 109, sind sie durch den Triebwerk-bedingt dickbäuchigen Rumpf und den ungewöhnlichen Motorsound bei Luftfahrtfans nicht ganz so hoch angesehen wie die Varianten mit DB-Motor. Neben den DB- und Merlin-Triebwerken wurden im Laufe der 23-jährigen Bauzeit aller 109-Varianten samt Lizenzbauten aber auch >



Foto: Frank Herzog



Foto: Eric Dunningan



Foto: Eric Dünigau



Foto: Jürgen Schelling



Foto: Jürgen Schelling

Jumo 210 und Hispano-Suiza-12Z-Motoren eingebaut. Ehrlicher muss man auch einräumen, dass jedes der drei 109-Modelle G-4, G-6 und G-10 von Messerschmitt-Stiftung und EADS Heritage Flight im bayerischen Manching aus Teilen und Triebwerken verschiedener Flugzeuge besteht. Eine Tragfläche hier, ein Rumpf dort, von irgendwoher ein Leitwerk – es ist ein Millionen Franken teures Puzzle-spiel, will man eine flugfähige 109 mit originaler Anmutung besitzen.

Ganz oben: Drei Warbirds, ein Besitzer – Hawker Hurricane, Supermarine Spitfire und Messerschmitt Bf 109 E-7 gehören alle dem kanadischen Warbird-Sammler Ed Russell.

Oben links: Vater und Sohn-Projekt – Walter Eichhorn flog die meisten restaurierten BF 109 in Europa ein, sein Sohn Toni hat ebenfalls einige 109-Stunden im Flugbuch stehen.

Oben rechts: Mittlerweile fliegt Klaus Plasa die 109-Flotte von EADS Heritage Flight und Messerschmitt-Stiftung zusammen mit einem Kollegen in Manching.

Rechts: Faszinierender Anblick – die G-4 bei einem tiefen Highspeed-Überflug.



Foto: Frank Herzog

Die noch grössere Herausforderung ist aber das Fliegen mit ihr: Gerade weil Piloten heute keine 1500 PS starken Spornrad-Einsitzer mehr gewohnt sind, gibt es weltweit vielleicht eine Handvoll Piloten, die eine 109 für ihren jeweiligen Eigentümer bewegen dürfen. In Deutschland hat Walter Eichhorn aus Bad Camberg gut zwei Jahrzehnte lang fast alle neu restaurierten 109 in Europa eingeflogen, sein Sohn Toni folgte ihm zeitweise im Me-Cockpit nach. Mittlerweile fliegen Klaus Plasa und seit Frühjahr 2010 auch Volker Bau die drei von EADS Heritage Flight in Manching betriebenen Bf 109. Klaus Plasa, der im Hauptberuf Transall-Transportflugzeuge der deutschen Luftwaffe steuert und einer der erfahrensten Oldtimerpiloten in Europa ist, führt die 109 atemberaubend auch bei grossen Airshows – etwa der ILA Berlin oder dem Fliegertreffen «Tannkosh» – vor.

Auch in Übersee fliegen Bf 109

In Kanada ist in der Nähe der Niagara-Fälle eine Bf 109 E-7 stationiert. Diese ist die wohl originalgetreueste aller noch mit DB-Triebwerk fliegenden Bf 109. Gebaut bei Arado 1939 und nach einem Absturz jahrzehntelang in russischen Sümpfen

verschollen, wurde sie in den USA wieder aufgebaut und Anfang des neuen Jahrtausends an den Unternehmer und Piloten Ed Russell verkauft. In ihr ist aber kein DB 605, sondern ein DB 601 eingebaut. Dieser ist etwas schwächer und leistet 1160 PS. Die E-7 wird in regelmässigen Abständen bei Flugtagen vorgeflogen. Nicht weit von der kanadischen Grenze entfernt steht im amerikanischen Seattle eine weitere fliegende 109 in der Version E-3: Software-Milliardär Paul Allens Flying Heritage Collection besitzt eine in Grossbritannien restaurierte E-3, die im Frühsommer 2008 von US-Fliegerass und Rennpilot Steve Hinton eingeflogen wurde. Ausgerüstet mit einem DB-601-Triebwerk geht diese 109 zu besonderen Anlässen in die Luft, im Jahr 2010 beispielsweise zum «Luftwaffe Day» des fliegenden Museums.

Jeder, der 2011 einmal eine 109 mit DB-Triebwerk live erleben will, kann sich im Internet auf der Seite der EADS Heritage Flight, www.heritage.eads.com, informieren: Dort sind alle Termine zu finden, bei denen eine der drei 109 oder andere Maschinen der Messerschmitt-Stiftung und der EADS Heritage Flight auf Flugtagen in Europa zu sehen sind. Jürgen Schelling

Flugbereite Bf 109

Bf 109 G-4	Eigentümer EADS, Manching, Deutschland Baujahr 1958 Motor DB 605 B mit 1475 PS
Bf 109 G-6	Eigentümer Messerschmitt-Stiftung, Manching, Deutschland Baujahr 1959 Motor DB 605 B1 mit 1475 PS
Bf 109 G-10	Eigentümer EADS und Messerschmitt-Stiftung, Manching, Deutschland Baujahr 1959 (als HA1112 in Spanien) Motor DB 605 D
Bf 109 E-7	Eigentümer Russell Group, Niagara Falls, Kanada Baujahr 1939 (bei Arado, Warnemünde) Motor DB 601, 1160 PS
Bf 109 E-3	Eigentümer Flying Heritage Collection Paul Allen, Payne Field, USA Baujahr 1939 (bei Erla Maschinenwerk, Leipzig) Motor DB 601, 1160 PS



406 MHz PLB - Notsender
kleinste PLB's – persönlich programmiert
inkl. GPS CH zugelassen

jetzt Währungs-Rabatt



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

neu ab CHF 444.- **AKTUELL**

www.cockpit.aero




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

Neu 1:200 Metall Fokker 100
Swissair HB-IVK
limitiert 400 Stück



www.cockpit.aero



www.flugschule-eichenberger.ch

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

Flugplatz Buttwil **056 675 50 50** Zürich-Flughafen



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 21J083 | DE 21G.0014
DE 145.0083 | FAA B65767M



FASZINATION HELIKOPTER
BB HELI ZÜRICH
Ihr Spezialist
für Rund-
und Taxiflüge
Pilotenausbildung

044 814 00 14 www.bbheli.ch

Lockheed Constellation



Die ersten Flugstunden einer Legende (2)

Während die Lockheed-Ingenieure unter Kelly Johnson das Modell L-049 entwickeln, greifen die Japaner Pearl Harbour an. Der Zweite Weltkrieg hat nun auch Amerika erreicht – jetzt brauchen die US-Streitkräfte dringend Transportflugzeuge und requirieren alle zivilen Aufträge.

Noch während Lockheed die Constellation entwickelt, ordern TWA und Pan Am das neue Modell, beide Firmen wollen je 40 Maschinen. Während TWA damit Ziele in Amerika anfliegen will, hat Pan Am andere Pläne: Direktflüge zwischen Amerika und Europa. Was bislang nur wenigen, zahlungskräftigen Kunden auf luxuriösen Flugbooten vorbehalten war, soll bald für jedermann bezahlbar sein. Mit dieser Vision legt Pan Am den Grundstein für den künftigen transatlantischen Massenverkehr. Doch nach dem japanischen Angriff auf Pearl Harbour sind alle Pläne für Zivilflugzeuge Makulatur. Die United States Army Air Forces (USAAF) übernimmt nun alle zivilen Bestellungen, sie braucht dringend Transportflugzeuge. Die L-049 erhält die militärische Bezeichnung C-69, vorerst werden 180 Stück bestellt. Die Entwicklung der Constellation erfolgt unter grösster Geheimhaltung. Erst im Dezember 1942 präsentiert Lockheed den Prototyp, die XC-69 – im olivgrauen Tarnanstrich der Air Force. Für den Jungfernflug leiht sich Lockheed von Boeing den erfahrenen Testpiloten



Ganz oben: Diese WV-2 der US Navy flog von Mugu Point für die Pacific Missile Range. Ihr Auftrag: Probenentnahme in der Atmosphäre nach Atomtests. Heute steht sie im Tinker Museum der US Air Force als EC-121D.

Mitte: Clarence Leonard «Kelly» Johnson, (10.2.1910–21.12.1990), er arbeitete mehr als vierzig Jahre lang für Lockheed und leitete dort die Geheimabteilung «Skunk Works».

Unten: Howard Hughes, (24.9.1905–5.4.1976) Multimillionär, Filmproduzent und geschwindigkeitsverrückter Pilot und Konstrukteur. Ohne ihn hätte es die Lockheed Constellation nicht gegeben.

Edmund «Eddie» Allen aus. Seine Erfahrungen mit der neuen Boeing XB-29 will Lockheed nutzen, denn der Bomber hat dieselben Motoren wie die XC-69.

Überragende Leistung, viele Probleme

Am 9. Januar startet die XC-69 vom Flughafen Burbank zum ersten Flug. Neben dem Piloten Allen sind auch Milo Burcham, Lockheeds Haustestpilot, und die verantwortlichen Ingenieure Kelly Johnson und R. L. Thoren mit an Bord. Der erste Flug dauert 58 Minuten und verläuft reibungslos. Bei weiteren Testflügen übertrifft die Maschine alle Erwartungen: Die Höchstgeschwindigkeit von 558 km/h liegt um einiges höher als bei jedem anderen Zivilflugzeug und die XC-69 erreicht Höhen von bis zu 10000 Metern. Allen kehrt zu Boeing und zur Testarbeit mit der XB-29 zurück. Wenige Monate später verunglückt er mit der XB-29 wegen Motorproblemen tödlich. Doch die XC-69 braucht bis zur Serienreife noch viel Arbeit: So lecken beispielsweise die Tanks und der Wright R-3350 ist immer noch unzuverlässig. Auch wenn der erste Prototyp mit der Werksnummer 43-10309 am 28. Juli offiziell an die US Air Force ausgeliefert wird, dient er Lockheed weiterhin als Versuchsflugzeug. In dieser Phase profitiert Lockheed vom Militärauftrag, denn das Militär übernimmt so die Kosten der Entwicklungsarbeit.

Das Militär bevorzugt die zuverlässige C-54

Wegen der Verzögerung bestellt die US Air Force beim Konkurrenten Douglas

die C-54 Skymaster, die Militärversion der neuen DC-4. Sie ist zwar nicht so schnell und fortschrittlich wie die Constellation, doch wird sie schon in Serie hergestellt. So kann die Douglas Aircraft Company von der C-54/DC-4 über 1200 Stück liefern, während Lockheed bis Kriegsende ganze 15 Exemplare baut. Bis auf 73 Flugzeuge storniert die US Air Force zudem alle noch offenen Aufträge. Aus dieser Not macht Lockheed eine Tugend und rüstet alle im Bau befindlichen Flugzeuge so schnell wie möglich zu Zivilmaschinen um. So kann man den Airlines schon 1945 ein modernes Verkehrsflugzeug anbieten und sichert 15000 Arbeitern ihre Stelle. Jetzt beginnt die grosse Karriere der Lockheed Constellation, die durch stetige Weiterentwicklung ihren Leistungsvorsprung gegenüber der Konkurrenz behält. Auch das Militär kauft das Muster und setzt sie in verschiedenen Versionen für Transport- und Überwachungsaufgaben ein.

Die letzte Version der Legende ist die L-1649 Starliner, ein Höhepunkt der Kolbenmotor-Verkehrsflugzeuge. Mehr Leistung lässt sich aus den Sternmotoren kaum noch herauspressen, der Wright R-3350 Turbo Compound hat mittlerweile drei Turbolader und leistet 3400 PS – und ist immer noch störungsanfällig. Als Antwort auf die erfolgreiche Douglas DC-7C gedacht, fliegt die Starliner erstmals am 29. März 1957. Doch die grosse Zeit der Propellermaschinen ist bald vorbei: Nur 19 Monate nach dem ersten Start der L-1649 fliegt auch die Boeing 707, und diese Maschine wird die zivile Luftfahrt revolutionieren. Sie ist zwar nicht die erste zivile Düsenmaschine – diese Ehre gebührt der De Havilland Comet – doch erst mit der Boeing 707 endet das grosse Zeitalter der Kolbenmotor-Verkehrsflugzeuge.

SCFA – die Schweizer Connie-Enthusiasten

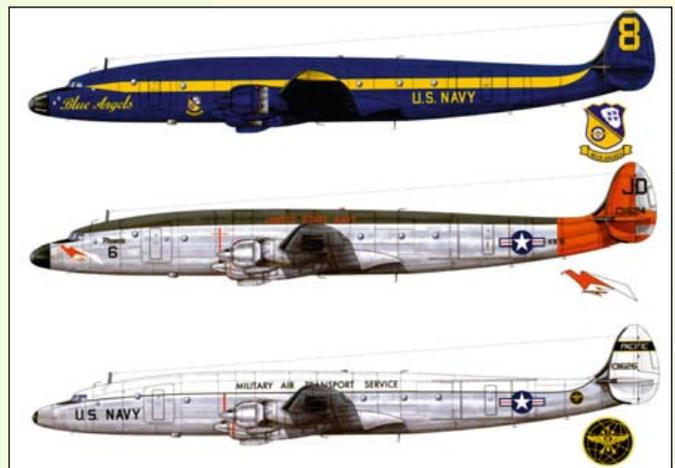
Ernst Frei war Flugkapitän und Instruktor der Swissair. Jetzt leitet er als

Associate-Member der «Super Constellation Flyers Association» den Flugbetrieb der Breitling Super-Constellation HB-RSC. In seiner Laufbahn flog er viele Düsenjets, am liebsten war ihm die Boeing 747. «Das war die Königsdisziplin, mit der 747 hatte man noch den Flight-Engineer im Cockpit. Das war für mich der wichtigste Mann an Bord.»

Natürlich schwärmt er auch von der Super-Constellation: «Sie hat eine erotische Ausstrahlung, sogar Flugzeug-Laien begreifen sofort ihre Faszination.» Auch bei der Connie sitzt ein Flight-Engineer im Cockpit, Frei erklärt: «Mit den 144 Zünd-

kerzen und den insgesamt zwölf Turboladern brauchen die Motoren ständige Überwachung.» Er erinnert sich an einen Flug im Jahr 2008: «Wir flogen mit der HB-RSC über St. Moritz, als der Öldruck eines Motors rapide sank. Der Flight-Engineer stoppte den Motor und federte den Propeller. So landeten wir ohne weitere Probleme in Basel.» Die Connie sei halt auch eine gute dreimotorige Maschine, meint der Flugkapitän schmunzelnd.

Die letzten News sind für alle Fans erfreulich: Die grossangelegte Sammelaktion war erfolgreich und die benötigten 400000 Franken beisammen. Flugkapitän Frei erklärt den Zeitplan: «Am 30. April ist in Lahr Roll-Out, wir präsent-



Bilder: Dominique Breffort; Buch: Lockheed Constellation, eine Legende der Luftfahrt

Ganz oben:

- Lockheed L-1649 Starliner der Trans Atlantica Argentina. Die Airline flog mit fünf dieser Maschinen bis 1961.
- Lockheed L-1649 Starliner der TWA. Die Airline nannte die L-1649 «Jetstream», insgesamt betrieb TWA 147 Constellations der verschiedensten Versionen.
- Lockheed L-1649 Starliner der Alaska Airline. Bis 1971 im Flugdienst, steht diese Maschine heute in schlechtem Zustand auf dem Airport Auburn-Lewiston, Maine.

Oben:

- Lockheed VC-121J der Naval Flight Demonstration Squadron. Das Flugzeug flog als Nummer 8 für die Blue Angels.
- Lockheed R7V-1 der VX-6. 1958 flog sie im Rahmen der Operation Deep Freeze in der Antarktis.
- Lockheed R7V-1 des MATS. Die Maschine wurde 1948 für die Operation Vittles, die berühmte Berliner Luftbrücke, eingesetzt.

Technische Daten C-121C – Werknummer 4175 – HB-RSC

Triebwerke	4 Curtiss-Wright Cyclone R-3350-972TC1DA1, 18 Zylinder Doppelsternmotoren, Turbocompound-Aufladung
Leistung	3250 PS Startleistung
Geschwindigkeiten	VNO 482 km/h (normaler Betrieb) VNE 543 km/h (darf nie überschritten werden) Vf 341 km/h (Start mit Flaps 60%) Vf 298 km/h (Anflug mit Flaps 66%)
Gewichte	31 752 kg (Leergewicht), 54 431 kg (maximales Startgewicht)
Spannweite	37,40 m
Länge	34,34 m
Höhe	7,29 m
Reichweite	6486 km

tieren die Breitling Super Constellation im neuen Kleid.» **Wer von der Connie ebenfalls begeistert ist und die SCFA unterstützen will, findet mehr Informationen unter superconstellation.ch.**

Jérôme Stern

Der Autor bedankt sich bei der SCFA und Ernst Frei für die Unterstützung und die Fotos.

Die vom Atlantikbezwinger Tom Schrade gesteuerte Sikorsky S-38 B beim Start vom Zürichsee in der Höhe von Horgen. Schrade flog anschließend in zwei Stunden zum bei Frankfurt gelegenen General Aviation Flugplatz Egelsbach.

Ein Hauch aus «The Aviator»

Sikorsky S-38 auf Schweizer Seen

Tom Schrade – ehemaliger Navy-Kampfpilot und so etwas wie ein Haudegen der Lüfte – hatte zwischen dem 21. und 30. August 2010 seine Sikorsky S-38 B in 70 Stunden reiner Flugzeit über den Atlantik kutschiert. Ein Kunststück, das vor ihm noch niemand mit diesem Flugzeugtyp geschafft hat. Und nur für «Just for Fun» flog Schrade auch nicht über den grossen Teich. Er sammelte für die deutsche Organisation «Wings of Help – Luftfahrt ohne Grenzen» Geld für arme und benachteiligte Kinder. Im Vorfeld konnten Interessierte Flugmeilen erwerben auf der über 9250 Kilome-

ter führenden Strecke von Minneapolis nach Frankfurt am Main. Seine «Childrens World Tour» führte den 61-jährigen Schrade Anfang September 2010 in die Schweiz. Insgesamt sind auf der Reise vom neuen zum alten Kontinent an die 50 000 Euro an Spenden zusammengekommen.

Eskorte nach Luzern

Im bayrischen Augsburg gestartet, flog der frischgebackene Atlantikbezwinger am 4. September 2010 in die Inner-schweiz. Dort traf Schrade auf die zwei in Vevey auf dem Genfersee gestarteten De Havilland DHC-2 Beaver, die

Europapremiere in der Schweiz: Erstmals führte Atlantikbezwinger Tom Schrade mit seiner im Kultfilm «The Aviator» verwendeten Sikorsky S-38 B auf dem alten Kontinent Wasserlandungen durch. Am 4. September auf dem Vierwaldstätter See vor Luzern, einen Tag später auf dem Zürichsee, dem verkehrsreichsten Gewässer der Schweiz (siehe auch Cockpit 10/2010).



Fotos: Hans-Heiri Stapfer

Vierwaldstätter See, 4. September 2010: die erste Wasserlandung mit der S-38 B auf europäischem Boden.

vom Eglisauer Jvan Aeberli (N930AJ) sowie dem Norweger Cyrus Brantenberg (N5CC) pilotiert wurden und die Sikorsky nach dem Luzerner Lido geleiteten. «Das Timing war wirklich perfekt», freute sich Aeberli, «wir sichteten die Sikorsky über Meggen.» Dem Trio schloss sich die in Wangen am Zürichsee gestartete Maule M 5 235 C (HB-EZS) von Ueli Diethelm an. «Die Landung bot nach dem zweistündigen Flug keinerlei Probleme», sagte Tom Schrade. Erstmals seit der Pilot das Land der unbegrenzten Möglichkeiten verlassen hatte, benetzte wieder Wasser den Rumpf der S-38 B.

Durstige Sikorsky

Die S-38 B startete noch am selben Tag vom Vierwaldstättersee nach Dübendorf, wo sie vor dem Hangar für die Ju-52 die Nacht verbrachte. Vor der Stippvisite auf dem Zürichsee füllten Ju-Air Betriebsleiter Markus Moser sowie Wart Hanspeter Hausi die vier Flügeltanks bis zur Halskrause auf. «875 Liter AVGAS 100 LL haben wir reingepumpt», protokollierte Moser.

Kurz nach Mittag rief der Zürichsee: Da der ortsunkundige Tom Schrade den genauen Landepunkt rund 300 Meter vor Oberrieden nicht genau kannte, übernahm der Pfäffiker Ueli Diethelm den Part des Lotsen. Der Routinier auf dem Zürichsee pilotierte seine über 50-jährige Piper PA-18-150 Super Cub (Werknum-

Ein Nachbau der Sikorsky S-38

Die vom Amerikaner Tom Schrade und dem Deutschen Bruno Gantenbrink in mehreren Etappen von Minneapolis nach Europa pilotierte Sikorsky S-38 B mit der amerikanischen Immatrikulation N28V ist ein Nachbau der Sikorsky-Flugboote der Zwischenkriegsjahre. Für den dreieinhalb Jahre dauernden Bau des Replikas mit der Werknummer B414-20 waren 40 000 Arbeitsstunden in den Werkhallen der Born Again Restaurants in Owatona im US-Bundesstaat Minnesota notwendig. Eingearbeitet wurden aber auch Originalteile: wie etwa des Hecks sowie der oberen Tragfläche. Die S-38 erhielt am 16. Januar 2002 das amerikanische Lufttüchtigkeitszeugnis. Das Amphibium ist in einem von der S-38 BS Osa's Ark entlehnten Anstrich gehalten. Diese Maschine benutzte das Forscher-Ehepaar Osa und Martin Johnson auf einer von 1933 bis 1934 dauernden Afrika Expedition.

Einem grösseren Publikum bekannt wurde diese S-38 aus dem vor sechs Jahren produzierten Film «The Aviator» mit Leonardo DiCaprio in der Hauptrolle, welcher den exzentrischen Howard Hughes spielte – dieser nannte allerdings eine Sikorsky S-43 sein Eigen. (sta)



Tom Schrades Sikorsky S-38 (Seriennummer B414-20) N28V – hier in Begleitung von Ueli Diethelms Piper Super Cub auf dem Zürichsee – fertigte die Born Again Restaurants in Owatona im US-Bundesstaat Minnesota in rund 40 000 Arbeitsstunden.

mer 185784) HB-OPP, die in Wangen-Lachen, der einzigen Wasserflugbasis der Schweiz, beheimatet ist. «Wir haben uns über der Forch verabredet und der Treff klappte einwandfrei», freute sich Diethelm nach der Landung.

«Panta Rhei» als Spielverderber

Eigentlich war das sonntägliche Spektakel der Wasserung um 14 Uhr geplant, wegen des die Aufsetzzone durchquerenden Kursschiffes «Panta Rhei» musste das Ereignis um eine Viertelstunde verschoben werden. «So haben wir eine Zusatzschleife bis auf die Insel Ufenau beschrieben», sagt Diethelm. Zwei Anläufe brauchte der Amerikaner, bis seine Sikorsky unter den Augen Tausender von Schaulustigen dauerhaft Zürichseewasser unter sich berührte. «Es hätte mir beim ersten Versuch nicht gereicht, innerhalb der Landezone zu wassern, weil das vollgetankte Flugzeug eben doch

recht schwer war», sagte Schrade, «denn bin ich unverzüglich durchgestartet.» Beim zweiten Mal klatschte der Amerikaner die S-38 wesentlich früher aufs Wasser und kam innerhalb des von der Kantonalen Seepolizei ausgesteckten Bojenfeldes zum Stehen.

Ein Boot der Kantonalen Seepolizei schleppte die Sikorsky vor die Einsatzbasis in Oberrieden, die sich nur einen Steinwurf von der ehemaligen Wasserflugbasis von Alfred Comte befindet (siehe auch nachfolgende History-Artikel). Nach zwei Stunden Aufenthalt hiess es für Schrade Abschied nehmen vom Zürichsee.

Der Atlantikbezwinger startete – zur Überraschung aller – nicht im von der Seepolizei zugewiesenen Rayon, sondern wählte einen Abflugpunkt weiter Seeaufwärts auf der Höhe von Horgen. Mit einer Platzrunde verabschiedete sich Schrade vom verkehrsreichsten Gewäs-

ser der Schweiz und nahm Kurs Richtung Egelsbach – dem Frankfurter General-Aviation Flugplatz – wo er nach zwei Stunden Flug wohlbehalten eintraf.

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Redaktion bedanken sich bei der Kantonalen Seepolizei, Stützpunkt Oberrieden am Zürichsee, für die Unterstützung. Weitere Informationen der Hilfsorganisation «Wings of Help» sind im Internet unter wingsofhelp.ch abrufbar.



Atlantikbezwinger Tom Schrade vor seiner Sikorsky S-38 B in Dübendorf, kurz vor dem Weiterflug nach dem Zürichsee.



Tom Schrade: «Wir konnten die Eisberge sehen»

Während der Atlantiküberquerung passierte die von Tom Schrade gesteuerte Sikorsky S-38 B Eisberge im Nordatlantik.

Foto: Tom Schrade

Cockpit: Tom Schrade, wie war eigentlich Ihr Flug über den Atlantik?

Tom Schrade: Das war teilweise schon sehr anstrengend, nicht zuletzt, weil die Maschine keine Heizung besitzt. Es war auch ein sehr erhebendes Gefühl, als nach dem langen Flug über Wasser die Küste von Schottland langsam in Sicht kam.

Was war die grösste Herausforderung? Das Flugzeug besitzt keine Enteisungsanlage. Wir durften also nicht durch Wolken fliegen.

Wie haben Sie das geschafft?

Wir haben die Wolkengebiete entweder über- oder unterflogen. Teilweise mussten wir ganz tief über dem Wasser fliegen, das waren weniger als 200 Fuss.

Dabei haben wir Eisberge beobachten können. Die teilweise dichten Wolkenbänke haben auch dazu geführt, dass wir auf unserer Reise vielfach lange Umwege fliegen mussten.

Das tönt alles andere als harmlos. Gab es kritische Momente?

Beim Überfliegen des 85 Meilen langen Sondestrom Fjords gerieten wir in eine Schlechtwetterfront. Plötzlich erhob sich vor uns eine Felswand rund 200 Fuss in die Höhe, gleichzeitig formte sich über dem Wasser Bodennebel.

So ein Flugzeug schafft aber die Atlantiküberquerung nicht in einem Stück. Das ist richtig, wir haben verschiedene Tankstopps vornehmen müssen, so in Ka-

nada, Grönland oder Island. Die grösste Teilstrecke betrug 525 nautische Meilen, also knapp tausend Kilometer.

Die Sikorsky muss Ihnen mittlerweile in Fleisch und Blut übergegangen sein? Das kann man so sagen. Mit meiner S-38 habe ich immerhin 710 Flugstunden und 650 Wasserlandungen absolviert.

Fliegen Sie jetzt wieder zurück nach den Vereinigten Staaten?

Das ist wegen den herrschenden Witterungs- und Windverhältnissen nicht mehr möglich.

Aber ewig in Europa bleiben geht ja auch nicht.

Das stimmt. Ich werde meine Sikorsky in Europa überwintern. Dann plane ich weiter.

Konkret?

Ich kann mir durchaus vorstellen, in verschiedenen Etappen mit der Sikorsky nach Afrika zu fliegen.

Aber Afrika ist nicht Amerika.

Eine Möglichkeit wäre, das Flugzeug auf dem afrikanischen Kontinent in seine Einzelteile zu zerlegen und anschliessend auf einem Schiff nach Südamerika zu verfrachten. Von dort aus könnte ich wieder zurück nach den USA fliegen.

Interview: Hans-Heiri Stapfer

Atlantikbezwinger und der Zürichsee



Fotos Seite 42: Chronikstube Oberrieden via Werner Waldmeier

Unheimliche Parallelen

Der erfolgreiche Atlantik-Überquerer Tom Schrade und Erst-Weltkriegsveteran Leslie Hamilton nutzten beide den Zürichsee für einen kurzen Abstecher und wasserten ihre Amphibienflugzeuge vor Oberrieden – wenn auch ihre Stippvisiten durch über acht Dekaden getrennt waren (siehe auch Cockpit 10/2010). Doch das war nicht die einzige Parallele der beiden Haudgegnen der Lüfte: Beide machten sich auf, den Atlantik zu bezwingen. Hamilton musste dieses Wagnis vor 83 Jahren allerdings mit dem Leben bezahlen.

Nach seiner im August 2010 erfolgreich durchgeführten Atlantiküberquerung wasserte Tom Schrade am 5. September 2010 seine Sikorsky S-38 B in einem Blitzlichtgewitter auf dem Zürichsee vor Oberrieden. Beinahe unter Ausschluss der Öffentlichkeit landete der dekorierte ehemalige Weltkriegsflieger Leslie Hamilton in den Zwischenkriegsjahren vor dem ehemaligen Weinbauerdorf. Er benutzte eine Vickers 60 Viking IV (Werknummer 17) mit der britischen Immatrikulation G-EBED. Genau wie die S-38 von Tom Schrade war Hamiltons Vickers 60 ein Amphibium-Flugboot. Über das genaue Datum der Wasserung hat die Geschichte mittlerweile einen dichten Schleier gelegt – sie dürfte sich aber um das Jahr 1925 zugetragen haben.

Die Landung des Briten ist durch eine historische Aufnahme belegt – sie ist in der von Werner Waldmeier geleiteten Chronikstube Oberrieden der Nachwelt erhalten geblieben.

Über dem Atlantik verschollen

Bekannt ist, dass der mit vier Abschüssen im Ersten Weltkrieg erfolgreiche Hamilton in den Zwanzigerjahren mit der Viking IV G-EBED während der Winterzeit eine Charterverbindung für gut betuchte Skitouristen vom damaligen Londoner Zentralflugplatz Croydon nach St. Moritz betrieb.

Auf einem dieser Kurse muss Hamilton auf dem Zürichsee gelandet sein. Bei seinem Amphibium handelte es sich um das ehemalige Vickers-Demonstrationsflugzeug, das am 12. Juli 1922 in Dienst gestellt worden war.

Nicht nur die Landung vor Oberrieden haben Hamilton und Schrade gemeinsam, sondern ihre glühende Leidenschaft zur Bezwingung grosser Wasserflächen mit dem Flugzeug. Leutnant Hamilton – Träger der Tapferkeitsmedaille «Distinguished Flying Cross» – hatte vor 83 Jahren weniger Glück als der Sikorsky-Pilot Tom Schrade: Er gilt seit seinem Versuch von Ende August 1927, den Atlantik von Osten nach Westen zu überqueren, als vermisst. Seine Vickers 60 ist bereits kurze Zeit vorher, am

Wiege der Wasserfliegerei

Die Landung der Sikorsky S-38 vor Oberrieden war kein Zufall: Hier befand sich so etwas wie die Wiege der Wasserfliegerei. Aviatik-Pionier Alfred Comte beschaffte sich 1921 insgesamt sechs Lohner Type R Flugboote, welche die Immatrikulationen CH-60 bis CH-65 trugen. Vom Zürichsee aus führte die «Comte Luftverkehr und Sportfliegerschule, Horgen» vor allem Rundflüge in die Zentralschweiz durch. Im Juni 1926 nahm der gebürtige Delsberger Alfred Comte auf der Strecke Zürich-Mythenquai über Luzern nach Interlaken erstmals in der Geschichte des Schweizer Luftverkehrs den regelmässigen Wasserflugbetrieb auf. Bis zur Betriebseinstellung am 10. September 1926 benützten insgesamt 201 zahlende Gäste den ersten und gleichzeitig auch einzigen Wasserflug-Linienkurs der Schweiz. (sta)



Die Lohner Type R (CH-63) vor Oberrieden.

Linke Seite: Im Winter landete die vom Weltkriegsveteranen Leslie Hamilton gesteuerte Vickers 60 Viking IV (Werknummer 17) G-EBED vor Oberrieden auf dem Zürichsee. Die Maschine erreichte über eine sonst von Alfred Comtes Lohner-Flugbooten benützte Ablauframpe festen Boden. Der dekorierte Weltkriegsflieger wollte im Sommer 1927 den Atlantik überqueren, gilt seither als verschollen.

30. Juli 1927 aus dem britischen Luftfahrtregister gestrichen worden.

Replika steht im Museum

Insgesamt hat Vickers 31 Viking IV gefertigt, der Löwenanteil davon ging in den Export. Ein Replika der auf dem Zürichsee gelandeten G-EBED befindet sich heute im Flugzeugmuseum von Brooklands in der englischen Grafschaft Surrey. Diese Maschine ist in den frühen 1970er-Jahren von der englischen Firma Fairley Marine Ltd. in Hamble für den Kinofilm «The People that Time Forgot» nachgebaut worden – und erinnert somit auch heute noch an den unglücklichen Abenteurer Leslie Hamilton.

Hans-Heiri Stapfer

Der Russe mit Hang fürs Grosse

Die nach ihrer erfolgreichen Atlantiküberquerung vom August 2010 in der Schweiz vorgeflogene S-38 B stammt aus der Feder von Igor Iwanowitsch Sikorsky. Während der Zwischenkriegsjahre entwickelte der in Kiew (Ukraine) geborene und nach der kommunistischen Machtübernahme nach den Vereinigten Staaten emigrierte Konstrukteur eine ganze Reihe von Wasserflugzeugen. Auftakt bildete die S-38, welche neun Passagiere oder eine Tonne Fracht befördern konnte. Das erste Exemplar verliess im Juli 1928 die Montagehallen der Sikorsky Manufacturing Corporation in Long Island. Insgesamt 101 S-38 sind zu einem Stückpreis von 55 000 Dollar produziert worden.

Es folgte im August 1931 die für PanAm entwickelte viermotorige S-40 für 40 Passagiere und im März 1934 die S-42, welche als Postversion eine Reichweite von 4500 km besass und im Pazifik Verwendung fand. Die ab 1935 in 53 Exemplaren produzierte zweimotorige S-43 war für bis zu 18 Passagiere ausgelegt und wurde nach Chile, China, Frankreich, Norwegen und der Sowjetunion exportiert.

Abschluss der Flugboot-Entwicklung bildete die ursprünglich für die American Export Airlines gefertigte VS-44 A, die im Mai 1942 im Auftrag der US-Navy den Transatlantikdienst aufnahm. Weltweite Anerkennung erhielt der am 26. Oktober 1972 verstorbene Sikorsky allerdings mit der Konstruktion von Hubschraubern. (sta)

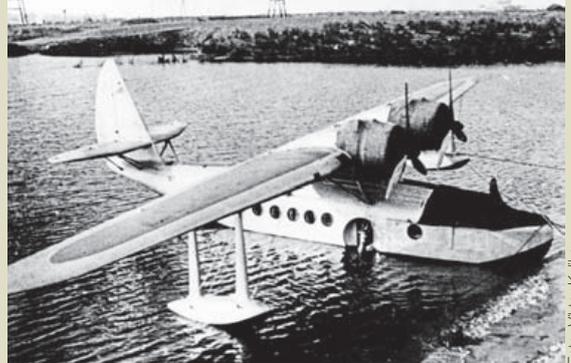


Foto: Viktor Kullikow

Diese Sikorsky S-43 A (Werknummer 4326) erwarb die sowjetische Aussenhandelsorganisation Amtorg im Februar 1937. Das Amphibien-Flugboot nahm im Mai 1937 mit der Immatrikulation SSSR-N207 den Flugbetrieb auf.

Die Bierschwemme durfte nicht fehlen

Hunderte, ja vielleicht Tausende von Personen wohnten dem Moment bei, als am 5. September 2010 die S-38 wasserte. Die Sikorsky liess Parkplätze in der Nähe des Spektakels Mangelware werden und den Verkehr auf der Seestrasse teilweise zusammenbrechen. Gleichzeitig lieferten sich an die 100 Boote rund um die Landezone ein Gefecht um den besten Logenplatz. Ein Gerangel, das

nicht selten in wüsten Beschimpfungen zwischen den Freizeitkapitänen gipfelte. Grosse Menschenansammlungen haben bei solchen Ereignissen Tradition am Zürichsee. Anfang der 1920er-Jahre organisierte Alfred Comte in den verschiedenen Dörfern am See Flugtage. Mit Vorliebe steuerte der Flugpionier mit seinen Lohner Type R die verschiedenen Strandbäder an. In den meisten Fällen

mussten vor Beginn der Veranstaltung hölzerne Landungsstege in den Seegrund gerammt werden.

10 000 Besucher in Rapperswil

Für viele Seebuebe und Seemädchen waren diese Spektakel auch die erste Gelegenheit, einen Aeroplan aus nächster Nähe zu bewundern. Dementsprechend riesig war der Volksauflauf: Bei einem Flugtag in Horgen strömten am 24. Juli 1921 trotz eines Eintrittspreises von 50 Rappen über 1800 Personen an den See. Der vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Rapperswil organisierte Flugtag in der Kempratner Bucht vom Sommer 1920 lockte sogar über 10 000 Schaulustige an. Die bis ins Jahr 1926 abgehaltenen Flugtage rund um den Zürichsee ufernten in der Regel zu regelrechten Volksfesten aus, wo weder die örtliche Blaskapelle noch die Bierschwemme fehlen durften. Solche Verpflegungsmöglichkeiten für durstige Kehlen fehlten bei der Landung von Tom Schrade im vergangenen September. Kein Wunder: ankerete die S-38 B doch vor der Einsatzbasis der Kantonalen Seepolizei.

Hans-Heiri Stapfer



Die Flugvorführungen dieser Lohner Type R (CH-63) lockten am 24. Juli 1921 rund 1500 Personen nach Horgen am linken Zürichseeufer.

Foto: Ortsmuseum Sust-Horgen



Vor 25 Jahren im Cockpit...

Nicht nur der TriStar (siehe Seite 16) feiert dieses Jahr Jubiläum, sondern auch die DC-3. Am 17. Dezember 1935 fand in Santa Monica der Erstflug dieses legendären Flugzeugs statt. Was damals als «Erstflug vor 50 Jahre» überschrieben war, könnte in diesem Jahr mit «75 Jahre DC-3» betitelt werden.

Dem Bericht über die Legende folgt ein weiterer Artikel über eine Maschine, die wir in ein paar Dekaden ebenfalls mit Hochachtung zur «Legende» befördern werden: Der A320. Im Frühjahr 1984 gab Airbus Industries offiziell den Start dieses Projektes bekannt. Im Dezember-Heft von 1985 ist eine sechsseitige Abhandlung über diesen (damals zukünftigen) Jet zu lesen.

Vor 25 Jahren wurde am Flughafen Zürich das Fingerdock A in Betrieb genommen. Wieder einmal ein Fingerzeig, wie schnell die Zeit doch läuft!

Sagt Ihnen der Ausdruck «TAUTO» etwas? Im Rahmen des Manövers «Tornado» fanden Starts und Landungen auf einem Autobahnteilstück statt (interessanterweise verschweigt der Artikel, wo). 350 Wehrmänner standen bereit, um je drei Hunter- und Tiger-Doppelpatrouillen aufzutanken und aufzumunitionieren. Sowohl pilotisch, als auch organisatorisch eine anspruchsvolle Angelegenheit! *mt*

Titelbild: Learjet 35A über dem Monument Valley.



Cockpit

VETERANEN

Die legendäre Douglas DC-3

Erstflug vor fünfzig Jahren



Am 17. Dezember 1935 startete auf dem Douglas-Werkflugplatz in Santa Monica die erste DC-3 – genaugenommen eine mit Betten ausgerüstete DST – zu ihrem Erstflug. Damit begann die beispiellose Geschichte eines Verkehrsflugzeuges, das den Luftverkehr weltweit revolutionierte. Während des Weltkrieges bildeten die C-47 Dakotas und ihre unzähligen Varianten das Rückgrat der alliierten Transportflotten. Von den rund 13000 zwischen 1935 und 1947 gebauten DC-3 stehen heute noch gegen 2000 Einheiten im Betrieb. Die ausführliche Typengeschichte des legendären Veteranen finden Sie in den COCKPIT-Ausgaben 4 und 5/1985.

Links: Einfach und funktionell: Das Cockpit einer 1936 gebauten Douglas DC-3/DST

Während des Weltkrieges produzierte Douglas in seinen Werken in Kalifornien und Oklahoma gegen 10000 Militärvarianten der DC-3. Im Höhepunkt dieser Massenproduktion betrug die stündliche Produktionsrate 1,8 Einheiten! Unten eine C-47B-1-DL



4 Cockpit Dezember 1985

Staffeln der Welt

Anlässlich der 50-Jahr-Feier des italienischen Nationalteams gab es am 11. und 12. September ein Stelldichein von acht Kunstflugformationen.



Die «Patrouille Suisse» war das einzige Team, das mit der F-5 keinen Trainer, sondern einen «Fighter» flog. Damit war die PS auch das einzige Team, das «Flares» ausstossen konnte. Eigentlich als Abwehrmassnahme gegen Luftabwehrraketen gedacht, geben die Flares ein spektakuläres Feuerwerk, wenn die PS beim Finale nach oben auffächert. In Rivotto gab das nicht nur Szenenapplaus, das Publikum jubelte.

Das war für die «Patrouille de France» bei ihrer anschliessenden Vorführung nicht zu toppen. Aber ein Team mit acht Maschinen hat mehr Möglichkeiten zu Formationswechseln. Der Vorbeiflug «Crazy» ist schon toll anzusehen. Die PdF ist übrigens das erste Team, das von einer Frau angeführt wird. Commandant Virginie Guyot war bis 2008 Einsatzpilotin auf der Mirage F1CR bei der 2/33 «Savoie», einem Aufklärungsverband in Reims. Da wollten wohl die «Red Arrows» nicht nachstehen. Position No 3 bei den Reds ist Flight Lieutenant Kristy Moore, eine Tornado-Pilotin mit Einsatzerfahrung über dem Irak. An No 9 fliegt ein neuseeländischer Pilot, Simon Rea. Auch er mit Einsatzerfahrung, allerdings über Afghanistan mit einem



Rivotto 2010 50 Jahre Frecce Tricolori (2)



Fotos: Werner Baier

Harrier GR4. Letzte Saison waren sogar zwei Neuseeländer im Team der Reds. Die Royal Air Force hat nach der Reduzierung der neuseeländischen Luftwaffe Piloten übernommen.

Den Abschluss des Flugtages gestalteten die Gastgeber. Nach Nationalhymne und Flaggenparade – die Flagge wurde unter einem Helikopter hängend vorbeigeflogen – starteten die «Frecce Tricolori». Mit zehn Aermacchi MB 339 PAN die grösste Formation, erhielten sie natürlich reichlich Beifall des heimischen Publikums. Szenenapplaus, als sie, wie alle anderen Teams auch, ein Herz an den Himmel zeichneten.

Der Static Display bot Raritäten: F-84F und F-86F in den Farben ehemaliger italienischer Kunstflugteams. Sogar eine Vampire im Anstrich der «Cavallino Rampante» war ausgestellt.

Werner Baier

Ganz oben links: PS in der «Tonneau barriqué train sorti».

Ganz oben rechts: Red Arrows, ein makellooses «T».

Oben links: Fabrizio Tonet von den Frecce Tricolori beim Besuch einer Fan-Gruppe.

Oben rechts: Vampire Mk.51 im Anstrich der «Cavallino Rampante» von der 4. Aerobrigata aus Grosseto (1950-1952).

Links: Patrulla Aguila in Formation «Faca».

Quellen
Bild- und Textarchiv des Autors

Bombardier verkauft weitere CRJ900 nach Libyen

Die Libyan African Holding Company hat drei CRJ900 NextGen fest bestellt und sich Optionen für drei weitere Exemplare dieses Typs gesichert. Die kanadischen Regionaljets sind für die Tochtergesellschaft Libyan Airlines bestimmt. Bisher hat Bombardier 259 fixe Orders für den CRJ900 und CRJ900 NextGen erhalten, 234 Flugzeuge sind ausgeliefert worden. *ts*

AerSale erwirbt B747-Flotte von JAL

Das US-amerikanische Leasingunternehmen AerSale übernimmt von Japan Airlines die noch verbliebenen 19 Boeing 747-400. Die im Rahmen der Sanierung von der asiatischen Fluglinie ausgemusterten Grossraumjets sollen zum Teil zu Frachtern umgerüstet werden. AerSale hat im Frühjahr bereits vom Logistikkonzern UPS insgesamt 44 Mc Donnell Douglas DC-8-70-Frachter übernommen. *AM*

Bis zu 20 E-Jets für Air Lease

Embraer hat mit Air Lease Corp. einen definitiven Vertrag zum Erwerb von 15 Embraer 190 abgeschlossen. Das Abkommen umfasst zudem fünf Kaufoptionen und bietet dem Kunden die Möglichkeit, fünf der 15 Bestellungen zuerst zu bestätigen. Air Lease wurde dieses Jahr in Los Angeles gegründet und wird vom früheren ILFC-Chef Steven Udvar-Házy geführt. *ts*

Air Arabia stockt Airbus-Flotte auf

Air Arabia, die grösste Niedrigpreisgesellschaft des Nahen Ostens und Nordafrikas, hat den ersten von 44 bestellten A320 übernommen. Derzeit bedient die Fluggesellschaft mit einer Flotte von 23 geleasteten A320 ab ihren Drehscheiben Sharjah, Casablanca und Alexandria rund 65 Destinationen innerhalb des Nahen Ostens und Nordafrikas sowie nach Europa, Indien und Zentralasien. Die Eröffnung eines vierten Hubs in Amman ist für nächstes Jahr geplant. *ts*

Russland bestätigt Grossbestellung bei Boeing

Die russische Staatsholding Rostec hat einen bereits aufgegebenen Grossauftrag über 50 Boeing 737NG bestätigt. Der Aufsichtsrat der State Corporation Rostec hat die bereits im September aufgebene Bestellung nun auch formell bestätigt. Die Order teilt sich auf in 15 B737-700, 25 B737-800 und zehn B737-900ER und enthält zudem Erwerbsrechte für 35 weitere 737NG. Die Flugzeuge sollen bei verschiedenen russischen Fluggesellschaften zum Einsatz kommen. *ts*

Airbus erhält Grossbestellung von BOC Aviation

BOC Aviation, die Flugzeugleasing-Tochter der Bank of China mit Sitz in Singapur, hat 30 Flugzeuge der A320-Familie fest bestellt. Die Single-Aisle-Jets sollen ab 2012 über einen Zeitraum von drei Jahren zur Auslieferung gelangen. BOC Aviation verfügt heute über mehr als 160 Flugzeuge und ist damit Asiens grösster Leasinggeber. *ts*

TNT mietet Boeing 777-Frachter

Das in den Niederlanden domizilierte Logistikunternehmen TNT wird ab 2011 von Guggen-

heim Aviation Partners drei Boeing 777 Frachter anmieten. Die Maschinen sollen die Transportkapazitäten auf den Asienrouten erhöhen sowie die vier derzeit eingesetzten Boeing 747-400ERF ergänzen. TNT operiert vorwiegend ab der Basis Lüttich. *AM*

China unterzeichnet für 102 Airbus-Flugzeuge

China Aviation Supplies Holding Company (CAS) hat mit Airbus eine Vereinbarung über insgesamt 102 Flugzeuge geschlossen. Davon sind 66 Neubestellungen und beinhalten 50 Flugzeuge der A320-Familie, sechs A330 und zehn A350 XWB.

Li Hai, Vorsitzender der CAS, und Tom Enders von Airbus unterzeichneten die Vereinbarung im Pariser Elysée-Palast im Beisein des chinesischen Präsidenten Hu Jintao, der sich auf Staatsbesuch in Frankreich aufhielt. *mt*

Aerolineas Argentinas entscheidet sich für SkyTeam

Aerolineas Argentinas hat Ende Oktober den Beitrittsvertrag zur SkyTeam Fluggallianz unterzeichnet. Das neunte SkyTeam Mitglied wird 2012 als erste Fluggesellschaft Südamerikas voll in den Airlineverbund aufgenommen werden. *AM*

Aeroflot soll teilverkauft werden

Russland will namhafte Anteile der staatlichen Aeroflot verkaufen und dadurch das Haushaltsdefizit verringern. Die Mehrheit der grössten russischen Fluglinie soll jedoch weiterhin in Staatsbesitz bleiben. Für die Privatisierung hat sich verschiedentlich auch Russlands Präsident Medwedew ausgesprochen, der sich dadurch eine beschleunigte Modernisierung des Flugunternehmens erhofft. *AM*

Swiss WorldCargo bietet mit Edelweiss Air neue Destinationen an

Swiss WorldCargo bietet seit dem Winterflugplan zusätzlichen sechs von Edelweiss Air bediente Destinationen an. Neben den Langstreckenzielen Mauritius, Kilimandscharo, Goa und Puerto Plata, sind es Priština und Skopje, die das Netzwerk ergänzen. Weiterhin im Angebot bleiben die ebenfalls von Edelweiss Air angeflogenen Ziele in Kenya, Mexiko, auf den Malediven und in der Dominikanischen Republik. *AM*

Helvetic fliegt nach Wales

Ab 28. März 2011 nimmt Helvetic Airways die walisische Hauptstadt Cardiff in den Flugplan auf. Geflogen wird viermal pro Woche jeweils am Montag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag. Das Angebot richtet sich sowohl an Touristen wie Geschäftsleute. Die Flugdauer beträgt rund eine Stunde und 50 Minuten. *ts*

100-millionster Passagier für Swiss

Am 19. Oktober konnte Swiss ihren 100-millionsten Fluggast seit Gründung der Airline an Bord begrüßen. Aus diesem Anlass überreichte Geschäftsleitungsmitglied Holger Häty der Jubiläumspassagierin Jennifer Mauerhofer einen Gutschein für einen Gratisflug für zwei Personen. Seit 2004 hat Swiss die Passagierzahlen um mehr als 50 Prozent gesteigert. *ts*

Edelweiss verstärkt Präsenz in Genf

Im Sommerflugplan 2011 baut Edelweiss Air ihr Angebot ab Genf markant aus. Im Auftrag der Schweizer Charterairline fliegt ein A320 von Swiss 12 Destinationen ab der Rhonestadt an. Bereits ab Februar werden Hurghada und Sharm-el-Sheik bedient. Neu dazu kommen ferner Las Palmas, Teneriffa, Larnaca sowie Mykonos und Santorini. Die Flüge nach Griechenland können mit den beiden täglichen Flügen von Swiss nach Athen kombiniert werden. Edelweiss erwartet, dass sich die Passagierzahlen ab Genf nächstes Jahr verdreifachen werden. *ts*

Baboo krebst zurück

Angesichts der angespannten Finanzlage des Unternehmens und um Kosten zu senken, hat Baboo Anfang November ihre Flüge nach Athen und London City eingestellt. Die beiden Destinationen hätten die Erwartungen nicht erfüllt, teilte die Genfer Fluglinie mit. Somit bedient Baboo diesen Winter noch zehn Destinationen (Bordeaux, Bukarest, Florenz, Genf, Lugano, Nizza, Rom, Toulouse, Valencia und Venedig). Auf diesen Strecken werden die beiden Dash 8-Q400 eingesetzt und, wie es im Communiqué heisst, «vorübergehend» auch Embraer 190. Unterdessen werden weitere strategische Optionen geprüft, was die Zukunft der Fluggesellschaft angeht. *ts*

Premium Jet: trotz Krise mit Erfolg

Die junge Fluggesellschaft bearbeitet seit einem Jahr den Nischenmarkt Schweiz und Europa und organisiert Flüge rund um den Globus. Die vier Partner mit Peter Hartmann als CFO, Fabio Hausammann, Heiner Bernhard und Marcel Wepfer sind Branchenexperten, haben sie doch alle ihre Sporen während vielen Jahren beim Mitbewerber Execujet abverdient. Premium Jet AG besitzt keine eigenen Flugzeuge, sondern managed Privat-Flugzeuge im Auftrag der Besitzer. Mit 20 Mitarbeitenden und 30 Piloten betreibt sie zwölf Maschinen, sorgt für die Wartung und den Unterhalt ebenso wie für die Besatzung und den Treibstoff. Die Einsätze der Flugzeuge werden koordiniert und die Flüge verkauft. Die Entwicklung der Firma liege ziemlich innerhalb des Business Plans, erklärt Marcel Wepfer, Director Sales & Marketing anlässlich einer Presseorientierung mit bescheidenem Stolz. So sollen im kommenden Jahr drei weitere Flugzeuge dazukommen. *FM*

Blätter und Bretter, die die Welt bedeuten

Partnerschaft zwischen Sport und Business auf höchstem Niveau. So lautet die Devise zwischen Swiss Jet und GFC Sports Management. Rotor-Blätter des privaten Schweizer Flugunternehmens Swiss Jet werden während der nächsten drei Jahre die Ski-Bretter von Carlo Janka und anderen Top-Athleten zu Rennen und Trainings fliegen. Dies verschafft den Schweizer Skirennfahrern kurze Transportzeiten und längere Erholungspausen, was angesichts des ganzjährigen Trainings- und Rennkalenders erhebliche Vorteile bringt. Die neun Helikopter von Swiss Jet bieten dafür beste Voraussetzungen. Für die Engadiner Fluggesellschaft ist diese Zusammenarbeit eine wichtige Ergänzung in ihrem Skisport Sponsoring



Foto: Felix Meier

Portfolio, lautet die Begründung von Swiss Jet CEO Heinz Reber. Sie will damit einen Beitrag zu Schweizer Spitzenplätzen im Welt-Ski-Zirkus leisten. Für Gesamtweltcupsieger Carlo Janka, der auch schon im Hunter geflogen ist, bedeutet Fliegen die ganz grosse Faszination. *FM*

SR Technics und Hello vereinbaren A320-Komponentenvertrag

SR Technics und die Basler Hello Airline haben einen bis zum Jahr 2016 gültigen Servicevertrag für insgesamt fünf A320 unterzeichnet. Die vereinbarten Dienstleistungen umfassen Austausch, Wartung, Reparatur, Logistik und Komponentenmanagement sowie die Bereitstellung eines Komponenten-Konsignationslagers in Basel. Hello, die bereits seit Anfang November eine A320 einsetzt, erhält zudem Zugang zum Komponenten-Pool der SR Technics. *AM*

Daniel Weder in Aviatik-Plattform der EU-Kommission aufgenommen

Skyguide-CEO Daniel Weder hat in der Aviatik-Plattform der EU-Kommission Einsitz genommen. Das nach den Ereignissen um die isländische Aschewolke im Frühjahr gegründete Fachgremium soll zukünftig Massnahmen, die direkte Auswirkungen auf den europäischen Luftverkehr haben, wie etwa nationale Luftraumsperrungen, europaweit koordinieren. Das aus 16 Vertretern der europäischen Luftfahrt zusammengesetzte Gremium berät zudem die EU-Kommission in der Beurteilung von langfristigen Strategien, wie der Neuorganisation der europäischen Flugsicherung, die leistungsfähiger und effizienter werden soll.

Philipp Berner wird neuer CEO von Ruag Aviation

Der Verwaltungsrat der Ruag hat Philipp Berner per 1. Dezember zum neuen CEO von Ruag Aviation gewählt. Nachdem die Post Merger Integration von Ruag Space erfolgreich fortgeschritten ist, hat sich Dr. Peter Guggenbach entschieden, einen Teil seines Doppelmandats als CEO der Sparten Aviation und Space an Philipp Berner, heute Leiter der Business Unit Military Aviation, abzugeben. *mt*

Aerosuisse Award 2010 für Claude Nicollier

Mit dem Award würdigt der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt grosse

Verdienste von natürlichen und juristischen Personen zu Gunsten des schweizerischen Luft- und Raumfahrtstandortes. Die diesjährige Auszeichnung ist am 4. Schweizer Luftfahrtkongress in Dübendorf an den bisher einzigen Schweizer Astronauten, Claude Nicollier, verliehen worden.

Mit der Verleihung würdigt die Aerosuisse Claude Nicollier für sein wegweisendes und erfolgreiches Wirken als Pilot, Astronaut, Dozent und Repräsentant der Schweizer Luft- und Raumfahrt. Als erster und bisher einziger Schweizer Astronaut hat er das öffentliche Bewusstsein für die Schweiz als Luft- und Raumfahrnation nachhaltig geprägt. Claude Nicollier verbindet wie keine andere Schweizer Persönlichkeit die Schweizer Luft- und Raumfahrt mit wissenschaftlicher Forschung, Lehre, Praxis und beispielhaftem Verhalten. Nach seinem Abschluss in Physik und Astrophysik an der Universität Genf hat ihn seine aviatische Laufbahn vom Militärpiloten zum Swissair-Piloten und schliesslich zum Chefastronauten der Europäischen Weltraumorganisation ESA geführt. Die Schweiz beteiligte sich mit 140 Millionen Franken pro Jahr an der European Space Agency. Den Höhepunkt der Astronautenlaufbahn von Claude Nicollier bildeten vier längere Flüge ins All, zuletzt verbunden mit dem spektakulären Weltraumspaziergang zur Reparatur des Weltraumteleskops Hubble. Auch in jüngster Zeit hat er seine vielfältigen Fähigkeiten, unter anderem als Flugversuchsleiter des «Solar Impulse» oder als Pilot antiker Flugzeuge, unter Beweis gestellt. *FM*

AERO INSURANCE SERVICE AG

Aero Insurance Service AG

Ihr Vertrauenspartner in der Schweiz
für Luftfahrtversicherungen

www.aero-insurance.ch Phone: +41 44 881 27 27 Fax: +41 44 881 27 28

Schweizerisches Luftfahrzeugregister 1. – 31.10.2010

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
19.10.2010	HB-FNU	Pilatus PC-6/B2-H4	975	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.10.2010	HB-FRP11	Pilatus PC-12/47E	1247	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.10.2010	HB-FRR11	Pilatus PC-12/47E	1250	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.09.2010	HB-FRS11	Pilatus PC-12/47E	1251	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.10.2010	HB-FRT11	Pilatus PC-12/47E	1252	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.10.2010	HB-FRU11	Pilatus PC-12/47E	1253	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.10.2010	HB-FRV11	Pilatus PC-12/47E	1254	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.09.2010	HB-FRW11	Pilatus PC-12/47E	1255	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.10.2010	HB-FRZ11	Pilatus PC-12/47E	1258	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.10.2010	HB-FSA11	Pilatus PC-12/47E	1259	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.10.2010	HB-FSB11	Pilatus PC-12/47E	1260	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.10.2010	HB-FVK	Pilatus PC-12/47E	1256	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.10.2010	HB-IOZ	Airbus A320-214	4294	2010	Celestial Aviation Trading 73 Ltd./ Belair Airlines AG, Glattbrugg	Zürich
29.10.2010	HB-JIZ	Airbus A320-214	936	1998	Wells Fargo Bank/Hello AG, Basel	Basel-Mulhouse
07.10.2010	HB-UDC	American GAC AG-5B	10158	1993	Aero Club Pegase, Renens	Lausanne-La Blécherette
12.10.2010	HB-WYH	Flight Design CTSL-ELA	F-10-07-05	2010	Lemanic Ecoflyers (LEF), Bretigny-sur-Morrens	Lausanne-La Blécherette
06.10.2010	HB-YNB	Elisport CH-7 Kompress	K143	2010	Kistler Karl, Fehrltorf	Speck-Fehrltorf
21.10.2010	HB-ZLF	Eurocopter AS 350 B3	7048	2010	Europavia (Suisse) SA, Bern	Bern-Belp

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Neuer Eigentümer/Halter	Standort
22.10.2010	HB-1687	LS4	4320	1983	Neukom Martin, Neunkirch	Speck-Fehrltorf
01.10.2010	HB-2139	DG-400	4-47	1983	Deshusses Sylvain, Vessy	Montricher
29.10.2010	HB-5502	Taurus	061T503	2009	Ackermann Benno, Boniswil	Buttwil
22.10.2010	HB-CKL	F182Q	0109	1979	Beltec.aero GmbH, Schaffhausen	Schaffhausen
11.10.2010	HB-EXC	FA-200-180	FA-200-98	1970	Häberlin Rudolf, Frauenfeld	Sitterdorf
04.10.2010	HB-IOR	A320-214	4033	2009	IGAL MSN 4033 Limited/Belair Airlines AG, Glattbrugg	Zürich
18.10.2010	HB-IQI	A330-223	291	1999	Celestial Aviation Trading 49 Limited/ Edelweiss Air AG, Zürich	Zürich
01.10.2010	HB-IYD	Saab 2000	059	1998	Montelease SA/Darwin Airline SA, Bioggio	Lugano
25.10.2010	HB-KAD	DR 400/120 D	1632	1983	BS Business Aviation AG/Flugschule Basel AG, Basel	Basel-Mulhouse
18.10.2010	HB-PKI	PA-18 «150»	18-7692	1961	Die Gletscherflieger!, Kottwil	Luzern-Beromünster

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
26.10.2010	HB-1078	AS-K-13	13675 AB	1988	Ismalun René, Versoix	Montricher
22.10.2010	HB-3107	SZD-55-1	551192045	1992	Bühlmann Martin/Haller Martin, Zürich	Buttwil
05.10.2010	HB-3162	Discus CS	185CS	1995	Segelfluggruppe Winterthur, Winterthur	Winterthur
29.10.2010	HB-BFA	N-90	1019	1984	Ballongruppe Bern, Spiegel bei Bern	Bern-Belp
29.10.2010	HB-CYE	152	15284056	1979	Motorfluggruppe Zürich, Zürich	Zürich
07.10.2010	HB-CZP	F172N	1819	1979	Keil Petra/Keil Michael, Sargans	Bad Ragaz
01.10.2010	HB-FQA12	PC-12/47E	1235	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.10.2010	HB-FQY11	PC-12/47E	1228	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.10.2010	HB-FRM11	PC-12/47E	1246	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.10.2010	HB-FRO11	PC-12/47E	1249	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.10.2010	HB-FRQ11	PC-12/47E	1248	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.10.2010	HB-FRS11	PC-12/47E	1251	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.10.2010	HB-FRW11	PC-12/47E	1255	2010	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.10.2010	HB-IGQ	Falcon 2000EX	009	2003	Alpcom SA/Dasnair SA, Genève	Genève-Cointrin
18.10.2010	HB-JEY	BD-700-1A10	9173	2005	Air Luther AG/Comlux Aviation AG, Kloten	Zürich
07.10.2010	HB-OOF	PA-16	16-502	1949	Bernasconi Carlo, Prilly	La Côte
19.10.2010	HB-OZT	PA-28-140	28-26092	1969	Soler Pont Juan, Chêne-Bougeries	Ausland
04.10.2010	HB-PRE	PA-32R-300	32R-7780071	1976	Swiss Aviation Services AG/Bodanair AG, Kreuzlingen	St. Gallen-Altenrhein
01.10.2010	HB-QBU	Colt 31A	3681	1995	Duvoisin Pierrick, Savagnier	Boudevilliers
29.10.2010	HB-QJC	M-130	130/26	2000	Take-Off Balloon AG, Mörigen	Studen BE
20.10.2010	HB-ZET	AS 350 B3	3715	2003	BOHAG Berner Oberländer Helikopter AG, Gsteigwiler	Gsteigwiler



Pilatus PC-12 Farbpalette: Produktion und Verkauf des Erfolgsflugzeuges Pilatus PC-12 gehen unvermindert weiter. Im Oktober wurden nicht weniger als 16 verschiedene Exemplare im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragen oder gelöscht. Darunter waren verschiedene Maschinen in einem Uni-Farbkleid ohne jede Zierstreifen zu sehen, unter anderem HB-FRO11 (rot), HB-FRS11 (weiss) und HB-FRT11 (silbergrau).

PS: Die beiden gelöschten PC-12 HB-FRS11 und HB-FRW11 wurden bereits im September eingetragen. Durch einen Eingabefehler fehlten diese Eintragungen im letzten Cockpit und werden hier nachgetragen.





Genf (oben): Frankophoniegipfel (Genf) – möglicherweise die am meisten beachtete Maschine war diese 727-30 9Q-CDC, C/N 18934 der Demokratischen Republik Kongo (Kinshasa). Mit Jahrgang 1966 ist sie eine der wohl ältesten B727, die noch operiert. Das Flugzeug wurde ursprünglich als D-ABIS an die Lufthansa ausgeliefert. *Foto: Jean-Luc Altherr*



Zürich (oben): Eurocypria Airlines – 1990 von Cyprus Airways gegründet – setzt ihre sechs Boeing 737-8Q8 ausschliesslich im Ferienseverkehr ein. *Foto: Aeromedia A. E. Wettstein*



Genf (links oben): Frankophoniegipfel (Genf) – die Republik Kongo (Brazzaville) leaste von Amjet aus Griechenland diese McDonnell Douglas MD83 SX-IFA. Amjet gehört neu zur ebenfalls griechischen Gainjet. *Foto: Jean-Luc Altherr*



Basel (links Mitte): Mega-Bizjet in Basel – am Nachmittag des 4. November 2010 landete die Boeing 777-2KQ(LR) nach einem Direktflug vom Boeing-Werk in Everett am EuroAirport. In den kommenden Monaten wird die «Triple Seven» bei der AMAC am EAP ihre standesgemässe VIP-Innenausstattung erhalten. *Foto: Daniel Bader*

Zürich (links unten): Royal Saudi Air Force, die nach Israel über die modernste Luftwaffe des Mittleren Ostens verfügt, unterhält in ihrer vielfältigen Flotte ebenfalls zwei Boeing 737 Business Jets – im Bild die Boeing 737-7DP (BBJ). *Foto: Aeromedia A. E. Wettstein*



Zürich (oben): Das noch unter Canadair entwickelte Basismodell der Challenger 600 führte am 8. November 1978 den Erstflug durch. Im Bild die von Bombardier 2007 gefertigte und weiterentwickelte CL-602B-16 Challenger 605 TC-FIB der türkischen Fiba Air. Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Genf (links): Frankophoniegipfel (Genf) – die wohl neuste Regierungsmaschine kam aus Marokko: Diese Boeing 737-8KB (BBJ2) CN-MVI (C/N 37545), ex A7-AAZ, wurde im vergangenen September ausgeliefert. Foto: Jean-Luc Altherr

Genf (links Mitte): Frankophoniegipfel (Genf) – die ehemals von Mideast operierte Boeing 737-74Q (BBJ) N737GG fliegt jetzt für die Regierung des Tschads. Die nun als TT-ABD immatrikulierte Maschine trägt aber immer noch die ehemalige Lackierung. Foto: Jean-Luc Altherr



Genf (oben): Frankophoniegipfel (Genf) – insgesamt drei Boeing 727 machten in Genf ihre Aufwartung, so auch aus Mali dieses Model 2K5 Advanced TZ-MBA (C/N 21853). Das Flugzeug wurde ursprünglich an Hapag-Lloyd als D-AHLV ausgeliefert und später unter verschiedenen Kennungen als Executive Aircraft eingesetzt (LX-MJM, LX-MMM, HZ-HR4, P4-JLI). Foto: Jean-Luc Altherr

Genf (links): Frankophoniegipfel (Genf) – die Flotte der «Belgian Defence» bekommt eine neue Lackierung, wie bei dieser Falcon 900 CD-01 zu sehen. Foto: Jean-Luc Altherr



Tiger-Teilersatz

Scherbenhaufen oder Hoffnung?

Die vorläufige Verschiebung des Tiger-Teilersatzes war in den letzten Monaten irgendwie abschätzbar; trotzdem sind Befürworter und Anbieter zu Recht konsterniert. Vier Jahre lang wurde umfassend und aufwendig gearbeitet, weit über die eigentliche Evaluation hinaus: Auf industrieller Ebene wurden Hunderte von Verhandlungen über Kompensationsleistungen geführt; diese kostenintensiven Anstrengungen (und MoUs) sind nun (ebenfalls) Makulatur.

Heute verfügt der Iran – und damit seine Komparsen – bereits über moderne UAV-Technologie. Aus aktuellem Anlass ist nun auch dem Laien die Sicherheitsproblematik in der Zivilluftfahrt bekannt. Die Forderung nach einer lückenlosen Überwachung des Schweizer Luftraums ist aber immer noch den Experten überlassen. Eine Mehrheit der Bevölkerung verweigert sich der Diskussion – aus Naivität oder ideologischer Ignoranz sei dahingestellt.

Cockpit hat sich mit dem Präsidenten der nationalrätlichen Subkommission Tiger-Teilersatz zusammengesetzt; Thomas Hurter ist Kraft seiner Funktion im politischen «Auge des Taifuns». Uns interessierte, wo Fehler gemacht wurden, und, ob und wie es weitergehen könnte.

Cockpit: Herr Hurter, vier Jahre TTE-Evaluation, dann unvermittelt der Abbruch der Übung. Was ist passiert?

Thomas Hurter: Aus meiner Sicht war das eine vorbildliche und transparente Evaluation. Ich habe zum Beispiel die Anbieter in unsere Subkommission eingeladen, um vertraulich – und ohne Beisein von armassuisse und VBS – ihre Sicht zum Evaluationsprozess anzuhören. In diesen Gesprächen wurde uns, bis auf Kleinigkeiten, bestätigt, dass der Prozess grosso modo gut abläuft. Soweit der Prozess an sich. Dass man nun die Evaluation, respektive die Beschaffung mit der Begründung «fehlende Mittel» abbrach, finde

ich nicht gut. Sie haben das in Ihrer Frage angesprochen: Der Prozess läuft seit vier Jahren – und seit zwei Jahren steht das Thema Finanzierung auf der politischen Agenda. Der Bundesrat hat es also zwei Jahre lang verpasst, zu diesem Thema Überlegungen anzustellen und Vorschläge zu präsentieren. Und da ist ein Zweites: Wenn nun bis Ende 2011 das Finanzdepartement Lösungen aufzeigen soll, dann fehlt mir der Glaube, dass nun neue Erkenntnisse auf den Tisch gelegt werden sollen. Weshalb wurde das nicht bereits in den vergangenen zwei Jahren gemacht? Kurz, man hat die finanziellen Probleme zwar erkannt, aber nicht nach Lösungsansätzen gesucht.

Hatte Bundesrat Schmid das Geschäft nicht sauber vorbereitet?

Das ist schwierig zu sagen. Er verliess ja sein Amt im Jahr 2008. Rekapitulieren wir: Zunächst wurden von Luftwaffen-Seite 33 neue Kampfflugzeuge in den Raum gestellt. Später wurde die Anzahl auf 22 Flugzeuge reduziert. Nun hat aber niemand kommuniziert, dass 2,2 Milliarden Franken für diese Anzahl Flugzeuge gar nicht ausreichen können. Eigentlich hätte man aus der F/A-18 Beschaffung die Beschaffungs-

kosten in etwa als Richtwert übernehmen können und hätte schnell bemerkt, dass das vorhandene Budget für die angedachten PC-21 plus NKF unrealistisch ist. In den Anfangszeiten hatte Bundesrat Schmid von Kosten zwischen 3,5 und 5 Milliarden gesprochen. Das war der richtige Ansatz.

(Noch) nicht am Schweizer Himmel zu sehen: Saab Gripen.



Foto: Gripen International

Später korrigierte er sich, wie bekannt, auf 2,2 Milliarden Franken.

Lassen Sie mich dazu mit zwei Fragen einhaken: Ist denn die Anzahl Flugzeuge – sprich das Staffeldenken – so relevant? Steht nicht der Auftrag im Mittelpunkt? Und: Parlament und Regierung sind mit Blick auf die Kampfflugzeugbeschaffung ein Gentleman-Agreement eingegangen, bei Rüstungskrediten mit Blick auf die TTE-Nachfolge zurückhaltend zu sein. Ist dieses Agreement nun Makulatur?

Zu Ihrer ersten Frage: Ja, Sie haben Recht, die Stückzahl ist in der Tat nicht relevant. Die Fixierung auf eine bestimmte Anzahl hat mich auch immer gestört. Der Auftrag sollte die Stückzahl definieren. Es gibt ja vielleicht Hersteller, die zum Beispiel mit zehn Flugzeugen dieselbe Leistung erbringen, wie andere mit 15. Zum Thema Gentleman-Agreement: Das hat es tatsächlich gegeben. Die Politik hat vor Jahren beschlossen, einzelne Rüstungsprogramme nicht voll auszunützen, um finanzielle Mittel für den TTE bereitzustellen. Im Rahmen der Einschätzung der heutigen finanziellen Situation ist dies aber leider kein Punkt mehr, der nun positiv in die Waagschale geworfen wird.

Hat denn Ihre Subkommission nicht Einfluss auf die Finanzierung nehmen können?

Nein, die Rolle unserer Kommission ist eine andere. Wir haben den Auftrag, die

(Noch) nicht am Schweizer Himmel zu sehen: EADS Eurofighter.



Foto: EADS

amtsinternen Prozesse zu überprüfen, so quasi als GPK im Kleinen. Zusätzlich ging es darum, dieses Geschäft für die Beratung im Parlament vorzubereiten.

Weshalb standen keine alternativen Finanzierungsmöglichkeiten zur Diskussion?

Da war man wahrscheinlich einfach zu blauäugig. Zusätzlich prüfte man zu wenig alternative Beschaffungsvarianten wie zum Beispiel eine gestaffelte oder tranchenweise Beschaffung.

Wie geht es weiter?

Man spürt im Parlament eine Unzufriedenheit über den abrupten Abbruch. Nun muss ein Input aus der Sicherheitskommission kommen, der Bundesrat wird nicht von sich aus aktiv werden. Das ist am 8. November geschehen. Die SiK des Nationalrates beauftragte den Bundesrat mittels Kommissionsmotion, eine Erhöhung des Ausgabenplafonds für die Armee vorzunehmen, welche einen Verpflichtungskredit für die Tiger-Teilersatzbeschaffung in der Legislaturperiode 2012 bis 2015 möglich macht. Meine Meinung ist klar: Die Laufzeit der Angebote geht bis Ende Dezember nächsten Jahres. Es wäre falsch, die Offerten nun einfach ad acta zu legen.

Ich habe den Eindruck, dass das VBS seinen Blick zu stark auf die allgemeine Mängelliste und -behebung der Armee fokussiert. Ich meine, man sollte das eine tun, und das andere nicht lassen. Diese Evaluation war sehr gründlich und auf-



(Noch) nicht am Schweizer Himmel:
Dassault Rafale.

Foto: Dassault

wendig. Wenn wir zuwarten, beginnen wir wieder bei null.

Auch die Hersteller waren nicht wenig erstaunt über das Vorgefallene. Immerhin haben sie sehr viel personelle Ressourcen und Mittel investiert. Es stehen Beträge von 20 Millionen im Raum. Ja, ich kann die Hersteller verstehen. Das entspricht mit Sicherheit nicht ihrem Bild der Schweiz. Man kann zwar eine Ausschreibung verlieren, das gehört zum Ri-

siko jedes Offerierenden. Aber der Stopp zum jetzigen Zeitpunkt ist ärgerlich. Werden die neuen Leute im Bundesrat etwas bewirken?

Kurzfristig glaube ich nicht, dass der Bundesrat aus eigenem Antrieb seinen Verschiebungsentscheid nochmals diskutieren wird. Jetzt ist die Sicherheitskommission am Zuge. Und ich bin zuversichtlich, dass dort eine Mehrheit den Bundesrat zum unverzüglichen Handeln auffordern wird. Aber ob eine Mehrheit des Parlamentes mitmachen wird?

Cockpit hat immer und immer wieder darauf hingewiesen, dass ohne eine Einbindung der Schweizer Bevölkerung das Geschäft Schiffbruch erleiden könnte. Weshalb wurden die wirtschaftlichen Chancen der Kompensationsgeschäfte nicht offensiv kommuniziert? Gerade in der aktuellen Zeit ist dies doch ein unschlagbares Argument?

Zunächst: Der Kauf neuer Kampfflugzeuge dient primär dazu, die Kampfkraft der Luftwaffe zu sichern oder zu verbessern. Bei Tiger-Teilersatz steht also nicht zuerst der wirtschaftliche Mehrwert im Fokus. Aber Sie haben recht, zum jetzigen Zeitpunkt wäre die Beschaffung ein perfektes Konjunkturprogramm.

Von swissmem war gar nichts zu vernehmen, während da beispielweise die weltweite GRPM viel aktiver war.

Die swissmem hat im Hintergrund gearbeitet. Aber ich gebe Ihnen retrospektiv recht, vielleicht hätte man auch den wirtschaftlichen Aspekt mehr herausstreichen sollen.

Ich hatte Sie vor ein paar Monaten in einem Take-off (Editorial) einmal ziemlich hart attackiert. Ich machte Ihnen den Vorwurf, sich nicht als «Mister TTE» zu profilieren.

Ja, und das gründet wahrscheinlich auf einer Fehleinschätzung

der Aufgaben des Subkommissions-Präsidenten. Wie oben schon ausgeführt, unsere Rolle ist eine andere.

Wechseln wir zum Schluss das Thema. Was ist Ihre Meinung zu Dübendorf?

Sehen Sie, ich glaube nicht, dass jemals Jets der Luftwaffe nach Dübendorf zurückkehren werden. Aber ich wünsche mir dringend, dass sich das VBS endlich über die weiteren Pläne klar wer-



Foto: U. Litmanowitsch

Aktuell fliegt Thomas Hurter als First Officer auf der Langstrecke (A340). Im nächsten Jahr ist die Umschulung zum Captain auf der Kurzstrecke geplant (A320).

Unten: Als Berufs- und Milizpilot der Schweizer Luftwaffe war Thomas Hurter in diversen Typen unterwegs, so auch in Tiger und Mirage.

den wird. Dieser Platz an bester Lage – mit ÖV, Autobahnanschluss und sogar einem Geleise – hat ideale Voraussetzungen, um weiterentwickelt zu werden. Und zwar im weitesten Sinne aviatisch, nicht etwa einen Technopark à la Noser, solche Projekte sind schweizweit überall ansiedelbar.

Dübendorf bietet sich doch förmlich für eine gemischtwirtschaftliche Nutzung an. Ein Teil zu Gunsten der Luftfahrt und ein zweiter Teil mit Ansiedlungen von innovativen luftfahrtnahen Unternehmen. Sozusagen ein aviatischer Cluster. Das hätte unmittelbar Auswirkungen auf weitere Investitionen und Arbeitsplätze vor Ort. Und wer glaubt, dass mit der Nähe zu Kloten dies operationell nicht möglich wäre, dem zeige ich gerne unzählige Beispiele im Ausland, wo mehr Verkehr und eine noch engere Nähe zwischen Flugplätzen herrscht.

Was mir Sorgen bereitet: Je länger Dübendorf nur schwach frequentiert bleibt, umso schwieriger wird es sein, mehr Verkehr zu akzeptieren.

Herr Hurter, vielen Dank für dieses Interview.

Interview: Max Ungricht

Thomas Hurter, 1963

Seit 2007
Nationalrat SVP
Schaffhausen;
Pilot Swiss A340;
Hauptmann der
Luftwaffe; aktuell
Instruktor und Fluglehrer PC-7 (Selektion);
ehemals Berufsmilitärpilot und Fluglehrer;
SPHAIR-Experte; verheiratet, 2 Kinder;
wohnhaft in Schaffhausen.



Foto: zlg

Frankophonie-Gipfel in Montreux – mehrere Luftraumverletzungen



Die NCPC-7 mit der fehlbaren Cessna.

Mit Beschluss vom 5. März 2010 hat der Bundesrat die Benützung des Luftraums über Montreux in einem Radius von zirka 46 Kilometern für die Dauer des Frankophonie-Gipfels eingeschränkt. Obwohl im Vorfeld auf der Bazl-Seite und von der Luftwaffe gut kommuniziert, gab es doch einige Verletzungen des gesperrten Luftraums. Gleich mehrfach waren dabei Flugzeuge vom Flugplatz Bex betroffen. Am Donnerstag, 21. Oktober, war kurz nach 18 Uhr ein Leichtflugzeug vom Flugplatz Bex in nördliche Richtung gestartet, obwohl gemäss Vorschriften nur Starts nach Süden zulässig waren. Nachdem das Flugzeug von einer NCPC-7 abgefangen wurde, musste es auf dem Flugplatz im Chablais landen, wo der Pilot von der Waadtländer Kantonspolizei vernommen wurde. Dieser Vorfall war bereits der zweite Zwischenfall nach einem ersten Vorkommnis während der Trainingsphase am Freitag, 15. Oktober. Dadurch entzog der Chef Einsatz Luftwaffe, Divisionär Bernhard Müller, dem Flugplatz die Sondergenehmigung zum Flugbetrieb bis Montag, 25. Oktober, um 18 Uhr. Auch in Bex erwischte der «Fusionman» – der ehemalige Militärpilot Yves Rossy – das anwesende Militär auf dem falschen Fuss. Für einen Bodentest seiner Raketenflügel – womit er unter anderem schon den Ärmelkanal überquert hat – zündete er den Antrieb und alarmierte dabei die in Bex stationierten Armeeeinheiten. Kurze Zeit später wurde er von der Militärpolizei vernommen – sie dachten, er wolle abheben (was wegen fehlender Schubkraft aber gar nicht möglich ist). Am Sonntag erwischte es die Besatzung einer in Birrfeld stationierten Reims-Cessna F177RG Cardinal RG über dem Sperrgebiet. Von einer über dem Greyerzerland patrouillierenden NCPC-7 wurde der Pilot aufgefordert, auf die Notfrequenz 121,5 MhZ zu wechseln; er erfuhr so ziemlich brüsk, dass er sich über nicht erlaubtem Grund befindet. Eine der zwei über der Region Berner Oberland kreisenden Hornets hatte sich zwischenzeitlich auch in Sichtweite begeben, und die zwei Militärflugzeuge begleiteten die fehlbare Maschine aus der Zone. Erst über dem VFR Fribourg zog die Hornet weg, die NCPC-7 blieb als Schatten bei der Cessna bis weit nach dem VFR Willisau. *Sven Zimmermann*

Die Hornet hatte das neue ATFLIR-System unter dem linken Luft-einlauf. Damit können hochauflösende Bilder direkt an die Bodenstation geschickt werden.



Fotos: Sven Zimmermann

Events

Eine erste Übersicht über die wichtigsten Termine 2011 wird in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.

Start der Kampagne Nightway

Am 8. November begann der fliegerische Teil der Kampagne Nightway, als die ersten sieben F/A-18 (von insgesamt 8 plus 2 Reservemaschinen) die Basis von Payerne verliessen. Die J-5011 blieb wegen technischer Probleme am Boden. Für den Transport der Unterstützungsscrew wurde die Avro HB-IYY der Swiss eingechartert. An der Kampagne in Oerland (Norwegen) werden in zwei Ablösungen 40 Piloten, 76 Angehörige des Bodenpersonals und 16 Sicherungspersonen im Einsatz stehen. Ziel der Nachtflugkampagne in Norwegen ist einerseits der Einsatz der Kampffjets unter erschwerten Bedingungen (Dunkelheit, Kälte, Witterung und Geographie), andererseits dient Nightway der Vertiefung und Konsolidierung des Fliegens bei Nacht. Die Trainingskampagne Nightway ist ein wichtiger Bestandteil des Nachtflugtrainings, das in der Schweiz aus Rücksicht auf die Bevölkerung nur marginal trainiert werden kann. In der Februar-Ausgabe von Cockpit werden wir über diese Kampagne berichten. *Sven Zimmermann/Max Ungricht*



Fotos: Sven Zimmermann

Die Hornets J-5003/06/07/09/15/16/26 und J-5232/36/37 wurden nach Norwegen verlegt; für den langen Überführungsflug ohne Zwischenstopp waren drei Zusatztanks montiert.

Vorschau auf die Ausgabe 1 – Januar 2011

Die kommende Januar-Ausgabe richtet sich schwerpunktmässig an die Mitglieder des Patrouille Suisse Fan Clubs (...und damit hoffentlich auch an viele zukünftige Mitglieder...).

Weiter wird Georg Mader eine umfassende Analyse der Situation in Grossbritannien vornehmen. Die Sparbeschlüsse der Regierung haben grossen Einfluss auf das zukünftige Material der Luftwaffe. Zivil werden Sie ein Update über die CRJ-Jets von Bombardier lesen. GA: Sagt Ihnen der Flugzeugtyp Elster etwas? Wir stellen Ihnen ein wahres Bijou vor...

Die Januar-Ausgabe von Cockpit wird rechtzeitig zu Weihnachten ab 22. Dezember an Ihrem Kiosk erhältlich sein!

«Trotz Sistierung 365 Tage fliegen.»



In die Prämie eingerechneter Nutzungsrabatt /

Luftfahrtversicherung

- ✓ Bedürfnisgerechter Versicherungsschutz
- ✓ Keine Hinterlegung des Lufttüchtigkeitszeugnisses
- ✓ Keine Meldung der Sistierung

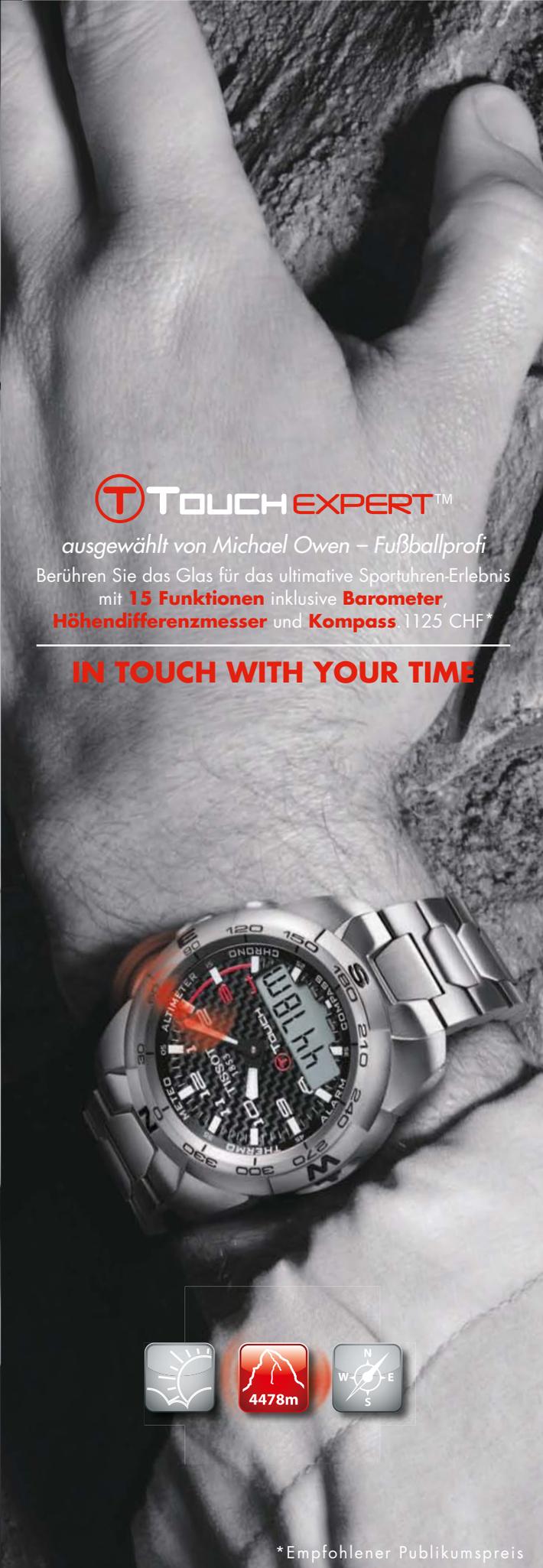
Kommen Sie auf unsere Seite.

Jetzt Offerte beantragen:

Urs Spiegelberg und Georg Hardegger, 052 261 58 33
oder 052 261 58 28, www.AXA.ch

 **winterthur**

Versicherung / **neu definiert**



T TOUCH EXPERT™

ausgewählt von Michael Owen – Fußballprofi
Berühren Sie das Glas für das ultimative Sportuhren-Erlebnis
mit **15 Funktionen** inklusive **Barometer**,
Höhendifferenzmesser und **Kompass** 1125 CHF*

IN TOUCH WITH YOUR TIME



TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853

INNOVATORS BY TRADITION

Experience more at www.tissot.ch



*Empfohlener Publikumspreis