

Erstflug
A350XWB



Paris Air Show
Freude herrscht!

General Aviation
ORIS-Fly-in
Ambri

History
Der Angriff auf
Niederweningen

Military Aviation
Patrouille de France
feierte Jubiläum



Aerospace

Multifunktionschronograf aus Titan

Exklusives SuperQuartz™-Werk

Offiziell Chronometer-zertifiziert

Wasserdicht bis 100 m



YOUR FLIGHT IS OUR MISSION™



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Wie schreibt man eigentlich ein Editorial? Gibt es Vorgaben, einen Raster oder gar ein Handbuch «How to do»?

Nichts von alledem. Zumindest nicht was das Cockpit-Editorial betrifft. Am Anfang steht das nackte Chaos. Tausend Themen, Ideen, Wünsche und Kritik aus dem Vollen. Alle Punkte werden niedergeschrieben, es wird gefeilt, diskutiert und verworfen. Bin ich heute gut drauf? Dann ist das auch an dieser Stelle so zu lesen. Schlecht drauf? Der Leser wird es merken. Das letzte Wort ist beim Chefredaktor; das **allerletzte** hat – wer ahnt es nicht – eine Frau: «Das kannst du nicht, das darfst du nicht und jenes wird nicht verstanden.»

Mehr aus dem abwechslungsreichen Redaktionsalltag erfahren Sie im «Report» auf Seite 52. Karin Münger hat «ihren Chef durchschaut». Sie hat das **allerletzte** Wort. Oder genauer: Sie nimmt es sich.

Die Automarke des Chefredaktors würde ihn nicht interessieren, hat uns ein Leser kürzlich informiert (siehe Editorial Cockpit 07/2013). Nun ist uns – unbeabsichtigt – ein Product placement passiert, das weitere Reaktionen zur Folge haben kann. Unsere Redaktions-Kaffemaschine ist mit auf dem Bild... (für Leser, die sich jedoch wirklich für die Autos des CRs interessieren, in alphabetischer Form aufgezählt: Audi, Porsche, Toyota, und VW). «Stopp!» interveniert das **allerletzte** Wort, «hier schweifst du ab».

Zurück zur Entstehung des Editorials: Nach der Niederschreibepflicht kommt die vermeintliche Kür. Doch – es steht nur eine einzige Seite zur Verfügung! Also, streichen, kürzen, ändern! Ein Prozess der schmerzt. Ein Galeerenjob. Die schönste Formulierung in den Papierkorb. Das Dankeschön an meine Kollegen vertagt. Den Tritt ans Schienbein einer missbeliebigen Person (das gibt es) durchgestrichen – das **allerletzte** Wort will es so.

Der Zeiger springt auf 23 Uhr 59. Noch eine Minute bis zum Abgabetermin. Nichts ist gut, die Sätze stehen schräg, das Thema mag niemanden interessieren, die Verzweiflung nagt. Heureka! – der rettende Einfall. Kein Mensch wird um Mitternacht mein Mail und den angehängten Text noch lesen. Eine Galgenfrist also bis (mindestens) sieben Uhr. Darum weiter im Text, der vorhandene Zigarettenvorrat neigt sich zu Ende – die Verzweiflung beim Schreiberling steigt. Und das **allerletzte** Wort genießt (wahrscheinlich) den verdienten Schlaf.

Zum Haareraufen. Verzweiflung. Schiere Not. Die unumgängliche Frage an die eigene, zwischenzeitlich leicht depressive Person: «Weshalb wurde (zumindest) dieses eine Editorial nicht an Karin delegiert?» Eine überflüssige Frage – weil sie nicht will. Das **allerletzte** Wort hat gesprochen.

Liebe Leserinnen und Leser. Was oben beschrieben, ist nicht ganz falsch. Aber auch nicht ganz richtig. Manchmal gibt es Abende wie diesen, an denen keine «Tausende Themen, Ideen, Wünsche und Kritik aus dem Vollen» sprudeln. Sie haben es schon bemerkt. Ich hoffe, Sie verzeihen. Zumindest sind schon einmal 2979 Zeichen geschafft...



Wenn Sie jetzt noch weiterlesen mögen – es gibt auch die Ernsthaftigkeit. Den Unfall in San Francisco als Beispiel. Bei aller Tragik, dieser Erstunfall einer Triple Seven zeigt eines auf: Moderne Maschinen sind viel sicherer, als es die Vorgängermodelle waren. Der technische Fortschritt (nicht nur im Flugzeugbau) macht es möglich. Es ist wohl davon auszugehen, dass ein ähnlicher Vorfall vor 20 Jahren oder mehr in einem Feuerball geendet hätte – ohne Chance, dem Inferno zu entkommen.

Schweizer Luftwaffe. In einer Pressemeldung vom 20. Juni wird Folgendes mitgeteilt: «Dem als Displaypilot F/A-18 vorgesehenen Berufsmilitärpiloten ist es bis zum Abschluss der Einführung/Ausbildung nicht gelungen, die besonderen Herausforderungen eines Flugvorführprogramms in der geforderten, höchsten Qualität zu beherrschen. Daher haben er und die zuständigen Vorgesetzten der Luftwaffe gemeinsam beschlossen, ihn von dieser Aufgabe zu entbinden. Der Entscheid betrifft ausdrücklich nicht seine Stellung als F/A-18-Staffelpilot. Die Präsentation der F/A-18 (Swiss Hornet Display) an Flugschauen/Flugvorführungen wird daher vorläufig ausgesetzt. Über den weiteren Saisonverlauf des F/A-18-Hornet-Display wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.»

Safety first – in der Fliegerei gibt es keine Toleranz. Das ist wichtig und richtig. Und doch berührt mich diese Mitteilung sehr. Hinter den trockenen Buchstaben steht ein Mensch und ausgezeichneter Pilot. Eine kleine Tragödie. Ich wünsche B. viel Kraft und Befriedigung in seinem Staffel-Job!

Andererseits: Zu oft habe ich bei Airshows schon (offensichtlich) überforderte Piloten beobachtet, die nicht aus dem Verkehr gezogen wurden – und in der Konsequenz leider auch mehrere Unfälle mit fatalem Ausgang miterlebt.

Wir sind am Schluss dieses Editorials. Und das **allerletzte** Wort hatte nur wirklich Kleinigkeiten zu beanstanden. Im Grundsatz stimmt es (sie) mir zu.

Ihr Max Ungricht



ORIS-Fly-in Ambri: der Vampire Trainer HB-RV beim Start. Siehe Bericht auf Seite 32.



GRIPEN - PRÄSENTATION IM SOMMER

DITTINGER FLUGTAGE

31. AUGUST BIS 1. SEPTEMBER, DITTINGEN

www.flugtage.ch

ZIGERMEET

7. SEPTEMBER, MOLLIS

www.zigermeet.ch

EIN KAMPFFLUGZEUG FÜR DIE ZUKUNFT

Der Gripen lädt Sie ans Zigermeet und an die Dittinger Flugtage ein, wo Sie das fortschrittlichste Mehrzweckkampfflugzeug der Welt näher kennenlernen können. Nutzen Sie die Chance, sich ins Cockpit unseres originalgetreuen Gripen-Modells zu setzen, in unserem Zelt exklusive Preise zu gewinnen oder einem Piloten all die Fragen zu diesem Flugzeug zu stellen, die Sie schon immer interessiert haben. Lassen Sie sich diesen Anlass nicht entgehen! Wir freuen uns, Sie begrüßen zu dürfen.

Der Gripen kann ein sehr breites Aufgabenspektrum erfüllen. Er ist wendig, leistungsfähig und intelligent und das fortschrittlichste Mehrzweckkampfflugzeug, das heute weltweit verfügbar ist. Weitere Informationen zum Gripen finden Sie unter:

www.gripen.ch



SAAB

Military Aviation

- 6 Die Patrouille de France feierte ihren Geburtstag!
- 9 JSF: «Dominieren, überleben – oder sterben...?»
- 11 Saab beginnt mit dem Bau des ersten Gripen E

Civil Aviation

- 14 Paris Air Show: Freude herrscht!
- 19 Flughafen Wien – es geht verhalten aufwärts
- 21 Swiss AviationTraining – Der Weg ins Airline-Cockpit (24)
- 22 Erstflug des Airbus A350
- 25 Your Captain speaking... «Mission spéciale»
- 26 Horizon Swiss Flight Academy – «Die Crews sind das Aushängeschild!»

Mittelposter

- 28 Boeing 787-8 Dreamliner
Foto: Marcel Tuccimei

General Aviation

- 30 AIRPOWER-13: Eine Firmenpräsentation mit Flugshow?
- 32 ORIS-Fly-in Ambri: Huntergrollen in der Leventina
- 34 Klassikwelt Bodensee: Die fliegenden Bullen in Hochform

Helicopter

- 36 Data Sheet: AS.350B3e Ecureuil
- 37 Swiss Helicopter AG – Helikopter-Zuwachs auf der Basis Gruyères
- 38 Swiss Helicopter Association – Die Info-Seite

History

- 40 Fliegerangriff auf Niederweningen (1944)
- 42 Wasserflugbasis Zürichhorn (2)
- 45 Travel Air: Ein Bijou kommt in die Schweiz

Report

- 52 Die Cockpit-Redaktion am Puls des Flughafenalltags

Regelmässige Rubriken

- 3 Take-off
- 12 Inside
- 39 Heli-Focus
- 45 Vor 25 Jahren
- 48 HB-Register
- 50 Gallery
- 54 Letzte Seite: Events, Wettbewerb, Vorschau, Full stop

6

Military Aviation

Die Patrouille de France feierte ihren Geburtstag



Civil Aviation

Paris Air Show: Freude herrscht!



General Aviation

ORIS-Fly-in Ambri: Huntergrollen in der Leventina



History

Fliegerangriff auf Niederweningen (1944)



40

Titelbild: Airbus A350XWB (MSN001). Foto: Airbus

Cockpit – 54. Jahrgang

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

Verlagsleitung: Roger Schenk
Verlagssupport: Daniel Jordi
«Cockpit» erscheint monatlich am Ende des Vormonates.

Unsere Partner
«Cockpit» ist Verbandsorgan der Swiss Helicopter Association (SHA) sowie Partner der AOPA Schweiz

Anzeigenverkauf
Jordi AG – das Medienhaus
Christian Aeschlimann
Aemmenmattstr. 22, 3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 42
E-Mail: inserate@cockpit.aero

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

Abonnementspreise
Inlandabo jährlich CHF 87.–
Jugendabo für Schüler und Studenten (mit Ausweis): CHF 52.–
Schnupperabo (für 3 Monate): CHF 20.–
Einzelverkaufspreis: CHF 8.20 inkl. Porto und MwSt.
Auslandabo steuerfrei, Porto nach Aufwand
Preisänderungen vorbehalten

Auflage
6000 Exemplare
11 775 Leser (gemäss Umfrage 2008)

Notariell beglaubigt 2012
Total verkaufte Auflage: 4677 Exemplare

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: redaktion@cockpit.aero

Chefredaktor: Max Ungricht
Stv. Chefredaktor: Thomas Strässle
Koordination: Karin Mürger

Redaktions-Mitarbeiter
Peter Aegerter, Jean-Luc Altherr, Daniel Bader, Werner Baier, Joël Bessard, Jürgen Gassebner, Markus Herzig, Walter Hodel, Rolf Müller, Samuel Sommer, Dr. Bruno Stanek, 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 (0)31 964 04 42
E-Mail: e.schenk@topdesk-design.ch
Layout: Elisabeth Schenk

Layoutkonzept/Druck/Vertrieb
Jordi AG – das Medienhaus
Aemmenmattstr. 22, 3123 Belp
gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier
ISSN 0010-0110

gedruckt in der schweiz

Jubiläum

60 Jahre Patrouille de France

Ende Mai feierte die Patrouille de France in Salon-de-Provence ihren 60. Geburtstag. Die Wurzeln des Teams gehen aber bereits auf die Vorkriegszeit zurück. Unsere Mitarbeiter Kees Otten und Wim Das besuchten den Event im Süden Frankreichs.



Lieutenant-colonel Bruno Bezier, Kommandant des Teams.

Ein Geburtstag feiern heisst Geschenke empfangen. So war denn für die wettergeplagten Europäer der unerwartete Sonnenschein ein besonderes Geschenk. Aber die wahren und unvergesslichen Geschenke trugen andere Namen: Frece Tricolore, Patrouille Suisse, Red Arrows und Patrouille Aguila. Ein Fest unter Freunden.

Jet-Zeitalter

Nach dem Zweiten Weltkrieg trat die französische Luftwaffe im In- und Ausland mit unterschiedlich zusammengesetzten Teams auf, dazu zählte auch die Formation von Pierre Delachenal, die aus vier Republic F-84G Thunderjet bestand. Dies war der eigentliche Beginn des Jet-Zeitalters für die nachmalige Patrouille de France. Andere (französische) Typen wie die Dassault MD-450 Ouragan oder Dassault Mystère IV A kamen ebenfalls zum Einsatz.

Den geschichtsträchtigen Namen «Patrouille de France» wurde am 17. Mai 1953 von Major Delachenal zum ersten Mal verwendet, dem damaligen Kommandanten des 3e escadre de chasse und späteren Chef der französischen Luftwaffe.

Unserer Generation noch bekannt sind die Einsätze der PdF mit dem Fouga CM-170 Magister (ab 1963). Mit zunächst sechs dieser Trainingsflugzeuge und zuletzt neun Maschinen endete die Ära 1980. Seit 1981 sind Alphajets der Arbeitsplatz der Patrouille-de-France-Piloten; im ersten Jahr bestand die Staffel aus sieben, ein Jahr später bereits aus acht Flugzeugen. Diese Zusammensetzung wird nach Aussagen der Verantwortlichen auf längere Zeit so bleiben.

Best team, best location

In einem Gespräch mit Cockpit erklärte Lieutenant-colonel Bruno Bézier, der Kommandant der Staffel, wie seine Leute für die



Die Patrouille de France feierte den runden Geburtstag vor eigenem Publikum.



Oben: Ist ebenfalls «ein militärischer Kernauftrag Frankreichs» – die Kunstflug-Nationalmannschaft (Extra 330).

Mitte: Geburtstagsgeschenk aus Grossbritannien – die Red Arrows.

Unten: Geburtstagsgeschenk aus der Schweiz – die Patrouille Suisse.



Seit über 30 Jahren ist der Alphajet das Arbeitstier der Patrouille de France.

prestigeträchtigen Sitze in einem Patrouille-de-France-Flugzeug ausgewählt werden: «Wir suchen nach Piloten, welche die Balance zwischen Risiko und Spektakel beherrschen. Die Piloten werden aus den Kampfstaffeln der Luftwaffe rekrutiert und müssen bereit sein, die französische Luftfahrt zu repräsentieren. Das Team spricht mit den Anwärtern – die Gründe ihrer Motivation werden hinterfragt. Für uns sind der Charakter und der Wille zur Teambereitschaft äusserst wichtig.» Und Bézier fügt bei: «Wir sind das beste Team der Welt», und fügt schmunzelnd hinzu «... das werden ihnen aber wahrscheinlich auch die Kommandanten der anderen Teams so sagen...». Anwärter für die Pdf müssen mindestens 1500 Flugstunden auf Jets vorweisen können. Das Team ist auf der Base Aérienne 701 in Salon-de-Provence stationiert. Bézier: «Best team, best location.» Salon-de-Provence ist in der Tat gut geeignet als >

Team-Standort: In dieser Gegend Frankreichs gibt es wenig Luftverkehr und das Wetter spielt auch meistens mit.

Die BA 701 beherbergt die Ecole de l'air mit einer hervorragenden Infrastruktur. Béziers: «Und unser Team ist diesen jungen Leuten Vorbild und Motivation.» Vorbild zum Beispiel bezüglich Professionalität und Konzentration. «In unserem Programm gibt es absolut keinen Raum für Individualität und Fehler», fügt er hinzu. Und: «Unser Team besteht aus acht Flugzeugen. Entweder alle acht – oder keine Show!»

Im Jahr 2010 führt erstmals eine Frau das Team als Leader an: Virginie Guyot, eine Mirage-F-1-CR-Pilotin, war (und ist) weltweit die einzige Pilotin, die einen so prestigeträchtigen Job ausführen durfte. **cp**

Kees Otten & Wim Das



Oben: Grosszügige Infrastruktur – die BA 701 in Salon-de-Provence.

Links: Geburtstags-geschenk aus Italien – die Freccie Tricolore.

mt-propeller



Cessna Aero GA8 Airvan / MTV-9



Tecnam P92 / MTV-34 for UL/LSA



Cessna 425 / MTV-27

The Winner's Propeller!

ber 120 STCs weltweit!

Entwicklung und **Herstellung** von EASA und FAA zertifizierten High Performance Composite Verstell- und Festpropellern für Flugzeuge mit Kolben- und Turbinentriebwerken, Luftschiffe, Luftkissenboote und Windkanäle.

Mehr als **30 Jahre Erfahrung** in **Service** und **Verkauf** von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.

Direkt am Flugplatz Straubing-Wallmühle (EDMS) Deutschland

Flugplatzstr. 1
94348 Atting / Deutschland
Tel.: +49/(0)9429 9409-0
Fax: +49/(0)9429 8432
sales@mt-propeller.com



www.mt-propeller.com

EASA DE.145.0115, FAA MFNY838K, EASA DE.21G.0008, EASA.21J.020



Der erste britische F-35B (BK01). Im Mai 2012 vollzog die Cameron-Regierung einen viel kritisierten Schwenk von F-35A und -C auf nur F-35B. Grund: Die Finanzen erlaubten nur das Umrüsten eines Trägers.

Dominieren, überleben – oder sterben ...?

Kontroversen um die Luftkampf- beziehungsweise Überlebensfähigkeit des F-35 JSF

Die auch an dieser Stelle schon mehrmals behandelten finanziellen beziehungsweise strukturellen Probleme und technischen Verzögerungen im bisher teuersten und umfangreichsten Kampfflugzeugprogramm werden – ausgehend von Australien – seit Jahren von leidenschaftlichen Debatten um die künftige Kampfstärke der Hauptstütze westlicher Luftmacht begleitet.



Fotos: LM

Am 19. Oktober 2012 wurde eine AIM-120-AMRAAM-Lenkwanne erstmals von AF01 ausgeklüftet, im Juni 2013 erfolgte der erste scharfe Schuss. Kritiker bemängeln, dass vier interne Lenkwaffen zu wenig sind.

Unser Mitarbeiter Georg Mader hat sich in negative wie positive Einschätzungen um die Qualität des JSF vertieft und mit Protagonisten beider Sichtweisen gesprochen.

Neben den nach wie vor geplanten 2443 F-35 für die drei US-Teilstreitkräfte – alle drei Versionen sind seit 22. Juni zur Truppeneinführung nach Eglin AFB ausgeliefert worden – sollen Lockheeds Programmpartner England, Italien, Niederlande, Türkei, Kanada, Australien, Dänemark und Norwegen den JSF einführen. Selbst wenn das bei manchen davon noch «wackelt», gibt es zudem mit Israel und Japan Exportkunden, die ihre ersten Stealth-Fighter ab 2016 erhalten sollen. Dazu später eventuell auch Singapur oder Südkorea. Alle genannten Länder sind luftwaffenseitig nicht irgendwer, ihre «Ecken» teils keineswegs so friedlich wie Europa. Gut möglich also, dass sich künftig F-35-Piloten irgendwo auf unserer absehbar unruhigen Welt in – heute rein hypothetischen –

Szenarien diversen Su-30/35, T-50, J-20, J-31 oder selbst Rafales oder Typhoons gegenüberstellen.

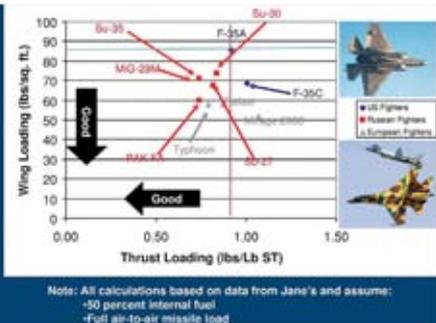
Kann nicht reinkurven, davonsteigen oder flüchten ...?

Zu den umtriebigen Protagonisten des vorhergesagten Scheiterns gehört der australische Elektronik- und Kommunikationsingenieur Dr. Carl Kopp. Seine umfangreiche Website (www.ausairpower.net) ist eine einzige technische Anklage an eine kapitale Fehlentscheidung Canberras, sich auf den JaBo F-35 festzulegen statt doch zu versuchen, F-22 zu bekommen (welche der US-Kongress aber bislang nicht zum Export freigab). Carlos «Think Tank» hat zu allen zeitgenössischen russischen und chinesischen Systemen (auch Boden-Luft-Abwehr) eine Unmenge von Daten und Tabellen aufbereitet. Mit seiner inzwischen auch in den USA respektive bei Lockheed «berühmten» Medien-Präsenz und seinem Wider- ➤

Russian/Chinese fighter designs in visual range combat

- Inferior acceleration, inferior climb, inferior sustained turn capability
- Also has lower top speed
- Can't turn, can't climb, can't run

RAND



Die «berühmte» Folie aus dem Kriegsspiel des US Think Tanks RAND provozierte eine australische Zeitung zur Schlagzeile «F-35 wie Baby-Robben abgeschlachtet!» Typhoon und Rafale werden hier als deutlich stärker eingestuft.

den klassischen Luftkampf-Kategorien, in denen diese Leute «feststecken», gegen die kommenden Plattformen unserer Gegner wenig Chancen hätten, deswegen kommt ja nun die 5. Generation!» Durch deren kleine Radarsignatur, Helmen mit hohem Schiel-/Schusswinkel sowie der totalen Situationsübersicht der hochintegralen elektro-optischen und EloKa-Sensoren sowie durch den Netzwerk-Verbund via Datenlink werde es kaum mehr zu klassischen Luftkampfszenarios im oder am Sichtbereich kommen. Der erste Schuss oder die erste Salve über den Horizont, das werde der bestimmende Faktor sein. F-35-Testpilot John Beesley erinnert dazu gern an das mit 40 000 Pfund (177 kN) stärkste je verbaute Fighter-Triebwerk F-135: «Die werden sich noch wundern, wie agil das Ding ist!» Wohl durchaus glaubhaft, dass das alles so sein wird. Dennoch müssen etliche jener angekündigten Funktionen noch ausgetestet und «robuster» werden. So zum Beispiel der genannte Helm. Künftigen F-35-Crews bleibt zu wünschen: «Möge der Datalink immer mit euch sein...». **cp**

Georg Mader

hall in vielen Foren hat der oft als «Nerd» (=Spinner) bezichtigte Analytiker aus Perth es aber doch zu Anhörungen vor dem Verteidigungsausschuss im Parlament gebracht, wo er den Abgeordneten die kinetische Unterlegenheit und die nur vier internen Waffen aufzuzeigen versuchte, mit denen der F-35 sich künftig moderner Luftgegner konfrontiert sehen werde. Noch immer aber zitieren zum Beispiel auch Eurofighter-Leute gerne Kopp. Dazu auf einer Folie aus einer pazifischen US-Kriegsspielsimulation von 2008, in welcher der bald danach «entfernte» RAND-Analyst J. Stillion das Überwältigen der US-Maschinen durch neue russisch/chinesische Plattformen auch dem sowohl in

Schub-Gewichtsration als auch Flächenbelastung unterlegenen JSF zuschrieb: «Can't turn, can't climb, can't run...». 2013 wurden Parameter für gehaltene Kurven nochmals um ein halbes G sowie für Beschleunigung (vom Mach 0,8 auf 1,2) um bis zu 43 Sek. aufgeweicht... **Die 5. Generation kämpft ganz anders** Der Autor hat in Darwin dazu den RAAF Air-Marshal Geoff Brown, in Jeddah den heutigen Chef des US Air Combat Command Gen. Mike Hostage sowie in Eglin Lockheeds Larry Lawson befragt. Die sind froh, dass «Lockheed den F-35 nicht für Kopp oder Stillion entwickelt hat. Logisch, dass heutige Flugzeuge der 4. Generation in



Berufsbegleitender Studiengang dipl. Flugzeugtechniker/in HF

Start nächste Klasse: 19. August 2013

Ab 29. August Modulkurs **Faszination Flugzeug – Flugzeugtechnik für Laien**

ein spannender Kurs für Flugzeugbegeisterte inklusive Führung durch die Werft der SR Technics

Mehr unter: www.flugzeugtechnikerschule.ch

Saab baut erste Vorserienversion des Gripen E



Gripen E/F Demonstrator

Foto: Saab, Stefan Kallm

Saab hat mit der Montage des Gripen E begonnen. Zuerst wird der vordere Rumpf der ersten Vorserienversion (Testflugzeug 39-8) konstruiert.

Nach einem kurzen und intensiven Entwicklungsprozess beginnt die Konstruktion des Gripen E mit der Fertigung und der Montage sämtlicher Bestandteile des Rumpfes; das ist der grösste und der am meisten Zeit beanspruchende Teil der Flugzeugzelle. Danach werden die einzelnen Komponenten zum kompletten Flugzeug zusammengesetzt. Anschliessend wird die Verkabelung durchgeführt sowie die Systeme und andere Ausrüstungen eingebaut. Gegenwärtig sind über 1000 Saab-Mitarbeiter ausschliesslich mit der Entwicklung und Produktion des Gripen E beschäftigt.

«Die jetzige Phase bedeutet einen Technologiesprung für Saab und die globale Luftfahrt-Industrie. Wir können die Konstruktion des modernsten Kampfflugzeuges mitentwickeln. Das Resultat ist ein Kampfflugzeug mit noch höheren Fähigkeiten und günstigeren Lebenszykluskosten», erklärt Lennart Sindahl, Leiter des Geschäftsbereichs Aeronautics von

Saab. «Nach jahrelangen Investitionen in Forschung und Entwicklung können wir unseren Kunden heute einzigartige Möglichkeiten für den Know-how- und Technologietransfer anbieten, indem wir sie zur Mitarbeit am Gripen-E-Programm einladen. Dieses wird weiterhin die technologische Entwicklung vorantreiben und Arbeitsplätze schaffen – in Schweden und in anderen Ländern.»

Dank der Implementierung von intelligentem Design und innovativen technischen Lösungen verfügt der Gripen E über stark reduzierte Produktions- und Betriebskosten. Das Testflugzeug 39-8 wird die erste komplette Vorserienversion des Gripen E sein und soll zur Demonstration neuer Ausrüstungen und Fähigkeiten eingesetzt werden. Die technologischen Neuerungen, die den Gripen E auszeichnen, wurden im Rahmen des Gripen-Demonstrator-Programms erprobt. Dabei war das Gripen-E/F-Demo-Flugzeug seit 2008 in mehreren Ländern wie Schweden, Grossbritannien, Indien

und der Schweiz während über 250 Stunden in der Luft.

Vereinbarung steht – Bestellung steht noch aus

Am 24. August 2012 schlossen die schwedische Verteidigungs- und Sicherheitsexportagentur (FXM) und ihr Schweizer Pendant armasuisse eine Rahmenvereinbarung über die Beschaffung von 22 Gripen E durch die Schweiz ab. Gemäss dieser Vereinbarung sollen die Kampffjets zwischen 2018 und 2021 geliefert werden.

Am 15. Februar 2013 unterzeichnete Saab eine Vereinbarung mit der schwedischen Behörde für Verteidigungsmaterial (FMV) über die Entwicklung und Modifikation von 60 Gripen E für Schweden im Zeitraum 2013–2026 sowie einen möglichen Produktionsauftrag für den neuen Gripen E durch die Schweiz. **cp**

Max Ungricht/pd

PC-7 TEAM Backstage

Blick hinter die Kulissen

Während von «Patrouille Suisse Backstage» bereits die zweite Auflage im Handel aufliegt, ist das Buch «PC-7 TEAM Backstage» erschienen. Wiederum porträtiert die Autoren und Fotografen Urs Mattle und Katsuhiko Tokunaga einen bekannten Formationskunstflugverband der Schweizer Luftwaffe.



Das Erstlingswerk «Patrouille Suisse Backstage» entstand aus der Idee von Urs Mattle. Nach dessen Erscheinen im Jahr 2010 meldete sich Ernst Frei von den Super Constellation Flyers und wollte ebenfalls ein solches Buch. Das Buch «Super Constellation Backstage» von Ernst Frei, Urs Mattle und Katsuhiko Tokunaga erschien im gleichen Layout beim Schweizer AS Verlag. Nach den Erfolgen der ersten zwei Bücher wollte der Verlag nun selber ein drittes veröffentlichen. Sie fragten wiederum Urs Mattle an, der dem Verlag sofort ein Buch über das PC-7 TEAM vorschlug. Und dieses Buch ist nun am 27. April erschienen.

Wetterpech und -glück

Es war geplant, dass wie beim ersten Buch der Schweizer Urs Mattle die Bodenaufnahmen und der Japaner Katsuhiko Tokunaga die Flugaufnahmen machen sollte. Doch das Wetter veränderte den Verlauf der Planung bereits am zweiten Tag. Das PC-7 TEAM plante während des Trainingskurses einen Überflug von Locarno nach Dübendorf. Zwei Berufsbordfotografen der Luftwaffe sollten dabei aus einem Pilatus Porter und einer Pilatus PC-9 Luftaufnahmen machen. Doch dieser Einsatz musste wegen des schlechten Wetters in der Deutschschweiz abgesagt werden. So entschied der Kommandant Oberst Werner Hoffmann, dass Mattle nicht mit dem Zug, sondern als Fotograf in seinem Pilatus PC-7 Turbo Trainer in die Deutschschweiz reisen sollte. Der rund 75 Minuten dauernde Überflug war schliesslich der beste Fotoflug des Jahres. Bei perfektem Fotowetter in der Südschweiz und in den Alpen entstanden viele der Bilder, die nun im neuen Buch bestaunt werden können. Ohne Vorbereitung flog Mattle in der zehnten Maschine, pilotiert von Hoffmann, mit und



Start zum Displayprogramm 2012 in der Formation «Flying Diamond» aus der Sicht des rechten Flügelmannes (Turbo 6) Hptm Marc «Ebi» Eberhart.

Fotos: Urs Mattle / Swiss Air Force



2013



2011



2010

Die Bücher der Backstage-Reihe sind beim Patrouille Suisse Fanclub (www.patrouillesuisse.ch) oder im Buchhandel erhältlich.

fotografierte die Formation des PC-7 TEAMS von verschiedenen Kulissen.

Keine Sonderflüge

Damit waren die Weichen gestellt und Mattle begleitete das Team während der gesamten Saison 2012 als Fotograf. Er flog jeweils in den Trainings bei einem Piloten mit und fotografierte direkt aus der Formation. Am Vorfahrtstag selber fotografierte er das Team vom Boden aus. Bei den Überflügen sass er in der zehnten PC-7, der Reservemaschine, die jeweils vom Kommandanten pilotiert wird. Für das Buch «PC-7 TEAM Backstage» wurden keine speziellen Fotoflüge organisiert. Alle Bilder entstanden auf 22 Flügen während den regulären Trainings- und während Überflügen. Bei den offiziellen Flugvorführungen hingegen sind in der Regel keine Fotografen im Flugzeug zugelassen, doch dafür schoss Mattle spannende Bilder der Vorführung aus der Sicht der Zuschauer.

Bilderflut

So entstanden schliesslich über 5500 Bilder aus der Luft und vom Boden. Nach einer ersten Selektion blieben noch immer 2800 Bilder übrig, von denen schliesslich rund 100

im Buch abgebildet sind. Abgerundet wird das Buch durch ein paar spektakuläre Bilder des weltberühmten japanischen Fotografen Katsuhiko Tokunaga, die jedoch mit zwei Ausnahmen vor 2012 entstanden. Oft verwendete Mattle ein 14- oder 16-Millimeter-Objektiv, also ein sogenanntes Fischauge. Damit konnte er die gesamte Formation und nicht nur einen Ausschnitt ins Bild kriegen. Eine der grössten Herausforderungen bei den Aufnahmen war die Handhabung der Kamera bei den teilweise hohen G-Belastungen. Und der grösste Teil der Arbeit fiel für Mattle durch die Nachbearbeitung der Aufnahmen an. Doch das Ergebnis lässt sich sehen. Ein interessanter Blick in das Leben der Piloten des PC-7 TEAMS von der Einsatzbesprechung (Briefing) bis zum Feierabendbier nach einer gelungenen Vorführung. Spektakuläre Flugbilder und ein Blick hinter die Kulissen wie zum Beispiel in die Werkstatt runden das gelungene Werk ab. **cp**

Walter Hodel

Weitere Informationen zum Buch: [http://mattle.net/pc7-backstage/und spezielle Informationen für Fotografen \(EXIF-Daten der Bilder im Buch\) http://mattle.net/pc7-backstage/photos/](http://mattle.net/pc7-backstage/und spezielle Informationen für Fotografen (EXIF-Daten der Bilder im Buch) http://mattle.net/pc7-backstage/photos/)



Unsere Technologie würde auch Leonardo da Vinci begeistern.

Pilatus PC-12 NG. Für Menschen mit Visionen.

Leonardo da Vinci war seiner Zeit weit voraus. Wie er glauben wir an die Kraft von Visionen und besitzen die Kompetenz in Entwicklung und Produktion, um geniale Ideen zu realisieren. Mit Schweizer Qualität, Präzision und Know-how haben wir unsere Vision umgesetzt. Das Resultat ist der Pilatus PC-12 NG, das gefragteste einmotorige Turboprop-Geschäftsflugzeug der Welt. Mehr über unsere Visionen und Angebote erfahren Sie auf www.pilatus-aircraft.com sowie unter Telefon +41 41 619 62 96 oder E-Mail salespc12@pilatus-aircraft.com

PILATUS

Paris Air Show Freude herrscht



Foto: Thomas Strässle

Die 50. Ausgabe des Pariser Aérosalons war gekennzeichnet von einer wahren Bestellflut bei den beiden grossen Flugzeughersteller Airbus und Boeing, aber auch die Turboprops befinden sich im Hoch. Boeing lancierte die grösste Version des Dreamliners, während Embraer ein Modernisierungsprogramm für seine bestehende E-Jet-Familie ankündigte, das Bombardier kaum Freude bereiten dürfte. Heimlicher Star war jedoch der A350XWB, der sich gegen Ende der Show dem Publikum zeigte.

Die Jubiläumsausgabe der weltweit grössten Luftfahrtmesse in Le Bourget begann mit lautem Getöse. Allerdings war die Geräuschkulisse zunächst nicht kommerzieller Natur, indem die grossen Hersteller neue Bestelleingänge verkündeten, sondern sie hatte eine meteorologische Ursache. Am Vormittag des ersten Messtags braute sich ein mächtiges Gewitter zusammen, um elf Uhr morgens war der Himmel so schwarz, dass man sich mitten

in der Nacht wühlte. Gewaltige Wassermassen prasselten auf das Ausstellungsgelände nieder, Blitz und Donner wüteten über der französischen Hauptstadt. Auch wenn das schlechte Wetter fast bis zum Schluss ständiger Begleiter des diesjährigen Aérosalons blieb, liessen sich rund 315 000 Besucher nicht davon abhalten, sich über die neusten Entwicklungen der verschiedenen Sparten der Luftfahrt zu informieren. Etwa 2200 Aussteller aus 44 Ländern waren ge-

kommen, um ihre Produkte anzubieten, 150 Flugzeuge konnten am Boden und in der Luft bestaunt werden.

Endlich wieder eine A380-Bestellung

Die grossen Töne der Industrie liessen in der Folge aber nicht lange auf sich warten. So gab Platzhirsch Airbus Aufträge für 446 Flugzeuge im Gesamtwert von 68,7 Milliarden Dollar bekannt, davon 241 Festbestellungen und 225 Kaufverpflichtungen.



Foto: Airbus



Foto: Thomas Strässle

Links: Hersteller aus Ost und West brachten ihre Flaggschiffe nach Paris, wovon zahlreiche im Flying Display zu bestaunen waren.

Oben: Gegen Ende der Woche stattete der A350XWB, der wenige Tage zuvor seinen Jungfernflug absolviert hatte, dem Aéroson in einem kurzen Überflug einen Besuch ab.

Unten: Immer wieder faszinierend – der erste für British Airways bestimmte A380 bot täglich eine eindrucksvolle Flugshow.

Den Löwenanteil heimste die A320-Familie ein: Vom Goldeesel im Airbus-Stall konnte der europäische Hersteller 371 Stück verkaufen, 88 davon noch in der traditionellen Triebwerkversion, aber mit «Sharklets». Als grösste Kunden traten Easyjet und Lufthansa mit Bestellungen für je 100 Flugzeuge in Erscheinung: Die Briten orderten 100 A320neo und 35 A320ceo, von denen ein grosser Teil für die Erneuerung der Flotte vorgesehen ist, während sich der Kranich für je 35 A320neo und A321neo sowie 30 A320ceo entschied.

Aber auch im Segment der Langstreckenjets durfte sich Airbus über grosse Verkaufserfolge freuen. So traf endlich wieder eine Order für den A380 ein – zum ersten Mal in diesem Jahr. Absender des Auftrags war die deutsche Leasinggesellschaft Doric Lease

Corporation, die eine Absichtserklärung für den Kauf von 20 Maschinen unterzeichnete und damit zum ersten Mal auf eigenes Risiko in den Markt für A380-Leases eintritt. Bisher hatte Doric, die ihre neuen Grossraummaschinen zwischen 2016 und 2021 übernehmen will, ihren Kunden lediglich Finanzierungshilfen für dieses Flugzeugmuster gewährt.

A350 gut auf Kurs

Und dann war natürlich auch der A350XWB in aller Munde, obwohl der neue Langstrecken-Twin physisch zunächst nicht anwesend war. Mit den Festbestellungen von Air France/KLM (25 A350-900), Singapore Airlines (30) und United Airlines (10 A350-1000) sowie der Absichtserklärung von Sri Lankan (4 A350-900) nahm das Backlog für

dieses Muster in Le Bourget um 69 Einheiten zu und lag am Ende der Veranstaltung bei 678 Flugzeugen. Unterdessen hat auch SAS acht -900 bestellt, die ab 2018 zur Flotte stossen und geleaste A340-300 ersetzen. Mit diesen Bestellungen hat das neue Airbus-Flaggschiff einen weiteren Vertrauensbeweis vonseiten der Fluggesellschaften erhalten. Airbus-Chef Fabrice Brégier ortet das Gravitationszentrum des Markts für dieses Muster bei den grösseren Versionen -900 und -1000 und will ihnen eine entsprechend hohe Priorität bei der Produktion einräumen. Vor allem auch der gegenüber dem Ausgangsmuster -900 um sieben Meter gestreckte A350-1000 habe eine grosse Zukunft vor sich und werde nicht nur gegen Boeings Dreamliner, sondern auch eine allfällige Boeing 777X bestehen, erklärte er in einem >

Interview mit einem amerikanischen Fachmagazin. Das Design für den -1000 ist mittlerweile eingefroren, die Endmontage soll in der zweiten Hälfte 2015 beginnen.

Zeitlich näher bei der Gegenwart liegt der Beginn der Serienfertigung des -900, die Ende dieses Jahres beginnen soll. Ab Ende 2014 will Airbus die Produktion auf drei Maschinen pro Monat hochfahren, danach sollen innerhalb von vier Jahren nach der Auslieferung des ersten Exemplars an Qatar Airways in der zweiten Jahreshälfte 2014 zehn Flugzeuge pro Monat vom Band rollen. Gerüchten, Airbus werde die kleinste Variante -800 wegen ausbleibender Bestellungen und Kaufverzichtigen möglicherweise fallen lassen, trat der Airbus-Chef entschieden entgegen. Dieses Modell werde gebaut, weil man bei Airbus seit jeher dem Familiengedanken verpflichtet sei. Für den A350-800 liegen nach dem Rückzug von Tunisair lediglich 89 Bestellungen vor.

Am drittletzten Tag der Veranstaltung erwies der A350 dann dem Publikum in Anwesenheit von Präsident François Hollande mit einem kurzen Überflug doch noch seine Referenz. Es handelte sich dabei erst um den dritten Flug von MSN001.

Faszination A380

Neben den Buchhaltern kamen in Paris trotz des misslichen Wetters natürlich auch die Zuschauer auf ihre Kosten. Im Static Display präsentierte Airbus je einen zur Auslieferung stehenden, mit «Sharklets» versehenen A320 in den neuen Farben von Air New Zealand und TAM sowie einen A320-Versuchsträger von Honeywell und Safran, der etwas abseits der spektakulären Flugvorführungen das Rollen am Boden ohne Einsatz der Triebwerke, aber mit Hilfe von Elektromotoren demonstrierte (siehe Kasten). Höhepunkt aus Airbus-Sicht waren die atemberaubenden Überflüge des ersten, für British Airways vorgesehenen A380. Auch wenn mittlerweile über 100 Exemplare des Airbus-Riesen ausgeliefert worden sind, staunt man immer noch über dessen Wendigkeit!

Grösster Dreamliner lanciert

Konkurrent Boeing stand seinem europäischen Rivalen in nichts nach. Die Amerikaner präsentierten in der statischen Ausstellung eine Boeing 787-8 von Qatar und flogen täglich einen Dreamliner in den Farben von Air India vor. Zudem erfolgte der Startschuss für die längste Version die-

ses Flugzeugtyps, die Boeing 787-10. Diese wird gegenüber der Basisversion -8 um rund elf Meter gestreckt, bietet Platz für 300 bis 330 Passagiere und soll über eine maximale Reichweite von 12 964 Kilometern verfügen. Endmontage und Flugtests beginnen voraussichtlich im Jahr 2017, während die Erstausslieferung ein Jahr später geplant ist. Mit 102 Festbestellungen und Kaufverpflichtungen von fünf Kunden darf das grösste Mitglied der Dreamliner-Familie mit einem ansprechenden Auftragspolster an den Start gehen. Zu den Kunden, welche die 787-10 fix geordert haben, zählen Singapore Airlines (30 Stück) und United Airlines (20), während GECAS (10), Air Lease Corporation (30) und IAG um British Airways und Iberia (12) jeweils Commitments unterzeichneten. Auffallend ist, dass vorläufig keine der grossen Fluggesellschaften aus der Golfregion zu den Interessenten für dieses Muster zählt. Für Emirates und Co. dürfte die 787-10 zu klein und zu spät verfügbar sein. Mit dem Launch einer modernisierten Boeing 777, der 777X, wartete der amerikanische Hersteller in Paris dagegen noch zu. Für Erleichterung sorgte im Segment der sehr grossen Verkehrsflugzeuge Korean Air,

Massgeschneiderte Avionik

vom Prototyp bis zur Vollausrüstung



G500H

Informationen über unsere Approved Design Daten und Eigenprodukte finden Sie auf unserer Webseite.



KUERZI
AVIONICS

More than you expect!

Kuerzi Avionics AG
CH-9506 Lommis
+41 (0)52 376 22 27
info@kuerzi.com
www.kuerzi.com

Luftfahrtversicherungen

mit Vertrauen – von Pilot zu Pilot, klicken Sie
www.luftfahrtversicherungen.ch

Generalagentur Fred Schneider

Länggasse 2A, 3601 Thun

Tel. 058 357 17 02, Fax 058 357 17 18

z.T. mit Vergünstigungsverträgen

(AeCS)

Andreas von Gunten

Walter Schneider

Allianz

Flugschule

- Schnupperflüge
- Privatpilot-/in
- Berufspilot-/in
- Gebirgsausbildung
- Nachtfly
- Umschulungen

CH-8589 Sitterdorf (TG)

Telefon +41 71 422 60 00

info@helisitterdorf.ch

hs
helisitterdorf.ch



Rundflüge | Flugschule

Flüge ab Basis:
Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten



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
DC-7C
Swissair
CHF 75.-

Verkaufe umfangreiche, teils antike **Bibliothek** über die schweizerische Luftfahrt. Total ca.120 Bücher in gutem Zustand, teilweise doppelt oder mehrfach. Preis ca. Fr. 7000.-.

Auskunft 044 740 32 66 ab 0700-0830 Uhr

die sich für den Kauf von weiteren fünf Boeing 747-8I verpflichtete. Bekanntlich hatte Boeing für den Jumbo unlängst eine Verringerung der Herstellungsrate von zwei Flugzeugen pro Monat auf 1,75 bekannt geben müssen. Die Asiaten bestellten zudem sechs 777-300ER, ebenso wie Qatar Airways (9).

737MAX früher verfügbar

Auch zum Brot-und-Butter-Produkt, der Boeing 737, gab Boeing Neuigkeiten bekannt. So ist der Zeitpunkt der Erstauslieferung der Boeing 737MAX 8 an Southwest Airlines vom vierten auf das dritte Quartal 2017 vorverschoben worden. Der Grund dafür sei, dass man Risikotechnologien aus dem Programm genommen habe, erklärte Scott Fancher, Leiter der Entwicklungsprogramme der Verkehrsflugzeugsparte. Joe Ozimek, Marketingleiter der MAX-Familie, pries die Vorzüge der modernisierten 737 in den höchsten Tönen: «Eine 737MAX 8 verbraucht acht Prozent weniger Treibstoff pro Sitz als ein A320neo, ist um neun Prozent leichter und bietet erst noch zwölf Sitze mehr. Dazu ersetzen wir im Cockpit die bisherigen sechs kleineren Bildschirme durch vier grosse, die wir vom Dreamliner übernehmen.» Insgesamt konnte Boeing in Paris Bestellungen und Verpflichtungen für 117 MAX-Flugzeuge verbuchen, aber auch die 737NG erfreut sich anhaltender Beliebtheit, wie die von einer Kaufverpflichtung in eine Festbestellung umgewandelte Megaorder von Ryanair für 175 737-800 eindrücklich belegt. Unter dem Strich verkaufte Boeing in Paris 442 Flugzeuge mit einem Wert von mehr als 66 Milliarden Dollar und lag damit praktisch gleichauf mit Airbus.

Brasilianische Konkurrenz für C Series

Im Schatten der beiden Grossen des Zivilflugzeugbaus schlug Embraer etwas leisere, aber nicht weniger bedeutsame Töne an. Die Südamerikaner lancierten nämlich ein allseits erwartetes Modernisierungsprogramm für ihre erfolgreiche E-Jet-Familie. Es trägt den Namen «E2» und besteht im Gegensatz zur ersten Generation der Regionaljetfamilie nur noch aus drei Mitgliedern: dem E175-E2, dem E190-E2 sowie dem E195-E2. Mit 88 Plätzen bietet das kleinste Modell etwas mehr Platz als der bisherige E-175, das mittelgrosse behält die Sitzkapazität seines Vorgängers E-190 (bis zu 106), während der grösste E195-E2 bis zu 132 Passagieren Platz bietet und damit zum direkten Konkurrenten für die C Series avanciert. Die Flugzeuge erhalten einen überarbeiteten Flügel, eine Fly-by-wire-Flugsteuerung der vierten Generation, verbesserte Avionikkomponenten sowie vor allem neue Triebwerke mit Untersetzungsgetriebe. Das PW1700G für den kleine- ➤



Foto: Bombardier



Foto: Embraer



Foto: Thomas Strässle



Foto: Thomas Strässle



Foto: Thomas Strässle

Die britische Odyssey Airlines hat zehn CS100 bestellt und will damit von London-City aus operieren.

Die modernisierte Version der E-Jet-Familie von Embraer besteht nur noch aus drei Mitgliedern, das grösste unter ihnen, der E-195-E2, soll bis zu 132 Passagiere befördern können.

Mit der mexikanischen Interjet hat die erste «westliche» Airline einen Superjet 100 übernommen.

Der Dreamliner ist zurück: Boeing führte eine Boeing 787-8 in den Farben von Air India täglich im Flug vor.

Kleiner Verkaufserfolg für Bombardier: Arik Air aus Nigeria bestellte drei CRJ1000, von der in Le Bourget ein Exemplar von Garuda zu sehen war.

ren E175-E2 und das PW1900G für die beiden grösseren Muster bringen laut Hersteller eine Verbesserung der Verbrauchswerte und eine Reduktion des Schadstoffausstosses und des Lärms, die im zweistelligen Bereich liegen. Als erstes Muster soll der E190-E2 in der ersten Hälfte 2018 in Dienst gehen, gefolgt vom E190-E2 im Jahr 2019 und dem E175-E2 ein Jahr später. Die Entwicklungskosten beziffert Embraer auf 1,7 Milliarden Dollar. Auch die ersten Verkäufe konnte der Hersteller bereits vermelden: SkyWest orderte gleich 100 E175-E2 fest und sicherte sich ebenso viele Kaufrechte, während ILFC Absichtserklärungen für je 25 E190-E2 und E195-E2 (plus ebenso viele Optionen für jedes der beiden Muster) abgab. Zudem liegen Embraer weitere Letters of Intent für 65 Maschinen von Kunden aus Afrika, Asien, Europa und Lateinamerika vor.

Lufthansa: vorläufig keine weitere CSeries-Bestellung

Etwas weniger Grund zur Euphorie hatte Bombardier. Zwar konnten die Kanadier mit Arik Air wieder einmal einen neuen Kunden für den CRJ1000 gewinnen, von dem der nigerianische Carrier drei Stück fest bestellt hat. Die afrikanische Airline bestellte zudem vier Q400NextGen, ebenso wie Horizon Air aus Seattle, die drei Exemplare des schnellen Turboprops bestellte und damit Optionen in Festbestellungen umwandelte. Aber weitere Bestellungen für die CSeries blieben aus, auch wenn Bombardier mit Odyssey Airlines einen bis anhin nicht öffentlich genannten Kunden als Abnehmer von zehn CS100 publik machte. Bei Odyssey handelt es sich um eine Neugründung, die beabsichtigt, Geschäftsreisende mit knappen zeitlichen Ressourcen ab London-City zu anderen Finanz- und Handelsmetropolen zu befördern. Kanadische Medien berichten, es könnte sich dabei um Ziele an der amerikanischen Ostküste und im Mittleren Osten handeln. Adam Scott, der junge CEO von Odyssey, meinte in Paris, die CS100 sei für den Betrieb von kurzen Pisten geeignet und ermögliche neue Märkte ab dem Londoner Stadtflughafen.

Ein ähnliches Einsatzspektrum will auch die kanadische Porter Airlines abdecken, mit dem Unterschied allerdings, dass deren Ausgangsflughafen, der Toronto City Airport, noch nicht für den Jetbetrieb freigegeben ist. Wenn es so weit ist, will Porter Städtepaare, die innerhalb einer Flugzeit von zweieinhalb Stunden liegen, miteinander verbinden und etwa von Toronto nach Vancouver, Los Angeles und Miami fliegen.

Ob Swiss ihre erste CS100 tatsächlich erst Anfang 2015 übernehmen wird, wollte Nico Buchholz, verantwortlich für Flugzeugeinkäufe bei der Lufthansa-Gruppe, gegenüber COCKPIT weder dementieren noch bestätigen: «Die Entscheidung, wann das erste Flugzeug übernommen wird, liegt bei Swiss, nicht bei Lufthansa. Es ist eines der Privilegien des Erstkunden, das Flugzeug dann zu übernehmen, wenn er es braucht.» Konfrontiert mit der Tatsache, dass sich im CSeries-Mock-up, das in Le Bourget ausgestellt war, unter anderem Piloten von Eurowings und Brussels Airlines das Cockpit vorführen liessen, und dadurch Spekulationen zu möglichen weiteren CSeries-Bestellungen durch den Lufthansa-Konzern genährt wurden, meinte Buchholz: «Eine Entscheidung für zusätzliche neue Flugzeuge mit weniger als 150 Sitzen wird dieses Jahr nicht mehr fallen. Für die andern Konzerngesellschaften ist der Handlungsbedarf in diesem Segment derzeit noch nicht gross. Lufthansa CityLine beispielsweise fliegt im Moment den CRJ und den Embraer 190, bei Austrian und Germanwings haben wir ja die A319 in der Flotte. Wenn es aber so weit ist und wir die 737 Classic und ältere A319 ersetzen müssen, kommen beide Modelle, sowohl die CS100 als auch die CS300, infrage.»

Premiere für den Superjet

Die russischen Flugzeughersteller konnten mit der Übergabe des ersten Superjet 100 an einen westlichen Kunden, die mexikanische

Auto-mobiles Verkehrsflugzeug



Fotos: Thomas Strässle

Der hohe Treibstoffpreis und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt sind in der zivilen Luftfahrtindustrie ein Dauerthema. Kein Wunder, macht man sich immer wieder Gedanken, wie dem Problem beizukommen ist. Damit Verkehrsflugzeuge während des Rollens Sprit sparen können, haben Honeywell und Safran ein Jointventure gegründet und das EGTS (Electric Green Taxiing System) entwickelt.

Das System beruht auf einem an den äusseren Rädern des Hauptfahrwerks angebrachten Elektromotor, der von der APU angetrieben wird und es dem Flugzeug erlaubt, mit abgeschalteten Triebwerken vorwärts und rückwärts zu rollen und Kurven zu fahren. Nach einer zweimonatigen Versuchsphase, in deren Verlauf das Flugzeug rund 160 Kilometer am Boden zurückgelegt hatte, wurde die neue Technologie in Le Bourget an einem A320 vorgeführt. Das etwa 300 Kilo schwere EGTS soll die Blockfuel-Kosten durchschnittlich um vier Prozent reduzieren, was einer Einsparung von 200 000 bis 250 000 Dollar pro Flugzeug und Jahr entspricht. Beim Versuchsträger geschieht die Steuerung noch in der Kabine mittels eines Joysticks. Zu den Herausforderungen der Zukunft gehören die Frage, wie sich das System vom Cockpit aus steuern lässt, sowie der Anspruch, die Manövrierbarkeit auch bei voller Zuladung zu gewährleisten und Bedenken der Hersteller bezüglich Sicherheit zu zerstreuen. Honeywell und Safran wollen das EGTS nächstes Jahr zertifizieren, sodass es ab 2016 auf Flugzeugen der neusten Generation eingebaut werden kann. Es gibt auch Überlegungen, das System dereinst als Retrofit anzubieten. Laut Honeywell-Chef Tim Mahoney sind rund 50 Airlines am EGTS interessiert, darunter Air France. **ts**

Billigfluglinie Interjet, einen wichtigen Meilenstein vollziehen. Die Marktprognose des Herstellerkonsortiums United Aircraft Corporation (UAC), zu dem auch Suchoi gehört, geht für den Superjet von einem Bedarf von 800 Flugzeugen aus. Laut dem Chef von UAC, Mikhail Pogosyan, ist geplant, die Produktionsrate ab Juli auf drei Flugzeuge monatlich zu erhöhen, 2014 sollen sogar eineinhalbmal so viele Superjets pro Monat vom Band rollen wie im laufenden Jahr. Bis Ende dieses Jahres erwartet Pogosyan 26 Auslieferungen, 2014 sollen es bereits 40 Superjets sein.

Frohlocken durfte schliesslich auch der TurbopropHersteller ATR, der den diesjährigen Aërosalon als den besten seiner Geschichte bezeichnete und 173 Bestellungen, davon 83 feste, erhielt. Allein das dänische Leasingunternehmen Nordic Aviation Capital (NAC) erteilte Aufträge für 90 Flugzeuge der -600-Familie, wovon 35 fixe Orders für 30 ATR 72-600 und fünf 42-600 sind. Gemäss NAC-Chef Martin Møller besteht vor allem in Asien sowie Süd- und Mittelamerika eine hohe Nachfrage nach Turboprops. **cp**

Flughafen Wien «Durch- wachsen optimis- tisch...»



Foto: G. Mader

Auf dem halbrunden Zentralgebäude der Terminalerweiterung Check-in 3 gibts in Wien nach vielen Jahren nun wieder eine von aussen zugängliche Besucherterrasse.

Am Flughafen Wien hat sich in den letzten Jahren viel getan. Nach den Wirrnissen um den letzten Endes zur Lufthansa-Tochter mutierten Homecarrier AUA, einem jahrelangen Verfahren um die dritte Piste sowie kritische Bauskandal-Rechnungshofberichte gibt es neue Gesichter und – verhalten – aufwärts weisende Zahlen.



Foto: WA

Der Autor lernte den Tiroler Mag. Julian Jäger (41) als umgänglichen Manager kennen, mit dem offen gesprochen werden kann.

Parallel zu den Umbauten alter Schalterhallen schlagen sich nach wie vor nötige Adaptierungen des im Juni 2012 eröffneten und nun fast 750 Millionen Euro teuren Check-in-3-Terminals ebenso negativ nieder, wie zu kleiner Langstreckenanteil. Cockpit-Mitarbeiter Georg Mader hat sich in Schwechat umgesehen und mit einem der beiden CEOs gesprochen. Nach Einschätzung von Julian Jäger (42), des seit September 2011 gemeinsam mit Günther Ofner tätigen Vorsitzenden der Geschäftsleitung, erwartet die Flughafen Wien AG für das Jahr 2013 ein Passagier-Plus von 1 bis 2 %, einen Rückgang bei den Bewegungen von -1,5 bis -2,5 % und eine gleichbleibende Entwicklung beim Höchstabfluggewicht (MTOW). Vor diesem Hintergrund bewertet man die Geschäftsaussichten für 2013 als grundsätzlich optimistisch. Man erwartet eine Steigerung des Umsatzes auf 625 Millionen und eine deutliche Steigerung beim Ebitda auf zirka 230 Millionen Euro. Das Ergebnis nach Steu-

ern sollte sich – aus heutiger Sicht – etwa auf dem Niveau von 2012 entwickeln, man peile zirka 65 Millionen an. Die Nettoverschuldung sollte deutlich sinken und unter dem 2,9-fachen Ebitda, also unter 680 Millionen liegen. Als Investitionsbedarf für 2013 werden etwa 115 Millionen Euro angegeben.

Jener offizielle Jahresausblick erscheint nach Bekanntgabe des 1. Quartals 2013 als ziemlich ambitioniert. Der Umsatz konnte darin zwar um 4,9 % auf 145,9 Millionen gesteigert werden, ein langer Winter (bis Anfang April), ein deutlicher Einbruch bei den Passagierzahlen sowie die Abschreibungen für das Check-in 3 lassen die Gewinne aber ziemlich einbrechen. Das Ebitda lag nach drei Monaten nur 4,3 % unter Vorjahr, beim Ebit wurde mit 18,1 Millionen jedoch schon um 40,5 % weniger als im Vorjahr erzielt. Drastisch weggebrochen ist somit der Gewinn im ersten Quartal 2013, welcher nur noch bei 9,5 Millionen (Vorjahr: 21,6 Mio.) liegt.

Die Passagier- und Frachtdaten entwickeln sich dieses Jahr auch negativ. Vom Januar bis April sanken die Passagierzahlen um 2,6 % auf 6,21 Millionen und als Folge der Sparbemühungen bei vielen Fluglinien (AUA, Air Berlin, Lufthansa usw.) sanken die Flugbewegungen um satte 6,9 % auf 71 511. Ebenso ging der Luftfrachtanteil um 7,5 % auf 81 414 Tonnen zurück. Trotzdem wurde ein knapp «schwarzes» Zwischenergebnis für ein schwieriges Quartal erreicht; Wien hofft auf die Sommerreisezeit beziehungsweise Wiens Faktor als «verlässliches Tourismusziel» und als boomende Kongressstadt ...

Sorgenkind Check-in 3

Architekturpreise mag der schwarze Terminalquader vielleicht einmal gewinnen,

Kundenzufriedenheits-Awards wohl weniger. Zwar sind die Österreicher notorische «Raunzer», aber der Autor hat bisher keinen Reisenden getroffen, der das ehemals Skylink getaufte Synonym für Fehlplanung positiv sieht. Der Flughafen hat versus die Kritik gemischte Gefühle; zwar gibt Mag. Jäger zu, dass «wenn wir es jetzt neu planen könnten, wir sicher vieles anders machen würden», verweist aber auf den einwandfrei funktionierenden Check-in-Prozess oder fast keine Wartezeiten bei den Sicherheitskontrollen mehr oder deutlich grössere Shopping- respektive viel mehr Sitzflächen.

All das stimmt, kann aber – und das wird auch nicht bestritten – nicht darüber hinweghelfen, dass in manchen Bereichen wie zum Beispiel rund um die Wartebereiche der Gates einfach zu wenig Platz ist. Es gibt ebenso nicht ausreichend genug Lifte zwischen den nach Ankunft, Abflug und Transfer getrennten Geschossen, die Rolltreppen sind viel zu eng dimensioniert. Weiter sind Toiletten auf anderer Ebene als der Abflug, sehr wenig Platz zwischen den Spitzen der Gepäckbänder und der Ankunftshallenwand, «suboptimale» Verbindung, sprich lange Wege vom Altbestand zum neuen Terminal sowie zu den Parkhäusern. Julian Jäger sagt, man werde gewisse Dinge noch ändern können, bei anderen Bereichen gehe das aus baulichen und planerischen Gründen für die nächsten Jahre nicht.

Was die sich wohl noch Jahre hinziehenden rechtlichen «Nachbeben» – wie zum Beispiel wegen illegaler Absprachen oder der sogenannten Planer-Haftpflicht – des Skylink-Debakels betrifft, hat der Flughafen, teils in Schlichtungsverfahren, bisher zirka 25 Millionen Euro zurückerhalten, ➤



Links: Der Blick im Check-in 3 nach Osten, auf der unteren Ebene erfolgen alle Ankünfte. Dort «verschmelzen» Ankommande, Abholer und Fahrtendienste.

Unten: Bis 2005 lief für die mögliche dritte Wiener Piste das grösste Umweltmediationsverfahren Europas.

Foto: G. Mader



Grafik: VIA

mehrere Verfahren gegen ehemalige Auftragnehmer sind aber noch hängig.

Dritte Piste

Im Gegensatz zu fast allen Flughäfen Europas ist Wien tatsächlich platzmässig in der Lage, eine dritte Start- und Landebahn – sie ist planerisch bereits als 11R/29L mit 2400 m Länge parallel südlich zum «alten» Runway 11/29 festgelegt – überhaupt anzudenken beziehungsweise planen zu können, sollte man eine neue Piste denn auch brauchen. Dies ist die Linie des Flughafens. Wie sicher deren Realisierung ist, will Jäger nicht in Prozenten ausdrücken. Man baue sie nur, wenn sie notwendig sei. Man glaubt

aber, dass es für den Standort Wien ein ganz wesentlicher Wettbewerbsvorteil ist, wenn man 3680 m Pistenkapazität auf den Markt «werfen» kann. Daher ist die Freude über den erstinstanzlich positiven UVP-Bescheid (Umweltverträglichkeits-Prüfung) gross. Es ist aber noch zu früh, um mit Austrocontrol über die technischen Details wie Mikrowellen-Landesysteme oder den in der Mediation von Fluglärm-Bürgerinitiativen geforderten «gekurvten» Anflug ins Detail zu gehen. Wiewohl man aber darauf hinweist, jene Verfahren grundsätzlich realisieren zu wollen.

Derzeit prüft die österreichische Flugsicherung übrigens die Aufweichung der wegen

der nahen Schwechater OMV-Ölraffinerie bisher gleich nach dem Start in Richtung 29 obligaten Steigflugkurve nach links, zumindest für Turboprop-Flugzeuge. Dies würde startlärmgeplagte Gebiete südlich Wiens entlasten.

Achilles-Ferse Langstrecke

Mit einem Langstrecken-Anteil von nur 6,5 % rangiert Wien am unteren Ende Europas, dessen Durchschnitt liegt bei 15 %. Diesbezüglich wird seitens des Flughafens hervorgehoben, dass «uns mit dem neuen AUA-Chef Jan Albrecht nichts Besseres hätte passieren können». Als ehemaliger Star-Alliance-CEO wirke er unterstützend, um den einen oder anderen Carrier nach Wien zu bekommen, beziehungsweise wie er selbst sagt, «Wien wieder auf die Weltkarte zu bringen...».

Offenbar erfolgreich. Denn ab 2. September wird EVA-Air, die kürzlich in jene weltweit grösste Airline-Allianz aufgenommen wurde, die Frequenzen zwischen Taipeh und Wien – via Bangkok – auf vier Flüge pro Woche aufstocken. Gleichzeitig wird auch Thai Airways – ebenfalls in der Star-Alliance – Wien neu ins Streckennetz aufnehmen. 2014 könnte ein weiterer Allianz-Partner eine Verbindung nach Wien aufnehmen, mit Ethiopian Airlines gibt es erste Gespräche. Die heimische AUA – jeder neue Langstrecken-Carrier bedeutet für die Lufthansa-Tochter zusätzliche Transfer-Passagiere – fliegt selbst im dritten Versuch seit Ende Juni neuerlich fünf Mal die Woche nach Chicago, 70 % der US-Passagiere wollen von dort über Wien nach Osteuropa und bestätigen damit laut AUA die traditionelle Rolle Wiens als Ost-Hub. Für 2014 sind Newark, Schanghai, Osaka und Hongkong am Radar. Weiter hört man von Johannesburg oder San Francisco. ☐

Georg Mader



Lightwing AC4 CS-LSA

Der Weg ins Airline-Cockpit (24)

Das Line Intro – die Streckeneinführung

Nach erfolgreichem Landetraining (siehe Cockpit 04/05/06) hat der Trainee nun die Pilotenlizenz in der Tasche, ist aber noch nicht ausgecheckter Copilot. Als sogenannter Lifus-Pilot (Line flying under supervision) kommt er auf die Strecke und kann den letzten Teil seiner Ausbildung unter die Flügel nehmen – als Second Officer auf dem rechten Sitz. Cockpit hatte die Gelegenheit, von Oliver Buchhofer, dem stellvertretenden Flugbetriebsleiter der Swiss, mehr zu erfahren.

Die Streckeneinführung dauert rund zwei Monate und ist in drei Sequenzen geteilt: Instruktion, Festigung, Können (Proficiency). Bevor der angehende F/O selbst ans Steuer sitzen darf, beginnt er mit einer Observer-Rotation. Vom Mittelsitz (Jumpseat) aus kann er das operationelle Geschehen mitverfolgen und falls von ihm gewünscht, auch einzelne Aufgaben übernehmen, wie beispielsweise das Funken oder das Ausfüllen des Flugplans.

Zum ersten Mal auf dem rechten Sitz mit Passagieren unterwegs

Gleich anschliessend geht es in die Instruktionsphase. Diese besteht aus mehreren drei- bis fünftägigen Rotationen mit Nightstops. Der neue F/O auf dem rechten Sitz übernimmt bereits die Funktion des Copiloten – mit Passagieren hinten in der Kabine. Im Cockpit sind in dieser Phase neben dem «Neuling» ein Ausbildungs-First-Officer (AFO) – welcher den Copiloten begleitet und coached – sowie ein Fluglehrer (TRE) als Captain dabei. Der erfahrene Captain/Instruktor betreut den Copiloten in fliegerischen Themen wie Anflug oder Landeablauf, der AFO auf dem Mittelsitz ist für die typischen Copiloten-Themen zuständig, wie zum Beispiel Organisation des Cockpits beim Turnaround oder wenn der Captain nicht im Cockpit ist. Ziel ist es hier, den jungen Kollegen sanft, aber stetig an die täglichen operationellen Abläufe und Tätigkeiten heranzuführen.

Der Abschluss dieser ersten Instruktionsphase bildet das «Ready for two-men OPS». Der angehende Copilot hat gezeigt, dass er das Flugzeug selbstständig und auch ohne Hilfe des Captains sicher landen kann. Damit ist er bereit für die zweite Phase, die Festigungsphase. Auch hier handelt es sich noch um Instruktion. Es wird zwar vor-

ausgesetzt, dass der Trainee die Procedures kennt und kann, es sind aber noch Fehler «erlaubt».

Als Abschluss folgt der Line check. Dieser Check beruht auf einer Tagesrotation mit vier Legs. Juristisch ist damit die Ausbildung zum Copiloten abgeschlossen. Da die Swiss im Training aber nicht nur «minimum compliance», sondern «best practice» anwendet, folgt nun die dritte und letzte Ausbildungssequenz, die Proficiency-Phase. Auf dem Dienstplan ist der Copilot zwar ausgewiesen als «in der Proficiency-Phase», er fliegt aber als juristischer ausgecheckter Copilot. Daher kommen auf dem linken Sitz auch keine Instruktoren mehr zum Einsatz, sondern «normale» Line-Captains. Als Abschluss der Proficiency-Phase gibt es den firmeninternen Final check und damit die offizielle Ernennung zum First Officer (F/O).

Warum eine Karriere bei der Swiss?

Die Swiss ist im Gesamtpaket europaweit die wohl attraktivste Arbeitgeberin. Sie ist von den traditionellen Airlines am besten aufgestellt und bietet eine breite Palette an Karrieremöglichkeiten. Nach rund zwei Dienstjahren kommt man in den Langstreckendienst, man wird in absehbarer Zeit zum Captain befördert und hat zum Beispiel die Möglichkeit, als Instruktor in der Schulung, im Flottenmanagement, oder in der Verwaltung einzusteigen – und gleichzeitig im Streckendienst eingesetzt zu sein.

SAT als Swiss-eigene Pilotenschule

Für eine Airline ist es wichtig, eine eigene Pilotenschulung zu haben. Dies hat einen praktischen Hintergrund: Die gesamte Ausbildung wird operationell auf die spätere Arbeit bei der Fluggesellschaft ausgerichtet und die firmeneigenen Werte und Philosophie werden den Auszubildenden von Anfang an vermittelt. So wachsen die Leu-

Oliver Buchhofer, 1976



1999 Selektion, ab Januar 2000 Swissair Linienpiloten-Ausbildung (SRAS)
Wegen Grounding keine Anstellung nach Ausbildung
Deshalb Wirtschaftsstudium an Uni Zürich
2004 Tyrolean Airways, Copilot auf Dash 8
2006 Austrian Airlines, Copilot A320
2007 Swiss, Copilot und Simulatorinstruktor
Ab 2009 Langstrecke, Copilot und Instruktor mit zusätzlicher Trainingsfunktion
Ab 2011 stellvertretender Flugbetriebsleiter (Führung des Swiss Pilotenkorps)

te einfacher in die Unternehmensstruktur herein. Zudem kann so die Fluktuationsrate gering gehalten werden. Oft ist es so, dass die Piloten intern zusätzlich andere Funktionen übernehmen. Das ist für die Swiss ein grosser Vorteil. Mitarbeiter mit pilotischem Hintergrund sind auch IT-Spezialisten, Techniker, Webdesigner und für viele weitere Einsatzgebiete von grossem Nutzen. Aber eines ist klar – einmal Pilot, immer Pilot. Oliver Buchhofer: «Im Herzen sind und bleiben wir alle Piloten, auch wenn wir im Management der Swiss arbeiten. Und wir freuen uns jedes Mal wieder, wenn wir in ein Cockpit steigen dürfen. Unser Motto: Wir gehen nicht arbeiten, wir gehen fliegen!» 

Karin Mürger

A350XWB

Neuer Airbus-Twin hebt ab



Foto: Airbus

Am 14. Juni morgens um 10 Uhr hob der erste A350XWB, MSN001, auf der Startbahn 32L in Toulouse zu seinem Jungfernflug ab.

Am 14. Juni war es so weit: Der A350XWB, das neue Langstreckenflaggschiff von Airbus, startete in Toulouse-Blagnac zu seinem gut vier Stunden dauernden Jungfernflug. Tausende Schaulustige säumten die Startbahn, doch oft geht vergessen, welche Vorbereitungen notwendig sind, bis ein neues Flugzeugmuster sich zum ersten Mal vom Boden lösen kann, und wie umfangreich die weitere Flugerprobung ist.

Am Steuer von MSN001 saßen der Engländer Peter Chandler, Airbus-Cheftestpilot, und Projektpilot Guy Magrin aus Frankreich. Begleitet wurden sie im Cockpit von einem Testfliegeningenieur, während an den Testkonsolen im hinteren Teil des Flugzeugs drei Flugtestingenieure Platz genommen hatten, darunter der Spanier Fernando Alonso, der schon beim Erstflug des A380 als Cheftestingenieur dabei gewesen war. Rund 30 Tonnen schwer war die Testinstrumentierung, 338 Kilometer Kabel waren in der Kabine verlegt und 5000 Sensoren am Rumpf und an den Flügeln angebracht worden. Dazu waren Wassertanks zur Abstimmung des Schwerpunkts eingebaut worden.

Kleiner Programmierungsfehler

«Während der ersten 15 Minuten nach dem Start wird der Luftraum in der Regel während etwa 15 Minuten gesperrt, bis man sicher ist, dass ein neues Flugzeug wie geplant mit der Flugerprobung beginnen kann», erläutert der Deutsche Wolfgang Absmeier,

selber A350-Testpilot, die ersten Minuten eines solchen Ereignisses. Die Reise führte zunächst in südöstlicher Richtung in den Luftraum von Carcassonne, danach stieg das Flugzeug auf FL100. Während rund drei Viertelstunden verweilte es zwischen dieser Höhe und FL150. In dieser Zeit wurden das Fahrwerk eingefahren und verschiedene Klappenkonfigurationen bei Geschwindigkeiten bis zu 200 Knoten erprobt. Danach gingen die Piloten in den mittleren Grenzbereich der Flight envelopes über, flogen Kurven, übten sich im Steig- und Sinkflug, und dies sowohl im Direct-Law-Modus, eine Art ungeschützte Flugsteuerung, wo die Inputs des Sidesticks direkt auf die Steuerflächen übertragen und nicht korrigiert werden, als auch im Normal-Law-Regime, welches das Flugzeug vor extremen Fluglagen und Geschwindigkeiten automatisch schützt. So wurde zum Beispiel die tiefste Geschwindigkeit mit maximal ausgefahrenen Klappen erfolgt.

Etwa drei Stunden nach dem Start leitete die Cockpitbesatzung im Normal-Law-Modus

einen Steigflug auf FL250 ein und wechselte bei dieser Gelegenheit in den Luftraum der weiter westlich gelegenen Stadt Pau. Auch hier standen Tests in verschiedenen Konfigurationen, aber bei höheren Geschwindigkeiten (bis 340 Knoten) auf dem Programm. Ursprünglich war laut Projekt-Testpilot Frank Chapman ein weiteres Ansteigen auf die für den A350 maximal zugelassene Flughöhe von 43 000 Fuss geplant gewesen. Das Vorhaben wurde aber kurzfristig fallen gelassen, weil der Erstflug dadurch unüblich lange gedauert hätte. Kurz nach 14 Uhr kehrte der A350 mit der Werkregistration F-WXWB wieder sicher an den Ausgangsflughafen zurück. Nach offiziellen Angaben verlief der Erstflug ohne Schwierigkeiten, was Fernando Alonso zur Aussage bewog, der Flug sei fast «ein wenig langweilig» gewesen. Allerdings gab Airbus bekannt, dass der Kabinendruck während eines Steigmanövers unerwartet abgefallen war. Der Grund lag offenbar in einer fehlerhaften Programmierung des Flight-Management-Systems.

Hohe Beschleunigungen am Boden

Im Vorfeld des Erstflugs war das Flugzeug unzähligen Bodentests unterzogen worden. So musste der statische Versuchsrumpf MSN5000 Kräfte aushalten, die um 25 Prozent über der vorgesehenen maximalen Belastung lagen. Vor der endgültigen Zertifizierung soll der Testrumpf sogar dem Eineinhalbfachen der höchsten Belastung standhalten müssen, für die das Flugzeug zertifiziert werden soll. Ebenso ist geplant, die Tragfläche bis zum Bruch durchzubiegen. Insgesamt wurde der erste A350XWB während 13 280 Stunden an verschiedenen Versuchseinrichtungen, vom Cockpitsimulator und einer virtuellen Plattform für Systemtests (dem sogenannten «Iron Bird») über einen Prüfstand für Kabinensysteme bis hin zum fliegenden Triebwerkprüfstand auf Herz und Nieren getestet.

Das im vergangenen Februar zertifizierte TrentXWB-84 totalisierte bis Ende Mai 4 200 Teststunden, an denen zwölf Triebwerke beteiligt waren. Das am werkeigenen A380 angebrachte Aggregat war während 256 Stunden in der Luft und absolvierte in dieser Zeit 74 Flüge. Sie brachten das Flugzeug unter anderem nach Dubai und Kanada, wo die Leistungen des Antriebs bei sehr hohen und extrem tiefen Temperaturen überprüft wurden.

Unmittelbar vor dem Erstflug waren am Boden Vibrations- und Bremstests durchgeführt worden. Wolfgang Absmeier erläutert: «Es könnte ja sein, dass bestimmte Teile des Rumpfs oder der Tragflächen zu vibrieren beginnen und die Ursache dabei beim Fahrwerk liegt. Und bei den Bremsen müssen wir sicherstellen, dass das ABS richtig justiert ist.» Daneben wurden die Schubumkehr aktiviert sowie Rollversuche bei geringen (bis 30 Knoten) und hohen Geschwindigkeiten bis zu V_1 unternommen. Die Entscheidungsgeschwindigkeit kurz vor dem Abheben lag beim Erstflug des A350 laut Absmeier bei rund 130 Knoten.

Im Verlauf des zweiten Flugs, der am 19. Juni mit verbesserter Fly-by-wire-Software stattfand und rund fünf Stunden und 40 Minuten dauerte, stieg der Airbus auf FL420 und damit fast auf die maximale Höhe. Während Hochgeschwindigkeitstests erreichte der Jet die höchste zugelassene Marke von Mach 0,89. Zudem wurden Flugmanöver im maximalen Anstellwinkel durchgeführt – und dies sowohl im Direct-Law- wie auch im Normal-Law-Modus.

Fliegen bei extremen Temperaturen

In den kommenden zwölf Monaten geht die Flugerprobung nun weiter. Dabei werden fünf Testmaschinen verwendet, die – so die Planung – während 2500 Stunden

im Einsatz sein werden. MSN001 wird für Triebwerk- und Flattertests benötigt und soll ausserdem Aufschluss geben über das Verhalten des Flugzeugs unter Vereisungsbedingungen. Airbus wird diese Maschine als permanentes Testflugzeug behalten, alle andern Flugzeuge erhalten eine Kabineneinrichtung für den kommerziellen Einsatz und gehen irgendwann an einen Kunden. Das Flugzeug mit der Seriennummer MSN003 befindet sich seit April in der Endmontage und soll als zweite Maschine im Oktober erstmals fliegen. Hauptaufgabe dieses wie MSN001 mit viel Instrumentierung ausgestatteten Versuchsträgers wird es sein, weitere Erkenntnisse zu Flugsteuerung, den Systemen sowie zum Verhalten der Triebwerke zu gewinnen. Zudem wird

er auf hoch gelegenen Flughäfen sowie bei extremen Temperaturen, die von plus 50 bis minus 40 Grad reichen, eingesetzt.

Fünf Testflugzeuge

MSN002 wird Anfang 2014 erstmals fliegen und erhält als erstes Flugzeug eine Kabine mit 252 Sitzen. Das entspricht noch nicht der vollen Sitzplatzkapazität, ist der A350 in der Version -900 in einer Dreiklassen-Auslegung doch für 314 Passagiere konzipiert. Diese Maschine ist für Kabinen- und partielle Evakuierungstests vorgesehen und kommt auf ersten Langstreckenflügen zum Einsatz.

Einen Monat nach MSN002 geht auch MSN004 in die Luft. Flugzeug Nummer 4 wird für Avioniktests verwendet und ➤



Foto: Thomas Strässle

Der A350 verfügt an den Flügelenden über elegant nach oben geschwungene Blended Winglets zur Reduktion des Luftwiderstands.



Foto: Thomas Strässle

Für die Flugerprobung wurde am Höhenruder ein zusätzlicher Staudruckmesser installiert.



Foto: Thomas Strässle

Bis Ende Mai war das TrentXWB-84, das den A350 antreibt, während mehr als 250 Stunden im Flug getestet worden.

soll den Nachweis erbringen, dass die von Airbus angegebenen Lärmwerte tatsächlich eingehalten werden. Eine Kabinausstattung erhält auch MSN005, die im April zum ersten Mal fliegen und im Rahmen sogenannter «Route proving flights» den Einsatz im regelmässigen Linienverkehr simulieren soll. Darüber hinaus wird dieses Flugzeug für ETOPS-Einsätze verwendet, womit festgelegt wird, wie lange ein A350 nach einem Triebwerksausfall im Reiseflug mit nur einem funktionierenden Triebwerk vom nächsten Ausweichflughafen entfernt sein darf. MSN002, 004 und 005 sollen

das neue Flugzeugmuster schliesslich zur Zulassung führen, die für Sommer nächsten Jahres geplant ist.

Vor der Auslieferung des ersten A350-900 an Launching Customer Qatar Airways in der zweiten Jahreshälfte 2014 beginnen auch deren Piloten, sich mit dem neuen Flottenmitglied zu beschäftigen. Testpilot Wolfgang Absmeier erklärt: «In der Flugerprobungsphase sind in der Regel keine Piloten der Erstkunden dabei. Sie beginnen wie die Piloten anderer Kunden etwa drei Monate vor Übernahme des Flugzeugs mit dem Training im Simulator.»

Heikle Tests

Bis es so weit ist, müssen die A350 der Testflotte noch eine Reihe weiterer, zum Teil anspruchsvoller Tests bestreiten. Bereits im Juli sollte in Hamburg ein virtueller Erstflug in einem speziellen Kabinenprüfstand mit der Bezeichnung MSN₅₀₁₁ stattfinden, eine Neuheit, wie A350-Programmchef Didier Évrard an einem Pressebriefing stolz verkündete. Zu den besonders heiklen Manövern zählen dann sogenannte VMU (Velocity Minimum Unstick)-Tests, mit denen die geringste mögliche Abhebegeschwindigkeit bei maximalem Anstellwinkel ermittelt wird, was in der Regel zur Folge hat, dass das Heck beim Abheben die Piste berührt und dabei Funken schlägt. Schliesslich stehen noch Landungen auf einer überfluteten Runway sowie Seitenwindtests, die in Island durchgeführt werden, auf dem Programm. **CP**

Thomas Strässle

**Die richtige Adresse
für Luftfahrzeuge bis 5,7t MTOW**

Airmatec
Aircraft Maintenance and Technology

Wartung
Reparaturen
Umbauten
Avionic
Holz/Stoff
Composite
Spenglerei

Flughafen Bern-Belp
Fon +41 (0)31 961 07 07
Fax +41 (0)31 961 26 56
info@airmatec.ch - www.airmatec.ch

neu:
ROBIN
off. Vertretung
für die
Deutschschweiz

Hoffmann Propeller
bringen Sie voran – ob 50 oder 5000 PS

**am Flugzeug
ganz vorne**

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

- Lösungen für Hovercraft, Aerobatic, Windkanal, historische Flugzeuge und andere Anwendungen
- Fertigung von Fest-, Einstell- und Verstell-Propellern aus Verbundwerkstoffen
- Verkauf und Service für führende Propellerhersteller (Dowty, Hamilton Standard, Hartzell, McCauley, Sensenich u.a.)
- Schneller (Liefer-)Service, weltweite Service-Stationen und Vertriebspartner

EASA 21J 083 | DE 21G 0014 |
DE 146 0063 | FAA BV5767M

swiss helicopter

Wir sind Ihr kompetenter Partner für:

- Privatpilotenausbildung (PPL)
- Berufspilotenausbildung (CPL)
- Gebirgsausbildung (MOU)
- Nachtflugausbildung (NIT)
- Type Rating (TR)
- Instrument Rating (IR)

Gerne begrüssen wir Sie zu einem Schnupperflug mit einem unserer modernen Helikoptern.

Swiss Helicopter AG – Hauptsitz
Hartbertstrasse 11, CH-7000 Chur, T +41 (0)81 252 63 44
mail@swishelicopter.ch, swishelicopter.ch/training



Die Standorte unserer Flugschule:
Balzers, Bern-Belp, Gordola,
Gruyères, Pfaffnau



«Mission spéciale»

Truppenaustausch im Kosovo

Nebst der Herausforderung der Alltags-Operation zu geschäftigen, europäischen Grossstädten und exotischen Feriendestinationen, winken im Dienstplan hin und wieder besondere Missionen. So etwa ein Truppentransport für die Schweizer Armee, die im Rahmen der Friedensförderung jeweils ein Kontingent an Soldaten im Kosovo stationiert.



Foto: Sales Wick

Hell weist uns die Rollwegbeleuchtung den Weg zur Piste 34, als wir frühmorgens unsere Spezialmission in Zürich in Angriff nehmen. An diesem Tag wird einiges besonders und anders als bei gewöhnlichen Einsätzen sein. So befindet sich neben der siebenköpfigen Besatzung auch ein Loadmaster an Bord des Airbus 320. Er ist für die korrekte Beladung und deren Dokumentation verantwortlich. Eine Aufgabe, die an Liniendestinationen durch einen Dienstleister des Flughafens übernommen wird. Bevor es in die Luft geht, lasse ich mir den Tagesablauf erneut durch den Kopf gehen. Ein kurzer Hüpfen wird uns vorab auf die Zentralschweizer Luftwaffenbasis Emmen führen. Dort erwartet uns die Gästeschar, gekleidet in den allseits bekannten Grüntönen. Anschliessend fliegen wir auf direktem Weg nach Pristina im Kosovo. In umgekehrter Reihenfolge soll es mit den Rückkehrern nach Emmen und für unsere Besatzung danach zurück nach Zürich gehen.

Auf Umwegen in den Kosovo

Dass die Distanzen in der Schweiz klein sind, merkt man spätestens, wenn man

Seit Oktober 1999 beteiligt sich die Schweizer Armee mit der SWISSCOY (Swiss Company) an der internationalen friedensunterstützenden Mission Kosovo Force (KFOR) in Kosovo. Die SWISSCOY setzt sich aus bis zu 235 freiwilligen, bewaffneten Angehörigen der Armee zusammen. Zum Selbstschutz sind diese mit Pistole oder Sturmgewehr und Reizstoffsprühergerät (RSG) bewaffnet. www.armee.ch/swisscoy

fliegt. Denn kaum sind wir abgehoben, tauchen bereits die Lichter Luzerns vor uns auf. Im Anflug auf die Piste 22 geniesse ich den Ausblick auf den direkt vor uns liegenden Pilatus. Nach kurzen 15 Flugminuten setzen wir unseren Airbus pünktlich auf der Luftwaffenbasis Emmen auf. Verständlicherweise ist man hier, anders als an einer unserer Liniendestinationen, weniger auf die Abfertigung von Passagierflugzeugen eingerichtet. Dennoch – mit Schweizer Präzision beladen die verantwortlichen Bodenmitarbeiter die Maschine in rekordverdächtiger Zeit. Eigentlich läuft alles wie geplant, doch haben wir unsere Rechnung nicht mit einem Schwarm Vögel gemacht. Einige davon sind während des Anflugs mit uns kollidiert und haben unser Flugzeug beschädigt. Bevor unsere Maschine also wieder «flügge» ist, ist eine Inspektion durch Mechaniker nötig. Da diese jedoch zuerst aus Zürich anreisen müssen, würde es einige Zeit dauern, bis wir wieder flugbereit sein würden. So heisst es: «Übung halt» und einen neuen Plan definieren. Während in Zürich eine Ersatzmaschine bereitgestellt wird, machen wir uns auf ungewohnte Weise auf den Weg, um zum Ausgangspunkt unserer Reise zurückzugelangen. Wir lassen unseren Flieger in Emmen zurück und verschieben auf dem Strassenweg zurück nach Zürich. Rasch sind wir dort wieder bereit und heben mit einiger Verspätung ab. Die markanten Berggipfel des Engadins ziehen unter uns vorbei, als wir über dem Bündnerland die Schweiz in Richtung Südosten verlassen. Hin und wieder zeigt sich die Sonne und taucht die Berg-Szenerie in ein besonderes Licht. Ebenso besonders ist die Stim-

mung an Bord. Hier mischt sich wohl nicht nur beim Blick nach draussen bei der einen oder dem anderen das Gefühl der Vorfriede mit etwas Wehmut.

Feierliche Fahnenübergabe

Nach anderthalb Flugstunden erreichen wir den Kosovo. Anders als gewohnt rollen wir nach der Landung zum militärischen Teil des Flughafens und werden dort bereits erwartet. Ein Empfangskomitee des abtretenden Kontingents geleitet uns zur Parkposition und beginnt sogleich, die mitgebrachten Materialien und persönlichen Ausrüstungsgegenstände zu entladen. In klassischer Zweierkolonne aufgereiht, marschiert das frische Kontingent zur Fahnenübergabe auf den angrenzenden Luftwaffenstützpunkt. Dort wartet bereits der Rest der aktuellen Truppe und einige geladene Gäste. Dieser feierliche Moment ist ein besonders emotionaler Akt und ein Highlight für alle Anwesenden. Spätestens als der Super Puma der Schweizer Luftwaffe zur Nationalhymne mit wehender Landesflagge über uns kreist, liegt die Vorfriede beider Seiten spürbar in der Luft. Etwas abseits des Rummels bereiten wir unseren Flieger für den Heimflug vor. Kurze Zeit später dürfen wir die Angehörigen des Kontingents 26 bei uns an Bord begrüßen. Wir verabschieden uns von Pristina und fliegen entlang der Adriaküste Richtung Heimat. Aufgrund der Planänderungen des Morgens steuern wir direkt Zürich an. Hier geht bei nasstrübem Wetter ein intensiver Einsatz zu Ende. **cp**

«Die Crews sind das Aushängeschild»

Wie Helvetic ihren Nachwuchs rekrutiert

Was den Pilotennachwuchs betrifft, kennt Bruno Jans als CEO der Helvetic Airways haarscharf die Bedürfnisse der Airlines. Viele Absolventen der Horizon Swiss Flight Academy finden bei Helvetic ihren Traum im Cockpit verwirklicht, da sie von einem Bonus profitieren. Hans-Heiri Stapfer sprach mit Bruno Jans.



Foto: Hans-Heiri Stapfer

Für Helvetic-Airways-CEO Bruno Jans sind Disziplin und gute Umgangsformen Schlüsselfaktoren für den Weg ins Cockpit.

Cockpit: Bruno Jans, wie sieht der perfekte Piloten-Anwärter aus Sicht eines Airline-CEO aus?

Bruno Jans: Bei einer Pilotenselektion ist für die Helvetic neben den fliegerischen Qualifikationen sowie fachlichen Kompetenzen der Mensch sehr wichtig. Wir legen Wert darauf, künftige Flugkapitäne auszuwählen.

Welche Eigenschaften erachten Sie für den Pilotenberuf als zwingend erforderlich?

Disziplin und gute Umgangsformen, sind doch die Crews das Aushängeschild der Airline. In einem 24-Stunden- und Sieben-Tage-Betrieb mit vielen unvorhersehbaren Herausforderungen muss ein Kandidat belastbar und flexibel sein.

Wie schafft man bei Helvetic den Sprung ins Cockpit?

Ein potenzieller Kandidat muss sich mit der Helvetic-Airways-Kultur identifizieren können. Dazu müssen künftige Helvetic-Piloten über eine gute und solide Grundausbildung verfügen.

Sie arbeiten eng mit der Horizon Swiss Flight Academy zusammen. Wie funktioniert Ihr Rekrutierungs-System?

Die Kandidaten bewerben sich bei uns online und durchlaufen ein mehrstufiges Se-

lektionsverfahren. Einen Bonus erhalten die Absolventen der Horizon Swiss Flight Academy.

Und dieser Bonus wäre?

Wer sich für eine Ausbildung bei der Horizon Swiss Flight Academy entscheidet, erhält die Möglichkeit, sich schon früh bei der Helvetic Airways zu bewerben. Nach bestandem Assessment werden die Schüler während ihrer Ausbildung durch die Helvetic Airways begleitet. Sie kommen dadurch in den Genuss eines erleichterten Selektionsverfahrens, da wir die Kandidaten über eine längere Zeitspanne kennen und somit gut beurteilen können.

Bedingt durch den Kostendruck und die kriselnde Wirtschaft kommen Teilzeitmodelle bei vielen Firmen unter die Räder. Wie sieht das bei Helvetic aus?

Wir verfügen über viele Piloten, die in einem Teilzeit-Arbeitsverhältnis mit der Helvetic stehen – und damit sehr zufrieden sind.

Mit der Einführung des Airbus A319 besitzen Sie neben der bewährten Fokker 100 ein zweites Standbein. Inwiefern unterscheidet sich die Pilotenausbildung auf diesen beiden Typen?

Abgesehen von den unterschiedlichen Type Ratings machen wir keinen Unterschied zwischen den Piloten.

Erhöht sich eigentlich der Bedarf an Piloten durch den Einsatz des Airbus A319?

Der Airbus ist ja ein zusätzliches Flugzeug in der Flotte. Aus diesem Grund haben wir zehn zusätzliche Arbeitsplätze im Cockpit geschaffen.

Nicht jeder angehende Ikarus kann ein Studium vorweisen. Haben auch Anwärter mit einem Lehrabschluss eine offene Tür ins Helvetic-Cockpit?

Selbstverständlich. Alle Kandidaten müssen die gleichen Selektionsverfahren durchlaufen.

Irgendwann möchten die geflügelten Weltenbummler den Steuerknüppel an den berühmten Nagel hängen und sesshaft werden. Was für Job-Alternativen bietet Helvetic ehemaligen Piloten an?

Viele operationelle sowie administrative Funktionen und Aufgaben werden von Piloten wahrgenommen, die mit einem reduzierten Pensum fliegen. Dies schafft eine Win-win-Situation, da die wenigsten Piloten ihren geliebten Beruf je ganz aufgeben wollen. **cp**

Interview: Hans-Heiri Stapfer



Horizon Swiss Flight Academy
Steinackerstrasse 56, 8302 Kloten
Telefon 044 862 07 07, Horizon-sfa.ch

Persönlich

Bruno Jans

Der 55-jährige CEO von Helvetic Airways AG ist gerne mit dem Motorrad unterwegs.

Für unsere Helikopterbasis in **Zermatt** suchen wir in Jahresstelle einen

Helikopterpiloten



Aufgabenbereich:

- Passagierflüge
- Transport- und Montageflüge
- Logging
- Such- und Rettungsflüge bei Tag und Nacht, mit Windenoperationen und MERS

Für diese Tätigkeiten sollten Sie folgendes **Anforderungsprofil** erfüllen:

- Lizenz als Berufs-Helikopterpilot (EASA CPL)
- Erweiterung für Gebirge (MOU) und Nacht (NIT)
- Ausgewiesene Flug- und Unterlasterfahrung (ECS4)
- Erfahrung in SAR und HEMS von Vorteil
- Ratings: AS 350, SA 315/316, Twin von Vorteil
- Führungserfahrung
- Fundierte EDV-Kenntnisse
- Sprachen: D/E/F/I von Vorteil
- Wohnsitz: Zermatt (zwingend)

Hohe physische und psychische Belastbarkeit, zuverlässiges Arbeiten sowie die Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeiten und Nachtpikett sind wichtige Grundvoraussetzungen.

Der Eignungstest wird durch eine externe Firma durchgeführt, der Checkflug erfolgt mit einem Air Zermatt-Fluglehrer.

Wir bieten:

eine interessante, verantwortungsvolle und abwechslungsreiche Arbeit in einem komplexen Umfeld sowie gute Sozialleistungen. Bei einer qualifizierten Bewerbung ist die Übernahme einer Führungsposition möglich.

Eintritt: nach Vereinbarung

Fühlen Sie sich angesprochen? Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung mit den üblichen Unterlagen, **vorzugsweise per E-Mail**. Bewerbungen, welche nicht den Anforderungen entsprechen, werden nicht behandelt.

Air Zermatt AG, Gerold Biner, CEO, Postfach 177, 3920 Zermatt
Telefon: 027 966 86 86/E-Mail: gerold.biner@air-zermatt.ch



Sehen und gesehen werden

Pilot's 3rd Eye - App

Nutzen auch Sie die Gratis-App, die Ihnen andere Flugzeuge in Ihrer Nähe anzeigen kann.

www.brightware.ch

AIR-ESPACE / FLIGHT ACADEMY

PROGRAMME COMPLET SOUS
AIR-ESPACE.NET & CLINDAILES.CH

À L'OCCASION DES SES 10 ANS
AIR-ESPACE | FLIGHT ACADEMY
VOUS INVITE À NOUS RENDRE
VISITE POUR DÉCOUVRIR
LA FORMATION DE PILOTE

SAMEDI 7 SEPTEMBRE 2013
10H À 17H

BASE DE PAYERNE | SUISSE
MUSÉE DE L'AVIATION MILITAIRE

Anzeigenschluss Cockpit- Ausgabe September 2013:

8. August 2013

Cockpit

Nr. 8/August 2013

Boeing 787-8 Dreamliner. Die A7-BCL im Anflug auf Piste 32 am Flughafen Zürich. Ein ähnliches Bild wird auch im Airliner-Kalender 2014 zu sehen sein! **Foto: Marcel Tuccimei**





AIRPOWER-13

Firmenpräsen- tation mit Flugshow?

Gleich vorweg: Es war ein tolles Fliegerfest in der Steiermark am letzten Juni-Wochenende. Perfekt organisiert und auch von Wetterkapriolen verschont. 200 Fluggeräte aus 20 Nationen fanden sich ein. Und dem Autor ist auch wohl bewusst, dass solche Grossveranstaltungen nicht (nur) für die puristischen «Fast-Jet»-Fans von «Turning and Burning» ausgerichtet sind, sondern für die breite Masse, die bei freiem Eintritt schlicht dem Event-Charakter folgt.

Jene breite Masse strafte übrigens wieder einmal die österreichischen Medien Lügen, die Solodisplays und Abfangvorführungen der Eurofighter waren sichtlich das «Highlight»...

Die an zwei Tagen gezählten 300 000 Besucher hätten dennoch – laut Aussagen von Fotografen, die im Vorfeld das «Spotter-Paket» gekauft haben – eigentlich einer Red-Bull-Firmenpräsentation samt Flugshow beigewohnt. «Zu viele bunte Flieger», lautete deren Resümee. Das Bundesheer sei fast zum Mitläufer geworden. Anderer-



Spezialeinsatztruppe des österr. Bundesheeres (Jagdkommando aus Wr. Neustadt).

Foto: Georg Mader



Foto: Georg Mader

Der holländische Display-Pilot Hptm. Stefan «Stitch» Hutten beim Repositionieren über einem tollen Fotopunkt südöstlich der Ortschaft Rattenberg.

seits würde es ohne der heimischen Energy-Drink-Weltmarke und der Liebe zu Flugzeugen des Firmengründers diese Veranstaltung wohl nicht (mehr) geben. Über Tage und Wochen war Red Bull in jeder Zeitung, ja mit dem hauseigenen TV-Sender Servus TV stundelang live noch weit darüber hinaus wirksam. Noch immer bemühen sich die Salzburger dem Vernehmen nach übrigens um den Nordteil des Fliegerhorsts Hinterstoisser/Zeltweg.

«Wie ein Schweizer Uhrwerk»

Der Verantwortliche für die AIRPOWER-13 war das dritte Mal der «Airchief» des österreichischen Bundesheeres, Bdgr. Karl Gruber. Er war gegenüber Cockpit sehr zufrieden mit Organisation und Ablauf: «Das Programm ist wie das sprichwörtliche Schweizer Uhrwerk abgelaufen. Wir waren immer Plus/Minus eine Minute im Zeitplan. Insgesamt haben die 3500 in der Organisation eingesetzten Soldaten hervorragende Arbeit geleistet. Es gab eine grossartige Stimmung am Showgelände, wie viele auf den Hügeln und den Feldern von ausserhalb zugeschaut haben, können wir gar nicht abschätzen. Zudem haben wir über 600 000 Zugriffe weltweit auf unseren Livestream im Internet gezählt.» Gruber spricht schon von 2015, zeitgleich mit «60 Jahre Bundesheer».

Air Chiefs Gathering

«Nebenbei» hatte er sechs «Air Chiefs» aus Europa auf dem Gelände zu Gast. Bojan Breclj (Slowenien), Divisionär Bernhard Müller (Stv Kdt LW Schweiz), Dejan Joksimovic (Serbien), Sir Stephen Dalton (Vereinigtes Königreich), Pasquale Preziosa (Italien) und Libor Stefanik (Tschechische Republik). Sie besichtigten unter anderem die ehemalige DC-6 von Jugoslawiens Marschall Josip Broz Tito, dem grössten Flugzeug in der Flotte der Flying-Bulls. Die Gattin des slowenischen Fliegerchefs war übrigens als Kind mit Tito darin mitgeflogen. Am Donnerstag vor der Show gab es noch exotischeren Besuch: Der stellvertretende Luftwaffenchef des Oman sah sich die österreichischen Eurofighter an. Das Fähnchen seines Landes zierte nach der fixierten Bestellung von 12 Stück ja nun auch sämtliche Typhoon-Werbematerialien... **cp**

Georg Mader



Foto: Georg Mader



Foto: Georg Mader



Foto: Georg Mader

Raritäten, abseits der Red-Bull-Flotte.

Oben: polnische Su-22M4.

Mitte: Diese ehemals deutsche OV-10 Bronco (99+24), nun im «Desert-Storm»-Outfit, gehört zur französischen Salis-Sammlung.

Unten: Diese Aermacchi MB.326 (I-RVEG) hatte am 6. April in Parma ihren zweiten Erstflug.



Foto: Ruedi Zobrist

Auch zu dieser AIRPOWER-Veranstaltung organisierte der Patrouille Suisse Fanclub eine Reise nach Zeltweg. Drei Tage Spass und Fliegerlatein mit Gleichgesinnten!

Ambri Fly-in ORIS rief – und die Piloten und Journalisten kamen



Nostalgie pur: drei Tage lang für Journalisten und Gäste über dem Gotthardmassiv und der Leventina unterwegs: Hunter (Bild) und auch Vampire.

Foto: Jérôme Zbinden

Vom 14.–16. Juni fand in Ambri das ORIS-Fly-in statt. Nach sechsjähriger Pause war der Flugplatz Ambri wieder das begehrte Ziel vieler Piloten aus dem Norden der Schweiz. Auch ausgewählte Journalisten aus aller Welt folgten dem Ruf des Hölsteiner Uhrenherstellers.

Wenn Hunter, Vampire, Jak-52, PC-7 und «Konsorten» rufen, dann ist der Weg nach Ambri nie (zu) weit. Auf Einladung von ORIS fanden sich am ersten Tag des Fly-ins Journalisten-Kollegen aus aller Welt in Ambri ein. Und sie sollten ihr Erscheinen nicht bereuen: Ein Mitflug im Hunter/Vampire ist keine Alltäglichkeit!

Den Fachjournalisten der Uhrenbranche wurden die Meisterwerke des im Baselland angesiedelten Herstellers präsentiert. ORIS fertigt ausschliesslich mechanische Uhren und die Kollektion ist in vier verschiedene Welten aufgeteilt: Motorsport, Tauchen, Kultur und Aviatik. In der Aviatik hat sich ORIS zum Ziel gesetzt, aussergewöhnliche Flugzeuge und Aviatikprojekte zu unterstützen. So beispielsweise das erfolgreiche Swiss Air Racing Team (Reno Air Races).

Aber auch das Fliegermuseum Altenrhein mit ihrem Aushängeschild, dem ORIS Swiss Hunter Team, wird durch die Uhrenfirma unterstützt. Da lag also nichts näher, die Passion für Uhren und für die Fliegerei an einem einzigen Anlass und auf einem einzigartigen Flugplatz zusammenzuführen. Auch Ulrich W. Herzog, der CEO und Verwaltungsratspräsident von ORIS, geriet bei der Schilderung seiner ersten Erfahrung mit dem Hawker Hunter ins Schwärmen: «Schon allein die Vorbereitung des Fluges mit der Instruktion von Helm und Mikrophon war speziell. Bei der Erklärung des Schleudersitzes wurde mir erst so richtig bewusst, dass es nicht einfach ein ziviler Jet ist, in welchem ich nun sitzen werde. Nach dem Start folgte der Sichtflug bei tiefer und dichter Wolkendecke und manchmal in 50 Metern Distanz oder gar näher an den Ber-



Foto: mt

Der Dompteur: Paul «Chappe» Ruppeiner.



Foto: Jérôme Zbinden

Nach dem Jet- und Kunstflug auch etwas Beschaulichkeit: Rundflüge in der An-2 des Antonov Clubs Avianna.



Foto: Jérôme Zbinden

Die rege Flugtätigkeit in Ambri zog viele Zuschauer an.



Foto: Jérôme Zbinden

Ulrich W. Herzog, die treibende Kraft bei ORIS.

gen vorbei, bis wir dann endlich ein «Schlupfloch» in der Wolkendecke fanden, um dort durchzustechen und in die Höhe fliegen können. Es war wirklich ein sehr eindrückliches Erlebnis.»

Synergien

Auch die AOPA Schweiz kann auf ORIS-Unterstützung zählen. Und so war es nur logisch, dass am Samstag die speziell hergerichtete Gäste-Infrastruktur dem Verband zur jährlichen Generalversamm-

lung zur Verfügung gestellt wurde. Mit einem Motivations-Effekt für die Piloten: Start und Landung in LSPM.

41 stimmberechtigte Mitglieder und drei Gäste fanden sich im nördlichsten Teil der Südschweiz ein. Und 26 AOPA-Mitglieder wollten mit dem Flugzeug anreisen, eine Handvoll musste aus Wettergründen darauf verzichten. Alle Geschäfte wurden von der GV einstimmig angenommen; ebenso verlief die Wiederwahl der Vorstandsmitglieder Roland Becker, Sven Girsperger und Jan Karbe sowie des Revisors Georg Gautschi.

AOPA-Präsident Daniel Affolter – er ist ebenfalls Präsident des Vereins Fliegermuseum Altenrhein – hob unter anderem die internationalen Bemühungen der AOPA in Sachen Harmonisierung der Language Proficiency Requirement in Europa hervor. Die «Lösung» des Bazls dürfe als vorbildlich und wegweisend für ganz Europa angesehen werden. Und: Das Netz an AOPA-Liaison-Officers (ALO) wird immer dichter. Bereits sind 18 Flugplätze mit einem ALO bedient, neu nun auch der Flugplatz Speck-Fehraltorf. **cp**

Karin Münger/Max Ungricht



Raritäten an der Klassikwelt Bodensee **Fliegende Bullen in Hochform**

Dank der Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun und der De Havilland DH 84 Dragon wartete die sechste Auflage der Klassikwelt Bodensee mit zwei Typen auf, die sich zum ersten Mal am Schwäbischen Meer die Ehre gaben. Als regelrechte Abräumer über dem Friedrichshafener Himmel erwiesen sich die Flying Bulls.

Immer wenn blankpoliertes vierrädriges Blech und die Legenden der Lüfte um die Gunst des Publikums buhlen, ist die Klassikwelt Bodensee angesagt. Während drei Tagen zeigten sich Mitte Juni 2013 rund 20 Flugzeuge den über 37 000 Besucherinnen und Besuchern von ihrer Schokoladenseite. Ein Grossteil davon erbrachte während den täglich abgehaltenen Flugvorführungen ab dem angrenzenden Friedrichshafener Airport den eindrucksvollen Beweis, dass die rüstigen Oldtimer noch lange nicht zum alten Eisen gehören.

Erstmals am Bodensee zu Gast war die Bf 108 B-1 (Werknummer 2246) der «Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung». Diese von der Messerschmitt AG in Regensburg-Prüfening (Bayern) gefertigte Taifun lief im Juni 1940 mit den Stammkennzeichen NF+MP vom Band. Die US Navy erbeutete diese Messerschmitt im Mai 1943 in Tunesien und teilte sie für Verbindungsaufgaben der in El Aouina stationierten Cruiser Scouting Squadron VCS-8 zu. Die Deutsche Lufthansa erwarb die Taifun mit bewegter Vergangenheit 1990 in den USA und restaurierte den Veteran während dreier Jahre aufwendig in ihrer Hamburger Werft. Für ihren Flugzeugführer Thomas Krei-

meier bedeutet die Bf 108 B-1 «vor allem viel Handarbeit». So muss das Fahrwerk mittels einer Räsche eingefahren werden. Für Kreimeier ist die Taifun eine hübsche Abwechslung zu seinem Brotenerwerb: Er ist Captain auf Lufthansa A320.

Ein Stück irische Luftfahrtsgeschichte

Lediglich in der statischen Ausstellung zu sehen war die De Havilland DH 84 Dragon EI-ABI der Aer Lingus. Der irische Carrier fliegt das im Jahre 1936 für die Western Airways erbaute Traditionsflugzeug seit August 1985. Der Oldtimer trägt die Bemalung der «Iolar» (Adler), welche irische Luftfahrtsgeschichte schrieb: Denn diese DH 84 eröffnete am 27. Mai 1936 mit dem Flug von Dublin nach Bristol den kommerziellen Luftverkehr der Air Linus.

Die Morane Saulnier MS.317 (Werknummer 279) D-EZOR befand sich bereits vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs als Fortgeschrittenentrainer im Bestand der Armée de l'Air. «Sie fliegt sich einfach göttlich», preist ihr heutiger Eigentümer Walter Klockner den 75-jährigen Oldtimer.

In die Herzen der Zuschauer flogen sich die Flying Bulls, die eine

Vorsicht, geflügelter Stier am Bodensee: Am Steuer der P-38 L-5-LO der Flying Bulls befand sich Raimund Riedmann.



Fotos: Hans-Heiri Stapfer

Das perfekte Männerspielzeug: Eric Goujon pilotierte die in Österreich als OE-EAS zugelassene F4U-4 Corsair der Flying Bulls.



Erstmals an der Klassikwelt Bodensee zu Gast war die von Thomas Kreimeier vorgeflogene BF 108 B-1 D-EBEI.



Die De Havilland DH 84 «Iolar» EI-ABI als Traditionsflugzeug der irischen Air Lingus zeigte sich nur im statischen Display in den Messehallen Friedrichshafen.



Pilot Walter Klockner in der Morane Saulnier MS.317 D-EZOR, die einst als Beuteflugzeug der deutschen Luftwaffe im Einsatz war.

stattliche Vertretung von vier Maschinen an den Bodensee entsandten. Eindrücklich waren die Flugvorführungen der von Eric Goujon pilotieren F4U-4 Corsair (Werknummer 96995). «Für einen talentierten Piloten ist die Corsair ein Traum», preist Goujon sein Fluggerät.

Nicht weniger eindrucksvoll gebärdete sich die Lockheed P-38 L-5-LO (Werknummer 44-53254) N25J. «Die Lightning fliegt sich fast so wie ein Jet», betont ihr Pilot Raimund Riedmann. Ohne Zweifel, die Fliegenden Bullen waren in Hochform – keine Spur also von stierer Airshow am Bodensee ... **cp**

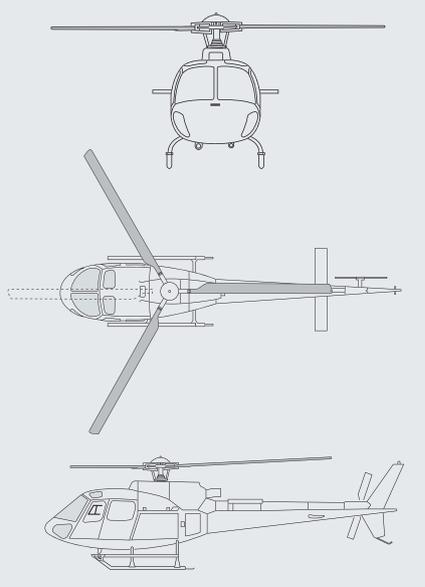


Das ehemalige Postflugzeug Curtiss Wright Travel Air 40 (Werknummer 913) NC 8887 erhob sich 1929 zum ersten Mal in die Lüfte und ist das einzige Exemplar dieses Typs in Europa.

Eurocopter AS.350B3e Ecureuil

Die Hubschrauber der Ecureuil-Familie sind die «Arbeitspferde» unter den einmotorigen Modellen von Eurocopter. Der AS.350B3e ist der neueste und leistungsstärkste einmotorige Ecureuil mit konventionellem Heckrotor. Weltweit fliegen über 4900 Ecureuils bei 1600 Betreibern, davon über 900 der Version B3.

Eurocopter AS.350B3e Ecureuil	
Hersteller	Eurocopter
Typ	Einmotoriger Mehrzweckhelikopter
Erstflug	27. Juni 1974
Besatzung/Pax	1/6
Länge (inkl. Rotor)	12,94 m
Kabinenbreite	1,65 m
Max. Höhe	3,14 m
Rotordurchmesser	10,69 m
Triebwerk	Turbomeca Arriel 2D
Max./Dauerleistung	1 x 632 kW/598 kW
Leergewicht	1232 kg
Max. Abfluggew.	2800 kg
Max. Unterlast	1400 kg
Treibstoff	540 l
Geschwindigkeit	258 km/h
Reichweite	650 km
Website	www.eurocopter.com



mit diesem Triebwerk wurden nur in den USA unter dem Namen AS.350D «AStar» verkauft. Der zweite Prototyp verfügte schliesslich über das spätere Standardtriebwerk «Arriel» des französischen Herstellers Turboméca. Er hob am 14. Februar 1975 erstmals ab. Die Zertifizierung des AS.350B Ecureuil mit dem Turboméca Arriel 1B erfolgte am 27. Oktober 1977.

Seither haben sich die Hubschrauber mit dem bezeichnenden Namen Ecureuil (Eichhörnchen) vor allem bei Einsätzen in grossen Höhen einen Namen gemacht. Auch die neueste einmotorige Version AS.350B3e wurde speziell für den Einsatz unter extremen Bedingungen in grossen Höhen oder in Gebieten mit grosser Hitze entwickelt. Bereits der Vorgänger AS.350B3 war für diese extremen Konditionen ausgelegt. Er machte Schlagzeilen, als eine normale Serienmaschine im Jahr 2005 auf dem Mount Everest (8848 Meter über Meer) landete. Die Version B3e erhielt nun das noch leistungsfähigere und auch wirtschaftlichere Triebwerk Arriel 2D (B3 mit Arriel 2B). Im Cockpit des B3e fallen die zwei LCD-Multifunktionsbildschirme auf, die dem Piloten Flug- und Triebwerksdaten liefern (VEMD – Vehicle and Engine Multifunction Display).

Die Modelle der Ecureuil-Familie sind die beliebtesten Helikopter von Eurocopter. Zurzeit werden zwei einmotorige Modelle mit konventionellem Heckrotor (AS.350B2 und AS.350B3e) und zudem ein Einmotoriger mit Fenestron-

Heckrotor (EC130T2) und ein Zweimotoriger (AS355NP) angeboten.

Der erste Prototyp des Ecureuil hob am 27. Juni 1974 ab. Er wurde von einem amerikanischen Turbotriebwerk Lycoming LTS101 angetrieben. Die späteren Serienmaschinen

Ecureuil werden heute in 98 Ländern, darunter der Schweiz, eingesetzt. In der Schweiz hat der Ecureuil den klassischen Arbeitshelikopter SA.315 Lama abgelöst. 2005 waren noch gleichviele Lamas wie Ecureuils in der Schweiz eingetragen, heute sind es dreimal so viele (siehe Cockpit Nr. 4/2013 «Eurocopter – Einfach Spitze»). Von der Version AS.350B3e sind zehn Maschinen im Schweizer Luftfahrtregister verzeichnet. 



Foto + Risse: Eurocopter

Swiss Helicopter AG Helikopter-Zuwachs auf der Basis Gruyères

swiss
helicopter 

Hätte am Tag X – als Cockpit auf der Basis Gruyères zu Besuch war – die Sonne vom Himmel gestrahlt, hätte auch sie das Strahlen der sauber herausgeputzten und im neuen Design lackierten Helikopter nicht übertreffen können. Und übers ganze Gesicht strahlte auch Baptiste Hofstetter, Fluglehrer auf der Basis, als er Cockpit die Helis vorführte.



10./11. August

Tag der offenen Tür in Gruyères

Zu feiern gibt es: 60 Jahre Heliswiss AG und 40 Jahre Basis Gruyères

auf dem Boden aufgesetzt, kann der Motor bereits ausgeschaltet werden.

Die beiden Helikopter sind auch bei den Schülern beliebt. Das beweist die Tatsache, dass seit der Inbetriebnahme Mitte Juni bereits zehn Personen auf den Colibri umschulen wollen. Und vier Schüler haben die PPL-Ausbildung eben auf dem Cabri begonnen. Die zwei neuen Heli-Typen scheinen bei den Piloten Anklang zu finden! **cp**

Karin Mürger

Seit Mitte Juni ergänzen zwei Maschinen den Flottenpark. Ein direkt ab französischem Werk hergeflogener Guimbal Cabri G2 und ein total revidierter und auf null Stunden zurückgesetzter Eurocopter EC120 B Colibri. Sorgfältige Evaluation wie auch Kostengründe haben Swiss Helicopter dazu bewegt, gerade diese beiden Modelle auszuwählen.

Neuste Avionik und lärmarm

Die zwei Leichthelikopter sind dank ihrem «ummantelten» Fenestron-Heckmotor geräuscharm. Die Cockpits beider Maschinen sind mit der neusten Avionik, modernster Instrumentierung und mit allen Funktionen versehenen Displays ausgerüstet. Im Cabri ist beispielsweise für die Navigation ein iPad vorhanden, welches in seiner Halterung in alle Richtungen gedreht werden kann. Auffallend sind auch die geräumigen, hellen Cockpits mit bester Rundumsicht. Verbessertes Flugkomfort wird zusätzlich durch die am Hauptrotor angebrachten Dämpfer und die Trimmplatten an den Rotorblättern geboten – damit wird der Flug deutlich ruhiger.

Praktisch ist die Tatsache, dass der Colibri und der Cabri von der Handhabung her vieles gemeinsam haben. Die geringe Leistungsreserve beider Helikopter in der Höhe verlangt eine vergleichbare Logik und Philosophie der Kräfteeinteilung beim Pilotieren, das Flugverhalten und die Steuerung mit den Fusspedalen sind ähnlich. Die ideale Lösung, um vom Kolbenmotorheli zum Turbinenheli umzusteigen.

Der Cabri, ohne hydraulische Steuerunterstützung, braucht relativ viel Kraft am Stick; andererseits verlangt der leichte Heli einen sehr feinfühligem Umgang mit dem Steuer. Während der zweiplätzig Cabri G2 vor allem für die PPL-Schulung eingesetzt wird, wurde der Colibri als Ersatz für den Jet Ranger angeschafft, welcher mit der Zeit ausrangiert werden soll.

Der Colibri bietet vier Passagieren Platz. Vorwiegend wird er für Personentransporte (Rundflüge, VIP, Taxi, Tandemjumps, Rekonozierung, Film/Foto usw.), aber auch für die Schulung gebraucht. Erwähnenswert ist sicher auch die Effizienz im Bezug auf das Vorbereiten des Helis. In ein paar kurzen Minuten ist die Maschine startklar und kaum



Geniale Lösung: das iPad zur Navigation.

Fotos: mt

Baptiste Hofstetter, 1980

PPL und CPL in Genf; Gebirgsflug in Genf auf dem Colibri; zwei Saisons als Flughelfer in Gruyères; kurzer Einsatz als Fluglehrer in Cannes. Seit 2011 Fluglehrer und Zuständiger für PPL-Schulung in Gruyères.



Die Swiss Helicopter Association wünscht schöne Sommerferien

 **SHA**
Swiss Helicopter Association
www.sha-swiss.ch



Foto: zvg



Foto: zvg



Foto: Leo Piranio



Foto: Leo Piranio



R44 Raven II HB-ZTF im Anflug auf den Heliport Balzers.

Heli «Tango Foxtrot»

Zwischen den beiden Helikoptern, welche das Callsign «Tango Foxtrot» tragen, liegen zwölf Jahre. Der AS.350B1 Ecureuil «Xray Tango Foxtrot» wurde im April 1989 auf die Heli-Linth AG eingetragen, trug aber die Farben der Heli Gotthard. Im März 1991 wurde der HB-XTF auf den Typ AS.350B2 umgebaut. Die Maschine war zehn Jahre in der Schweiz im Einsatz, mehrfach auch im Drylease. So unter anderem bei der Air Grischa, Elicitino und der Lions-Air AG. Am 7. Mai 1999 wurde das Ecureuil in der Lackierung der Airways Srl nach Laas im Südtirol abgeliefert und als I-AIRY verkauft.

Der Robinson R44 Raven II «Zulu Tango Foxtrot» wurde fabrikneu im September 2012 auf die Montalin Heli AG registriert. Der HB-ZTF ist in der Folge der vierte Helikopter der Montalin Heli AG nach dem Robinson R22 Beta HB-XSF (1987–1989), dem Schweizer 300C HB-XUQ (1989–2001) und dem Robinson R44 Raven HB-ZDK (2001–2012). Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XTF AS.350B1 Ecureuil; S/N 2193; B/J 1989; vorher: F-WZTB; Eintrag: 25. April 1989, Eigentümer & Halter: Heli-Linth AG; Handänderung: 26. Juni 1989, neuer Eigentümer: Heli Gotthard AG, neuer

Halter: Air Grischa; Handänderung: 7. Dezember 1992, neuer Halter: Heli Gotthard AG; Löschung: 11. Mai 1999; neues Kennzeichen: I-AIRY.

HB-ZTF Robinson R44 Raven II; S/N 13345; B/J 2012; Eintrag: 17. September 2012, Eigentümer & Halter: Montalin Heli AG. 

Markus Herzig, www.SwissHeli.com



AS.350B1 HB-XTF der Heli Gotthard in Samedan.



AS.350B2 HB-XTF mit dem neuen Schriftzug der Heli Gotthard.

Flieger- angriff auf Nieder- weningen

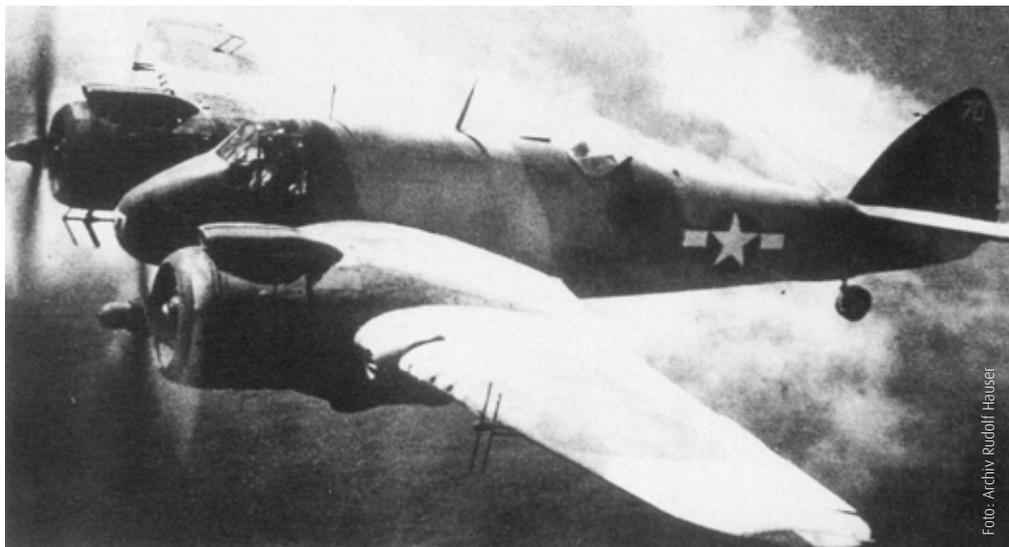


Foto: Archiv Rudolf Hauser

Mit hoher Wahrscheinlichkeit flog dieser Nachtjäger Beaufighter Mk VI den Angriff auf Niederweningen.



Foto: Rolf Müller

Rudolf Hauser, Ex-VR der Bucher Industries AG und Autor der Broschüre «Fliegerangriff auf Niederweningen».

Im Dezember 1944 griff ein Beaufighter der amerikanischen 415th Night Fighter Squadron aus Nancy vermutlich aus Versehen das Fabrikgebäude der Bucher-Guyer in Niederweningen an. Cockpit hat mit einem der Zeitzeugen, Rudolf Hauser, der die Attacke hautnah miterlebte, gesprochen.

In der Spätphase des Zweiten Weltkrieges häuften sich die Neutralitätsverletzungen durch Flugzeuge der kriegsführenden Staaten über schweizerischem Territorium. Am frühen Morgen des 7. Dezember 1944 beschoss ein Jagdbomber unbekannter Nationalität die Fabrikgebäude der Firma Bucher-Guyer und benachbarte Wohnhäuser auf zürcherischem und aargauischem Boden in den Gemeinden Schneisingen und Niederweningen mit Bordwaffen.

Fliegeralarm

«Es ist Chlausestag im Dezember 1944. Der Samichlaus ist gegangen. Die Kinder gehen ins Bett. Mitten in der Nacht – wie so oft – gibt es Fliegeralarm. Man lauscht – bleibt im Bett – geht nicht wie empfohlen in den Keller. Das Motorengeräusch eines Flugzeugs kommt – und geht vorbei – kommt wieder – dann höre ich einen extrem lauten Knall!» So schildert Rudolf Hauser die dramatischen Ereignisse vor fast 69 Jahren, die er in seinem Elternhaus nur 300 Meter von den Einschlägen entfernt, erlebte. Am 12. Dezember publizierte das Polizeikorps des Kantons Zürich einen detaillierten Überblick über die ersten Erkenntnisse. Es wurde bestätigt, dass ein einzelnes Flugzeug unbekannter Nationalität den Angriff flog und die Fabrik von Bucher-Guyer mit Bord-

kanonen (20-mm-Explosivgeschosse) und Maschinengewehrsalven (7 mm) angriff. Als Beweisstücke wurden ganze und deformierte Bestandteile sowie Maschinengewehrgeschosse aufgefunden. Verletzt wurde niemand, der Sachschaden belief sich auf lediglich 5000 Franken.

Unbeabsichtigter Angriff

Das Ereignis kann Rudolf Hauser nicht vergessen, denn die Nationalität der Maschine blieb unbekannt, obwohl offensichtlich Fliegerabweereinheiten des Flab Det 111 mehrmals auf sie schossen, auch hatten Scheinwerfer das Flugzeug erfasst, das fälschlicherweise dem britischen Moskitotyp zugeordnet wurde. 2008 beginnt der inzwischen pensionierte Ingenieur – er machte übrigens bei Bucher-Guyer (heute Bucher Industries) Karriere und schied 2007 als Verwaltungsrat aus – nach dem Grund für den Angriff zu recherchieren. Er durchforscht schweizerische Archive und kommt bald zur Überzeugung, dass die überraschende Attacke wegen eines Navigationsfehlers und somit unbeabsichtigt erfolgte. In der Unglücksnacht habe die Gemeinde Niederweningen auch vergessen, die Schweizer Fahnen zu beleuchten, auch sei Bucher-Guyer nicht mit der Fabrikation von Kriegsmaterial beschäftigt gewesen, erklärt Rudolf Hauser.

Spurensuche nach Amerika

Rudolf Hauser will mehr wissen, denn noch immer bleiben Fragen unbeantwortet: Wer war der Pilot, welchen Auftrag hatte er, wo glaubte er zu sein? Hauser, der früher auch Segelflugzeuge in Birrfeld steuerte, hat eine feine Nase und setzt seine Nachforschungen in amerikanischen und britischen Archiven fort. Er durchforscht unzählige Kriegstagebücher und Debriefing-Reports und kommt schlussendlich zum Ergebnis, dass es sich beim Angreifer um ein Mitglied der amerikanischen Nachflieger-Staffel 415, die zu diesem Zeitpunkt in Nancy stationiert war, gehandelt haben müsse. Doch Beweise fehlen, denn die Dokumente weisen für die kritische Zeit Lücken auf. Hauser gibt nicht auf, durch das Museum der US Air Force in Ohio erhält er die Adresse des Kommandanten der Nancy Staffel – Captain Harold F. Augspurger. Doch die Visite erfolgt zu spät, der Captain ist nur wenige Monate zuvor verstorben. Trotzdem will Hauser nicht aufgeben, seine weitere Spurensuche führt ihn zu einem Veteranen nach Florida – Fred Sargent, der 92-Jährige war nicht Pilot, aber Kriegstagebuch-Schreiber. Fred meint, er glaube zu wissen, dass ein Flugzeug der Staffel, also ein Beaufighter, den versehentlichen Angriff auf die Bucher-Guyer-Fabrik geflogen habe. Gleichzeitig entschuldigt er sich stellvertretend für die Crew.

Nachtjäger Bristol Beaufighter

Produktion	Mai 1940 bis 1945, total 5928 Flugzeuge
Im Einsatz	Juli 1940 bis 1960
Besatzung	zwei Mann (Pilot, Ra- daroperator)
Bewaffnung	vier 20-mm-Bord- kanonen im Rumpf, sechs 7,7-mm-Ma- schingengewehre in den Flügeln
Leistung (Mk VI F)	zwei Bristol Hercu- les 14-Zylinder-Dop- pelstern-Motoren à 1670 PS
Radar (Mk VI F)	Airborne interception radar AI VIII, Reich- weite 4,8 km
Geschwindigkeit	max. 540 km/h
Gewicht	beladen 9500 kg
Gipfelhöhe	8000 m

Umfeld und Ablauf der Ereignisse werden auch in einer reich bebilderten Broschüre, verfasst durch Rudolf Hauser, aufgezeichnet, sie ist im Shop des Mammutmuseums Niederweningen für acht Franken oder per E-Mail an info@mammutmuseum.ch erhältlich. **cp**

Rolf Müller

Rechts oben: Firmenareal mit eingezeichneten Einschlägen der Beschiessung mit 20-mm-Bordkanonen (rot) und 7,7-mm-Maschinengewehren (gelb).

Rechts unten: Mit diesem Beaufighter, ausgestellt im National Museum der US Air Force in Dayton, Ohio, schoss Harold F. Augspurger 1944 zwei deutsche Flugzeuge ab.

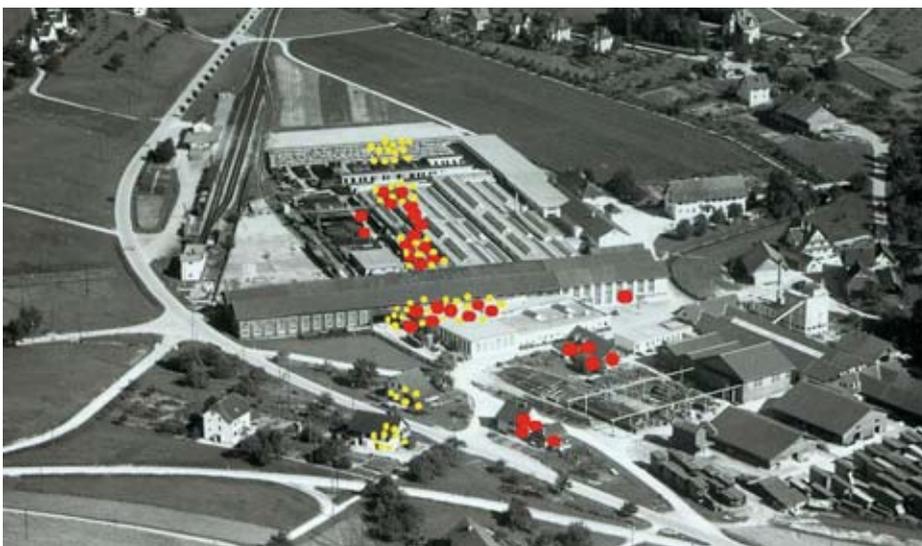


Foto: Archiv Rudolf Hauser



Foto: Archiv Rudolf Hauser

SWISS LEGEND TAKES TO THE SKIES

C-3605



EXPERIENCE THE THRILL!

info@flying-fighter.com
www.flying-fighter.com

Die vergessene Wasserflugbasis Zürichhorn (2)

Modernde Schwingen



Von 1920 bis 1923 operierten von der Wasserflug-Basis Zürichhorn italienische Macchi- und Savoia-Flugboote. Die im Hintergrund ankernde CH-18 stürzte am 31. August 1920 im unteren Zürichseebecken ab.

Ein spektakulärer Absturz und ausbleibende Passagiere, laut protestierende Fluglärmgegner sowie leise vor sich hinmodernde Flugboote: Das vierjährige Bestehen der heute längst vergessenen Ad-Astra-Wasserflugbasis am Zürichsee war begleitet von deftigen Nebengeräuschen. Vor genau 90 Jahren zog sich der Swissair-Vorläufer vom Zürichhorn zurück.

In den frühen Nachkriegsjahren herrschte eine Art Goldgräberstimmung in der Teppichetage der Ad Astra an der Dufourstrasse 197. Der Swissair-Vorläufer wollte mit seiner Wasserflugbasis am Zürichhorn ein Tor zur Welt für die bedeutende Industriemetropole Zürich schaffen. Darum orderte die Ad Astra 1920 in Italien kurzerhand drei Flugboote zum Stückpreis von 20 000 Franken – es sollten nicht die einzigen Apparate bleiben.

Die Gesellschaft budgetierte für das erste Betriebsjahr 1920 an ihrer, im noblen Zürcher Hotel Baur Au Lac abgehaltenen Generalversammlung Einnahmen von 330 000 Franken aus dem Flugbetrieb am Zürichhorn, dazu 24 000 Franken an Erträgen aus den Fotoflügen. Der Voranschlag rechnete mit 291 000 Franken Ausgaben, was einen satten Gewinn von 63 000 Franken generiert hätte.

Um für den zu erwartenden Ansturm an Passagieren gewappnet zu sein, standen für die Sommersaison 1920 neben der Savoia S.13 CH-18 die drei Macchi-Flugboote M.3 (Werknummer 3038) CH-15, M.9 (Werknummer 3049) CH-19 und M.18 CH-21 auf dem Zürichsee zur Verfügung. Noch

herrschte wirtschaftlich gesehen eitel Sonnenschein bei der Ad Astra.

Es kreist der Pleitegeier

Doch die ersten pechschwarzen Wolken liessen nicht lange auf sich warten. Mit den für zwei bis drei Passagiere ausgelegten Flugbooten liess sich kein kostendeckender Betrieb realisieren. Und das waren nicht die einzigen Bad news. Am 31. August 1920 stürzte der 26-jährige Oscar Berthea während eines Probefluges mit der Savoia S.13 CH-18 vor Zürichhorn ins Wasser. Das Luftamt machte zwar einen Pilotenfehler dafür verantwortlich, doch war damit der Ruf der italienischen Wasserflugzeuge nachhaltig ruiniert. Denn bereits am 24. Mai 1920 ging ein typengleiches Muster der Gesellschaft nach einem unvermittelt aufgetretenen Propellerschaden vor Romanshorn verloren.

Diese Ereignisse hielten Einheimische wie auch gut betuchte Touristen von einem Ritt mit den klapprigen Luftkutschen ab. Die Ad Astra segelte mit ihrem Rundfluggeschäft in ein finanzielles Fiasko. An eine Aufnahme des vom Swissair-Vorläufer geliebäugelten Linienverkehrs nach anderen Städten im

In- und Ausland war gar nicht zu denken. In jener Zeit krachte das Luftschloss eines völkerverbindenden Airports am Zürichsee in sich zusammen.

Die Erträge fielen so mager aus, dass Zürichs Schatzmeister ab Anfang 1921 auf die vertraglich festgelegten, jährlichen Pachtgebühren von 1200 Franken verzichtete. Gleichzeitig verkam der Bau des vom Stadtrat bereits bewilligten zweiten Hangars zur Makulatur (Cockpit 06/13). Dabei hörte sich die Leistungsbilanz der Ad Astra eigentlich gar nicht so schlecht an. Zwischen Frühjahr 1920 und Ende September 1921 absolvierte die Flotte insgesamt 1479 Flüge vom Zürichsee und beförderte 2678 Passagiere.

Die Ad Astra köchelte des geringen Passagieraufkommens wegen für die Sommersaison 1922 auf Sparflamme und belies nur noch zwei ihrer Flugboote am Zürichsee. Mit der zuvor im Tessin stationierten Macchi M.18 (Werknummer 3061) CH-24 liessen sich zwischen dem 1. Mai und dem 25. Oktober 1922 gerade einmal 38 Flüge mit insgesamt 74 Passagieren nachweisen. Die Schwestermaschine Macchi M.18 (Werknummer 3060) CH-23 war nur wäh-

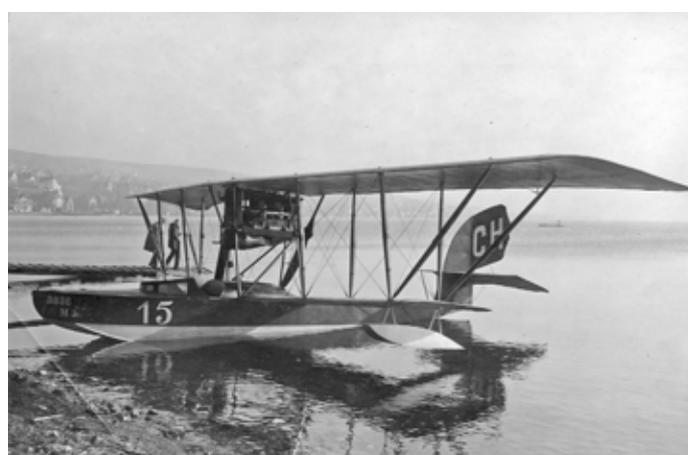


Fotos: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Links: Regenwasser drang während des Winters 1921/22 durch das undichte Hangardach und beschädigte einen Teil der eingelagerten Macchi-Flugboote.

Unten links: Die Macchi M.18 CH-23 war als einziges Flugboot der Ad Astra während der letzten Saison von 1923 noch in Betrieb.

Unten rechts: Die Macchi M.3 CH-15 ankert vor der Ad-Astra-Wasserflugbasis in Zürichhorn.



rend sechs Stunden in der Luft, wie Dokumente des Bundesarchivs Bern verraten.

Undichtes Dach lässt Flugboote faulen

Kurz nach Aufnahme des Flugbetriebes auf dem Zürichsee wählte sich die Ad Astra in einem bürokratischen Grabenkrieg mit dem Eidgenössischen Luftamt. Den gestrengen Augen der Inspektoren aus Bundesbern war bereits zu Ende der ersten Saison von 1920 die massiv beschädigte Bespannung der CH-15 aufgefallen, genauso wie der durch Wassereintrich stark verschimmelte und teilweise angefaulte Bootsrumf der CH-23. Die im Oktober 1921 nach einer Havarie demontierte CH-15 war in so miesem Zustand, dass das Luftamt kurzerhand deren Liquidation verfügte.

Gleichzeitig trieb das undichte Dach des hölzernen Hangars den Vertretern des Luftamtes die Zornesröte ins Gesicht: Eindringendes Regenwasser erwies sich als regelrechtes Gift für die delikaten Holzkonstruktionen. «Das ist ein unhaltbarer Zustand und einer ernsthaften Unternehmung unwürdig», donnert eine am 20. Juli 1922 abgefasste Depesche an die Ad Astra. Besonders übel richtete das Regenwasser die CH-19 zu, de-

ren Versteifungsstreben der Tragflächen sowie die Schottwände des Rumpfes komplett verfault waren. Aus diesem Grund liess das Luftamt die CH-19 grounden.

Vom Hangar zum Lagerschuppen

Der Pleitegeier zog auch 1923 unwiderstehlich seine Runden über dem Zürichsee: Zu Beginn der Sommersaison waren die beiden Macchi-Flugboote M.18 CH-21 und CH-23 am Zürichhorn stationiert – wobei allerdings nur letztere Einheit den Segen des Eidgenössischen Luftamtes erhielt. Die CH-21 sollte nie mehr Zürichsee-Wasser unter sich lassen.

Die tiefroten Zahlen liessen bei der Ad Astra die erneute Forderung einer Übernahme des hölzernen Hangars durch die Zwinglimetropole aufkommen. Am 18. Juni 1923 gab der Zürcher Stadtrat grünes Licht zu diesem Deal, was der finanziell taumelnden Flugesellschaft 25 000 Franken in die Kasse spülte. Dieser Verkauf vor genau 90 Jahren läutete unwiderruflich die Agonie des Wasserflugplatzes am Zürichhorn ein.

Nach nur vier Jahren Betrieb zog sich die Ad Astra auf Ende 1923 vom Zürichsee zurück.

Nicht zuletzt, weil konventionelle Airliner die Flugboote im europäischen Linienverkehr überflügelt hatten – und in Dübendorf die Geburtsstunde eines modernen Flughafens schlug.

Der vom Tiefbauamt als Lagerschuppen genutzte ehemalige Ad-Astra-Hangar verschwand erst mit der Realisierung der Landesausstellung von 1939 aus dem Riesbach-Quartier. Längst ist die Wasserflugbasis hinter dem Dickicht der Geschichte in einen Dornröschenschlaf gefallen. Auf dem Areal befindet sich heute das Restaurant und Konferenzzentrum «Lake Side» sowie das Zürcher Seebad Tiefenbrunnen. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Redaktion bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern, dem Stadtarchiv Zürich, dem Baugeschichtlichen Archiv der Stadt Zürich sowie dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern für die Überlassung von Unterlagen und Fotos.



Vor 25 Jahren im Cockpit...

Vor 25 Jahren entstehen in der Schweiz innert kurzer Zeit drei neue Fluggesellschaften. Air Engadina unternimmt einen weiteren Versuch, das Engadin der Welt näher zu bringen, Air City sieht sich als Alternative zu Balair und CTA und die Classic Air mit zwei DC-3 reiten auf der Nostalgiegelle.

Nostalgie kommt auch bei mir beim Lesen folgender Newsmeldung auf – für die Schulung ihrer Piloten auf der MD-11 hat die Swissair zwei Flugsimulatoren bestellt. Diese werden im Frühling 1990 im Schulungszentrum der Swissair in Zürich Kloten einsatzbereit sein.

Amüsant zu lesen ist der Bericht über «Luftverkehr auf den Philippinen». Der Autor berichtet darin über seinen philippinischen Inlandflug im Jahr 1988 in einem Fischtransporter. Der Fischgeruch steckt mir noch jetzt, eine gute Stunde nach dem Lesen des Artikels, in der Nase. **km cp**

Titelbild: HS 748-209 Srs 2A auf dem Flugplatz Pagadian auf der philippinischen Insel Mindanao.



TECHNIK

Cockpit

Probeflug mit der UHB-MD-81

Lärm und Vibrationen im Griff

Seit Jahren spricht man vom Antrieb der Zukunft, vom sogenannten Unducted Fan (UDF). Bei McDonnell Douglas in Long Beach wird es jetzt konkret. Auf einem Testflugzeug, das vor bald zehn Jahren sogar einmal die Swissair-Farben trug, wurde das neue Triebwerk auf Herz und Nieren getestet. Der technische Pilot MD-81 der Swissair war auf einem dieser Flüge dabei. Hier ist sein Bericht von diesem außergewöhnlichen Ereignis.

In der ersten Februarwoche weilte ich in Long Beach, um die MD-81 HB-1NX zu übernehmen, das heißt, die Groundtests und Testflüge durchzuführen. Schon bei der Anmeldung

im Swissair-Büro bei Douglas wurde uns mitgeteilt, daß sich diese Woche das UHB-Demonstrationsflugzeug in Long Beach befindet, um mit potentiellen Kunden Flüge durchzuführen.

(UHB steht für Ultra High Bypass, und gemeint ist damit jenes Flugzeug, welches auf der rechten Seite ein konventionelles Triebwerk montiert hat und auf der linken Seite ein sogenanntes UDF (Unducted Fan)-Triebwerk. Von dieser Art Triebwerk war in jüngster Zeit viel zu hören, und es herrscht noch vielerorts große Skepsis bezüglich Lärm und auch der propagierten großen Kerosineinsparung. Verständlich, daß wir den Wunach hatten, an einem dieser Flüge teilzunehmen.

Das UDF-Demonstrationsflugzeug von McDonnell Douglas über der kalifornischen Wüste



Travel Air E-4000

Ein Bijou auf dem Weg in die Schweiz

Oldtimer-Puristen wie der Schreibende mögen Doppeldecker als das Mass aller Oldtimer-Träume bezeichnen. Andere sehen das anders – die Faszination alter Flugzeuge hat viele Facetten.



Foto: zvg

Der Lycoming-Neunzylinder-Sternmotor leistet mit dem Zweiblattprop 250 PS. Über zehn Meter Spannweite und ein maximales Abfluggewicht von über 1,2 Tonnen zeigen die Mächtigkeit dieses schönen Oldtimers auf.

Mit dem Kauf einer Travel Air in Kalifornien hat sich ein Schweizer Pilot für die erste Version entschieden: Es soll ein Doppeldecker sein – und es wurde was für ein welcher! Der neue Besitzer hat sich bereits im letzten Sommer nach einem «speziellen Taildragger» umgeschaut. Unterstützt von Andy Schneeberger, dem Oldimerspezialisten von Airmatec am Flughafen Bern, wurde im September 2012 die Typenwahl getroffen – und damit begann die eigentliche Arbeit erst: Informationen einholen, Travel-Air-Besitzer kontaktieren und möglichst alles lesen, was zum Thema irgendwo verfügbar ist.

Letzten Endes blieben sechs mögliche Maschinen auf dem Radar – alle in den USA. Gemeinsam wurde das Land bereist; die verkaufswilligen Besitzer waren in Kalifornien, Denver und New York zu Hause. Die Pre-buy-inspections wurden seriös vorausgeplant, beim ersten Besuch eines potenziellen Verkäufers war darum auch der Präsident des Travel Air Clubs der USA dabei. Mit der N645H (Baujahr 1929) konnte im März das richtige «Schätzchen» schliesslich in Kalifornien gefunden werden. Im Juni wurde die Maschine vom neuen Besitzer und Andy Schneeberger transportbereit gemacht (Container) und im Laufe des Augustes soll es am neuen Standort Bern eintreffen. Lesen Sie in der kommenden Cockpit-Ausgabe mehr dazu! **cp**

Max Ungricht



Bis er fliegen gelernt hat,
braucht's die Rega.



Jetzt Gönnerin oder Gönner werden: 0844 834 844 oder www.rega.ch

rega

SAS wählt acht A350 XWB und vier A330 aus

Die skandinavische Fluggesellschaft SAS hat im Rahmen ihrer Strategie, die Flotte mit treibstoffeffizienteren Flugzeugen zu modernisieren, eine Grundsatzvereinbarung über acht A350 XWB und vier A330 unterzeichnet. Die neuen Flugzeuge werden die bereits vorhandene Flotte von 30 Airbus-Maschinen ergänzen. Die Airline wird die Auswahl des Triebwerktyps für die A330 noch bekannt geben. SAS betreibt zurzeit eine Flotte von 19 Flugzeugen der A320-Familie, vier A330 und sieben A340. **mt**

Azerbaijan Airlines erhält ersten Embraer 190 Jet

Die nationale Fluggesellschaft von Aserbaidschan erhielt im Juli den ersten von vier bestellten Embraer 190 ausgeliefert, die weiteren werden bis Ende Jahr folgen.



Foto: Embraer

Das erste Flugzeug soll von Baku nach Nakhchivan und Tiflis, Georgien, eingesetzt werden. Azerbaijan Airlines plant aber, die E190 in naher Zukunft vermehrt auf gefragten internationalen Business-Strecken einzusetzen, speziell in den Nahen Osten, nach Zentralasien und Europa. Damit schliesst sich AZAL einer wachsenden Liste neuer E-Jet-Betreiber in Osteuropa und Zentralasien an. Darunter zählen die Air Astana, Air Lituanica, Air Moldova, Belavia, Bulgaria Air, Estonian Air, Montenegro Airlines, LOT Polish Airlines und Ukraine International Airlines. **km**

Aeroflot trennt sich von der Frachterflotte

Aeroflot hat ihre aus drei McDonnell Douglas MD-11F bestehende Frachterflotte stillgelegt. Die russische Fluglinie hatte die Maschinen im Jahre 2009 von ihrer finanziell angeschlagenen Tochtergesellschaft Aeroflot Cargo übernommen, die damals ebenfalls die gemieteten Boeing 737F an die Leasingfirma retournierte. Die im Jahre 2005 gegründete Aeroflot Cargo hatte in den Jahren ihres Bestehens nie schwarze Zahlen geschrieben. **AM**

Norwegian übernimmt ersten Dreamliner

Boeing hat die erste Boeing 787-8 an ILFC ausgeliefert. Dabei handelt es sich um das 700. Flugzeug, das der amerikanische Lessor von Boeing übernommen hat. Das Flugzeug geht an Norwegian, die damit ihre Langstreckenära einläuten wird. Die skan-

dinavische Low-Cost-Gesellschaft will mit dem Dreamliner zunächst Flüge von Oslo und Stockholm nach New York und Bangkok aufnehmen, ab November soll Fort Lauderdale als weiteres Fernziel ab Oslo, Stockholm und Kopenhagen bedient werden. Norwegian hat insgesamt acht Dreamliner bestellt, die entweder geleast oder direkt übernommen werden. **ts**

Erster Airbus A380 von British Airways eingetroffen

Am 4. Juli ist der Flugriese in London Heathrow gelandet. Bereits eine Woche zuvor hatte die grösste Fluggesellschaft Grossbritanniens ihre ersten beiden Maschinen vom Typ Boeing 787 in Empfang genommen (siehe weiter unten). Passagiere können früher als geplant im A380 auf der Langstrecke reisen: Das neue Flagggeschiff kommt auf der Route nach Los Angeles ab dem 24. September und nach Hongkong ab dem 22. Oktober dieses Jahres zum Einsatz.

Insgesamt hat British Airways zwölf Flugzeuge vom Typ Airbus A380 bestellt, die bis 2016 zur Flotte stossen sollen. In diesem Jahr nimmt die Airline drei A380 in Empfang. **km**

Libyan neuer A330-Betreiber

Libyan Airlines hat den ersten von drei bestellten A330-200 übernommen. Die Kabine verfügt über 259 Sitze in einer Zweiklassenauslegung. Die Fluggesellschaft aus dem afrikanischen Wüstenstaat hat bereits sieben A320 in der Flotte. Zudem ist sie einer der wenigen Kunden für den A350-800, von dem vier Stück bestellt wurden. **ts**

Ethihad Cargo stockt Frachterflotte auf

Während sich verschiedene Frachtunternehmen mit der weltweit bestehenden Überkapazität konfrontiert sehen, verstärkt Ethihad Airways ihre Frachterflotte um gleich drei Einheiten. Neben je einer fabrikneuen Maschine der Typen Boeing 777F und Airbus A330-200F, operiert das Unternehmen aus den Vereinigten Arabischen Emiraten derzeit auch mit einer Boeing 747-8F. Der für eine Transportkapazität von 138 Tonnen ausgelegte Frachter wurde im Wetlease von der amerikanischen Atlas Air angemietet. Mit der zusätzlichen Frachtkapazität hat das in Abu Dhabi domizilierte Unternehmen die Transportkapazität um 62 Prozent ausgedehnt. **AM**

Erster Dreamliner für BA

British Airways (BA) hat das erste Exemplar von 24 bestellten Boeing 787 übernommen. Der Dreamliner ist beim britischen Carrier mit 214 Sitzen in den drei Klassen Club World, World Traveller Plus und World Traveller ausgestattet. Erste Destination ab Anfang

September ist Toronto, einen Monat später folgt Newark. IAG, die Muttergesellschaft von BA und Iberia, hat unlängst bekannt gegeben, 18 Optionen für die 787 in Festbestellungen umzuwandeln, davon elf für die in Le Bourget gestartete Version -10. Damit wird BA alle drei Mitglieder der Dreamliner-Familie betreiben. **ts**

Comlux erster Abnehmer eines ACJ321

Airbus hat das erste Exemplar eines A321 in einer Corporate-Version an Comlux abgeliefert. Das Flugzeug er-



Foto: Airbus

hält derzeit bei Comlux America in Indianapolis seine VVIP-Kabine. Die Umrüstung soll im Verlauf des nächsten Jahres beendet sein. Das Schweizer Businesscharter-Unternehmen, das in diesem Jahr sein zehnjähriges Bestehen feiert, betreibt alle Muster der ACJ-Familie von Airbus, vom A318 über den A319 bis zum A320 und jetzt den A321. Alle Flugzeuge sind für ETOPS-180-Flüge zugelassen und mit einem Autoland-System der Kategorie IIIb ausgestattet. Der europäische Flugzeughersteller hat bisher 170 Airbus Corporate Jets verkauft. **ts**

Ethihad Airlines strebt Jat-Beteiligung an

Ethihad Airlines und die serbische Regierung haben ein Initial Memorandum of Understanding unterzeichnet, mit dem die grundlegenden Voraussetzungen für eine Beteiligung an Jat Airways festgelegt wurden. Der Einstieg beim hochdefizitären Flag carrier ist jedoch von der eingehenden Buchprüfung und dem Einverständnis der Firmenleitungen sowie den Behörden abhängig. Die beiden Flugunternehmen haben bereits ein Codeshare-Abkommen für die Linie Belgrad-Abu Dhabi unterzeichnet, die unter JU-Kursnummern angeboten wird. Zudem werden weitere 21 Flugziele von Ethihad mit Flugnummern von JAT versehen sein. Auf 23 Europafügen hingegen wird die serbische Fluglinie zusätzlich den Code der Golfairline übernehmen. **AM**

C-Series-Erstflug erneut verschoben

Um zusätzliche Software-Updates vornehmen zu können, hat Bombardier den Jungfernflug der CS100 um einen Monat verschoben. FTV1 (Flight Test Vehicle) soll nun bis Ende Juli zum ersten Mal abheben. Bis dann sollten auch Leistungstests sowie Rollversuche bei niedriger und hoher Geschwindigkeit abgeschlossen sein. Vibrationstests sind bereits im Juni durchgeführt worden. **ts**

Tunesische Syphax Airlines bestellt A320neo und A320ceo

Syphax Airlines, eine neue Fluggesellschaft in Tunesien, hat den Kauf von drei A320neo Flugzeugen bestätigt. Dieser Auftrag ist die erste NEO-Bestellung von einer in Afrika basierten Fluggesellschaft. Syphax hat ausserdem drei A320ceo-Flugzeuge bestellt. Die Flugzeuge werden mit CFM-Triebwerken ausgestattet. Die Airline betreibt bereits zwei A319 und drei A320 und wird in Kürze den Betrieb einer geleasteten A330-200 aufnehmen. **mt**

Delta beteiligt sich an Virgin Atlantic

Delta Airlines hat am 24. Juni 49 Prozent der Anteile von Virgin Atlantic übernommen. Ein entsprechender Antrag war zuvor von der EU-Wettbewerbskommission und dem amerikanischen Justizdepartement genehmigt worden. Im Zuge dieses Deals haben die beiden Fluggesellschaften eine Codeshare-Vereinbarung für insgesamt 108 Routen geschlossen. Davon betroffen sind 91 Strecken von Delta und 17 von Virgin, darunter die neuen Inlandverbindungen von London-Heathrow nach Manchester, Edinburgh und Aberdeen. **ts**

Emirates als «Beste Airline der Welt» ausgezeichnet

Emirates wurde bei den «World Airline Awards 2013» vom renommierten Passagierbefragungsinstitut Skytrax als «World's Best Airline 2013» geehrt. Befragt wurden über 18 Millionen Flugreisende aus mehr als 160 Ländern. Zusätzlich zu der begehrten Auszeichnung gewann Emirates zwei weitere Preise. Die Fluggesellschaft wurde als «Best Middle East Airline» und ihr Bordunterhaltungsprogramm ice bereits zum neunten Mal in Folge als «World's Best Inflight Entertainment» gekürt. **km**

InterSky schliesst 2012 mit kleinem Gewinn ab

Die Regionallfluglinie InterSky hat im vergangenen Jahr mit der von vier auf drei Maschinen reduzierten Flotte weniger Passagiere befördert und zudem einen geringeren Umsatz erzielt, jedoch einen kleinen Gewinn verbuchen können. Bei den Passagieren betrug der Rückgang gegenüber dem Vorjahr mit 160 000 Fluggästen rund 15 Prozent, beim Umsatz war es mit 22,6 Millionen Euro 16 Prozent weniger. In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres, in dem die zusätzlich eingeflotteten drei ATR72 das Resultat mitbeeinflussten, konnte gegenüber der Vorjahresperiode ein Umsatzplus von 41,4 Prozent verzeichnet werden. Positiv überrascht habe vor allem das Passagieraufkommen auf den Strecken Zürich-Graz und Karlsruhe-Hamburg, heisst es. Weniger erfreulich zu

vermelden war hingegen das gescheiterte Interline-Abkommen mit Swiss, das die Buchungen zwischen beiden Gesellschaften vereinfacht hätte. **AM**

Vistajet expandiert weiter

Der Schweizer Businesscharter-Anbieter Vistajet hat 30 Challenger 350 bestellt und Optionen für weitere 20 Exemplare



Foto: Vistajet

gezeichnet. Erste Auslieferungen sind bereits für Mitte 2014 geplant. Der kanadische Businessjet ist in der Midsized-Kategorie angesiedelt und verfügt über eine Reichweite von 5926 Kilometern. Damit sind Nonstop-Flüge etwa zwischen London und Lagos sowie Bombay und Nairobi möglich. Bombardier hatte das Challenger-350-Programm offiziell an der vergangenen EBACE in Genf gestartet. **ts**

EVA Air wird Star-Mitglied

Die taiwanische EVA Air ist als 28. Mitglied der Star Alliance beigetreten. Damit bietet das weltgrößte Luftfahrtbündnis täglich 21 900 Flugverbindungen zu 1328 Zielen in 195 Ländern an. EVA Air wurde 1989 als private Fluggesellschaft Taiwans gegründet und fliegt heute mit einer sehr heterogenen Flotte von 61 Flugzeugen (darunter B777-300ER, B747-400, MD-11F, MD-90 sowie A330-200/300 und A321) mehr als 60 Ziele an, wovon vier in Europa liegen (Wien, Amsterdam, Paris und London). **ts**

Hohmeister übernimmt Vorsitz im AUA-Aufsichtsrat

Swiss-Chef Harry Hohmeister ist seit Ende Juni Vorsitzender des Aufsichtsrats der AUA. Dagegen haben Stefan Lauer, Wolfgang Mayrhofer und Nicolai Ingo von Ruckteschell das Gremium verlassen. An ihre Stelle treten Bettina Volkens, die im Lufthansa-Konzern für das Personalwesen und juristische Fragen zuständig ist, Paul Schwaiger (CEO SunExpress Deutschland) sowie Karl Ulrich Garnadt (Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo). **ts**

Swiss: Es geht los in Genf

Swiss hat Details für ihre Ausbaupläne in Genf bekannt gegeben. Die Schweizer Fluglinie wird ab 1. September sechs neue Strecken ab der Calvin-Stadt anbieten: Stockholm (4x pro Woche), Oslo (3x) London-Gatwick (3x), Göteborg, Belgrad und Marrakesch (je 2x). Ab diesem Zeitpunkt werden die bisherigen Sommerdestinationen Malaga, Palma de Mallorca und Porto das ganze Jahr angeboten. Damit bedient

Swiss ab Genf mit neun Flugzeugen insgesamt 24 Ziele.

Wohl als Reaktion auf die in den letzten Jahren gestiegenen Marktanteile von Easyjet kann der Flugreisende neu auch zwischen zwei Tarifmodellen auswählen: «Geneva Economy Flex»-Tickets sind ab 89 Franken one-way zu haben. Solche Flugscheine sind umbuchbar, zudem kann ein Gepäckstück kostenfrei mitgeführt werden. Wer «Geneva Economy Light» bucht, bezahlt mindestens 39 Franken, kann sein Ticket aber nicht stornieren und nur ein Handgepäckstück mitführen. Die Tarife gelten für alle Destinationen mit Ausnahme von Barcelona, Moskau, St. Petersburg und Zürich. Swiss schafft in Genf 150 neue Stellen für Flight Attendants mit Arbeitsort Cointrin. Deren Ausbildung soll im Oktober beginnen. Die Leitung des Swiss-Teams am Westschweizer Flughafen mit insgesamt 300 Mitarbeitern übernimmt ab 1. Oktober Lorenzo Stoll (41). Als «directeur général de la Suisse romande» bei Swiss, ist er verantwortlich für Marketing, Verkauf und Geschäftsentwicklung des Standorts Genf. Stoll war früher in verschiedenen Managementpositionen bei Nestlé tätig. **ts**

Führungspositionen bei Swiss neu besetzt

Swiss hat Dieter Vranckx (40) per 1. September zum neuen Direktor der Märkte Schweiz, Deutschland und Österreich ernannt. Er folgt auf Markus Binkert, der seit Mai als Kommerzchef der Schweizer Fluggesellschaft fungiert und die Funktion seither interimistisch führte. Der Belgier Vranckx hatte zuletzt als Regionaldirektor Sales und Handling für die Regionen USA Midwest und Kanada bei Lufthansa Cargo in Chicago gearbeitet. Zudem wurde Urs Weiss (48) auf Anfang 2014 zum neuen Verantwortlichen für Allianzen und kommerzielle Beziehungen bestimmt. Er übernimmt die Nachfolge von Alain Chisari, der im Mai das Amt des kommerziellen Direktors bei Edelweiss Air übernommen hat. Weiss wird für Allianz- und Joint-Venture-Verträge sowie für Interline- und Codeshare-Abkommen verantwortlich zeichnen. Er war früher in verschiedenen führenden Positionen im kommerziellen Bereich für Swissair und Swiss tätig. **ts**

Lufthansa Group mit besserer Auslastung

Die Flugzeuge der Lufthansa Group – Lufthansa Passage (inklusive Germanwings und Lufthansa Regional), Swiss, Austrian Airlines und Lufthansa Cargo – waren im ersten Halbjahr 2013 besser ausgelastet. Insgesamt beförderten die Fluggesellschaften des Konzerns im ersten Halbjahr rund 49,5 Millionen Fluggäste – trotz einer geringeren Anzahl an Flügen nahezu so viele Passagiere wie im Vorjahr (minus 0,4 Prozent). **mt**



in Cooperation with
FTOnline
Aviation Training GmbH

INTENSIVE TRAINING MODULES

MODULE

Ab initio ATPL(A)^{frozen}
(AFZ, LP-eng, PPL + SEP + NVFR,
120 h Timebuilding, MEP, IR, CPL, ATPL^{theory})

THEORY

552:00 h Distance Learning
247:00 h Classroom

PRACTICAL TRAINING/EXAM

47:45 h FNPT II-DA42
174:30 h A210
25:45 h DA42

€ 55.000,-*

MODULE

ATPL(A) Theory for PPL(A)-Holder;
Theory for CPL(A) & IR(A) included

THEORY

552:00 h Distance Learning
98:00 h Classroom

Remark: Classroom 13 days non-stop

€ 3.500,-

MODULE

CR MEP(land)

THEORY

7:00 h Classroom

PRACTICAL TRAINING/EXAM

2:45 h FNPT II-DA42
4:30 h DA42

€ 2.800,-

MODULE

CR MEP(land) & IR(A)-upgrade

THEORY

7:00 h Classroom

PRACTICAL TRAINING/EXAM

4:45 h FNPT II-DA42
6:30 h DA42

€ 5.500,-

MODULE

IR(A)



THEORY

Part of ATPL(A) Theory for PPL(A) Holder

PRACTICAL TRAINING/EXAM

40:00 h FNPT II-DA42
16:15 h DA42

€ 17.000,-

MODULE

CPL(A)

THEORY

Part of ATPL(A) Theory for PPL(A) Holder

PRACTICAL TRAINING/EXAM

10:00 h A210
6:30 h DA42

€ 6.000,-

All expenses paid: 20% VAT, Approach & Landing fees, Instructor fees, Examination flights (A/C costs & Examiner fees)
* Charges for Medicals and Austrian CAA included

Professional Pilot Training – Graz Airport / Austria

T +43 664 1022033
pilottraining@aac.at

www.aac.at

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. Juni bis 30. Juni 2013

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
14.06.2013	HB-2481	DG-1000M	10-197M19	2013	Segelfluggruppe Nidwalden, Stans	Buochs
18.06.2013	HB-3443	Schleicher ASW 27-18	29084	2013	Akademische Fluggruppe Zürich, Winterthur	Birrfeld
17.06.2013	HB-FQ014	Pilatus PC-12/47E	1427	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.06.2013	HB-FST13	Pilatus PC-12/47E	1420	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.06.2013	HB-FSU13	Pilatus PC-12/47E	1421	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.06.2013	HB-FSV13	Pilatus PC-12/47E	1422	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.06.2013	HB-HCQ6	Pilatus PC-7 Mk. II	706	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.06.2013	HB-HCR6	Pilatus PC-7 Mk. II	707	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.06.2013	HB-JFE	Bombardier BD-700-1A10	9497	2012	Rolex SA/Air King Jet SA, Cointrin	Genève-Cointrin
21.06.2013	HB-JJE	Boeing 757-204	27219	1994	Equatorial Congo Airlines SA/ Privatair SA, Genève	Genève-Cointrin
14.06.2013	HB-JSB	Dassault Falcon 2000	171	2002	HTT Group Ltd./Privatair SA, Genève	Genève-Cointrin
21.06.2013	HB-PJV	Piper PA-28-140	28-0022942	1967	Lefert Serge, Orpund	Biel-Kappelen
03.06.2013	HB-QRN	Ultramagic M-160	160/69	2013	Serex Yannick Samuel, Montricher	Montricher
03.06.2013	HB-QRP	Ultramagic M-145	145/82	2013	Weck Aeby & Cie. SA/Sciboz Laurent Albert, Sommentier	Fribourg
24.06.2013	HB-QVK	Fire Balloons G 34/24	1554	2013	Wittwer Hans-Ulrich, Rüegsau	Hasle-Rüegsau
24.06.2013	HB-TER	Cessna 182T	18281982	2007	Brunner Eric Henri/Fliegergruppe Brunair, Dietlikon	Speck-Fehraltorf
27.06.2013	HB-VTS	Hawker Beechcraft 390	RB-291	2011	Diamair SA, Fribourg	Bern-Belp
13.06.2013	HB-WZO	Aerospool WT9	DY-468/2013	2013	Legrand Patrice, Féchy	La Côte
14.06.2013	HB-YDZ	Long Ez	1457	2011	Cartier André, Zofingen	Grenchen
07.06.2013	HB-ZDQ	Guimbal Cabri G2	1051	2013	Swiss Helicopter AG, Chur	Gruyères
14.06.2013	HB-ZPQ	Eurocopter EC135 P1 (CDS)	0014	1997	Helipool GmbH, Chur	Balzers FL

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
05.06.2013	HB-1143	B4-PC11AF	117	1974	Hauser Walter, La Punt-Chamues-ch	Samedan
18.06.2013	HB-1364	LS 3	3046	1977	Schneebeili Peter, Affoltern am Albis	Hausen am Albis
19.06.2013	HB-2305	S 10-VT	11-003	1997	Amacher Martin, Lyss	Grenchen
28.06.2013	HB-3373	Ventus-2B	11	1995	Segelfluggruppe Birrfeld SFB, Lupfig	Birrfeld
11.06.2013	HB-CQC	R182	R18202033	1986	Air-Fribourg Services SA, Ecuwillens	Ecuwillens
05.06.2013	HB-FSM13	Pilatus PC-12/47E	1413	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.06.2013	HB-FSO13	Pilatus PC-12/47E	1415	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.06.2013	HB-FSS13	Pilatus PC-12/47E	1419	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.06.2013	HB-HCI6	PC-7 Mk. II	698	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.06.2013	HB-HCK6	PC-7 Mk. II	700	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.06.2013	HB-HCL6	PC-7 Mk. II	701	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.06.2013	HB-HCN6	PC-7 Mk. II	703	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.06.2013	HB-IPS	Airbus A319-112	734	1997	Castle 2003-2A LLC/Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
17.06.2013	HB-JEV	GV-SP	5040	2004	GE Capital Switzerland AG/ G5 Executive AG, Zug	Zürich
24.06.2013	HB-JJG	B.767-306 (ER)	30393	2000	GEASA Guinea Ecuatorial Airlines SA/ Privatair SA, Genève	Genève-Cointrin
04.06.2013	HB-QAD	LBL 31A	161	1994	Skytec-Aeroteam GmbH, Burgdorf	Burgdorf
21.06.2013	HB-QDD	V-90	90/22	1997	A à Z Emplois SA/Aubry Christian, Eschert	Porrentruy
07.06.2013	HB-QKL	BB45N	290	2004	Klopp Rudolf/Ballongruppe Sky-Birds, Ueberstorf	Ins
25.06.2013	HB-ZIU	A119	14049	2005	Air Engiadina AG/Swiss Jet AG, Zürich	Samedan
06.06.2013	HB-ZIY	AS 350 B3	4342	2007	Swiss Helicopter AG, Chur	Untervaz
25.06.2013	HB-ZUS	AW119 MKII	14707	2008	Air Engiadina AG/Swiss Jet AG, Zürich	Samedan



Löschung: Der gelöschte Airbus A319-112 HB-IPS war am 22. Oktober 1997 an die Swissair geliefert und anschliessend auf den Namen der am Rhein liegenden «Kiesgemeinde» Weiach getauft worden. Nach der Integration in die Flotte der Swiss International Air Lines trug das Flugzeug noch bis Anfang Juni 2002 die Swissair-Bemalung mit Swiss-Aufschrift, bis es im gleichen Monat die neuen Farben erhielt.



Löschung: Der Gulfstream G550 GV-SP HB-JEV geht in sein Ursprungsland zurück. Der neunjährige Businessjet wurde gelöscht und in die USA verkauft. Die heutige Besitzerin hat ihr Domizil im Süden von San Francisco und liess das Flugzeug unter der Immatrikulation N74VW eintragen.



Löschung: Die Boeing 767-306 ER HB-JJG wurde nach sechseinhalb Jahren aus dem Schweizer Register gelöscht. Das Flugzeug war am 17. Januar 2000 erstmals geflogen und ging 15 Tage später als PH-BZO «Karmsund Brug» an die KLM, die es mit 30 Business- und 190 Economy-Sitzen betrieb. Ab 2006 setzte die Genfer Privat Air das Flugzeug mit einer 50 Erstklass-Bestuhlung ein, bis es am 27. Januar 2010 stillgelegt und abgestellt wurde.



Löschung: Die Air Engiadina reduziert ihre Flotte. Unter anderem wurde auch der Agusta A119 Koala HB-ZIU mit rund 1500 Flugstunden verkauft und gelöscht. Der 2005 gebaute Helikopter war 2007 importiert und am 17. Oktober im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragen worden. Betrieben wurde er von der auf eine sehr anspruchsvolle Kundschaft spezialisierten Swiss Jet in Zürich.

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
19.06.2013	HB-625	KA 6B	495	1959	Verein HB-587, Bern	Zweisimmen
06.06.2013	HB-2236	DG-500 M	5E79M32	1993	Verein ASH-25, Bühl bei Aarberg	Biel-Kappelen
14.06.2013	HB-2426	E1 Antares	028	2006	Oswalt Kurt, Neuenhof	Birrfeld
14.06.2013	HB-3346	LS 8-18	8398	2002	Groupement de Vol à Voile «Les Martinets», Bex	Bex
04.06.2013	HB-AFM	ATR 72-202	364	1993	Farnair Switzerland AG, Allschwil	Basel-Mulhouse
19.06.2013	HB-BYM	RXS-8	E-331	1993	Rey Walter, Gunzwil	Forch
03.06.2013	HB-EJQ	A36	E2130	1984	LRM Services Sàrl, Le Landeron	Neuchâtel
10.06.2013	HB-GCG	95-55	TC-76	1961	Guillaume Pierre-Alain, Lausanne	Genève-Cointrin
14.06.2013	HB-HEI	AS202/15	006	1973	Suhner Thierry/Air-Espace Sàrl, Colombier	Neuchâtel
05.06.2013	HB-KDM	M-7-235	4110C	1993	AZ Gstaad GmbH/Air Sarina AG, Saanen	Saanen
06.06.2013	HB-NDE	114	14150	1976	ACB GmbH, Ennetbürgen	Buochs
28.06.2013	HB-OVS	PA-24-250	24-3251	1962	Baillif Pascal, Puidoux-Gare	La Côte
17.06.2013	HB-PDJ	PA-18 «150»	18-09056	1990	Nicollier Claude, Vufflens-la-Ville	Les Eplatures
07.06.2013	HB-QRK	BB34Z	971	2013	Ballongruppe Emmental, Rüdtligen	Rüdtligen
24.06.2013	HB-TDR	1825	18280395	1998	Cochard Michel/Air-Fribourg Services SA, Ecuwillens	Ecuwillens
18.06.2013	HB-UUW	Bü 131 APM	11	1937	Zeller Albert/Appair AG, Appenzell	Sitterdorf
17.06.2013	HB-YDF	Vari Eze	2187	1990	Haefliger Wolfgang Walter, Knonau	Birrfeld
24.06.2013	HB-YFV	Lancair 320	366	1995	Garibian Vatché, Le Grand-Saconnex	Lausanne-La Blécherette
04.06.2013	HB-ZIS	AS 350 B3	4493	2008	MX Management AG/Air-Glacières SA, Sion	Lauterbrunnen
14.06.2013	HB-ZKJ	R44 II	11820	2007	Galasso Claudio/Valair AG, Sitterdorf	Buttwil



Genf (links): Die griechische Aegean Airlines fliegt seit dem 24. April dreimal wöchentlich Genf-Athen. Der Airbus A320-232 SX-DVQ trägt die Star-Alliance-Lackierung
Foto: Jean-Luc Altherr

Basel (unten links): Neuzugang bei Travel Service. Die Boeing B737-829 OK-TVX ist der dritte «Logojet», der für Prag wirbt und ist regelmässig am EuroAirport anzutreffen.
Foto: Dennis Thomsen

Zürich (unten rechts): Über 2000 Business Jets der Falcon-Linie hat Dassault seit dem vor 50 Jahren erfolgten Erstflug der Mystère 20 (Falcon 20) absetzen können. Im Bild das Langstreckenmodell Falcon 7X.
Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Basel: Am 28. und 29. Juni war die An-225 Mriya UR-82060 der Antonov Airlines zum ersten Mal am EuroAirport. Sie brachte fünf Kondensatoren von Seoul nach Basel. Das Bild entstand beim Start am 29. Juni zum «Ferryflug» nach Leipzig. **Foto: Dennis Thomsen**



Bern-Belp (links): In Westeuropa ein seltener Gast – die Boeing B737-500 VP-BRI ist ansonsten bei der russischen Regionalfluggesellschaft Nordavia im Inlandverkehr im Einsatz und brachte das Fußballteam von Dynamo Moskau ins zweiwöchige Trainingslager.

Foto: Ian Lienhard

Genf (unten links): Ebenfalls aus dem Mittleren Osten stammt diese Boeing 747SP25 A9C-HAK von Amiri Flight aus Bahrain. Die Maschine flog zuvor als A6-ZSN in Abu Dhabi.

Foto: Jean-Luc Altherr

Basel (unten rechts): Letzte Checkflüge am 18. Juni mit der Boeing B777-35R (ER) vor der Auslieferung an Amiri Flight aus Abu Dhabi. Die Maschine wurde in Basel mit einem VIP-Interieur ausgestattet. **Foto:** Dennis Thomsen



Genf: Das neueste Flaggschiff der kuwaitischen Regierung ist dieser Airbus A340-542 9K-GBA; er wurde am 17. April ausgeliefert. Sechs Wochen später flog die Maschine erstmals Genf an (RWY 05). **Foto:** Jean-Luc Altherr



Inhouse

Die Cockpit-Redaktion am Puls des Flughafensalltags

Ab und zu werde ich auf meine Tätigkeit bei mt media – und damit Cockpit – angesprochen. Wie sieht der Alltag auf einer Redaktion aus? Was sind die Herausforderungen, wie ist der Alltag?

Hätte mich dies jemand vor neun Monaten, vor meinem Eintritt also, gefragt, hätte ich wohl meine Vorstellungen so formuliert: ein pulsierendes Grossraumbüro, ins Büro stürmende Journalisten, umhereilende Reporter mit Blättern in der einen –, gestikulierend mit der anderen Hand. Gleichzeitig lauthals telefonierend mit einem unter das Kinn geklemmten Handy. Im Hintergrund ertönt das Stimmengewirr der verschiedenen Fernsehsender und Radios. Papier und Zeitschriften stapeln sich, wo immer der Blick auch hinschweift. Aufsteigender Qualm von Zigaretten, vergilbte Wände, auf den Pulten schmutzige Kaffeetassen, hie und da eine verdorrte Pflanze, überfüllte Papierkörbe und Aschenbecher. Und, durch eine Glaswand vom Grossraumbüro abgeschottet, das Büro des Chefredaktors. Er, eine dicke Zigarre rauchend auf dem ätzend dunkel-

braunen Chef-Ledersessel zurückgelehnt, die Füße (natürlich in den Schuhen) auf dem Schreibtisch hochgelagert.

Doch nicht einmal nur annähernd diesen Vorstellungen entspricht das tatsächliche Bild der Cockpit-Redaktion. Kein geschäftiges Treiben herrscht da vor zehn Uhr, es sei denn, der Redaktionsschluss stehe an. Keine Papierstapel überall, es sei denn, der Chefredaktor habe sie vor dem Papierkorb (und Mitarbeiterin) in Sicherheit bringen können. Kein beissender Zigarettenqualm durchdringt das Büro, es sei denn, der Chefredaktor wähne sich dort allein. Keine schmutzigen Kaffeetassen stehen herum, es sei denn, das Redaktionsteam habe terminbedingt fluchtartig das Büro verlassen müssen. Nur eine prächtig gedeihende Grünpflanze schmückt das Büro, es sei denn, sie bekomme weiterhin so viel zu viel Wasser. Kein Chfessel, sondern ein ganz

normaler Bürostuhl – und doch – die Füße (natürlich in den Schuhen) sind hochgelagert; jedoch auf einem Stuhl und nicht auf dem Schreibtisch!

Alltag von gestern

Nach zehn Uhr wurden wir zwei Morgenmuffel langsam munter und das Mundwerk kam in Schwung. Wir tauschten uns aus und gaben zum Besten, dass wir bei der Sicherheitskontrolle beim Eingang zum Flughafen und zu unseren Büroräumlichkeiten schon wieder «Quote» hatten (Stichprobe mit Körperabtastung und Schuhe ausziehen). Hier gab es ein Brainstorming, da nahmen wir uns kurz Zeit für einen privaten Schwatz, diskutierten, wogen bei der Bilderauswahl ab und machten demokratische Abstimmungen nach dem Motto «egal was passiert, der Chef hat das letzte Wort». Eine eigens vom Chefredaktor entwickelte Rechtschreibere-

form wurde laufend auf der improvisierten Pinnwand ergänzt – sprechen Sie mal das Wort «April» laut aus. Und nun entscheiden Sie selber, welches die lautgetreueste Schreibweise ist – April, Abbril, Abril, April... Für welche Variante wir uns entschieden haben, wird ein Redaktionsgeheimnis bleiben. Nur die Pinnwand weiss die Antwort... Oder – hörten Sie schon von der neu entdeckten Affenart der Spezie «Lenkaffen»?

Daneben wurde natürlich bei lockerer und angenehmer Stimmung intensiv und konzentriert gearbeitet. Zumindest bis zum ersten Versuch, zu einem morgendlichen Kaffee zu kommen. Da konnte es durchaus mal disharmonisch werden – beim Kaffeemacher gereizt und beim Zuschauer heiter. Die trickreiche Kaffeemaschine lässt sich nämlich nicht einfach nur so per Knopfdruck bedienen. Oftmals braucht es ein mehrmaliges Netzstecker-ziehen, Kaffeekapsel-neu-einlegen, Knopf drücken, und das Ganze noch einmal von vorne. Nicht selten kam es da vor, dass der Kaffeemacher (Chefredaktor) unverrichteter Dinge, die Haare raufend und mit der Geduld am Ende die Maschine der schadenfreudig lachenden Mitarbeiterin überliess. Dem Emanzipation predigenden CR (selber Kaffee machen!) wurden die Grenzen aufgezeigt.

Es gab auch Zeiten, da musste die Flughafenfeuerwehr ausrücken. Nein, nicht wegen hitzig entfachten Streitereien im Redaktionsbüro. Grund zu dieser Aufregung bot Herr Chefredakteur (wie er sich auf seiner Visitenkarte nennt) höchst persönlich: mit seinen Mikrowellen-Kochkünsten! Anstelle knuspriger Frühlingsrollen gab es mehr als einmal bis zur Unkenntlichkeit verkohlte Dinger und eine stinkige Rauchwolke, die sich hartnäckig im ganzen Gebäude in allen Ritzen niederliess – begleitet von Rauchalarm und den zurechtweisenden Worten des Feuerwehr-Dienstchefs.

Das war – bis vor Kurzem – der beschwingte Alltag hier auf der Cockpit-Redaktion – friedlich, humorvoll und angenehm.

Alltag von heute: «Geschriene Gesprächskultur»

Nun könnte man meinen, diese Alltagsidylle habe in letzter Zeit drastisch geändert. Oder haben Sie Ihren Chef – oder er Sie – schon mal angeschrien? Hier im Büro wird nämlich nun täglich mehrmals überaus laut diskutiert. Nicht selten endet der Dialog in einem Geschrei und trotzdem verstehen wir uns nicht (mehr). Die neu gepflegte Gesprächskultur hat nichts mit einer ernsthaften Unstimmigkeit zu tun. Wir versuchen so nur, die stark zugenommenen Geräusche (andere mögen es Lärm nennen) stimmlich zu überragen – all die startenden und lan-

Karin Münger Max Ungricht

Karin trat am 1. November offiziell dem Redaktionsteam von Cockpit bei, nachdem sie schon zuvor für mt media unterwegs war. Karins «anderer Blick» auf die Aviatik, ihre feine Ironie und ihr zumeist ruhiges Wesen (aber auch ihre ab und zu äusserst «eruptive Art» – die italienischen Wurzeln lassen grüssen) haben den über Jahre hinweg ziemlich festgefahrenen Redaktionsalltag positiv verändert. Sie war zunächst für die Koordination zwischen den externen Mitarbeitern, der Redaktion und dem Verlag zuständig (Produktion); in der Folge kam die journalistische Zuständigkeit eigener Textseiten dazu. Seit März ist Karin eigenverantwortliche Chefredakteurin des Bordmagazins von SkyWork Airlines und betreut diverse Teilprojekte.

Karin Münger ist gelernte Primarlehrerin. Neben dem angestammten Beruf hat sie eine Vielzahl anderer Tätigkeiten ausgeübt, arbeitete als Flight Attendant der Swissair, als Skilehrerin und war mehrere Male für längere Zeit im Ausland. Karin spricht fünf Sprachen (d, e, f, i, sp). Ihre Freizeit gehört dem Thunersee (Segel- und Motorbootlehrerin) und dem Saxofon (Big Band). **mt**

Max Ungricht hat sich nach längeren Auslandsaufenthalten und seiner Karriere in einem internationalen Grossunternehmen der IT-Branche (Exportleiter) im Jahr 2001 selbstständig gemacht. Seine W.D. Aviation vertritt ausländische Firmen in der Schweiz und bietet zusätzlich spezialisierte IT-Consulting-Dienstleistungen an. Sprachen: d, e, f, i, nl.

Im Jahr 2004 – mit der Übernahme der Cockpit-Chefredaktion – gründete Max mt media. Nebst Texten für Cockpit werden bei mt media auch andere Kundenaufträge durchgeführt.

In seiner raren Freizeit (Max: «In der Fliegerei tätig zu sein, heisst, sein Hobby täglich ausüben zu dürfen») reist er gerne, engagiert sich für das Swiss Air Racing Team und liebt als ehemaliger Tourenwagen-Rennfahrer den Oldtimer-Rennsport. **km**

Karin und Max werden ab 1. September als gleichberechtigte Partner alle bisherigen Tätigkeiten in die neugegründete PR-, Presse- und Werbeagentur KM Volcano einbringen.

denden Helis, Businessjets, Kleinflugzeuge, Stand-Motorentestläufe; diese werden nur durch die noch lautereren Starts und Landungen der Linienmaschinen übertönt.

Als Folge der neuen Vorfeldbelegung am Flughafen Bern ist schön was los auf dem ehemals verträumten Platz, und – notabene – neu direkt vor den Fenstern der Cockpit-Redaktion.

Aber wer nun denkt, dass der Lärm und Ke-

rosingeruch störend auf die Schrei(ber)linge einwirkt, der irrt gewaltig. Im Gegenteil! Schön, dass auf dem Flughafen Bern wieder so viel läuft – und es ist erfreulich und bereichernd zugleich, dass die Redaktion einer Aviatik-Zeitschrift so nah am Flug-Geschehen schrei(b)en darf. Dem Chefredakto(eu)r sei Dank! **cp**

Karin Münger



Hinter (siehe Pfeil) dem geöffneten Hangar-Tor befinden sich die zwei Fenster der Cockpit-Redaktion. Kein Wunder also, tappt die Redaktion mit so einem Brett vor dem Kopf mehrmals täglich im Dunkeln.

Events

Schweiz

8.-12. August

Seaplane Meeting
Le Bouveret

9.-11. August

Internationales Militä-
Oldtimer-Treffen
mit Airshow Birmens-
torf AG

10.-11. August

Tag der offenen Tür
Flugplatz Greyerz

17. August

International Fly-in
Prangins

23.-25. August

Flugfest auf Feldflug-
platz, Hagenbuch

24. August

Simmenshake
St. Stephan

30. August-1. Sept.

Dittinger Flugtage
Dittingen

30. August-1. Sept.

Seaplane Meeting
Vevey

31. August-1. Sept.

Gärn ab Bärn
Bern-Belp

1. September

Flügerchilbi
Langenthal

6.-8. September

Seaplane Meeting
Morcote

7. September

Flügerfäscht
Schmerlat

7. September

Zigermeet
Mollis

7. September

10 Jahre Air-Espace
Flight Academy
Musée de l'Aviation
Payerne

5.-6. Oktober

Modellflugtage
Hausen a.A.

9.-10. Oktober

Axalp Fliegerschiessen
Meiringen

Ausland

17. August

AutoGyro Fly-in
Hildesheim D

23.-25. August

Tannkosh Fly-in
Tannheim D

8.-9. September

Hahnweide
Kirchheim unter Teck D

11.-15. September

Reno Air Race
Reno USA
(mit Swiss Air Racing
Team)

Wettbewerb – Flugzeuge der Welt



Fotos: Archiv Cockpit

Diesen Monat heisst es: Wer erkennt dieses Flugzeug?

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

Einsendeschluss: 20. August 2013.

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre vollständige Adresse bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2014 seiner Wahl. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der Oktober-Ausgabe publiziert. **Viel Spass und Erfolg!**

Vorschau auf die Ausgabe 9, September 2013

In der kommenden September-Ausgabe von Cockpit werden die ganz schweren (grossen) Flugzeuge das Thema Zivilluftfahrt dominieren. Verraten sei an dieser Stelle noch nicht mehr...

Zusätzlich: Die Pilatus PC-12 sind in Australien (und anderswo) die (über)lebenswichtige Alternative. Lesen Sie diesen Erfolgsbericht eines Flugzeugs, das einmalig ist in seiner Klasse.

Die September-Ausgabe ist ab dem 28. August an Ihrem Kiosk erhältlich.



Auflösung Wettbewerb Juni – Die richtige Antwort lautet: Klemm Kl 35 D

Richtig geantwortet haben: Edi Amhof, 5647 Oberrüti; Urs Andreatta, 9524 Zuzwil; Markus Arnold, 5734 Reinach; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Florian Dauwalder, 3053 Münchenbuchsee; Jörg Dorninger, 8488 Turbenthal; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Patrick Göransson, 8820 Wädenswil; Erwin Kälin, 8844 Euthal; Bruno Knecht, 3714 Frutigen; Roland Looser, 8706 Meilen; Melgg

Lütschg, 8754 Netstal; Louis Sandoz, 6317 Oberwil; Peter Schärer, 2540 Grenchen; Gottfried Schneider, 8472 Seuzach; Heinz Segessenmann, 2552 Orpund; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Fritz Stauber, 5707 Seengen; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Alex Wissmann, 2503 Biel.

Als Gewinner wurde Urs Andreatta ausgelost. Der Gewinner wird im Dezember kontaktiert.

CHICKEN WINGS



FULL STOP.

Aviatiktalente gesucht



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





TISSOT, LEADER IN TACTILE WATCH TECHNOLOGY SINCE 1999



T TOUCH EXPERT PILOT™
TACTILE TECHNOLOGY

Berühren Sie das Glas für das ultimative Sportuhren-Erlebnis mit **15 Funktionen** inklusive **Barometer**, **Höhenmesser** und **Kompass**. 1125CHF*

IN TOUCH WITH YOUR TIME



Barometer



Höhenmesser



Kompass

TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853

INNOVATORS BY TRADITION

160th

ANNIVERSARY
1853 - 2013

Experience more at www.t-touch.com

*Unverbindliche Preisempfehlung