

Nachts geht in Köln die Post ab

Farnair – Königin der Nacht



Military Aviation

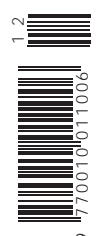
Airshow an der Adriaküste

Airport

Auch Salzburg in der Deutschland-Falle

Civil Aviation

Delta Air Lines vor Turnaround



HAMILTON

AMERICAN SPIRIT • SWISS PRECISION



KHAKI PILOT PIONEER AUTO CHRONO

AUTOMATIC SWISS MADE - WWW.HAMILTONWATCH.COM



Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser



Köln kannte ich bis anhin in erster Linie wegen der «Tatort»-Kommissare Schenk und Ballauf, die – ganz publikumswirksam – an einer Frittenbude stehend jeweils ein «Kölsch» kippen und den gelösten Fall standesgemäss begiessen. «Freddy» und «Max» sind aber im Vergleich zum Kölner Cargo-Bereich am Flughafen ganz kleine Nummern. Dort spielt in der Nacht die Musik. Sortiercomputer

und schnell arbeitende Hände geben den Takt vor. Sie sortieren die schier unglaubliche Masse von stündlich bis zu 110 000 Sendungen.

Beeindruckend, wenn gegen 23 Uhr aus aller Herren Länder die UPS- und angemieteten Flugzeuge anfliegen und ein

Heer von Mitarbeitern die Flugzeuge ent- und Stunden später wieder beladen. Was da innert kürzester Zeit geleistet wird, verdient Anerkennung. Die United Parcel Service (UPS) ist zum grössten Arbeitgeber am Kölner Flughafen geworden. Zugegeben, dies ist nur möglich, weil der Kölner Flughafen über eine sehr grosszügige Nachtruheverordnung verfügt. Kritikfrei wird die nächtliche Ruhestörung von den Anwohnern indes auch nicht hingegenommen. Es brauche sehr viel Überzeugungsarbeit, versichern die Verantwortlichen. Jede Nacht werden deshalb zwei Führungen angeboten; vielen werde erst danach bewusst, welche grosse Bedeutung das Distributionszentrum für die lokale Wirtschaft habe. «Cockpit» durfte das Spektakel während einer Nacht hautnah miterleben.

Herzlichst, Patrick Huber, Chefredaktor

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 ebnen. www.sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee
Luftwaffe



SPHAIR

Military Aviation

- 6** Jesolo: jedes Jahr ein neues Spektakel
- 9** Grosses Interview mit US-Kommandanten
- 14** Wings: die feine Airshow in Belgien

Civil Aviation

- 16** Delta Air Lines hat die Krise überwunden
- 29** Neue Ausbildungsmodelle bei der SAT

Helicopter

- 33** Data Sheet: Eurocopter EC120B «Colibri»

Mittelposter

- 26** Swiss A340 beim Anflug auf Zürich (Bild: Anton E. Wettstein)

Cover Story:

- 22** Farnair als wichtiger UPS-Zubringer

Airports

- 38** Zankapfel Salzburg: enge Fesseln

General Aviation

- 34** Super Connie: Star der Flugmeetings
- 36** Luftfahrtforum Luzern mit Bundesrat Schneider-Ammann

History

- 42** Die ersten Messerschmitt-Jäger

Regelmässige Rubriken

- 3** Take your Seats
- 13** Inside
- 19** Die andere Seite
- 21** Your Captain speaking...
- 20** Horizon
- 31** Heli-Focus
- 41** Vor 25 Jahren
- 44** Gallery
- 46** News
- 48** HB-Register
- 50** Letzte Seite: Buchtipps, Wettbewerb

6

Military Aviation

Jesolo: das grosse Treffen der Militärfreunde



General Aviation

Die Super Connie: Star der Flugmeetings



Airport

Salzburg wie Zürich unter deutschem Diktat



38

Titelbild: Eine Farnair-Maschine wird am Euro-Airport in Basel für den Flug nach Köln bereit gemacht. Foto: Farnair

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 und ist Verbandsorgan der Swiss Helicopter Association (SHA) und Partner der AOPA Switzerland.

Anzeigenverkauf:

Jordi AG – das Medienhaus
Christian Aeschlimann
Aemmenmattstr. 22
3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 42
inserate@cockpit.aero

Aboservice:

Jordi AG – das Medienhaus
Ursula Seifried Jordi
Aemmenmattstr. 22
3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 27
abo@cockpit.aero

Abonnementspreise:

Inlandabo jährlich Fr. 87.-

Schnupperabo (für 3 Monate): Fr. 20.–
Einzelverkaufspreis: Fr. 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:

Swiss Media Aviation
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Telefon: +41 56 442 92 46
Fax: +41 56 442 92 43
redaktion@cockpit.aero
Website: www.cockpit.aero

Chefredaktor:
Patrick Huber
Stv. Chefredaktor:
Thomas Strässle

Redaktions-Mitarbeiter:

Peter Aegerter, Jean-Luc

Altherr, Daniel Bader, Werner Baier, Joël Bessard, Hansjörg Egger, Markus Herzog, Walter Hodel, Rolf Müller, Samuel Sommer, Dr. Bruno Stanek, Hans-Heiri Stapfer, Thomas Strässle, Dennis Thomsen, Claudia von Känel, Franz Wegmann, Anton E. Wettstein, Rino Zigerlig

Bitte Texte und Fotos nur nach vorheriger Absprache zusenden

Druckvorstufe:
Swiss Aviation Media
Zurzacherstrasse 64

CH-5200 Brugg
Telefon: +41 56 442 92 46
verlag@swissaviation.ch

Druck/Vertrieb:

Jordi AG – das Medienhaus
Aemmenmattstr. 22
3123 Belp

gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier

ISSN 0010-0110

gedruckt in der
schweiz

Jesolo

Die spezielle Airshow

Jeden September wird Jesolo an der Adria zum Hotspot der Flugshows: Das Flugmeeting lockt Tausende von Zuschauern an – nicht nur aus Italien.

Im Jahr 1995 hat die Jesolo-Air Show mit der Teilnahme der «Frecce Tricolori» bei allen Liebhabern von Kunstflugstaffeln und Flugakrobatik an Bedeutung gewonnen. Tausende von Zuschauern lassen sich Jahr für Jahr von den Vorführungen begeistern. Auch dieses Jahr sorgte die nationale Kunstflugstaffel Frecce Tricolori für spektakuläre Bilder in immer neuen Formationen. Insgesamt 18 Figuren präsentierten die italienischen Piloten.

Mindestens so spektakulär war auch die Vorführung von Captain Renaud «Grat» Thys, der eine Lockheed Martin F-16AM «Fighting Falcon» pilotierte und mit seinem «Savoir faire» eine gewagte Übungsserie wie die Minimum-Radius-Umdrehung, die Hochgeschwindigkeitsprüfung oder die etwas ruhigere «Cloverleaf» (Kleeblatt) zum Besten gab. In der zehnminütigen Vorführung ist es unmöglich, den Feuerstrahl aus den Pratt&Whitney-F100-PW-220-Triebwerken nicht zu sehen.

Keine Flugshow ohne Schweizer Beteiligung: Das PC-7-Team eskortierte einen Super Puma der Luftwaffe und erhielt viel Applaus von den Zuschauern. **cp**

Alberto Pericoli

Atemberaubend: die Frecce Tricolori.

Der Pilot der F-16 AM der belgischen Luftwaffe gibt Schub.

Wassertauglich: gewagter Sprung.

Buchstäblich mittendrin.

Nur für Schwindelfreie: grosses Kino der italienischen Luftwaffe.

Fotos: Alberto Pericoli





US-Marineflieger: Magischer Mix

Der unbemannte Bell-407 kommt 2014, trägt so viel Nutzlast wie sein Vorgänger Gesamtgewicht hat, verwendet aber dieselbe Steuer- und Kontrollarchitektur. Im vorigen Finanzjahr wurden sechs Stück MQ-8C budgetiert, im laufenden zwei. Die Stückkosten liegen bei je 18 Mio. US\$.

Grafik: Northrop Grumman

Die USA haben den Angelpunkt ihrer Sicherheitspolitik nach Asien verlegt. «Cockpit» sprach in San Diego mit dem Kommandanten der ersten bemannt/unbemannt zusammengesetzten Staffel der US-Pazifikflotte, den HSM-35, «The Magicians». Christopher Hewlett berichtet vom Beginn der Umsetzung des gemischten Bordhubschrauber-Konzepts der speziell für pazifische Küstengewässer gebauten LCS-«Stealth»-Korvetten. Obwohl nicht angesprochen, «schwebt» China fühlbar über der spannenden Unterhaltung ...

Cockpit: Commander, Sie und Ihre «Magier» sind der neuste Zauberstab der US-Marineflieger im Pazifik. Berichten Sie uns von Ihren ersten Tricks.

Christopher Hewlett (lacht): Ja, wir sind absolut neu. Plötzlich aus dem Hut gezaubert. Die Staffel wurde erst Anfang Mai offiziell aufgestellt und wir gingen seither durch den Prozess, unseren eigenen Plan aufzustellen, nachdem wir als flug- und betriebsbereit eingestuft wurden. Wie eine initiale Einsatzbereitschaft. Das haben wir in der dritten Augustwoche geschafft, jetzt sind wir «grosse Kinder», ohne Aufsicht einer Schwesterstaffel, die für unsere Flugzeuge gegenzeichnet. Das gibt uns die Flexibilität, unseren eigenen Zeitplan zu erstellen und Personal aufzubauen. So wird dieses neue Werkzeug hoffentlich ein Zauberstab für littorale maritime Operationen im Pazifik werden.

Was bedeutet der Begriff «littorale Operationen» genauer?

Wir benennen das mit Termini wie «littorales Flächenmanagement» oder «Seeraum-Management in Küstennähe» oder «Gefechtsfeld-Bewusstsein in küstennahen Bereichen». Geografisch kann man sich darunter nahezu den ganzen Seeraum von Mogadischu über die Strasse von Malakka bis zur philippinischen See vorstellen. 70 Pro-

zent der Erde sind mit Wasser bedeckt, 80 Prozent der Güter verkehren auf dem Ozean und 90 Prozent der pazifischen Bevölkerung lebt im Umkreis von hundert Meilen vom Ozean. Das ist die Dimension des Küsteneinsatzraums.

Sie können in der Mitte des Pazifiks sitzen – und nichts passiert. Aber gleichzeitig passiert viel wahrscheinlicher etwas in der Nähe irgendeiner Küste. Die sprichwörtlichen «bösen Jungs» – wer auch immer damit gemeint ist – werden Basen für Bewegungen von und zu diesen womöglich auch umstrittenen Gewässern haben. Mit diesen neuen Küstenkampfmitteln helfen wir unseren Partnern beziehungsweise erneuern dort unsere Präsenz.

Ihr seid also eine schiffsgestützte Einheit, die – wie früher mit den «alten» Fregatten – auslaufen wird, also auch zum Beispiel U-Boot-Abwehr oder Rettungseinsätze fliegen muss. Aber was ist der neue, «magische» Unterschied?

Wir sind schiffsgestützt, richtig. Beide Hubschrauber-Plattformen, die auf unserem neuen Küstenkampfschiff – dem sogenannten «Littoral Combat Ship» (LCS) – eingeschifft werden, sind für eine Reihe von Missionen vorgesehen, einschliesslich U-Boot-Abwehr (ASW), Anti-Oberflächen-Kriegsführung (AsuW), Seenotrettung

(SAR), maritime Feuerunterstützung (NGF), Überwachungs-, Kommunikationsrelais- und Personentransport sowie luftgestützte Versorgung auf See (VERTREP). Mit den gesteigerten Mehrzweck-Missionsfähigkeiten des neuen «Seahawks» MH-60R «Romeo» können wir vieles davon auch noch besser tun, inklusive der Torpedos, Hellfire-Flugkörpern und Kanonen. Das Magische ist aber, dass wir die erste gemischte Staffel in der Marinefliegerei sind, die auch die unbemannten Hubschrauber MQ-8B und -C Fire Scout/Fire-X (VTUAV) zum Einsatz bringt. «Bravo» gibt es schon, die neuere «Charlie»-Version ist noch nicht für die Flotte freigegeben und ist derzeit im operationellen Test, sie soll 2014 kommen.

Sie sagten beide Plattformen? Beide sind also auch bewaffnet?

Ja, beide werden in Zukunft bewaffnet sein. Am MQ-8B sind vorwärts feuernde Waffen eingebaut und getestet worden beziehungsweise auch vorgesehen. Für mich ist es derzeit ein Sensor-Träger, für unsere Mission hat die Marine darauf noch keine Bewaffnung vorgesehen. Anfangs wird dies ein Werkzeug zum Observieren beziehungsweise Sammeln und Weiterlinken von elektro-optischen beziehungsweise FLIR-Informationen sein. Aber später wird er «Krallen zeigen ...»



Foto: PAFCOM

Während hier das manuell unterstützte Anlanden während schwerer See geübt wird, zeigt der MH-60R die trommelartige Verkleidung, unter der sich das AN/APS-147-Oberflächenkontakt-Suchradar der Firma Telephonics mit 360° Abdeckung dreht.



Beschreiben Sie uns ein Szenario für dieses neue gemischte Modell bemannt/unbemannt.

Eines der uns erteilten Mandate ist es festzustellen, was wir mit diesem gemischten Ansatz (bemannt/unbemannt) tun können. Das Modell ist spannend. Wir sind die Ersten, die nachweisen, ob diese Prozesse funktionieren und die diese einsatzbezogen bewerten. Ich kann mir zum Beispiel Folgendes vorstellen: Nehmen wir Südostasien als Operationsgebiet, mit umstrittenen Seegrenzen beziehungsweise dem «Strasse von Malakka-Szenario» mit Piraterie, transnationalem Terrorismus, Waffenhandel – viele Faktoren spielen da mit.

Das LCS-Schiff könnte Informationen über einen Kontakt von Interesse erhalten, die «Romeos» können dann mit ihrer verbesserten Radarfähigkeit rausgehen. Sie sehen alles, was da draussen auf dem Ozean ist und können zugeschnitten reagieren, bis hin zu maritimer Abriegelung. Weil aber irgendwann die Crew ermüdet und der Treibstoff zu Ende geht, kann die bemannte Plattform nur eine begrenzte Zeit am Zielobjekt bleiben. Wenn taktisch erforderlich, kann das VTUAV danach diese Rolle übernehmen

und aufrechterhalten, vielleicht sogar dank seiner Signatur vom Zielobjekt kaum bemerkt. Wer weiss schon, was die Absichten sind oder wie sich die Situation rund um das Schiff oder Boot oder der Insel entwickeln könnte?

Gibt es weitere Einsatzarten?

Meinen Sie humanitäre und Katastrophenhilfe? Vielleicht nicht unbedingt durch die Bereitstellung von viel Nutzlast. Eher durch die Erstellung eines Informationslagebildes mit den Sensoren für den regionalen Kommandanten beziehungsweise auch für andere, zivile Koordinatoren. Dies könnte überall dort wichtig werden, wo wir eingesetzt werden, zum Beispiel entlang des pazifischen «Feuerrings». Man wird diese Schiffe mit diesen Mitteln und Fähigkeiten – auch jenen ihrer Besatzungen – im Katastropheneinsatz benötigen. Stellen Sie sich die Trümmerfelder samt darin gefangenen Menschen vor, die wie 2004 vor Sumatra von einem Tsunami in den Ozean hinausgezogen wurden. Es besteht dann die Möglichkeit, zum Beispiel mit dem unbemannten Mittel ein Lagebild zu erstellen, während

die Besatzungen der Hubschrauber ausruhen und dann anhand dessen die Rettungsmissionen durchführen und weitere Kräfte zielgerichtet heranholen.

Was Sie da bisher geschildert haben, hört sich wie eine riesige Herausforderung an Ausbildung und Schulung an, für Ihre Techniker und Piloten.

Oh ja, damit haben Sie völlig recht, das bedeutet alles ein enormer Aufwand an Training. Jeder der am MH-60R durchgeführten Wartungs- und Überprüfungsprozesse ist nicht der gleiche wie jener am «Fire Scout». Alle meine Techniker müssen aber auf beide Typen trainiert werden, also müssen sie in sechswöchigen Kursen für beide Typen geschult werden. Nach einem sehr robusten Trainingsplan müssen der Flotte Menschen zugeführt werden, die bereits qualifiziert sind. Das Gleiche gilt für meine Marineflieger. Die Marine verlangt nach dem Typ Menschen, der durch meine Tür kommt und beides kann. Viele wissen schon vom früheren SH-60Bs, wie man den «Romeo» bewegt, aber nicht, wie man die Fire Scout-Drohne «fliegt». Die müssen zu Northrop-Grum-

Mit den ungefähr 350 Kilometern Einsatzradius des MH-60R vergrößert sich die Waf-fenwirkung der neuen Küstenkampfschiffe enorm. Hier übt das Deckpersonal von LCS-1 «USS Freedom», welches seit Mitte April für zehn Monate in Singapur stationiert ist. Kleines Bild: der Kommandant der «Magier», Chris Hewett.



man, die vertraglich für die Produktion von zwei erforderlichen Arten von Personal für die Marine zuständig ist. Piloten – das müssen Marineflieger sein. Bei den Operators, welche die ELOp/FLIR-Sensorausrüstung, also die «Nutzlast» betreiben, handelt es sich um Marineflieger-Besatzungen. Letztere haben in Wahrheit ja drei Rollen: Sie sind als ausgebildete SAR-Rettungsmänner auch Missionsausrüstungs-Operator – auf beiden Plattformen. Auf dem Schiff, vor der Kontrollkonsole, von dem das VTUAV betrieben wird, brauche ich beide Charaktere. Sie operieren den MQ-8 als Team. Sie haben hier eine sehr eindrucksvolle Bilanz. Was diese jungen Besatzungen und ihre Ausbilder in kurzer Zeit erreicht haben, um in der Lage zu sein, unsere Einsatzfunktionen auszuüben, ist eindrucksvoll. Sie sind meine wahren «Zauberstäbe».

Können Sie eigentlich von San Diego/North Island aus mit den unbemannten Fire Scouts trainieren? Es hat viel Platz über dem Ozean. Nein, können wir nicht! Eine Art Gegenzauber kommt im Moment leider durch die FAA (US-Luftfahrtbehörde), die es uns

nicht erlaubt, mit den unbemannten MQ-8s im kontrollierten Luftraum zu fliegen. Wir verhandeln zurzeit über die Freigabe. Darum erfolgt das gesamte Flugtraining für den Fire Scout heute im Simulator.

Von wie vielen Plattformen reden wir eigentlich? Wie viel Staffelpersonal ist am Aufbau eurer Einsatzbereitschaft beteiligt – und bis wann?

Anfang September wiesen wir etwa zwischen einem Drittel und der Hälfte der Endstärke auf. Wenn wir – so mein Auftrag – im Oktober 2014 einsatzbereit sind, werden wir etwa 300 Leute für den Betrieb von 13 bis 14 «Romeos» und von ungefähr 10 «Fire Scouts» sein. Die Staffel wird ihre Rotationen vom Schiff aus mit etwa 24 Fluggeräten ausführen. Nach einem ersten Test im September auf dem Schiff LCS-3, wird die Live-Bewertung aller drei Plattformen auf Interoperabilität aller ihrer Systeme gemeinsam draussen auf dem Meer im Zeitraum Januar bis März 2014 erfolgen. Was die Anzahl der Geräte pro Schiff betrifft, sind vom Entwurf beziehungsweise dem Platz im Design des LCS nach dem aktuellen Programm zwei Fire Scouts und ein MH-60R geplant, betrieben von einer Crew aus 23 Männern. Vier Piloten – zwei Senior und zwei Junior – sowie drei jener «drei-Rollen»-Besatzungsmitglieder. Der Rest besteht aus Technikern und Unterhaltsleuten.

Südostasien wird mit seinen Wasserstrassen und Meerengen wohl das Hauptoperationsgebiet jener neuen Schiffe sein, mitsamt deren Luftsätzelement. Sehen Sie Ihre Mission auch als Anzeichen der Verschiebung der militärischen Aufmerksamkeit der USA auf Asien?

(lächelt): Also ich glaube nicht, dass ausgerechnet wir hier unbedingt ein Beispiel für eine solche Verschiebung sind, zumindest jetzt noch nicht. Aber ja, es gibt eine generelle Re-Fokussierung in Richtung Asien, schon länger als medial wahrgenommen. Auch wenn ich nicht für das Pazifik-Flottenkommando sprechen kann und will, ist es allgemein bekannt, dass man bei Südostasien mit all seinen Wasserstrassen und Inselgruppen ständig von Freiheit der Navigation oder freiem Seehandel spricht. Das liegt in fast jedermanns Interesse, auch dem von Binnenländern. Jeder will Zugang haben – während fast alles durch die Malakka-Strasse läuft. Geologen sprechen zudem von gewaltigen Öl- und Gasreserven in der Region. Also, im Hinblick auf diese Hot Spots würde ich – streng persönlich – sagen, dass es sich nicht um «zukünftige» handelt, wir haben

diese heute schon im Radar! Die LCS werden ja auch gebaut, um vorwärts in einer Interaktion mit unseren Partner-Marinern, beziehungsweise Marineflieger-Einheiten – speziell der ASEAN-Staaten in der Region – maritime Sicherheit zu gewährleisten.

Mit welchen Partnern haben Sie schon gearbeitet?

Zuoberst steht Singapur – von wo wir unsere Rotationen ausüben und die Versorgung fürs LCS beziehen werden. Oder Indonesien, Thailand, die Philippinen oder Japan. Neu ist Vietnam, wo wir bislang noch nie engagiert waren. Das ist fantastisch, deren Türen stehen weit offen und ich hoffe, dass meine Flieger die Chance erhalten, dieses schöne Land besuchen zu können. Auch Kambodscha öffnet sich. Meine – wieder persönliche – Ansicht ist, dass angesichts regional-strategischer Gewichtungen die ASEAN-Staaten wirklich eine kohärente Zusammenarbeit anstreben. Das läuft toll, wie zum Beispiel in den «Deep Sabre»- oder «Pacific Rim»-Übungen. Wir müssen uns ebenfalls in dieser Region als pazifische Nation einbringen – als Partner, wohlgermerkt. **CP**

Interview: Georg Mader

ASEAN-Staaten

1967 von Thailand, Indonesien, Malaysia, den Philippinen und Singapur als Sicherheits- und Wirtschaftsgemeinschaft gegründet. Seit 1984 ist auch das Sultanat Brunei Mitglied, später traten Vietnam (1995), Myanmar und Laos (1997) sowie Kambodscha (1999) bei. Papua-Neuguinea hat seit 1984 Beobachter-Status, Osttimor stellte 2006 den Aufnahmeantrag. Die 10 ASEAN-Staaten stellen mit rund 575 Mio. Menschen rund 8 Prozent der Weltbevölkerung, die durchschnittliche Zuwachsrate des BIP liegt bei etwa 4 Prozent pro Jahr. Mehrere ASEAN-Staaten haben um Hoheitsgewässer-Grenzen, Inselgruppen (Spratley- oder Paracelus-Inseln, Scarborough-Riff) und vermutete Bodenschätze territoriale Konflikte mit der aufstrebenden Regionalmacht China beziehungsweise deren zunehmend präsentere Marine und Marineluftwaffe.

Hoffmann Propeller
50 Jahre Erfahrung
in Propeller Überholung
EASA und FAA zertifiziert.

**am Flugzeug
ganz vorne**

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

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

EASA 21.1083 | DE 21C.0014 |
DE 145.0063 | FAA B55767M

Flugschule

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

CH-8589 Sitterdorf (TG)
Telefon +41 71 422 60 00
info@helisitterdorf.ch

hs
helisitterdorf.ch

ab Fr. 230.-

Rundflüge | Flugschule

Flüge ab Basis:
Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten

www.airforceshop.ch
Bücher - Ansichtskarten - Fotos - Flugfunkempfänger



- Eigenes Sortiment Ansichtskarten
- Vertrieb von Büchern folgender Verlage:
Motorbuch, AirDOC
- Import von englisch-sprachigen Büchern:
Schiffer, Osprey usw.

Fliegershop Brodbeck
CH-4600 Olten
airforceshop@bloewin.ch
079/844 56 80

Aviation Leathercraft®
British Craftsmanship at its Best

**Irvin Original and Lightweight Flying Jackets,
Leather Flying Jackets for Famous Squadrons,
Sheepskin Gilets, Flying Helmets and Goggles.**

**THE ORIGINAL
WWII IRVIN
FLYING JACKET**

Moto-Lita Ltd.
Thrupton Industrial Estate
Thrupton Airport
Andover, SP11 8PW
United Kingdom
+44 (0) 1264 772811
www.moto-lita.co.uk
www.flying-jacket.com

Please email for a brochure
enquiries@flying-jacket.com

Approved Supplier to RAF Pilots 

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

044 814 00 14 www.bbheli.ch

**AQUILA**

AQUILA-Aviation
Schönhagen Flugplatz
D-14959 Trebbin
Germany
www.aquila-aviation.de





Foto: Walter Hodel

Im Gedenken

Stefan «Stiwi» Jäger 1975–2013

Stefan «Stiwi» Jäger kehrte am 23. Oktober 2013 mit seiner F/A-18D Hornet nicht mehr von einem Flug zurück. Fassungslos mussten wir den tragischen Unfalltod von Stiwi zusammen mit seinem Passagier, dem Fliegerarzt Volker Lang, zur Kenntnis nehmen.

Stiwi hatte für die Fliegerei gelebt. Dies sowohl als Staffelpilot und stellvertretender Kommandant der Fliegerstaffel 11, als auch während vier Jahren als Mitglied und Solist des PC-7 TEAM. Als stolzer Militärpilot stellte

er sich immer in den Dienst des Schweizer Volkes.

Wir trauern um Stefan Jäger und Volker Lang und unsere Gedanken sind bei allen Angehörigen sowie den Staffelnkameraden von Stiwi.

Stiwi, wir vermissen Dich und werden Dich immer in guter Erinnerung behalten.

Walter «Hödi» Hodel

Fliegende Indianer erobern 15. Wing

Fotos: Simon Vogt



Die Jubiläumsmaschine der 15. Wing in Melsbroek.

Die belgische Luftwaffe feierte nebst ihrem 65-jährigen Bestehen auch gleichzeitig 20 Jahre Falcon 20 und C-130 Hercules in belgischen Diensten. 40 000 Besucher feierten Ende September auf dem belgischen Luftwaffenstützpunkt Melsbroek mit.

Rund 40 000 Besucher strömten Ende September auf den belgischen Luftwaffenstützpunkt Melsbroek, dem militärischen Teil des Internationalen Flughafens von Brüssel, um den Jubiläumsanlass zu besuchen. Die belgische Luftwaffe feierte nebst ihrem 65-jährigen Bestehen auch gleichzeitig 20 Jahre Falcon 20 und C-130 Hercules in belgischen Diensten.

Nachdem während des Zweiten Weltkriegs belgische Piloten auf englischem Boden in der 525 RAF Squadron gekämpft hatten, entstand daraus ab 1944 eine Transportstaffel mit Flugzeugen des Typs Avro Anson und de Havilland Dominie.

Bereits zwei Jahre später wurde in Evere, Belgien, die 169. Wing gegründet, welche zusätzlich DC-3-Maschinen erhielt. Zudem entstand eine Umschulungseinheit für Jagdpiloten, welche auf Transportflugzeugen ausgebildet wurden. Diese Tactical Con-

version Unit ist bis heute bei der 15. Wing angesiedelt. 1948 wurde aus der 169. die 15. Wing und sie erhielt den Sioux-Häuptling als Emblem. Seit 1972 befinden sich die C-130 Hercules im Inventar, ein Jahr später kamen auch die beiden Falcon 20 dazu. Von den ursprünglich ausgelieferten zwölf C-130 H sind immer noch zehn im Dienst, dazu kam 2009 eine neue C-130 als Ersatz für eine abgestürzte Maschine.

Zwei Hercules-Maschinen verloren

Die belgische Luftwaffe verlor innerhalb von 40 Jahren zwei ihrer Hercules. 1996 gab es einen tragischen Unfall mit einer C-130 wegen eines massiven Vogelschlags beim Anflug auf Eindhoven (Niederlande), wodurch drei der vier Triebwerke beschädigt wurden und die Maschine, welche die niederländische Army Band nach Hause transportierte, auf die Landebahn stürzte und

ausbrannte. Bei einem Hangarfeuer wurde im belgischen Zaventem eine weitere Maschine zerstört.

Auch die beiden in Diensten stehenden Dassault Falcon 20 E sind seit 40 Jahren für VIP-Flüge auf Kurz- und Mittelstrecken unterwegs. Ergänzt wird die VIP-Flotte durch eine Falcon 900, die mit zwei luxuriösen Salons für vier und sechs Personen ausgestattet ist. Mit je zwei Embraer ERJ-135 und Embraer ERJ-145 besitzt die 15. Wing vor allem für Personentransporte in Europa weitere Kapazitäten.

A330-300 als Ersatz für A310

Nachdem 2008 die beiden Airbus A310 wegen vermehrter technischer Mängel und aufwendiger Wartung aus dem Betrieb genommen wurden, musste für grössere Truppentransporte und VIP-Flüge ein Ersatz gesucht werden. Gefunden wurde er in Form

eines Airbus A330-300, der von der portugiesischen Leasingfirma Hi Fly bis 2014 gemietet ist. Dann soll dieser Airbus durch den Kauf eines gleichwertigen, neuen oder Occasions-Flugzeugs ersetzt werden.

Auch die in Melsbroek stationierte fliegende Einheit der belgischen Staatspolizei (Service d'appui aérien Police Fédérale) feierte ihr 20-Jahr-Jubiläum und präsentierte sich am Besuchstag mit verschiedenen Vorführungen.

Sonderpolizei im Einsatz

Diese Polizeieinheit kommt bei Strassenverkehrsproblemen, Flugzeugabstürzen, Grossveranstaltungen oder Suchflügen im Zusammenhang mit Verbrechen oder vermissten Personen zum Einsatz. Mit einer Heliflotte von vier zweimotorigen MD 900/902 Explorer, zwei MD 520 N und zwei Cessna 182 Skylane-Flächenflugzeugen ist die Luftpolizeieinheit für alle Aufgaben gerüstet.

Eine Sondereinheit der Polizei zeigte am Besuchstag durch das Abseilen eines Hundeteams beziehungsweise durch den direkten Einsatz eines Hundes aus dem niedrig fliegenden Helikopter die schnelle Ergreifung eines Flüchtigen.

Verschiedene befreundete Nationen haben eine C-130 nach Melsbroek gesandt. Aus Grossbritannien war eine C-130 K aus Brize Norton zu Gast. Diese Flugzeug-Typen werden nächstes Jahr ausgemustert. Die niederländische Luftwaffe war mit einer C-130H, einer ehemaligen, nun umgebauten US Navy Hercules vor Ort, die Dänen aus Aalborg waren mit einer C-130J und – als seltener Gast in Europa – die Kanadier mit ihrer Open Skies C-130J vertreten.

In Sierre zum Einsatz gekommen

Während ihres 65-jährigen Bestehens hat die 15. Wing an unzähligen Missionen in Afrika, Afghanistan oder auch im Libanon für Truppentransporte oder im Rahmen humanitärer Hilfsflüge teilgenommen.

Es gab aber auch traurige Einsätze, wie etwa letztes Jahr die Repatriierung der Opfer des tragischen Carunglücks im Wallis, wo die 15. Wing mit mehreren C-130 die Angehörigen und Opfer von und nach Belgien flog. An ihrem 70-Jahr-Jubiläum 2018 ist bei der 15. Wing ein toller Anlass vorprogrammiert; dann sollen nämlich die ersten Airbus A400 M die C-130 Hercules als Transportflieger ablösen. **cp**



Eine seltene Maschine in Europa, die C-130J der kanadischen Luftwaffe aus Trenton (Ontario) mit Open Skies Pod.



VIP-Flugzeuge unter sich, die 40-jährige Falcon 20 und die neue Falcon 900.



Eine Sondereinheit der belgischen Staatspolizei schickt ihren Schäferhund auf Verfolgungsjagd.



Zwei MD 900 Explorer der belgischen Police Fédérale.

Foto: Delta Air Lines



Hoch über den Wolken: ein Jumbo der Delta Air Lines. Die Boeing B-747-Maschinen stehen nicht zur Debatte.

Delta Air Lines geht in die Offensive

Die schlechten Zeiten sind für Delta Air Lines vorbei. 1,6 Milliarden Dollar Gewinn erwirtschaftete der amerikanische Luftfahrtgigant, der 2008 mit Northwest Airlines fusionierte, im vergangenen Jahr. Verständlich, dass die US-Gesellschaft wieder vermehrt in Produkt, Flotte und Infrastrukturen an den Flughäfen investiert.

Die Zahlen für das laufende Jahr geben ebenfalls zur Genugtuung Anlass. «Im für jede Airline schwierigen ersten Quartal haben wir zum ersten Mal in unserer Geschichte einen kleinen Gewinn erzielt», berichtet Thomas Brandt, Verkaufsleiter für Deutschland und die Schweiz von Delta Air Lines. Von April bis Juni betrug der Reingewinn 685 Millionen Dollar, 37 Prozent mehr im Vergleich zur Vorjahresperiode.

Neue Business-Class-Sitze

Wie alle andern Fluggesellschaften verdient auch Delta einen Grossteil ihres Geldes mit den Geschäftsreisekunden. Aus diesem Grund ist sie derzeit daran, die Business Class ihrer Langstreckenflotte mit neuen Sitzen auszustatten, die sich in flache Liegen umwandeln lassen. Die Umrüstung sollte im Juni 2014 abgeschlossen sein, seit

November bietet Delta das Produkt auch auf dem Flug von Zürich nach Atlanta an. Die Verbesserung des Sitzkomforts zeigt offenbar Wirkung: Eine kürzlich im Auftrag der IATA durchgeführte Umfrage zur Kundenzufriedenheit in der Business Class listet Delta seit Einführung des «Full Flat Beds» auf dem zweiten Platz auf, nachdem sie in einer früheren Befragung noch auf dem vorletzten Platz gelandet war.

WiFi als Optimierung

Eine weitere Optimierung des Bordprodukts stellt der drahtlose Internetzugang dar. Die Massnahme wurde auf allen Flugzeugen, die im Inlandverkehr unterwegs sind, bereits umgesetzt. Die ersten Langstreckenmaschinen sollen Anfang nächsten Jahres mit WiFi ausgerüstet werden. Der Grund für den verzögerten Einbau liegt darin, dass Delta im Fernverkehr mit einem

andern Anbieter zusammenarbeitet, was zuerst eine Genehmigung der amerikanischen Behörden erfordert.

Absage an A380

Investieren will Delta zudem in die Langstreckenflotte. Das Unternehmen hat daher Anfang September bei Airbus eine Bestellung für zehn weitere A330-300 zur Auslieferung ab 2015 aufgegeben. Es handelt sich dabei um die Variante mit dem auf 242 Tonnen gesteigerten maximalen Startgewicht, was dem Flugzeug eine höhere Nutzlast und eine grössere Reichweite ermöglicht. Gleichzeitig wurden für den Inlandverkehr 30 mit herkömmlichen Triebwerken bestückte, aber mit «Sharklets» versehene A321 bestellt. Ein Teil davon soll in Mobile (Alabama), dem neuen, derzeit im Aufbau befindlichen Produktionsstandort von Airbus in den USA, endmontiert werden.

Eine Ablösung der in die Jahre gekommenen Jumbo-Flotte – 10 der 16 seinerzeit von Northwest übernommenen Boeing 747-400 sind mehr als 20 Jahre alt – steht offenbar im Moment nicht zur Debatte.

«Die Jumbo Jets haben noch eine wichtige Rolle zu spielen, besonders in Afrika, aber auch nach Israel», erklärt Brandt. Eine klare Absage erteilt der Deutsche allfälligen Spekulationen, Delta könnte mit dem A380 liebäugeln: «Ein derartiges Flugzeug macht für uns keinen Sinn. Unsere Kunden möchten lieber mehr Frequenzen als ein grösseres Flugzeug. Selbst auf der Strecke Los Angeles–Sydney genügt eine Boeing 767.»

Einstieg bei Virgin Atlantic

Für Furore sorgt hat Delta mit der 49-Pro-

zent-Beteiligung an Virgin Atlantic, ein Aktienpaket, das von Singapore Airlines übernommen wurde. Ein mit den Briten abgeschlossenes und mittlerweile vom US-Verkehrsministerium abegesegetes Joint Venture kommt ab dem 30. März 2014 zum Tragen und ermöglicht dem amerikanisch-englischen Duo bis zu 32 gemeinsame tägliche Flüge zwischen Grossbritannien und den USA, davon 24 ab London-Heathrow. Zehn Flüge zwischen den beiden Ländern führt Delta dabei in Eigenregie durch.

1 Milliarde Dollar aus eigenem Sack

Am Kennedy-Flughafen in New York hat Delta vor einigen Monaten das neue Terminal 4 bezogen. Zielgruppe des 1,4 Milliarden Dollar teuren Abfertigungsgebäudes, zu

dem die US-Fluggesellschaft eine Milliarde Dollar beisteuerte, sind die internationalen Passagiere. Delta und ihren Skyteam-Partner-Airlines stehen dabei zwölf neue Gates zur Verfügung, acht weitere sollen im Lauf des nächsten Jahres dazukommen. **cp**

Thomas Strässle

Delta Air Lines in Zahlen (2012)

Gründung	1928
Destinationen	312 in 56 Ländern
Mitarbeiter	mehr als 80 000
Passagiere	mehr als 160 Mio.
Sitzladefaktor	77 Prozent
Flotte	722 Flugzeuge
Umsatz	35,1 Mrd. Dollar
Gewinn	1,6 Mrd. Dollar

«Schweizer Markt hat uns überrascht»

Thomas Brandt, Verkaufsdirektor Delta für Deutschland und die Schweiz, im Gespräch mit «Cockpit»

«Cockpit»: Welches sind die wichtigsten Märkte von Delta Air Lines?

Thomas Brandt: Zunächst einmal spielt natürlich der Heimatmarkt eine wichtige Rolle. Vom Aufkommen her folgen an zweiter Stelle die Transatlantik- und Pazifikstrecken sowie die Karibik und Lateinamerika, wo wir in den letzten Jahren unser Netzwerk stark ausgebaut haben. In Brasilien bauen wir auf unsere Partnerschaft mit GOL, nach Europa hilft uns insbesondere das Joint Venture mit Air France/KLM und Alitalia. Zusammen mit unseren europäischen Partnern bieten wir jeden Tag 250 Flüge zwischen Europa und Nordamerika an. Dieses Geschäft ist sehr profitabel für uns.

Wie entwickelt sich der Schweizer Markt?

Durchaus positiv. Wir haben schon seit vielen Jahren den täglichen Flug von Atlanta nach Zürich, der im Winter noch fünfmal pro Woche durchgeführt wird. Dazu kommt in der Sommerperiode der tägliche Flug von Zürich nach New York JFK. Wir hatten im Vorfeld auf das laufende Jahr keine hohen Erwartungen an den Markt in der Schweiz, weil es sich vor der Einführung der Flat-Bed-Sitze in der Business Class um ein Übergangsjahr handelt.

Der Schweizer Markt hat uns aber tatsächlich überrascht, vor allem im Geschäftsreisebereich, wo wir bisher sehr gute Resultate erzielt haben. Umso höher sind jetzt die Erwartungen, dass wir mit dem neuen Liegekomfort ab dem Winterflugplan



Foto: Thomas Strässle

Thomas Brandt, Verkaufsdirektor Delta in Deutschland und der Schweiz, blickt zuversichtlich in die Zukunft.

noch mehr Firmenkunden für uns gewinnen können.

Wie hoch ist der Sitzladefaktor auf den Verbindungen in die Schweiz?

Übers Jahr gerechnet kommen wir auf etwas mehr als 80 Prozent, wobei die Economy Class leicht besser ausgelastet ist als die Business Class.

Hat Delta Air Lines weitere Pläne in der Schweiz?

Ich denke, dass wir in der Schweiz noch

nicht die ideale Abdeckung erreicht haben. Auf gewissen Strecken sehe ich durchaus ein Potenzial für Frequenzsteigerungen. In den vergangenen Jahren war es eher eine akademische Diskussion, weil wir viele Langstreckenmaschinen für die Umrüstung mit dem Flat Bed aus dem Verkehr nehmen mussten. Sobald der Einbau der neuen Business-Class-Sitze Mitte nächsten Jahres abgeschlossen ist, gibt es neue Möglichkeiten für weiteres Wachstum. **cp**

Interview: Thomas Strässle



Sonderangebot für Cockpit-Leser

Abonnieren Sie jetzt die **AeroRevue** für das Jahr 2014 zum **Vorzugspreis von Fr. 48.-** (statt Fr. 60.-) und wir schenken Ihnen die noch folgenden Ausgaben von 2013.

Angebot gültig bis 31.12.2013 für AeroRevue-Neuabonnenten.

Ja, ich nutze das Sonderangebot für Cockpit-Leser und abonniere die AeroRevue für das Jahr 2014 zum Vorzugspreis von Fr. 48.- statt Fr. 60.- (10 Ausgaben pro Jahr).

Name, Vorname

Strasse, Nr.

PLZ, Wohnort

Telefon

E-Mail

Einsenden, faxen oder mailen an Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern, Fax 041 375 01 02.
E-Mail: abo@aeroclub.ch. Online: www.aeroclub.ch/abo

Ein mutiger Schritt

Hinter jedem Flight Attendant steht ein Mensch, unterschiedlicher Herkunft, unterschiedlichen Backgrounds. Interessante Persönlichkeiten stecken dahinter, dies erlebt man selber tagtäglich im Beruf als Flight Attendant.

Heute sitzt mir Katrin Aerni als Interviewpartnerin gegenüber. Eben noch 50 Prozent als Maitre de Cabine für die Swiss auf der Strecke und zu 50 Prozent in der gleichen Firma in der Rekrutierung tätig, hat sie im Februar 2013 den Schritt zu AirBerlin Group gewagt. In der neuen Position als Manager Cabin Crew für die in der Schweiz stationierten Flugbegleiter der AirBerlin Group betreut sie nun 200 Flight Attendants, die ihre Basis in der Schweiz haben.

Wieso der Wechsel? «Ich habe langjährige Airline-Erfahrung und wollte nun einen neuen Schritt gehen. Die neue Aufgabe ist vielfältig und ermöglicht mir Einblicke in diverse Bereiche wie Catering, Training, Human Resources, Planung – kurz gesagt den Flugbetrieb allgemein», erklärt Katrin Aerni ihren mutigen Schritt von einer zur anderen Airline. «Zudem möchte ich mich weiterentwickeln, Neues lernen. Und ich schätze Herausforderungen», so die Aargauerin weiter.

Mit offenen Armen empfangen

Den Wechsel zur neuen Arbeitgeberin hat Katrin Aerni bis jetzt nicht bereut. Was für die 44-Jährige bei der Crossair einst 1996 begann, sich ab 1999 bei der Swissair/Swiss weiterentwickelte, findet nun die Fortset-



Foto: Claudia von Känel

Katrin Aerni hat zur AirBerlin Group gewechselt.

zung bei einer anderen Airline. «Ich habe ein tolles Team um mich! Ich wurde herzlich und mit offenen Armen empfangen», freut sich die Cabin Crew-Managerin über ihre neue Stelle. Sie fliegt weiterhin selbst hin und wieder als Flugbegleiterin und versucht somit den Kontakt zum Linienbetrieb nicht zu verlieren. «Motivierend und ein Vorbild sein», dies liegt ihr am Herzen.

Das Kitzeln fürs Fliegen bleibt

Einmal mit der Fliegerei in Berührung, ist man vom Flieger-Virus infiziert. Während Katrin in ihrem Büro in Glattbrugg sitzt, ertappt sie sich gelegentlich, wie ihr Blick zu den startenden und landenden Flugzeugen

abschweift, sie dabei automatisch auf die Uhr guckt «und ich glaube dann jeweils zu wissen, um welchen Flug es sich handeln könnte», sagt die Managerin schmunzelnd über ihren – allgemein bei Fliegerinfizierten festgestellten – «Flug/Time-Check-Tick».

Wie beim Fliegen jeder Flug, so verläuft auch bei Katrin jeder Bürotag anders. Doch dank regelmässigeren Arbeitszeiten kann sie privat wieder ein zeitlich etwas mehr geregeltes Leben führen. **cp**

Claudia von Känel

(seit 25 Jahren Flight Attendant bei Swissair/Swiss)

Nachgehakt

Lieblingsessen: thailändische und indische Küche.

Liebblingsdestination als Flight Attendant: Tokio.

Eindrücklichste private Reise: quer durch Südafrika.

Sport: Golfspielen, Schwimmen, Inline-Skaten.

Liebblingsdestination in der Schweiz: Vevey und der Genfersee.

Nächstes Ferienziel: Faro (Portugal).

Ziel erreicht

Liran Haas hat es geschafft: Er ist seit Kurzem Commander auf Fokker 100 der Helvetic Airways. Ganz am Anfang der Karriereleiter stand die fundierte Ausbildung an der Horizon Swiss Flight Academy.

«Cockpit»: Liran Haas, wie verlief Ihr erster Flug als Commander eines Airliners?

Liran Haas: Ich erinnere mich noch gut daran, als wir die Pushback-Erlaubnis zu meinem ersten «Alleinflug» erhielten. Während der Line-Intro-Phase ist ein LTC (Line Training Commander) mit im Cockpit. Nun war kein Instruktor mehr anwesend.

Was war das für ein Gefühl?

Als beide Triebwerke gestartet waren, er tappte ich mich, wie ich kurz in Richtung Jumpseat – wo normalerweise der LTC sass – blickte und realisierte: Nun bin ich mit meiner Crew alleine und trage die gesamte Verantwortung. Ein spezielles und zugleich äusserst motivierendes Gefühl. Der Rest des Fluges war schon fast reine Routinesache. Nicht zuletzt, da Helvetic Airways uns bereits zu Beginn der Laufbahn als Copiloten für diese Aufgabe schult.

Als Commander ist man für die Passagiere, die Crew sowie das Flugzeug verantwortlich. Wie gehen Sie mit diesem Druck um?

Durch meine Aufgabe als CRI/IRI bei Horizon bin ich schon früh in meiner Pilotenlaufbahn mit dem Thema Verantwortung konfrontiert worden. Dennoch: Jede Entscheidung als Commander zieht Konsequenzen nach sich, deren man sich bewusst sein muss. Während des Fluges konzentriere ich mich hauptsächlich auf den Flug nach dem Motto «aviate, navigate, communicate», um so nicht ständig dem «Druck der Verantwortlichkeit» zu unterliegen.

Liran Haas

31 Jahre alt, Pilot. Hobbys: Sport, Philosophie. Erstes Schlüsselerlebnis: eine sehr tief fliegende F-16. Was am Pilotenberuf am meisten gefällt: die Dreidimensionalität.



Liran Haas ist heute Captain auf Fokker 100 der Helvetic Airways.

Nun fallen Commander ja nicht vom Himmel. Wie gestaltete sich Ihr beruflicher Werdegang ins Cockpit einer Fokker 100?

Die Möglichkeiten für angehende Piloten ums Jahr 2002 waren begrenzt. Darum entschied ich mich für die Horizon Swiss Flight Academy, die mir die Möglichkeit gab, das Pilotenstudium berufsbegleitend zu absolvieren. Drei Monate nach Abschluss – immer noch in Zeiten der aviatischen Krise – durfte ich als «Safety Pilot» bei Breitling SA auf der King Air 350 meine ersten Erfahrungen sammeln. Gut ein Jahr später absolvierte ich erfolgreich die Selektion bei Helvetic Airways. Nach vier Jahren als Copilot wurde ich zur Commanderselektion zugelassen.

Nach wie vielen Flugstunden ist ein Copilot bei der Helvetic reif für den Commander-Posten?

Nach unseren Company-Guideline braucht ein Copilot – der ab initio zu Helvetic Airways stösst – mindestens 2500 Stunden.

Wenn die Würfel gefallen sind: Wie wird man bei Helvetic Airways auf die Aufgabe des Commanders vorbereitet?

Helvetic Airways zieht praktisch vom ersten Tag an junge Copiloten in jede Entscheidungsfindung mit ein. Dies schärft schon sehr früh das Verantwortungsbewusstsein.

Vom Salär einmal abgesehen; nennen Sie uns die Pluspunkte eines Commanders.

Was mir als Erstes auffiel, ist die Tatsache,

dass man nun die Atmosphäre im Cockpit viel gewichtiger mitbestimmt oder gar definiert als noch als Copilot. Ferner verlangt Helvetic Airways ein hohes Mass an Disziplin und Professionalität. Arbeitet man entsprechend, weiss man die Firma hinter sich – was einem ein sicheres Gefühl vermittelt. Durch die kompakte Grösse der Firma kennt jeder jeden und so hat man in Zweifelsfällen immer einen Ansprechpartner.

Als Kommandant eines Verkehrsflugzeuges scheint man seinen Berufstraum verwirklicht zu haben. Kann man da überhaupt noch weitere Sprossen der Karriereleiter erklimmen?

Aber ja. Zuerst heisst es, viel Erfahrung als Commander zu sammeln und die eigene Expertise zu erweitern. Die nächsten Stufen können von der Instruktorrentätigkeit in der Verkehrsfliegerei über Examiner-Ratings bis hin zum Einsitz in die gesetzgebenden Gremien führen. **cp**

Interview: Hans-Heiri Stapfer



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

(Aus-)flug zum Polarkreis

Derzeit zeigt sich der Winter noch von der milden Seite und einzig in den höher gelegenen Skigebieten kann dem Schneesport gefrönt werden. Eine lange Reise bis zum Polarkreis wird uns heute in die klirrend-kalte Winterlandschaft Finnlands führen.

Bereits während des Studiums der Flugunterlagen wird rasch klar, dass sich der hohe Norden definitiv schneesicher zeigen wird. Eigentlich keine Überraschung, allerdings auch keine Erleichterung für unseren Einsatz. Denn ähnlich wie im Strassenverkehr, schränkt Schnee auf der Piste den Flugbetrieb ein. Dies bedeutet, dass zum einen mit Unterbrüchen für die Pistenräumung gerechnet und andererseits mit höheren Anflugminima geplant werden muss.

Nicht so heute: Die Wetterlage ist zwar winterlich, jedoch stabil und kann durchaus als schön bezeichnet werden. Eine leise Hoffnung bleibt, dass wir auf dem heutigen Flug Polarlichter zu Gesicht bekommen. Unsere Gäste reisen nämlich mitunter für dieses Naturspektakel gut dreieinhalb Flugstunden in den hohen Norden.

Anspruchsvoller Anflug

Die Mittagsswelle klingt bereits aus, als wir unseren Airbus 320 pünktlich auf der Piste 16 für den Start bereit machen. Vorerst wird uns die Route auf gewohntem Weg Richtung Stockholm führen. Anschliessend geht es entlang des Bottnischen Meerbusens auf nordöstlichem Kurs Richtung schwedisch-finnischer Grenze.

Kurze Zeit später erleben wir einen un-

glaublich raschen Sonnenuntergang. Die Kombination aus unserer Fluggeschwindigkeit, der nördlichen Breite und unseres Steuerkurses führt dazu, dass wir der Sonne beim Untergehen sprichwörtlich zusehen können. Dafür bleibt uns im Cockpit jedoch in Anbetracht der nahenden Landung wenig Zeit. Wir nehmen Kontakt mit der finnischen Flugsicherung auf und erhalten sogleich die Freigabe für den Anflug. Kurze Zeit später können wir inmitten der finnischen Einsamkeit bereits die Lichter Kittiläs ausmachen.

Bereits befinden wir uns im letzten Abschnitt unseres Flugs. Mit dem Eindrehen auf die Anflugsachse der Piste 34 beginnen wir den anspruchsvollsten Teil der Reise. Dabei bietet die Landung die eigentliche Herausforderung. Aufgrund des steileren Anflugwinkels, des hügligen Geländes und der kurzen, abfallenden Landebahn entsteht ein sehr ungewohntes Bild. Ich konzentriere mich voll darauf, den gut 60 Tonnen schweren Airbus punktgenau zu landen.

Tervetuloa Kittilä

Dies gelingt, und kurze Zeit später erreichen wir das schneebedeckte Vorfeld des Flughafens. Nun gut, die Bezeichnung Flughafen mag gar schmeichelhaft sein, stellen doch ein überschaubares Terminal, ein kleiner

Tower nebst einigen kleinen Hütten den «Flughafen» dar. Dafür sind die Wege kurz und die Menschen trotz der bitteren Kälte äusserst freundlich. Allerdings führt nichts daran vorbei, dass unsere Gäste trotz der Aussentemperatur von minus 18 Grad Celsius die wenigen Meter zum Terminal zu Fuss zurücklegen müssen.

Gut eingepackt mache ich mich einige Minuten später auf den Rundgang um den Flieger. Dafür wären Schneeschuhe wohl das klügere und geeignetere Schuhwerk als die Uniformschuhe.

Während des langen Flugs hat sich der Airbus stark abgekühlt, und mit Einbruch der Nacht zog eine dünne Nebelschicht auf. Diese Kombination sorgte dafür, dass sich eine feine Frostschicht auf den Flügel gebildet hat. Rasch wird klar, dass diese vor dem Heimflug von den Flügeln entfernt werden muss. Dafür ist man hier bestens gerüstet. Kurze Zeit später befindet sich eine dünne Schicht grüner Enteisungsflüssigkeit auf unseren Flügeln, und wir sind bereit für den langen Heimweg. Am Himmel funkeln die Sterne, als wir zügig in die klirrende Nacht hinaussteigen. Unter uns die dunkle Unendlichkeit Lapplands. ☐

Sales Wick



Wenn die Nacht zum Tag wird

Fotos: Hansjörg Egger



Die Nacht wird zum Tag: Mitarbeiter der UPS müssen am Distributionszentrum in Köln zwischen 23 Uhr und 4 Uhr in der Früh Schwerstarbeit verrichten. 37 Flugzeuge müssen ent- und wieder beladen werden. Mittendrin ist auch die Farnair, die jede Nacht vom Euro-Airport in Basel und von Genf-Cointrin nach Köln fliegt.

Wie findet ein Paket innerhalb eines Tages den Weg von Madrid nach Helsinki zum Empfänger? Die Lösung heisst Lufttransport. Der Kölner Flughafen ist das grösste Distributionszentrum der UPS (United Parcel Service) in Europa für Luftfracht-Transporte. Jede Nacht landen und starten 37 Flugzeuge – die Nacht wird zum Tag. Eine Nacht in Köln.

Zartbesaitet dürfen UPS-Mitarbeiter nicht sein. Auch wetterrobust ist ein wichtiges Attribut. Und wer ein paar Muskelpakete vorzuweisen hat, der hat ein gewichtiges Argument, wenn er einen Job antreten will. Jede Nacht stehen die UPS-Mitarbeiter ihren Mann (beziehungsweise Frau), bei Wind und Regen, bei Kälte und Hitze. Einzige Ausnahme: In der Nacht von Samstag auf Sonntag ist das Frachtzentrum geschlossen.

UPS Schweiz mit Sitz Basel beschäftigt mehr als 600 Personen. Weltweit arbeiten rund 398 000 Mitarbeiter beim Paketdienst-Anbieter. In Basel regnet es in dieser Nacht in Strömen, den Mitarbeitern indes können die garstigen Bedingungen nichts anhaben. Schlimm werde es erst im Winter, versichert der Schichtleiter.

Mit dabei ist auch die Fluggesellschaft Farnair mit Hauptsitz in Allschwil (BL). Mit insgesamt acht Flugzeugen transportiert sie Frachtsendungen zwischen Basel-EuroAirport beziehungsweise Genève-Cointrin nach Köln und europaweit an weitere RPS-Destinationen. Vor Betriebsschluss starten zwei Flugzeuge nach Köln und erreichen die beiden Flughäfen wieder kurz nach Ende der Nachtflugsperre – in Basel in diesem Fall kurz vor 6 Uhr.

190 000 Sendungen pro Stunde

Nacht für Nacht werden in dem 1986 eröffneten Distributionszentrum der UPS am Flughafen Köln-Bonn von den insgesamt 2300 Mitarbeitern stündlich bis zu 110 000 Sendungen verarbeitet – zwischen 23 und 3 Uhr. Nach dem Ausbau der Fracht West Ende Jahr werden es gar 190 000 sein. Das Ganze sieht wie ein gut organisierter Ameisenhaufen aus. In Köln sind zahlreiche Studenten beschäftigt. Der Lohn sei attraktiv – ab 22 Uhr gilt in Deutschland ein steuerfreier Nachtzuschlag von 2,50 Euro/Stunde.

530 Flugzeuge im Einsatz

Bereits 1981 begann UPS mit dem Aufbau einer eigenen Flugzeugflotte, um den zunehmenden Bedarf nach internationalen Express-Dienstleistungen optimal erfüllen zu können. Im weltumspannenden Netzwerk mit Distributionszentren in Hongkong, Shenzhen (beide China) und Louisville/Kentucky (USA) spielt der Airport in Nordrhein-Westfalen mit seiner zentralen Lage die entscheidende Rolle.

UPS hat heute weltweit 530 Flugzeuge im Einsatz. 227 gehören der eigenen Flotte an. Zwei davon sind imposante Boeing B747-400F-Maschinen, mit denen der chinesische Markt abgedeckt wird. Aber auch vier



Alles ist genauestens geplant, jeder Handgriff sitzt: 110 000 Sendungen werden auf dem Flughafen Köln pro Stunde sortiert. Ende Jahr werden es nach dem Ausbau der Fracht West sogar 190 000 sein.

MD-11F-Flugzeuge ergänzen die Flotte, ein Flugzeugtyp, der für Frachttransporte besonders gut geeignet sei.

UPS verbindet mit mehr als 1750 Flugverbindungen jeden Tag mehr als 700 Flughäfen weltweit. Das Unternehmen gehört im

Frachtbereich zu den drei Grossen. Die beiden anderen operieren von Leipzig (DHL), FedEx von Paris aus. **cp**

Patrick Huber

Frachtpilot als Traumjob

Sie sind die Könige der Nacht – die Piloten der Farnair. Gearbeitet wird, wenn andere schlafen, geschlafen, wenn andere arbeiten. Trotzdem denkt keiner der Piloten, den Job zu wechseln.

«Ich liebe meinen Job. Ich würde nie wechseln. Und wenn: immer nur als Frachtpilot», sagt der 31-jährige Captain Diego Mussche, der in der verregneten November-Nacht Fracht und den einzigen Passagier, der auf dem Jump-Seat Platz genommen hat, nach Köln pilotiert. Seit acht Jahren macht er den Tag zur Nacht und umgekehrt – und ist zufrieden. Es sei zwar nicht immer «easy», aber sonst ist er mit seinem Job happy. Mit «not easy» meint er in erster Linie die Arbeitsbedingungen, die an verschiedenen UPS-Destinationen herrschen. Winterflüge etwa nach dem polnischen Katowice sind gewöhnungsbedürftig. Lange, warme Unterhosen, Halstuch und Handschuhe gehören wie die Uniform zu den Accessoires, «der Aufenthaltsraum ist aber geheizt und eine Kaffee-Maschine hat es auch», meint der Belgier verschmitzt. Sein 22-jähriger Co-Pilot hat bei Farnair seine erste Stelle angetreten, nachdem er in den USA das ABC des Fliegens erlernt hat. Der 22-jährige Holländer Lars Neeft ist fast ein bisschen zu gross, um im engen Cockpit der ATR 72 Platz nehmen zu können.

Gefahrgüter an Bord

Gemeinsam studieren sie die Cargo-Liste und stellen fest, dass auch einige als Gefahrgut deklarierte und speziell gesicherte Sendungen an Bord sind. Das IATA-Gefahrgut-Manual für Gefahrgüter sei «thick as a phone book».

Beide freuen sich auf den Retourflug von Basel nach Köln, wo nachts so viel los sei wie in London Heathrow am Tag.

Nach anderthalb Stunden Flug mit viel Gegenwind erreichen wir den Kölner Flughafen, wo – kaum sind die Triebwerke abgeschaltet – UPS-Mitarbeiter mit dem Ausladen der Sendungen beginnen. Für die beiden Piloten ist der Dienst nur halb zu Ende: Bis 4 Uhr sind sie auf Pikett, sollte ein anderer Pilot ausfallen.



Captain Francis Gosteli und Co-Pilot Sander Hagewoud sind ein eingespieltes Team.



Captain Diego Mussche und Co-Pilot Lars Neeft studieren Routenplan und Wetterbedingungen. Es wird ein wenig «bumpy» werden.

Von der UBS ins Cockpit

Auf dem Rückflug begrüsst mich mit Francis Gosteli ein Schweizer Pilot. Der Welsche hat einen etwas ungewöhnlichen fliegerischen Hintergrund. Nach seinem HWV-Studium arbeitete er zuerst für die UBS, merkte jedoch, dass er dort nicht glücklich werden würde. Mit 30 wurde der heute 44-jährige Pilot und heuerte bei der Farnair an. Seit zehn Jahren fliegt er für die Firma und ist unterdessen zum Security Manager der Airline aufgestiegen.

«Ich bin glücklich wie sich alles entwickelt hat», erzählt er, nachdem er den Passagier genau über die Sicherheitsbestimmungen an Bord unterrichtet hat. Die ATR-72-Ma-

schine ist vollbeladen mit Frachtsendungen. Das maximale Startgewicht von 22 Tonnen (Flugzeug, Ladung, Kerosin, Piloten und Passagier) wird bis auf 150 fehlende Kilos fast erreicht.

Eine Toilette gibts ebenso wenig wie einen Bordservice. «Sie können ja sonst meine Wasserflasche haben», scherzt Gosteli. Wie alle Frachtpiloten schätzt er es, in der Nacht unterwegs sein zu können. Der Unterschied zwischen einem Fracht- und Passagierpiloten? «An Bord gibt es kein Feedback aus der Kabine ...» **cp**

Patrick Huber

«Trotz Sistierung 365 Tage fliegen.»



In die Prämie eingerechneter Nutzungsrabatt /

Luftfahrtversicherung

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

Jetzt Offerte beantragen:

Urs Spiegelberg, 058 215 26 71

AXA.ch

AXA *winterthur*
Versicherung / **neu definiert**





Cockpit

Der Airbus A340-300 wird von Swiss seit rund zehn Jahren als Flaggschiff eingesetzt. Im Bild beim Landeanflug auf die Piste 28 in Zürich.
Foto: Aeromedia A.E. Wettstein

+ Cockpit-Kalender 2014



Format 494x334 mm



NEU

CHF 39.80.- (EUR 28.-) pro Stück plus Porto
 und Verpackung CHF 9.-, Ausland nach CH-Posttarif.
 Bei einer Bestellung **ab drei Kalendern** erhalten Sie alle
 zum Preis von **CHF 35.- (EUR 24.-) pro Stück.**
 Sehen Sie alle Motive der Kalender 2014 auf
www.cockpit.aero

Bestellen Sie jetzt Ihre Kalender 2014

Format 494x334 mm, Pro Sorte: 1 Deckblatt, 12 Monatsblätter, 1 Übersichtsblatt mit technischen Spezifikationen des Flugobjekts und Kartonrückwand. Weisse Wiro-Bindung mit Aufhängebügel, auf Hochglanzpapier gedruckt, in stabiler Kartonhülle verpackt.

+ Cockpit Kalender-Bestellung

- Cockpit-Kalender
- Golden Oldies-Kalender **NEU**
- Helikopter-Kalender
- Segelflug-Kalender
- Warbird-Kalender
- Fighter-Kalender
- Airliner-Kalender

Name

Vorname

Strasse, Nr.

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

Datum Unterschrift

Bestellung per Fax: 0041 (0)31 819 71 60
 Onlinebestellung unter www.cockpit.aero
 oder per E-Mail: kalender@cockpit.aero

Oder per Post an:
 Jordi AG – das Medienhaus, Verlag Cockpit
 Postfach 96, 3123 Belp, Schweiz

Swiss-Qualität ist garantiert

Im Januar 2014 startet Swiss Aviation Training (SAT) mit neuen Kursen. SAT ermöglicht Berufspiloten, welche bereits über eine nach JAR/EASA-FCL 1 ausgestellte Commercial Pilot Licence (CPL A) mit eingetragener Instrumentenflugberechtigung (IR) verfügen, modular die theoretische Ausbildung zum Verkehrspiloten.

In zwei Modulen à sechs Wochen bietet SAT, eine hundertprozentige Tochter von Swiss International Airlines, ab dem Januar 2014 die Theorieausbildung für die Airline Transport Pilot Licence für Flugzeuge (ATPLA) an. Der Kurs kann berufsbegleitend besucht werden und kostet 12 000 Franken. Bedingung ist, dass Kursbesucher die angebotenen Kurse auch lückenlos besuchen.

Gute Berufsaussichten

Wer bei der am Balsberg am Flughafen Zürich angesiedelten Schule seine Ausbildung erfolgreich abschliesst, hat danach gute Chancen, einen Job zu finden. «Die Erfahrungen aus den letzten Jahren haben gezeigt,

dass einige bei erfüllten Voraussetzungen das Assessment für eine Swiss-Karriere bestanden haben», weiss die SAT-Kommunikationsverantwortliche Uschi Roth. Andere seien bei anderen Airlines untergekommen. Jährlich starten zwischen 80 und 120 Studenten so ihre Karriere. Blickt man auf die Anmelde Listen der letzten Jahre zurück, stellt man fest, dass von den Teilnehmenden drei bis vier Prozent Frauen sind. Der Pilotenberuf ist also nach wie vor eine Domäne der Männer.

Hohe Erfolgsquote

Reüssiert ein Teilnehmer bei den abschliessenden Prüfungen nicht, hat er die Möglichkeit, die Prüfung noch bis zu drei Mal zu



Ab dem Januar bietet Swiss Aviation Training wieder modulare Kurse für die Theorie-Ausbildung für Verkehrspiloten an.

wiederholen. Die SAT verzeichnet so eine nahezu hundertprozentige Erfolgsquote. Die modulare Theorieausbildung bei SAT bereitet die Teilnehmer optimal auf die Prüfung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) vor und umfasst sämtliche relevanten Themen-

gebiete von Luftrecht bis Principles of Flight. Kurssprache ist Deutsch. Neueinsteiger sind für die durchgehende Ausbildung willkommen. **cp**

Patrick Huber



Der Kurs ist kein Selbstläufer. Die Teilnehmer sind gefordert.

Kursdaten und Ausbildung

Modul 1: 6. Januar bis 14. Februar 2014, 28. April bis 6. Juni, 20. Oktober bis 28. November. Modul 2: 3. März bis 11. April, 23. Juni bis 1. August und 5. Januar 2015 bis 13. Februar 2015.

Die beiden Module umfassen die folgenden Fächer: Luftrecht, Flugzeugzelle & System, Triebwerk & Instrumente, Elektronik, Beladung & Schwerpunkt, Aerodynamik, Flugleistungen, Flugplanung, menschliches Leistungsvermögen, Meteorologie, allgemeine Navigation, Funknavigation, betriebliche Verfahren und Aerodynamik.



Sind Sie **geeignet** für eine Linienpilotenausbildung?
Oder wissen Sie, was es braucht um **Linienpilot** zu werden?
Wir sagen es Ihnen!

Investieren Sie CHF 480.- und absolvieren Sie die
Standortbestimmung für die Voraussetzungen zum Linienpilot.

Anmeldung unter www.horizon-sfa.ch/ea

WHERE FLYING CAREERS TAKE OFF

**Buchen Sie jetzt ihr
Inserat im Cockpit 2014.
031 818 01 42**

Flugplatz Fricktal-Schupfart LSZI

Motor- und Segelflug
Schulungen und Weiterbildung
Charter
konkurrenzfähige Tarife
und Beiträge
Restaurant AirPick

**Fliegen im familiären
Umfeld** mit persönlicher Betreuung/Beratung

Flugplatz Fricktal-Schupfart LSZI Unkompliziertes Handling und Kameradschaft zeichnen unseren Platz aus. Interessiert? Unser Sekretariat gibt gerne Auskunft unter: 062/871 22 22 oder info@aecs-fricktal.ch





EC120B HB-ZJB beim Start von der Basis in Mollis.

Fotos: Markus Herzig

Heli «Juliett Bravo»

Zwei Helikopter aus dem Hause Aero-spatiale/Eurocopter tragen das Call-sign «Juliett Bravo». Der AS.350B2 Ecureuil «Xray Juliett Bravo» wurde von der Airport Helicopter in Japan gekauft und im März 1995 im HB-Register eingetragen. Anfang 1997 flog der Helikopter auch temporär bei der Lions Air in Zürich. Nach etwas mehr als zwei Jahren verunfallte der HB-XJB auf dem Jungfrauoch und musste abgeschrieben werden.

Der EC-120B Colibri «Zulu Juliett Bravo» wurde Ende 2007 von der PT-Aviation

Service GmbH aus Frankreich importiert. Im April 2008 wechselte der Helikopter zur Swiss Skyways Services AG, welche Helikopterflüge für Geschäftsleute und Privatpersonen ab der Homebase in Mollis anbietet. Der HB-ZJB wird heute unter dem FOM der Linth Air Service AG betrieben. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XJB AS.350B2 Ecureuil; S/N 2606; B/J 1993; Vorher: JA6131; Eintrag: 28. März 1995, Eigentümer & Halter: Airport Heli-

copter; Unfall: 1. Mai 1997 auf dem Jungfrauoch; Löschung: 11. Februar 1998.

HB-ZJB EC-120B Colibri; S/N 1123; B/J 2000; Vorher: F-GPRE; Eintrag: 20. Dezember 2007, Eigentümer & Halter: PT-Aviation Service GmbH; Handänderung: 15. April 2008, neuer Eigentümer: Swiss Skyways Services AG, neuer Halter: Heli-Linth AG; Handänderung: 4. März 2009, neuer Halter: Linth Air Service AG. **cp**

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



AS350B2 HB-XJB in Beromünster.



AS350B2 HB-ZJB beim Start von der Allmend in Bern.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS
armasuisse

Fachliche Auskunft:
Herr Michel Godinat
Leiter Fachbereich Kampfflugzeuge
Tel. 031 323 01 59

Anmeldeschluss:
17. Januar 2014

Anmeldestelle:
Sie erleichtern uns die Weiterverarbeitung
wenn Sie sich unter www.stelle.admin.ch,
Ref. Code: 16342, online bewerben.

Weitere interessante Stellenangebote der
Bundesverwaltung finden Sie unter
www.stelle.admin.ch

armasuisse ist das Kompetenzzentrum des Bundes für die Beschaffung von technologisch komplexen Systemen und Materialien, sicherheitsrelevante Technologien und Qualitätsmanagement, die Immobilien VBS sowie die räumlichen Referenzdaten der Schweiz. Kompetent und kundenorientiert erarbeiten rund 1'000 Mitarbeitende in der ganzen Schweiz massgeschneiderte Lösungen für militärische und zivile Kunden. Der Kompetenzbereich Luftfahrtsysteme beschafft komplexe Luftfahrt- und Ausbildungssysteme und ist für deren Zulassung verantwortlich.

Projektleiter/in Bewaffung Kampfflugzeuge 80–100%

Sind Sie ein/e Ingenieur/in mit fundierten Kenntnissen in der Aviatik und Bewaffung? Wollen Sie in kleinen Teams mit Fachspezialisten der verschiedensten Disziplinen selbstständig Projekte führen? Dann sollten Sie sich diese Stelle im Fachbereich Kampfflugzeuge der armasuisse genauer ansehen. Die Aufgaben des Fachbereichs sind Projektmanagement und technische Betreuung der Kampfflugzeuge des VBS inklusive dazugehöriger Ausbildungssysteme und Flugzeuglenk Waffen. Als Projektleiter/in Bewaffung leiten Sie die Beschaffung der neuen Lenk Waffen und Lenkbomben für Gripen E und betreuen die F/A-18 Lenk Waffen.

Wir wenden uns an eine belastbare und resultatorientierte Führungspersönlichkeit mit ausgeprägtem systematischem Denkvermögen, rascher Auffassungsgabe sowie hoher Verantwortungsbereitschaft, Selbstständigkeit und Zuverlässigkeit. Sie sind Schweizer Bürger/in und verfügen über ein abgeschlossenes technisches Studium als Ingenieur/in ETH oder FH sowie mindestens fünf Jahre Erfahrung in der Aviatik. Fundierte Kenntnisse in der Militär-luftfahrt und im Fachgebiet Lenk Waffen gehören ebenso zu Ihrem Wissen. Aufgrund Ihrer Tätigkeit als Ingenieur/in und Ihrer Führungserfahrung sind Sie in der Lage, Entscheidungen rasch und mit einem ausgeglichenen Mass an Durchsetzungsvermögen und Kooperationsbereitschaft zu treffen. Als geschickte/r Gesprächs- und Verhandlungspartner/in überzeugen Sie im In- und Ausland in deutscher und englischer Sprache.



NEU Metallmodell 1:72
F/A-18C + F/A-18D
Schweizer Luftwaffe

www.flugzeugmodelle.com



www.kreutzer-aviation.ch

Ihre Flugschule für

- Privat-/Berufspilot*
- Instrumentenflug*
- Nachtflug
- Kunstflug
- Im Auftrag Luftwaffe
- militärische Selektion/Sphair
- Schnupperflüge alle Kategorien

* in Zusammenarbeit mit unseren Partnern



Flughafen
St. Gallen – Altenrhein
info@kreutzer-aviation.ch

FLUGSCHULE

heli-züri.ch ab Zürich-Kloten
043 399 34 44, heli-zueri.ch



FI-H

**Helicopter-
Fluglehrer-
Ausbildung**

Wir haben in den zurückliegenden **7 Jahren 60 Fluglehrer** aus Deutschland, Österreich und der Schweiz ausgebildet.
Einstieg in Lehrgänge jederzeit möglich!



HTC HELICOPTER CHARTER GMBH Telefon: +49 (0) 7 71 / 16 24 74
D-78166 Donaueschingen eMail: htc-helicopter@t-online.de
Dürheimer Straße 80 C www.htc-helicopter.de

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

Eurocopter EC120 B

Der EC120B Colibri ist der kleinste Hubschrauber im Angebot von Eurocopter. Er zeichnet sich durch einen hohen Sicherheitsstandard und geringe Lärmimmissionen aus. Äusserlich fällt in erster Linie der ummantelte Heckrotor «Fenestron» auf.

Technische Daten

Name	Eurocopter
Typ	Leichter Mehrzweckhelikopter
Erstflug	9. Juni 1995
Besatzung / Passagiere	1 / 4
Länge (inkl. Rotor)	11,52 m
Kabinenbreite	1,35 m
Max. Höhe	3,4 m
Rotordurchmesser	10 m
Triebwerk	Turbomeca Arrius 2F
Max. / Dauerleistung	1 x 376 kW / 335 kW
Leergewicht	994 kg
Max. Abfluggewicht	1715 kg
Max. Unterlast	700 kg
Treibstoff	416 kg/l
Geschwindigkeit	278 km/h
Reichweite	710 km
Website	www.eurocopter.com



Spektakuläre Aufnahme des «Colibri».

Eurocopter begann 1990 unter der Projektbezeichnung P120L mit der Planung für einen kleinen Helikopter. In dieser ersten Definitionsphase beschloss Eurocopter eine Gewichtsreduzierung um rund 500 kg. Gleichzeitig sollte der neue Hubschrauber ein neues Turbinentriebwerk und einen neuen Rotor erhalten. Der leichte Mehrzweckhelikopter wurde sowohl für den zivilen wie auch den militärischen Markt entwickelt. Gleichzeitig sah man für den EC120 ein grosses Potenzial im asiatischen Markt. Das war schliesslich auch der Grund für die Kooperation mit CATIC (China National Aero-Technology Import & Export Corporation, durch die Hafei Aviation Industry Company der AVIC Harbin Aircraft Industry Group Co. Ltd.) und ST Aerospace (Singapore Technologies Aerospace). Die Beteiligung von CATIC betrug 24 Prozent und beinhaltete folgende Komponenten: Kabinenstruktur mit den Türen, Triebwerksverkleidung und das Treibstoffsystem. Diejenige von ST Aerospace betrug 15 Prozent und folgende Komponenten: Heckausleger mit Heckflosse und Fenestron, den horizontalen Stabilisator, allgemeine Türen und Klappen sowie den Sockel für die Instrumente. Eurocopter selber war mit 61 Prozent Beteiligung für das Instrumentenbrett, die Landekufen, die Sitze, das Rotor- und das Getriebesystem, die Endmontage, die Testflüge und die Zertifizierung zuständig.

Die Entwicklung des EC120 erfolgte im französischen Marignane. Anfang 1995 begann die Produktion der zwei Prototypen, wobei der erste (F-WWPA) am 9. Juni 1995 zum Erstflug startete. Der zweite Prototyp (F-WWPD) folgte am 17. Juli 1996. Rund ein Jahr später, am 17. Juni 1997, erhielt Eurocopter die Zertifizierung für den EC120 «Colibri». Und bereits am 5. Dezember 2005 hob die erste Serienmaschine mit der Bezeichnung EC120B in Frankreich ab. Dieser Colibri (F-WWPL) mit der Seriennummer 1005 wurde schliesslich nach Japan (JA120B) geliefert, von wo er zuerst nach Neuseeland (ZK-HKE) und später nach Holland (PH-ECE) verkauft wurde. Bisher wurden über 700 EC120B in 55 verschiedene Länder geliefert. Diese haben knapp eine Million Flugstunden erreicht. Im letzten Jahr verkaufte Eurocopter neun EC120B. Im Schweizer Luftfahrzeugregister waren bis heute 35 Colibri verzeichnet. Aktuell fliegen 29 Stück in der Schweiz, 2005 waren es lediglich 12. **cp**

Foto: Eurocopter

Fotos: Jürgen Schelling



Die Connie als viel fotografiertes Sujet. Für viele Aviatik-Fans gilt sie als schönstes je gebautes Flugzeug.

Der Superstar der Flug-Meetings

Die Lockheed L-1049 Super Constellation ist für viele das schönste Flugzeug der Welt. Die eine Maschine dieses Typs von weltweit noch zwei fliegenden Exemplaren ist in Europa in Basel sowie Zürich stationiert. Der Oldie hat nach einer längeren Durststrecke 2012 in der diesjährigen Flugsaison zahlreiche umjubelte Auftritte absolviert.

Der Motor innenbords auf der Copilotenseite ist zwar eigentlich Triebwerk Nummer drei. Kurz schaut Pilot Ernst Frei an diesem Sommertag auf dem Flughafen Altenrhein am Bodensee aus seinem Cockpitfenster. Ein Helfer am Boden signalisiert, dass kein Unbefugter nahe des Propellers steht. Jetzt dreht der Anlasser, das Triebwerk beginnt zu feuern. Langsam fängt die riesige Dreiblatt-Luftschaube an, sich zu bewegen. Lautstark nimmt der Curtiss-Wright-Cyclone seine Arbeit auf, es folgt ein Klanggewitter, das Musik in den Ohren nostalgischer Fliegerfans ist. Qualm aus verbranntem Öl verhüllt kurz Rumpf und Leitwerk. Die Propellerblätter sausen immer schneller, dennoch vergehen noch einige Sekunden, bis

das mechanische Zusammenspiel aus 18 Kolben und zahlreichen Ventilen harmonisch läuft. Sekunden später folgt Nummer vier auf der gleichen Tragfläche aussen, dann Cyclone zwei und eins auf der anderen Seite. Die scheinbar «krumme» Startreihenfolge der Triebwerke liegt darin begründet, dass Motor drei und vier jeweils Hydrauliktanks aktivieren, die man von Beginn an braucht. Sie werden deshalb zuerst angelassen. Vier Doppelstern-Motoren schaffen zusammen mit den Luftschauben jedenfalls eine unvergleichliche Sound-Mixtur.

Das Zeug zum Superstar

Die Lockheed L-1049 Super Constellation, kurz Super Connie genannt, hat aber auch



das Zeug zum Superstar. Ihre schlanke Silhouette, das grazile hochbeinige Fahrwerk – und dann dieses Heck. Wo bei anderen Propeller-Airlinern der Fünfzigerjahre eine wuchtige Heckflosse den Abschluss bildet, sind es bei der Super Connie drei filigrane Seitenruder, die sie unverwechselbar macht. Die damals hochmodernen Curtiss-Wright-Cyclone-Triebwerke vom Typ R-3350 der Super Connie galten hingegen als ihre Achillesferse. Ziemlich oft mussten die Piloten und der damals noch vorgeschriebene Flugingenieur einen der hochgezüchteten 3250 PS starken 18-Zylinder wegen technischer Probleme im Flug abstellen. Dennoch entwickelte sich die 1950 zum Erstflug gestartete Super Connie zu einem Erfolgsmodell: Mehr als 850 Exemplare der Super Connie und ihres kleineren Vorgängermodells Constellation wurden während einer Bauzeit von 15 Jahren ausgeliefert.

Nur noch zwei blieben übrig

Weltweit fliegt heute ausser der schweizerisch zugelassenen Super Connie nur noch eine weitere Maschine gleichen Typs – in Australien. Die Lufthansa lässt zwar derzeit aus Teilen von drei ausgemusterten Flug-

zeugen eine neue Super Star, das grösste Modell der Constellation-Modellreihe, aufstehen. Bis sie fliegt, wird es aber noch Jahre dauern.

Kompletter Ausfall

Hinter der Super Constellation Flyers Association, kurz SCFA, stehen flugbegeisterte Schweizer. Gegründet wurde der Verein im Frühjahr 2000 in Basel mit dem Ziel, eine Super Connie zu erwerben, flugfähig zu machen und sie dann in der Schweiz für Passagiere zu betreiben. 13 Jahre, etliche Tausend Arbeitsstunden und einen viestelligen Frankenbetrag später sind aus der kleinen Schar von Enthusiasten heute 2800 Mitglieder geworden, die sich, unterstützt von mehreren Sponsoren, dem Erhalt ihres aussergewöhnlichen Airliners widmen. In der Flugsaison 2012 musste die Maschine bereits ab Anfang Juni nach nur zweieinhalb Stunden Flugzeit komplett pausieren, weil eine ganze Serie von technischen Problemen auftrat. Zunächst ging ein Propellergetriebe mitten im Flug kaputt. Teile und Späne davon legten dann auch den danebenliegenden Motor lahm.

Ende Juni wurde deshalb ein passendes Triebwerk beschafft und eingebaut. Schon nach kurzer Flugzeit gab auch dieses wegen zweier gebrochener Pleuel seinen Geist auf. Deshalb wurde ein generalüberholter Motor von der Fachfirma Anderson Aeromotive in Grangeville im US-Bundesstaat Idaho gekauft. Dieser wurde erst im August 2012 geliefert. Bei Probeläufen entdeckten

die Mechaniker Späne im Ölfilter. Also wurde der Motor wieder ausgebaut und zurück in die USA zur Kontrolle bei Anderson Aeromotive geschickt. Dort lief er allerdings einwandfrei und es stellte sich heraus, dass trotz einer Reinigung des Ölfilters sich dort festgesetzte Teile durch eine Kombination aus Wärme, Öldruck und Vibrationen gelöst hatten. Diese ergaben dann den falschen Späne-Befund. Im Herbst 2012 kam das Triebwerk deshalb erneut nach Europa, wurde wieder installiert und läuft seither ohne Auffälligkeiten in der Super Connie. Zudem wird ein weiterer Ersatzmotor bei Anderson aufgebaut, sodass der Ausfall einer kompletten Flugsaison wie 2012 nicht noch einmal vorkommen sollte.

Zwei Heimatflughäfen

Stationiert ist der 37 Meter Spannweite messende Klassiker in den Sommermonaten am Euro-Airport Basel-Mulhouse. Im Winter, wenn nicht geflogen wird, bildet ein grosser Hangar am Flughafen Zürich das temporäre Zuhause der Maschine.

Ende April 2013 startete die Super Connie wieder zum Pilotentraining von Zürich ins französische Epinal, das erfolgreich Anfang Mai abgeschlossen wurde. In der diesjährigen Saison musste bisher auch lediglich ein Gerät zur Propellersteuerung ausserplanmässig ersetzt werden.

(Mehr Infos und erste Hinweise zur Flugsaison 2014: www.superconstellation.org) 

Jürgen Schelling



Die Kabine: viel Platz, wenig Luxus. Für die Passagiere spielt dies keine Rolle.



Bundesrat Johann Schneider-Ammann nahm erstmals an einem Aerosuisse-Forum teil.

FOTOS: AEROSUISSE

Herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung

Mehr als 300 Teilnehmer aus Luftfahrt, Politik und Wirtschaft fanden sich am 9. Oktober im Verkehrshaus der Schweiz zum Aerosuisse-Forum der Luft- und Raumfahrt ein. Der erstmalige Auftritt von Bundesrat Johann Schneider-Ammann vor der Luft- und Raumfahrt-Branche bildete den Höhepunkt der Veranstaltung.

Der erstmalige Auftritt von Bundesrat Johann Schneider-Ammann vor der versammelten schweizerischen Luft- und Raumfahrt-Branche wurde zum Höhepunkt der Veranstaltung. Der Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Bildung und Forschung unterstrich in seinem Impulsreferat die herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Luftfahrt. Angesichts von 180 000 Arbeitsplätzen und einer jährlichen Wertschöpfung von mehr als 30 Milliarden Franken, welche in der Schweiz im Zusammenhang mit der Luftfahrt stehen, trage die Branche einen wesentlichen Anteil zum gesamtwirtschaftlichen Erfolg der Schweiz bei. Es liege daher im Interesse des Landes, wenn die Wett-

bewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt durch die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen weiter verbessert werde. Auf diesem Hintergrund setze die Landesregierung ihre Anstrengungen zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit im Rahmen der bevorstehenden Gesetzgebungsarbeiten zur Umsetzung der luftfahrtpolitischen Ziele, insbesondere bei der Aus- und Weiterbildung sowie der Security, fort.

Die Schweiz verfüge über eine aussergewöhnliche Luftfahrtgegenwart und beste Voraussetzungen für eine erfolgreiche Luftfahrtzukunft, sagte der Bundesrat. «Nutzen Sie diese Voraussetzungen. Wir von der Politik unterstützen Sie entsprechend unseren Möglichkeiten.»

Bund muss mehr Verantwortung auf Landesflughäfen übernehmen

Unter Leitung von Peter Marthaler diskutierten anschliessend der Regierungspräsident des Kantons Graubünden, Hansjörg Trachsel, BAZL-Direktor Peter Müller, Swiss-CEO Harry Hohmeister, der Genfer Flughafendirektor und Präsident der SIAA, Robert Deillon sowie Daniel Weder, CEO von Skyguide über die Chancen und Herausforderungen für die Schweizer Luftfahrt. Laut Aerosuisse müsse der Bund seine Verantwortung auf den Landesflughäfen verstärkt wahrnehmen, um den nachfragegerechten Ausbau der Luftfahrt-Infrastruktur ermöglichen zu können, konstatierte Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus.

pd



Angeregte Diskussion: BAZL-Chef Peter Müller (Mitte), links Peter Marthaler und rechts der Bündner Regierungsratspräsident Hansjörg Trachsel.

Podiums-Splitter

Zitate aus berufenem Munde

«Entscheidend wichtig ist, dass es uns gelingt, die schweizerische Volkswirtschaft so bedeutend zu halten, dass Zürich ein Hub bleiben muss.»

«Die Politik hat die Voraussetzungen zu schaffen, dass die Schweizer Luftfahrt und ihre Industrie ihre Risiken kalkulieren können.»

Bundesrat Johann Schneider-Ammann

«Ich finde es bemerkenswert, dass es hier unter uns noch Politiker gibt, die sich für etwas einsetzen – normalerweise muss man dagegen sein, um gewählt zur werden.»

Swiss-CEO Harry Hohmeister

«Mich nervt ein bisschen dieses ewige Gejammer über die harten Rahmenbedingungen. Wir sind doch clever genug, daraus das Maximum herauszuholen.»

BAZL-Direktor Peter Müller

Aerosuisse-Award für Maxon Motor AG

Der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt hat ihren diesjährigen Award an den Anbieter von präzisen Antrieben und Systemen, an die Maxon Motor AG aus Sachseln verliehen. «Ohne die Mikromotoren von Maxon würde der Mars Rover Opportunity auf dem Roten Planeten stehen bleiben. Oder die Dragon-Kapsel des Raketen- und Raumschiffunternehmens Space X könnte ohne Maxon-Motor nicht an die International Space Station andocken. Und auch die Ventile und Klappen des Lüftungssystems der Boeing 787 werden mit Maxon-Motoren angetrieben», so Paul Kurrus in seiner Laudatio. Die Aerosuisse würdigt die Maxon Motor AG mit dem Aerosuisse Award 2013 für ihre wegweisende Entwicklung und Produktion von präzisen Antriebssystemen.

UNO ZERO ZERO

Ein Jahrhundert Schweizer Luftwaffe – das offizielle Buch



- Alle Texte dreisprachig D, F, E oder D, F, I (ab Februar 2014)
- Format 30x30 cm, 324 Seiten, über 200 Abbildungen, Hardcover

Bitte bezahlen Sie den Betrag von CHF 95 pro Buch (plus CHF 10 Porto in der Schweiz) auf folgendes Postkonto ein: 87-67916-0, Aero Publications GmbH, 8428 Teufen ZH. Die Lieferung erfolgt nur gegen Vorauskasse.

ISBN 978-3-9524239-0-5

Bestellungen über www.aeropublications.ch oder www.skynews.ch

Aero Publications GmbH / Oberteufenerstrasse 58 / CH-8428 Teufen-Zürich / www.aeropublications.ch / info@skynews.ch / Telefon +41 44 881 72 62

Bücher, die sich abheben

Ein wenig des Himmels für mich
Das neue Buch von Peter Brotschi mit Fliegergeschichten. 192 Seiten, über 40 Bilder, Hardcover, CHF 32
ISBN 978-3-033-04211-7



AMIR Mirage III RS
Wieder erhältlich, 2 Bände, über 250 Seiten, nur CHF 80
ISBN 3-85545-866-9



Wie der Flughafen Zürich kämpft auch Salzburg gegen immer neuere Auflagen des Nachbarn Deutschland.

Landeanflüge und Fluglärm im Grenzgebiet

Der Flughafen Salzburg kämpft mit ähnlichen Problemen wie der Flughafen Zürich: Wegen seiner geografischen Nähe zur deutschen Grenze muss er mit verschärften Auflagen Deutschlands klarkommen.

Der Flughafen Salzburg «W.A. Mozart» ist nach Wien Österreichs zweitgrösster Flughafen und – was viele wohl nicht wissen – nach Genf zweitgrösster Wintercharter-Hub. Seine Stadtnähe, aber besonders seine Lage fast unmittelbar an der deutschen Grenze, sorgt immer wieder für Proteste bezüglich des Fluglärms im bayerischen Rupertiwinkel und der Grenzstadt Freilassing. Aufgrund der geografischen Lage ist ein sicheres Anfliegen von SZG (Salzburg) nur vom Nor-

den her möglich. Diese Anflugroute führt daher direkt über die bayerische Nachbarstadt Freilassing.

Doch seit Jahren sind diese Endanflüge für eine hartnäckige Freilassinger Bürgerinitiative gegen den Fluglärm ein immenser Störfaktor. Diese Bürgerinitiative verlangt eine sofortige Verlagerung der meisten Anflüge in den Süden von Salzburg und beruft sich dabei auf einen Staatsvertrag aus dem Jahre 1967. Doch im Süden verhindert die Topografie (hohe Berge) die Installierung

eines Instrumentenlandesystems, um die Landeanflüge ebenso sicher wie die Nordanflüge zu gestalten.

Selbstverständlich landen Passagierjets auch vom Süden her, aber dabei bedarf es einiger wichtiger Voraussetzungen. So hat die österreichische Flugsicherung «Austrocontrol» für die Piste 33 ein innovatives, satellitengestütztes Anflugverfahren eingeführt.

Grösster Regionalflughafen

Der Flughafen Salzburg ist der grösste ös-



Winterbetrieb: Enteisierung einer Boeing 747-400 auf dem Flughafen Salzburg.

terreichische Regionalflughafen. Im Vorjahr wurden rund 1,66 Millionen Passagiere gezählt, fast 15 Prozent weniger als im Rekordjahr 2007, als knapp die Zwei-Millionen-Grenze (1,95 Mio.) verfehlt wurde. Eröffnet wurde der Landeplatz «Maxglan» vom «Salzburger Fliegerverband» im August 1926. 1959 wurde die alte und baufällige Piste 10/28 (1200 x 60 Meter) durch eine 2200 x 45 Meter neue Nord-Südpiste 16/34 ersetzt. Die aktuelle Länge der Start- und Landebahn beträgt 2750 x 45 Meter plus 100 Meter Stoppfläche Nord und ist seit August 2012 in Richtung 15/33 ausgerichtet.

Incoming-Charterverkehr im Winter

Der Erfolg des wichtigsten österreichischen Regionalflughafens nahm seinen Lauf. 2001 konnte mit Ryanair der erste Low-cost-Carrier gewonnen werden und ab 2003 errichteten die Flying Bulls ihr Headquarter östlich der Start- und Landebahn. Ein neuer, 53 Meter hoher Tower wird im Februar 2014 in Betrieb genommen.

Der Winter-Fremdenverkehr beschert dem Airport zwischen Weihnachten und Ostern jedes Jahr – und zur Freude vieler Spotter – einen enormen Incoming-Charterverkehr aus West- und Nordeuropa und seit ein paar Jahren auch vermehrt aus Russland und den alten GUS-Staaten. Die dabei verwendeten Flugzeuge sind Leckerbissen für die vielen Spotter, die an den Wintercharter-Wochenenden die Zuschauerterrasse sowie den Zaun entlang der Start- und Landebahn bevölkern.

Unter anderem veranlassen diese vielen Landungen an den Winterwochenenden –

die Flugzeuge schweben oft im Fünf-Minuten-Takt tief über Freilassing ein – die dortige Bürgerinitiative (BI) gegen den Fluglärm, aktiver dagegen vorzugehen. Ein Staatsvertrag aus dem Jahre 1967 sollte diesem Umstand zwar Rechnung tragen, aber die Bürgerinitiative glaubt nicht mehr so recht daran und will mit einer Unterschriftenaktion diesen Vertrag zu Fall bringen.

Durchführungsverordnung (DVO)

Kaum mehr als dreieinhalb Kilometer ist die Pistenschwelle 15 von der Staatsgrenze entfernt und laut ICAO reicht die Sicherheitszone für den Flughafen Salzburg in das Hoheitsgebiet Deutschlands, sodass zur Regelung des Flugverkehrs am Flughafen Salzburg ein gegenseitiger Vertrag errichtet werden musste. Diese sogenannte Durchführungsverordnung (DVO) wurde im Dezember 1967 verfasst, trat aber erst im Mai 1974 in Kraft. Abseits des Flugverkehrs sind auch Punkte wie Ausbaumaßnahmen, Änderungen der Flughafenbetriebszeiten, aber auch der Schutz der Anrainer vor Lärmbelastung geregelt. Zwischen den Vertragsparteien hat, je nach Bedarf, ein Meinungsaustausch über Anwendung und Auslegung der DVO stattzufinden.

So wurde eine deutsch-österreichische Fluglärmkommission eingerichtet, die unter dem Vorsitz des Freilassinger Bürgermeisters zweimal jährlich zusammentritt, um «Ungerechtigkeiten» aus der Welt zu schaffen. In der DVO sind auch die Betriebszeiten des Flughafens (6 bis 23 Uhr) festgehalten, an die sich der Airport strikt hält. Doch die Bürgerinitiative im Rupertiwinkel beklagt

immer wieder die ihrer Meinung nach zu vielen (planmäßigen) Landungen nach 23 Uhr sowie die nicht gerechte Aufteilung der Landeanflüge auf beide Pistenrichtungen. Diese Aussage wird nicht widerspruchlos hingenommen, mit Verweis auf die regelmäßig stattfindenden Mediationen und Dialogrunden, die durchwegs immer im guten Einvernehmen enden. Es ist nun mal so, dass nur der Norden hindernisfrei ist und somit auch von dort die meisten Landungen erfolgen.

Lebensqualität trotz Fluglärm

Fakt ist, dass nur Anflüge über deutsches Gebiet hindernisfrei und mittels ILS (CAT III) durchgeführt werden können und Freilassing in der Haupteinflugschneise des Salzburger Flughafens liegt. Jedes andere Anflugverfahren stellt eine mögliche Alternative dar und ist bei gutem Wetter, besten Sichtbedingungen, entsprechender Ausbildung, Ausrüstung und Schulung der Cockpitcrews auch sicher möglich. Nur ist die Forderung nach rund 90 Prozent der Anflüge von Süden eine Illusion und die ebenfalls zur Sprache gebrachte neue Anflughöhe über Freilassing von 2000 Meter anstatt 250 Meter, wie derzeit beim Endanflug auf Piste 15, völlig aus der Luft gegriffen und unhaltbar und würde das Aus für den Salzburg Airport bedeuten, was wohl niemand will. Es wird aber auch darauf hingewiesen, dass eine eventuelle Kündigung der DVO ein Ende des Nachtflugverbotes bewirken würde. Dies wiederum wäre der absolute Supergau für die Bürgerinitiative im Rupertiwinkel.

Satellitengestützte Südanflüge

Wie kommt man nun zu mehr Lebensqualität trotz Fluglärms rund um den Airport? Hier betonen die verantwortlichen Manager des Flughafens immer wieder, dass sie alles unternehmen (Dialogrunden usw.) werden, um die Anrainer im Norden als auch im Süden zufriedenzustellen. Doch den lautlosen Regionalflughafen hat noch niemand erfunden.

Die österreichische Flugsicherung entwickelte zwei neue Anflugverfahren auf die Piste 33, die auf der Basis von Satellitentechnologie ein Landen vom gebirgigen Süden her sicher ermöglicht und dabei Freilassing kaum beziehungsweise gar nicht tangiert. Seit 19. September 2013 gibt es das sogenannte RNAV (GNSS RWY 33), ein Non-Precision-Approach-Anflugverfahren mit Sichtkomponente auf die Piste 33. Dieser Anflug vom Norden kommend, führt etwa vier Kilometer östlich von Freilassing vor-



Der Flughafen Salzburg ist ein beliebtes Ziel für Winter-Charterflüge.

nen mit einer Million Euro dotierten Förderungsfonds zur Unterstützung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei den am meisten betroffenen Anrainern. Voraussetzung dafür ist die Lage des Objektes in einer ausgewiesenen Lärmschutzzone aufgrund des Fluglärmschutzgesetzes. Diese finanzielle Förderung muss aber von den Anrainern beantragt werden und ist der Fonds einmal ausgeschöpft, kommen die Anträge auf eine Warteliste für das folgende Geschäftsjahr.

Geliebter Flughafen

Als Ergebnis einer Studie, die der Flughafen an das renommierte Salzburger Institut für Grundlagenforschung in Auftrag gegeben und diesen Sommer präsentiert hat, kam heraus, dass die Salzburger und Bayern mit ihrem Flughafen sehr zufrieden sind. 70 Prozent der bayerischen Anrainer schätzen die schnelle Erreichbarkeit, die kurzen Verkehrswege, die Übersichtlichkeit, Sauberkeit und das freundliche Personal am Salzburg Airport. Es ist eben trotz gelegentlicher Fluglärmbelästigung immer noch besser, kurz über die Grenze zum Abflughafen zu reisen als Hunderte Kilometer zum grossen Hub. Für die Wirtschaft auf beiden Seiten der Grenze ist der Airport auch eine Existenzfrage und es lässt sich gut damit werben. Bayern wie Salzburger geben ihrem Airport Bestnoten. Sie stellten zwar fest, dass die Kommunikation zwischen Anrainern und Airport immer noch verbessert werden könnte, aber glauben auch fest daran, dass der «laute Nachbar» Flughafen, allen Unkenrufen zum Trotz, umweltbewusst, fair, glaubwürdig und wie ein guter Nachbar handelt.

Neue Anflugverfahren durch neue Satelliten-Technologien werden zukünftig noch mehr Anflüge vom Süden her, auch bei sehr schlechten Sichtbedingungen, ermöglichen, sodass der Bürgerinitiative im bayerischen Rupertiwinkel bald die Argumente ausgehen könnten. Der Flughafen Salzburg ist nun mal dort wo er ist. Ein Neubau als auch eine Verlängerung der Start- und Landebahn wird es nicht geben. Es bleiben die Dialogrunden und der feste Wille der Airport-Manager, die Akzeptanz des Salzburger Flughafens in der Bevölkerung zu festigen. **cp**

Franz Zussner

bei, dann im Sinkflug direkt weiter über die Stadt Salzburg, um dann bei einer Entfernung von 4,7 nautischen Meilen südlich des Flughafens in einer Rechtskurve auf Piste 33 einzuschwenken.

Voraussetzungen für dieses Verfahren sind neben der optimalen Sicht (mindestens fünf Kilometer sowie eine Wolkenuntergrenze von mindestens 800 m) eine Zulassung der Airline, eine entsprechend technische Ausrüstung sowie eine geschulte Cockpitcrew. Von den täglich rund 20 Landungen sollen ab sofort zwei bis drei nach diesem Verfahren durchgeführt werden. Schon seit Inbetriebnahme der neuen Piste 16/34 gibt es einen ausschliesslichen Sichtanflug (Circling Procedure) auf Piste 33. Diese Anflugroute führt entlang des ILS-Pfades zum Locator SI, weiter Richtung Schloss Klessheim sowie östlich der Runway entlang und schliesslich in einer Rechtskurve im Sichtflug zur Piste 33. Beide Anflugverfahren dienen der Entlastung der Feilassinger Bevölkerung.

Ein weiteres Anflugverfahren aus dem gebirgigen Süden gibt es seit Mai 2012 namens RNAV (RNP) Approach Piste 33. Dieses satellitengestützte, südliche Anflugverfahren wird den Airlines als Alternative angeboten. Das Verfahren ermöglicht Anflüge aus dem Süden auch bei schlechteren Wetterbedingungen. Im Endanflug hat jedoch auch dieses Verfahren eine Sichtkomponente. Es müssen dieselben Bedingungen erfüllt werden wie beim GNSS-Anflug.

Eine Aufteilung der Landeanflüge von 50:50 auf den Norden und den Süden wird angestrebt, aber letztendlich entscheiden die Piloten aufgrund von Wetterverhältnissen,

Sicht und Windbedingungen, wo sie landen wollen. Denn «Sicherheit ist unteilbar». Der Wille sei vorhanden, betonen die Verantwortlichen. Dass seit 2007 die Flugbewegungen um fast 30 Prozent zurückgegangen sind, wird allenfalls stillschweigend zur Kenntnis genommen.

Salzburger tragen 99 Prozent der Lärmbelastung

Dass auch die Starts Richtung Norden ein Dorn im Auge der Bürgerinitiative sind, ist nicht neu. Hier wird aber Freilassing nicht überflogen, denn die Abflugrouten führen westlich oder östlich an Freilassing vorbei. Auch wird zu viel Musik um den Lärm gemacht. Einer Studie des Umweltministeriums zufolge haben die Salzburger 99 Prozent der Lärmbelastung zu tragen, nur ein Prozent der bayerische Raum. Diese relevante Lärmzone von 60 bis 65 Dezibel reicht nur rund 150 Meter über die Grenze in unbewohntes Waldgebiet, so die Ergebnisse dieser Studie.

Eine weisse Weste trägt der Airport bei den nicht verschuldeten Ankunftsverspätungen nach 23 Uhr. Es gibt eben Situationen, wie widrige Wetterumstände, Streiks usw. an den Abflughäfen, die eine verspätete Landung nach 23 Uhr erfordern. Zwar werden es immer weniger – zwischen 20 und 30 jährlich – aber null sind es auch noch nicht, so die Airportmanager.

Einbau von Schallschutzfenstern

Der Flughafen ist stets bemüht, ein gutes, ja fast amikales Verhältnis zu seinen vom Lärm betroffenen Anrainern, hüben wie drüben, zu pflegen. Dazu gibt es auch ei-



Vor 25 Jahren im Cockpit...

Einem der vielseitigsten aber gleichzeitig wenig bekannten Flugzeug widmete COCKPIT vor 25 Jahren einen vierreisigen Beitrag: dem Douglas A-3 Skwarrior. Dazu eine spezielle Fotoreportage aus den USA: Sie zeigte MiG-15, MiG-17, MiG-19 und MiG-21 Kampfflugzeuge, die aus Osteuropa importiert und an private Eigentümer verkauft wurden, notabene ein Jahr vor dem Fall der Berliner Mauer! Eingehend eingegangen wird auf die «Wild Weasel»-Einsätze in Vietnam und den Stand des «Wild Weasel»-Programmes in Spangdahlem.

Die tragische Geschichte der Nordpolfahrt des Italieners Umberto Nobile mit seinem Luftschiff «Italia» wurde in Erinnerung gerufen, und ebenfalls ein italienisches Thema war ein Bericht über das 1977 eröffnete Museo Storico dell' Aeronautico Militare Italiana in Vigna die Valle mit zahlreichen, vor allem italienischen Originalflugzeugen. Vorgestellt wurde auch Schweizer Caudron Lucielle-Flugzeuge, französische Gegenstücke zur britischen De Havilland Moth aus den Dreissigerjahren. Schliesslich noch eine Beschreibung der seltenen Short Sturgeon, ein dreiplätziges Bomber-, Aufklärungs- und Zielschleppflugzeug, von dem nur 23 Exemplare gebaut wurden. FW

Titelbild: das aus Verbundstoffen gebaute Geschäftsreiseflugzeug Beech Starship.
Seite 10: private MiG-Kampfflugzeuge in den USA.





Foto: Bundesarchiv

Alle Bf 109 D-1 der Schweizer Fliegertruppe waren bereits im Werk mit RLM 70 Schwarzgrün sowie RLM 71 Dunkelgrün getarnt worden. Die Unterseite war in RLM 65 Hellblau gehalten. Alle diese Bf 109 D-1 liefen bei der Arado-Flugzeugwerke GmbH in Warnemünde vom Band.

Die ersten Messerschmitt-Jäger Viel Kleinholz

Vor genau 75 Jahren übernahm die Schweizer Fliegertruppe ihre ersten Messerschmitt-Jagdflugzeuge. Die in zehn Exemplaren beschafften Bf 109 D-1 dienten in erster Linie der Fortgeschrittenenschulung.

Gleich zu Beginn gab es Kleinholz: Die Rede ist von der Ankunft der Bf 109 D-1 auf Schweizer Boden. Die mit J-303 matrikulierte Maschine war während ihrer Landung am 17. Dezember 1938 in Dübendorf zu schnell, während der Bodenberührung kollabierte das Fahrwerk. Damit war schnell klar: Die Messerschmitt mit ihrem schmalen Radstand gebärdete sich wie eine echte Diva der Lüfte und verlangte von den Piloten einiges an Fingerspitzengefühl. Daran änderte sich bis zum Ende der Einsatzzeit eine Dekade später nichts.

Harte Devisen fürs Dritte Reich

Doch schön der Reihe nach: Die Kriegstechnische Abteilung (KTA) unterzeichnete im Herbst 1938 einen Kaufvertrag für fünf Bf 109 D-1 sowie eine einzelne Bücker Bü 180 im Wert von 731 000 Reichsmark. Kurze Zeit später wurde die Order auf 10 Einheiten erhöht. Damit war die Schweiz zum ersten Exportkunden der damaligen Standardjägers der deutschen Luftwaffe geworden. Mit ein Grund zur Freigabe modernster Rüstungstechnologie war der chronische Mangel des Dritten Reiches an harten Devisen, die zur Beschaffung von Rohmaterial für die Rüstungsindustrie von grösster Wichtigkeit waren.

Die mit einem Junkers-Jumo-210D-Triebwerk von 680 PS Leistung ausgerüsteten Bf 109 D-1 waren primär zur Umschulung vom Fortgeschrittenen-Trainer Messerschmitt Bf 108 B auf die 80 zwischen dem 7. Mai 1939 und 27. April 1940 beschafften Bf 109 E-3 vorgesehen. Alle an die Schweizer Fliegertruppe gelieferten Messerschmitt mit Jumo-Motoren liefen bei der Arado-Flugzeugwerke GmbH in Warnemünde an der Ostsee vom Band. Dieser Lizenznehmer fertigte insgesamt 144 Einheiten dieses Typs. Die bereits mit Schweizer Kennzeichen und Immatrikulation versehenen Bf 109 D-1 wurden ins Messerschmitt-Stammwerk in Augsburg-Haunstetten überflogen, wo Piloten der KTA die Maschinen übernahmen und via Friedrichshafen-Löwental nach Dübendorf überführten.

280 000 Franken Stückpreis

Die Bf 109 D-1 waren werkseitig mit einem Telefunken-FuG-VII-Funkgerät ausgerüstet, während die Bf 109 E-3 erst in der Schweiz ein französisches SIF-450 erhielten. Die KTA veranschlagte den Stückpreis auf 280 000 Franken.

Die Ablieferung der Bf 109 D-1 stand anfangs unter keinem guten Stern: Die zweite nach der Schweiz überflogene Einheit J-305 war am 5. Januar 1939 bei Ellikon eines Mo-

toreschadens wegen zur Bauchlandung gezwungen. Rasch und problemlos vollzog sich hingegen die Ablieferung der restlichen acht Maschinen, die bis zum 19. Januar 1939 die Schweiz erreichten. Die verunfallten J-303 sowie J-305 gelangten nach einer Instandsetzung bei Messerschmitt erst im Mai und September 1939 zur Truppe.

Mit Schweizer Bewaffnung

Das Messerschmitt-Stammwerk lieferte die für die Schweiz bestimmten Bf 109 D-1 ohne Bewaffnung aus. Über dem Motorenblock gelangten zwei Flieger-Maschinengewehre 29 (MG 29) zum Einbau. Dieses von der Eidgenössischen Waffenfabrik in Bern entwickelte und gebaute MG mit Kaliber 7,45 mm beass eine Mündungsgeschwindigkeit von 780 Metern in der Sekunde und verschoss GP-11-Patronen.

Während die beiden elektro-pneumatisch gesteuerten MG 17-7,92 mm-Maschinengewehre der deutschen Maschinen versetzt im Rumpfvorderteil angeordnet waren, lagen die manuell über Kabelzüge bedienten MG 29 der Schweizer Bf 109 D-1 Seite an Seite nebeneinander. Ebenfalls in der Schweiz konstruiert und gebaut wurde der Munitionskasten für 480 Schuss pro MG 29 sowie den Sammelkasten für Hülsen und Gurtglieder.



Die am 7. Januar 1939 abgelieferte Bf 109 D-1 (Werknummer 2302) J-307 erhielt im September 1944 die auffälligen Neutralitätsmarkierungen.

Mit der Bf 109 D-1 J-308 stand am 4. März 1939 die erste mit einer Rumpf-Bewaffnung ausgerüstete Messerschmitt für Tests zur Verfügung. Die restlichen neun Einheiten erhielten ihre beiden MG 29 im Verlaufe des April und Mai 1939 eingebaut. Die aus zwei MG 29 bestehende Flügelbewaffnung kam erst ab November 1939 bei vereinzelt Maschinen zum Einbau.

Eine Beute der deutschen Luftwaffe

Während des Frankreich-Feldzuges der deutschen Luftwaffe kam es wiederholt zu Grenzverletzungen, so auch am 4. Juni 1940, wo im Raume La Chaux-de-Fonds Luftkämpfe tobten. Leutnant Rudolf Rickenbacher der Fliegerkompanie 15 startete von Olten aus zu einem Abfangeinsatz. Da alle

der modernen Bf 109 E-3 dieser Einheit bereits in der Luft waren, musste der 25-jährige Offizier auf die Bf 109 D-1 J-310 zurückgreifen. Über dem jurassischen Boécourt nahmen drei Bf-110-Zerstörer Rickenbacher massiv unter Beschuss, sodass die Bf 109 D-1 zu brennen anfang und kurz darauf abstürzte. Dabei fand Rickenbacher den Tod.

Die einzigen beiden, durch Unfälle bedingten Totalverluste der Bf 109 D-1 ereigneten sich erst nach Ende des 2. Weltkrieges. Am 2. September 1947 verunglückte die Bf 109 D-1 J-308 während der Landung in Payerne. Die Beschädigungen waren so schwer, dass das Eidgenössische Militärdepartement diese Messerschmitt abschrieb. Beim Start der Bf 109 D-1 J-303 knickte am 9. Februar 1948 das Fahrwerk ein. Da zu diesem Zeitpunkt

Die Bf 109 D-1

Die in 589 Exemplaren gefertigte Bf 109 D-1 war die letzte von einem Jumo 210 angetriebene Baureihe dieses Messerschmitt-Jagdflugzeuges. Die ersten Bf 109 D-1 verliessen im Frühjahr 1938 die Fließbänder, neben dem Augsburger Stammwerk waren Erla in Leipzig-Heiterblick, Fieseler in Kassel-Bettenhausen, AGO in Oschersleben sowie Arado in Warnemünde in die Produktion eingebunden. Mit Ausnahme der 10 an die Schweizer Fliegertruppe gelieferten Bf 109 D-1 gingen alle Maschinen an die deutsche Luftwaffe. Als erste Einheit übernahm das in Jesau liegende Jagdgeschwader 131 die Bf 109 D-1. Die Standardbewaffnung der Dora bestand aus je zwei in Rumpf und Tragflächen montierten MG17-7,92 mm-Maschinengewehren mit insgesamt 3000 Schuss Munition. Die Bf 109 D-1 beass ein maximales Startgewicht von 2160 Kilogramm und eine Höchstgeschwindigkeit von 471 km/h. (sta)

bereits feststand, die gesamte Dora-Flotte per Ende 1949 ausser Dienst zu stellen, verzichtete die Fliegertruppe auf eine Reparatur. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern, dem Swiss Air Force Center, Manfred Ernst sowie Martin Kyburz für die Überlassung von Unterlagen.

Grosser Auftritt am Flugmeeting

Grossen Einfluss auf die Beschaffung der Bf 109 durch die Schweizer Fliegertruppe besass der hervorragende Auftritt dieses Modells am 4. Internationalen Flugmeeting von Dübendorf. Es war gleichzeitig der erste Auftritt des damaligen Standard-Jagdflugzeuges der deutschen Luftwaffe im Ausland. Nicht weniger als sechs Bf 109 gaben zwischen dem 23. Juli und 1. August 1937 auf dem damaligen internationalen Flughafen von Zürich ein Stell dich ein. Mit Ausnahme einer Bf 109 B-1 (Werknummer 1062) aus der Serienfertigung waren dies allesamt Erprobungs- und Versuchsflugzeuge.



Mit der Bf 109 V7 (Werknummer 881) D-IJHA gewann Major Hans Seidemann den Alpenrundflug am 4. Flugmeeting von Zürich.

Carl Franke konnte mit der mit einem 1658 PS starken DB 601/III-Rennmotor ausgerüsteten Bf 109 V13 (Werknummer 1050) D-IPKY überlegen die Steig- und Sturzflugkonkurrenz für sich entscheiden. Major Hans Seidemann gewann mit der Bf 109 V7 (Werknummer 881) D-IJHA den 367 Kilometer messenden Alpenrundflug – dieses Muster war mit einem Jumo-210G-Triebwerk von 730 PS Leistung ausgerüstet.

Die Dreier-Patrouille mit Hauptmann Werner Restemeier, Oberleutnant Fritz Schleif sowie Oberleutnant Hannes Trautloft siegte auf dem von Dübendorf nach Thun und Bellinzona sowie zurück nach Dübendorf führenden Parcours. Zum Einsatz kamen bei diesem Wettbewerb neben der Bf 109 B-1 sowie der Bf 109 V7 auch die Bf 109 V9 (Werknummer 1056) D-IPLU. Die damals im Aufbau begriffene Luftwaffe des Dritten Reiches entsandte über 20 Flugzeuge nach Dübendorf, nie zuvor war Deutschland an einer Flugschau im Ausland so zahlreich präsent wie am 4. und gleichzeitig letzten Zürcher Flugmeeting der Zwischenkriegsjahre. (sta)

Basel: Das Fussballteam des G.D. Estoril Praia reiste zum Europa League Gruppenspiel gegen den SC Freiburg mit dem Airbus A320-212 CS-TKJ der portugiesischen SATA International an. Die Maschine ist hier am 25. Oktober beim Start von der Piste 15 des EuroAirport zum Rückflug nach Lissabon zu sehen. **Foto: Dennis Thomsen**



Basel: Die von der 1946 gegründeten französischen Aigle Azur diesen Sommer eingeführte neue Bemalung kann sich sehen lassen. Der Airbus A320-214 F-HBIS ist eine der ersten Maschinen, die die schmucken neuen Farben tragen. **Foto: Dennis Thomsen**



Genf: Die polnische Bingo Airways hat die Flugoperationen im Mai 2012 aufgenommen. Sie betreibt vier Airbus A320-232, davon diese SP-ACK, die wechselnde Farben trägt, wie diese an die tunesische Syphax Airlines vermietete Maschine. **Foto: Jean-Luc Altherr**

Basel: Die neue Bemalung der Germanwings hat im Vergleich zur alten nicht hinzu gewonnen. Die neue Corporate Identity ist eher fade ausgefallen. Im Bild der Airbus A319-112 D-AKNK am 19.10.2013 beim Start auf der Piste 15 zum Linienflug nach Pristina. **Foto: Dennis Thomsen**



Bern: Die A319 der Adria Airways brachte die slowenische Fussball-Nationalmannschaft nach Bern ans letzte Qualifikationsspiel gegen die Schweiz. **Foto: Ian Lienhard**

Genf: Die saudische private Fluggesellschaft Mideast hat kürzlich ihre Maschine neu bemalt. Diese Boeing 737-74Q-BBJ N737CC sieht viel attraktiver aus. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Basel: Seit Kurzem stehen zwei ATR-72-202(F) Vollfrachter der baslerischen Farnair als Zubringerflugzeuge für DHL Express in Westafrika im Einsatz. Beide Maschinen erhielten zur Freude der Spotter die vollen DHL-Farben. Im Bild die HB-AFH auf dem EuroAirport am 20. Oktober. **Foto: Dennis Thomsen**



Genf: Die belgischen «Roten Teufel» haben sich souverän für die nächste Fussball-WM in Brasilien qualifiziert. Brussels Airlines liess es sich nicht nehmen, zwei ihrer Airbus A320-214, OO-SNC (Foto) und OO-SND speziell dafür zu bemalen. **Foto: Jean-Luc Altherr**

Genf: Die ukrainische Cavok Air mit ihren leuchtenden Farben, ist 2012 gegründet worden und betreibt eine Antonov 74 und vier Antonov 12BK, davon diese UR-CKL. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Basel: Um das Auswärtsspiel gegen den FC Sevilla in der UEFA Europa League zu bestreiten, nutzte der Bundesligist SC Freiburg die Boeing B737-700 LX-LGQ der Luxair. Hier beim Aufsetzen auf der Piste 15 des EuroAirport am 4. Oktober nach der Rückkehr von der Iberischen Halbinsel. **Foto: Dennis Thomsen**

News

Swiss einigt sich mit ihren Piloten

Swiss International Air Lines und die beiden Pilotenverbände Aeropers und IPG erzielen eine Einigung in den Verhandlungen über die zukünftigen Rahmenbedingungen und die Aufstellung der Piloten-Korps. Seit Ende des vergangenen Jahres liefen Gespräche zwischen Swiss und den Pilotenverbänden. Nach intensiven Verhandlungen gelang es, einen tragfähigen Kompromiss zu finden, dem sowohl die Verbände wie auch Swiss zustimmen konnten.

Zentrale Themen der Verhandlungen waren die Realisierung eines integrierten Piloten-Korps Swiss European und Swiss International, die effiziente Einführung der neuen Flottentypen CSeries und Boeing 777-300ER, die Sicherstellung der nachhaltigen Wettbewerbsfähigkeit und der Arbeitsplätze für das Piloten-Korps, wie auch der Aufbau der neuen Crew-Basis Genf. Auf Basis der nun erzielten Einigung werden bis Ende Jahr Anpassungen im Gesamtarbeitsvertrag (GAV) beider Piloten-Korps ausgearbeitet. Diese werden den Mitgliedern der Pilotenverbände in der Folge zur Abstimmung vorgelegt. Ziel ist es, ab April 2014 unter dem neuen Rahmenvertrag zusammenzuarbeiten. CP

Airbus denkt an die Passagiere

Airbus hat eine neue Studie über Auswirkungen der Sitzbreite auf den Komfort der Passagiere an Bord von Langstreckenflügen in der Economy Class veröffentlicht. Dabei appelliert der Flugzeughersteller an die Luftfahrtindustrie, möglichst einen Mindeststandard von 18 Zoll (45,72 cm) bei der Sitzbreite auf Langstreckenflügen zu setzen, um den Komfort nachhaltig zu verbessern. Dies, nachdem die Studie ergeben hat, dass eine Mindestsitzbreite von 18 Zoll die Schlafqualität gegenüber dem 17-Zoll-Standard der 50-er-Jahre um mehr als 50 Prozent verbessert. Die Studie wurde vom «The London Sleep Centre» mittels Polysomnographie (umfangreiche Untersuchung im Zusammenhang mit dem Schlaf) durchgeführt. CP

Neuer GAV bei der Swissport

Swissport Zürich, Anbieter von Bodenabfertigungsdienstleistungen für die Luftfahrtindustrie, bietet seinen Mitarbeitenden für weitere zwei Jahre einen neuen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) und sichert damit den guten Standard der Anstellungsbedingungen. Die Mitglieder der Vertragsgewerkschaften VPOD und KV Schweiz

haben dem Verhandlungsergebnis zugestimmt. Der neue GAV tritt am 1. Januar 2014 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2015.

Ziel der gemeinsamen Gesprächsrunden war es, trotz Kostendruck eine Lösung zu finden, bei der das Einkommen der Mitarbeitenden mindestens gleich hoch bleibt. Die teilweise Anpassung des Pensionskassen-Sparplans ermöglicht dies. Für 25- bis 34-Jährige entspricht der Beitrag ab dem 1. Januar 2014 der gesetzlichen Regelung. Das bedeutet, dass diese Altersgruppe weniger Salär-Abzüge in Kauf nehmen muss und damit einen höheren Nettolohn erhält, allerdings das rechnerische Alterskapital dadurch geringfügig tiefer ausfallen wird. Die Beiträge für alle anderen Altersgruppen, das vorzeitige Pensionsalter mit 63 sowie der tiefe Koordinationsabzug bleiben gleich. CP

Ryanair buchstabiert zurück

Ab dem 5. Januar 2014 wird Ryanair die Gebühr für die Gepäckaufgabe am Flughafen Leipzig/Halle von 60 auf 30 Euro senken. Am Boarding Gate beträgt die Gebühr statt 60 nur noch 50 Euro, wie die irische Low Cost-Airline weiter mitteilte. Erst vor knapp zwei Jahren hatte die Airline die Gepäckgebühren noch kräftig erhöht. Damals war auch die Gebühr für die Neuausstellung der Bordkarte angehoben worden. Auch in diesem Fall folgt nun die Rolle rückwärts: Ab dem 1. Dezember wird Ryanair die Gebühr für die Neuausstellung der Bordkarte für Kunden, die online eingeklickt haben, von 70 auf 15 Euro senken. Ryanair hatte erst kürzlich mit «Tell MOL» ein neues Web-Formular gestartet, mit dem sich Passagiere direkt an Airline-Chef Michael O'Leary (MOL) wenden können. CP

Kerosinverbrauch: Tuifly mit Spitzenwert

Nachhaltigkeit und umweltschonendes Fliegen sind Tuifly wichtig. Seit vielen Jahren arbeitet die Airline deshalb intensiv und langfristig an einem effizienten Flugbetrieb. Das Ergebnis: In diesem Jahr konnte die Fluggesellschaft ihren Titel verteidigen und ihre Position sogar noch ausbauen. Im Airline-Index 2013 der unabhängigen Klimaschutzorganisation «atmosfair» ist Tuifly nicht mehr nur die klimaeffizienteste Charterfluggesellschaft der Welt, sondern die klimaeffizienteste Airline weltweit mit über einer Million Passagieren im Jahr. Die in Hannover ansässige Tuifly verbesserte den durchschnittlichen Kerosinverbrauch pro Passagier von 2,66 Litern auf 2,6 Liter pro 100 Kilometer und erzielt so eigenen Angaben zufolge erneut einen Rekordwert. Der Verbrauch der Tuifly-Flugzeuge liegt damit rund 35 Prozent unter dem deutschen Branchendurchschnitt von vier Litern. CP

Helvetic Airways nach Bordeaux

Eine schöne neue Destination haben sich die Verantwortlichen um Bruno Jans und Tobias Pogorevc ausgesucht: Helvetic Airways fliegt ab kommenden Mai von Zürich aus direkt in die Weinmetropole Bordeaux. Die Flugtage Donnerstag und Samstag ermöglichen Kurzaufenthalte in der Ferienregion Aquitanien. Bordeaux und die Region Aquitanien zeichnen sich durch einen sehr diversifizierten und ruhigen Tourismus aus. Ob Gourmets (Wein und Kulinarik), Sportler (Segeln, Golf, Surfen, Biken) oder Kulturinteressierte (St.Emilion, historische Altstadt): Die Region bietet für jeden etwas. CP

Swiss steigert den Gewinn

Swiss verzeichnete in den ersten neun Monaten des Jahres einen Gewinn von 209 Mio. Franken, was im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung um 13 Prozent gleichkommt. «Das Ergebnis spiegelt zwar unsere Anstrengungen auf Kosten- und Ertragsseite wider, den Turnaround haben wir jedoch noch nicht erreicht», warnt CEO Harry Hohmeister vor zu grosser Euphorie. Die gesamte Lufthansa Group hat beim operativen Ergebnis einen Einbruch von 27 Prozent auf 661 Mio. Euro zu verzeichnen, das Konzernergebnis sank gar um 65 Prozent auf 247 Mio. Euro. Als Gründe dafür gibt das Unternehmen Restrukturierungs- und Projektkosten sowie Einmal-effekte an. CP

Aegean kommt wieder nach Zürich

Die griechische Aegean Airlines fliegt ab Sommer 2014 von Zürich nach Athen sowie saisonal nach Heraklion und Rhodos. Aegean hat erst kürzlich mit der mehr oder weniger konkursiten Olympic fusioniert und startet offenbar durch. 15 Destinationen werden neu in den Flugplan aufgenommen, unter anderem auch Zürich. Von Ende Mai bis Ende September wird zudem zweimal wöchentlich Zürich-Heraklion und einmal wöchentlich

Zürich-Rhodos geflogen. Zwischen Genf und Athen werden im nächsten Jahr vier anstatt drei wöchentliche Flüge durchgeführt. CP

Lugano wird von neuer Airline angefliegen

Die Cityline Swiss will ab kommenden Sommer den Flughafen Lugano neu zweimal wöchentlich mit Elba verbinden. Fliegen wird aber die tschechische Silver Air. Die Turboprop-Maschinen werden jeweils am Freitag und Sonntag die italienische Ferieninsel anfliegen. CP

Handyverbot soll in den USA gelockert werden

Die amerikanische FAA spielt wieder einmal die Vorreiterin: Künftig müssen bei Start und Landung die Handys nicht mehr ausgeschaltet sein. Passagiere auf US-Airlines dürfen damit – auch ausserhalb den USA – ihr Handy eingeschaltet lassen. Telefonieren oder surfen bleibt allerdings untersagt. Wann die Regeln von den US-Fluggesellschaften umgesetzt werden, ist noch offen. CP

AUA nähert sich der Gewinnschwelle

In den ersten neun Monaten dieses Jahres konnte die Lufthansa-Tochter AUA einen operativen Gewinn von 19,4 Millionen Euro verbuchen. Dazu beigetragen hat der starke Sommer, gut ausgelastete Flugzeuge und der Betriebsübergang zur viel günstiger produzierenden Tochter Tyrolean. Für das Gesamtjahr 2013 sollte sich ein niedriger zweistelliger Millionenbetrag als Gewinn ausgehen, so CEO Jaan Albrecht (Bild unten). Trotzdem wird weiter gespart und die Airline wird weitere 150 Mitarbeiter abbauen. Durch die Bündelung von Verwaltung und teilweise der Technik am Standort Wien, werden die Stationen Innsbruck und Bratislava am meisten davon betroffen sein. Zwar bleibt die Wartung an beiden Standorten bestehen – Dash-8-Flotte in Innsbruck und die Fokker-Flotte in Bratislava – doch wird den überzähligen



Mitarbeitern angeboten nach Wien überzusiedeln. Doppelgleisigkeiten sollen vermieden werden, so Albrecht. **FZ**



Lockheed Martin stellt Hyperschall-Drohne vor

Bei Lockheed bestehen Pläne, ein unbemanntes Militärflugzeug SR-72 zu bauen, als Nachfolgerin des berühmten Spionageflugzeugs SR-71 Blackbird, das als bemanntes Serienflugzeug Mach 3 erreichte. Die SR-72 (Bild) soll eigenständig vom Boden starten und bis Mach 6 beschleunigen können. Wie auch die im Auftrag der CIA entwickelte SR-71, soll das Nachfolgemodell als sehr hoch und schnell fliegendes Spionage- und Aufklärungsflugzeug dienen. Lockheed schliesst aber die Verwendung als Kampfflugzeug nicht aus: «Hypersonic Flugzeuge, kombiniert mit Hypersonic Raketen, könnten in weniger als einer Stunde über einen Kontinent hinweg in einen gesperrten Luftraum eindringen und angreifen», sagt Brad Leland von Lockheed. Mit Mach 6 sei das Flugzeug so schnell, dass der Gegner keine Zeit zur Abwehr hätte. Die hohe Geschwindigkeit wird in Kombination eines herkömmlichen Jet-Triebwerkes und eines Staustrahltriebwerkes (Scramjet) erreicht. Das Jet-Triebwerk bringt die SR-72 auf bis zu Mach 3, danach sorgt die hohe Strömungsgeschwindigkeit für die Verdichtung der Luft im Scramjet, das wiederum Geschwindigkeiten im Hypersonic-Bereich (Mach 6) ermöglicht. Ein Demonstrations-Modell der SR-72 könnte 2018 fertiggestellt sein und 2030 in Betrieb gehen. **RM**

Berlin-Brandenburg: Bald erste Tests?

Flughafenchef Hartmut Mehdorn setzt weiter auf einen Probetrieb für den neuen Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg mit wenigen Maschinen täglich vom Nordpier aus. Dafür seien Umbauten des Nordpiers notwendig. Die Kosten für den anschließenden Rückbau bezifferte Mehdorn auf rund 6 Millionen Euro. Derzeit werden die Gesamtkosten für den Flughafen offiziell mit 4,3 Milliarden Euro angegeben. Aus Sicht des Bundes der Steuerzahler wird das Gesamtvorhaben selber mehr als 5 Milliarden Euro kosten. **CP**

Steigt Ethihad bei Darwin ein?

Ethihad Airways ist einem Bericht der Tageszeitung «Corriere del Ti-

cino» zufolge an einem Einstieg bei der schweizerischen Regionalfluggesellschaft Darwin Airline interessiert. Dem Bericht nach und unter Berufung auf Darwin-Manager Maurizio Merlo sollen bereits «Ethihad-Inspektoren» in Lugano gewesen sein. Eine mögliche Minderheitsbeteiligung an Darwin Airline könnte mit zwei in der Branche kolportierten Projekten im Zusammenhang stehen. Einerseits existieren bei Air Berlin konkrete Pläne, den Flughafen London-City von Städten wie Stuttgart, Berlin, Hamburg und München aus zu bedienen. Dabei könnte Fluggerät des Typs Saab 2000 der Darwin Airline im Auftrag von Air Berlin zum Einsatz kommen. Zudem könnte Darwin auch die jüngste Ethihad-Beteiligung Air Serbia (ehemals Jat Airways) feeden.

Darüber hinaus sollen auch Pläne existieren, Darwin Airline als «Basis» für eine «neue Alitalia» zu nutzen. Dafür wäre selbstverständlich einiges an Kleingeld erforderlich, das von Ethihad Airways stammen könnte. Erst vor Kurzem lehnte Ethihad einen Einstieg beim «Dauerpatienten» Alitalia ab. Man wäre keine Bank, so Ethihad-Chef Hogan damals. **CP**

Emirates verdient viel Geld und beklagt sich

Da können die meisten europäischen Mitbewerber nur neidisch werden: Die Emirates Group mit Sitz Dubai gibt für das erste Halbjahr eine Umsatzsteigerung von 13 Prozent auf 42,3 Milliarden AED (11,5 Milliarden US\$) sowie einen Nettogewinn von 2,2 Milliarden AED (600 Millionen US\$) bekannt. Trotz eines anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Umfelds und hoher Kerosinpreise sind die Ergebnisse solide und spiegeln den anhaltenden Fokus auf die langfristige Unternehmensvision und das Wachstum der Gruppe wider, teilt die Fluggesellschaft mit. «Die hohen Treibstoffpreise machen 39 Prozent unserer Ausgaben aus und die ungünstige Wechselrate schmälert erneut unsere Gewinne», kommentiert Sheikh Ahmed bin Saeed Al Maktoum, Chairman and Chief Executive der Emirates Airline & Group, das Ergebnis. Das nennt man wohl jammern auf hohem Niveau. **CP**

Alitalia: Es wird immer kritischer

Der angeschlagenen Alitalia droht (wieder einmal) das Geld auszugehen. Die italienische Fluggesellschaft setzt weiterhin alle Hoffnung auf ihren Grossaktionär Air France-KLM. Doch der Konzern reagiert zurückhaltend. Air France stimmte zwar der Kapitalerhöhung zu, liess aber offen, ob sie auch nur einen Euro besteuern werde. Laut Medienberichten bereitet Alitalia einen umfangreichen Sparplan mit dem Abbau von bis zu 4000 der rund 14000 Stellen vor. **CP**



FRIEDRICH W. VÖLKER EH DIE ERINNERUNG ERLISCHT DOKUMENTATION EINER SWISSAIR- KARRIERE

Fritz Völker war über 40 Jahre bei der Swissair tätig. Als Mitglied des mittleren Kaders hat er bei der Entwicklung und Umsetzung vielfältiger Aufgaben massgeblich mitgewirkt. Der Autor stellt seine Erinnerungen in der Art eines Nachschlagewerks zusammen. Es geht ihm nicht allein um die Darstellung seiner eigenen Laufbahn, sondern er zeichnet mit einer Fülle von Dokumenten, Bildern und Faksimiles die persönlich erlebte Entwicklung der Swissair nach. Ein wertvolles Zeitdokument, der Nachwelt überliefert – eh die Erinnerung erlischt.

**Neu
erschienen!**
Das Buch kostet
CHF 48.–
zzgl.
Versandkosten



Hardcover
160 x 240 mm
600 Seiten

Bequem bestellen unter
<http://verlag.jordibelp.ch>
oder per Mail
verlag@jordibelp.ch



Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1.–31. Oktober 2013

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
14.10.2013	HB-FQA14	Pilatus PC-12/47E	1452	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
01.10.2013	HB-FQQ14	Pilatus PC-12/47E	1442	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.10.2013	HB-FQR14	Pilatus PC-12/47E	1443	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
01.10.2013	HB-FQZ14	Pilatus PC-12/47E	1451	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.10.2013	HB-FRA14	Pilatus PC-12/47E	1453	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.10.2013	HB-FRB14	Pilatus PC-12/47E	1454	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.10.2013	HB-HCY6	Pilatus PC-7 MkII	714	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.10.2013	HB-HCZ6	Pilatus PC-7 MkII	715	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.10.2013	HB-HTC	Pilatus PC-7	520	1987	ACB GmbH, Ennetbürgen	Buochs
10.10.2013	HB-KMF	Tecnam P2008 JC	1006	2013	Motorfluggruppe Fricktal, Schupfart	Fricktal-Schupfart
04.10.2013	HB-QQQ	Ultramagic N-300	300/50	2013	QoQa Services SA/Ballons du Léman Sarl, Rolle	Rolle
21.10.2013	HB-XON	Aérospatiale AS 350 BA	1104	1979	Stiftung «Heli-Mission», Trogen	Samedan
11.10.2013	HB-YSD	Van's RV-12	120383	2013	Schmid Daniel, Uster	Speck-Fehraltorf
15.10.2013	HB-ZCF	Eurocopter AS 350 B3	7732	2013	Europavia (Suisse) SA, Bern	Bern-Belp
09.10.2013	HB-ZNE	Robinson R22 Beta	2248	1992	Airport Helicopter AHB AG, Neudorf	Luzern-Beromünster
23.10.2013	HB-ZPE	Robinson R44 II	12862	2009	Honegger Lars/Helialpin AG, Altenrhein	St. Gallen- Altenrhein
16.10.2013	HB-ZSQ	Sikorsky S-76C	760464	1996	Hawk's Spirit AG, Sion	Genève-Cointrin

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
15.10.2013	HB-1279	Elfe S4A	70	1975	Gysel Simon, Winterthur	Winterthur
04.10.2013	HB-1519	ASW 20	20292	1980	Jörg Georg, Klosters	Bad Ragaz
07.10.2013	HB-2350	Ventus-2CM	87	2000	Lehmann Hanspeter / Segelfluggruppe Friedberg, Amlikon-Bissegg	Amlikon
02.10.2013	HB-2429	E1 Antares	51E44	2009	Leutenegger Andreas, Elsau	Dittingen
30.10.2013	HB-BZO	Fire Balloons G 36/24	431	1994	Frei Rolf «Frei's Ballonfahrten», Etzgen	Etzgen
15.10.2013	HB-CDC	Ce F172M	0945	1973	Weiss Walter, Oberbüren	Sitterdorf
28.10.2013	HB-HKO	AS202/18A4	234	1988	Bravo Flying Group Altenrhein (BFGA), Teufen AR	St. Gallen- Altenrhein
31.10.2013	HB-IHZ	A320-214	1026	1999	Edelweiss Air AG, Zürich	Zürich
17.10.2013	HB-IOS	A320-214	2968	2006	Emerald Aviation AOE 2 Ltd./Belair Airlines AG, Glattbrugg	Zürich
30.10.2013	HB-IOX	A319-112	3604	2008	Bluesky 1 Leasing Co. Ltd./Belair Airlines AG, Glattbrugg	Zürich
16.10.2013	HB-KEQ	Robin R 3000/160	146	1990	Papiernik Marian, Obfelden	Hausen am Albis
17.10.2013	HB-KHF	SR 20	1675	2006	Scherz Michael, Oberwil BL	Basel-Mulhouse
04.10.2013	HB-PKC	PA-46-310P	46-8608033	1986	Malibu Airservice, Liestal	Basel-Mulhouse
01.10.2013	HB-QOK	N-180	180/86	2008	Streit Manfred, «Cast Ballonfahrten», Matzendorf	Matzendorf
03.10.2013	HB-SRD	AT-3 R100	AT3-061	2012	Bourquin André, Solothurn	Bern-Belp
08.10.2013	HB-XWC	A109K2	10003	1992	GCC Global Consulting et Communication S.à.r.l / Eagle Helicopter AG, Sion	Zürich
24.10.2013	HB-ZLA	EC 120 B	1618	2009	Polycone GmbH/Swiss Helicopter AG, Chur	Locarno
30.10.2013	HB-ZSQ	S-76C	760464	1996	Hawk's Spirit AG/Swift Copters SA, Genève	Genève-Cointrin

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
03.10.2013	HB-2149	Piccolo B	05.845024	1989	Schibli Edgar, Dottikon	Birrfeld
04.10.2013	HB-2386	Duo Discus T	56	2002	Segelfluggruppe Dittingen, Dittingen	Dittingen
14.10.2013	HB-3378	LAK-17A	166	2005	Brägger David, Erlenbach	Schänis
02.10.2013	HB-BTL	AX8-90 S1	1926	1991	Wüthrich Willy, Belp	Belp
03.10.2013	HB-ERV	MS 893 A	10-616	1966	LSE AG LSE-Litho System Engineering, Leutwil	Grenchen
21.10.2013	HB-FQJ14	Pilatus PC-12/47E	1436	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
22.10.2013	HB-FQL14	Pilatus PC-12/47E	1438	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.10.2013	HB-FSC13	Pilatus PC-12/47E	1403	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.10.2013	HB-FSK13	Pilatus PC-12/47E	1411	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.10.2013	HB-FSN13	Pilatus PC-12/47E	1414	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.10.2013	HB-HCS6	Pilatus PC-7 MkII	708	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.10.2013	HB-HCT6	Pilatus PC-7 MkII	709	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.10.2013	HB-JQA	DHC-8-402	4017	2002	Dash 8-4017 Ltd. / Darwin Airline SA, Lugano	Genève-Cointrin
15.10.2013	HB-JQB	DHC-8-402	4175	2007	Dash 8-4175 Ltd. / Darwin Airline SA, Lugano	Genève-Cointrin
04.10.2013	HB-KFR	TBM 700	195	2001	Rajnak Antal, Cologny	Genève-Cointrin
07.10.2013	HB-LTU	DA 42	42.143	2006	BNP Paribas Leasing Solutions Suisse SA / Avilu SA, Agno	Lugano
14.10.2013	HB-LUI	DA 42	42.292	2007	Wetterwald Nicolas, Wabern	Bern-Belp
07.10.2013	HB-QMS	N-180	180/71	2007	Streit Manfred, «Cast Ballonfahrten», Matzendorf	Herbetswil



Löschung: Der Bombardier DHC-8-402 Q HB-JQA wurde am 24. Oktober aus dem Luftfahrzeugregister gelöscht. Das Flugzeug war im Februar 2011 von der Genfer FlyBaboo übernommen worden und stiess im März 2011 nach der Fusion zur Flotte der Tessiner Darwin Airline, deren Flotte heute ausschliesslich aus Saab 2000 besteht.



Eintragung: Der neu eingetragene Pilatus PC-7 HB-HTC war früher bereits einmal als HB-HMB und später zweimal temporär als HB-HDF5 (Bild) im Schweizer Register aufgeführt. Dazwischen flog er als F-GMEB in den zivilen Kunstflugteams von Jacques Bothelin (ECCO-Team grün und ADECCO-Team rot) und war auch als PH-JWF in Holland und N520WA in den USA registriert.



Löschung: Der Pilatus PC-12/47E HB-FSC war während knapp sieben Monaten im Schweizer Register eingetragen. Am 14. Oktober verliess das mit einer eleganten silber-blauen Bemalung versehene Flugzeug die Schweiz Richtung Tschechische Republik. Es dürfte der erste PC-12 mit OK-Immatrikulation sein.



Löschung: Mit Eintragsdatum 15. Januar 1971 war die Morane-Saulnier MS.893A Rallye Commodore 180 HB-ERV fast 43 Jahren lang in der Schweiz registriert. Zwischen 1959 und 1982 wurden rund 3300 Rallyes in verschiedenen Versionen gebaut. Ab 1979 produzierte PZL in Warschau das Flugzeug als PZL Koliber mit unterschiedlich starken Motoren in Lizenz.

Hinweis

Buchtipps: Ein wenig des Himmels für mich

Peter Brotschi verfolgt jahrelang den Bubentraum so vieler und wollte Militär- und Linienpilot werden. Aufgrund einer Sehschwäche konnte er seinen Wunsch jedoch nie verwirklichen. So blieb dem flugbegeisterten Lehrer und Journalisten nur eines übrig: sich mithilfe des Schreibens und des Foto-

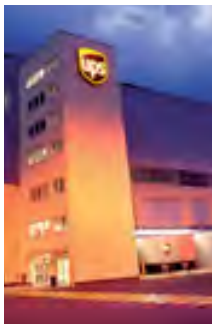
grafierens so den schönen Seiten der Fliegerei zu nähern. Mit seinem Fachwissen wurde er über die Landesgrenzen bekannt. In seinem Buch erhält der Leser einen Einblick hinter die Kulissen der Schweizer Luftfahrt. Es sind Geschichten über die Patrouille Suisse, Kampffjets, Helikopter und Zi-

vilflugzeuge. Es handelt sich um ein Buch für alle Fliegerfans – aber auch für solche, die es noch werden wollen.

15x21cm, 192 Seiten, 70 Bilder, Hardcover, ISBN 978-3-033-04211-7. 32 Franken. Erhältlich bei Aero Publications GmbH, Oberteufenerstr. 58, 8428 Teufen oder Lüthy, Balmer, Stocker Buchhandlungen. **cp**



Wettbewerb – Flughäfen der Welt



Diesen Monat heisst es: Wer erkennt diesen Flughafen?

Senden Sie Ihre Antwort bitte an folgende Adresse: wettbewerb@cockpit.aero
Einsendeschluss: 12. Dezember 2013.

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre vollständige Adresse bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2014 seiner Wahl. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der Dezember-Ausgabe publiziert.

Auflösung Wettbewerb Nr.11 – Richtig: Ljubljana

Richtig geantwortet haben: Markus Arnold, 5734 Reinach; Uriel Lehmann, 3068 Utzigen; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Vincent Maurer, 4226 Breitenbach; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; John Sicker, 8832 Wilen bei Wollerau; Heinz Segessenmann, 2552 Orpund; Bruno von Ah, 6045 Meggen; Robert Christen, 4242 Laufen; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Markus Leiser, 6260 Reidermoos; Ruedi Susmann, 8610 Uster; Delia Frauendorf, 8620 Wetzikon; Peter Schärer, 2540 Grenchen; Louis Sandoz, 6317 Oberwil; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Leander Arnold, 4102 Binningen; Thomas Gerber, 4800 Zofingen; Friedrich Christen, 3800 Matten; Kurt Stimimann, 4058 Basel; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Lara Jann, 6363 Stansstad; Erwin Kälin, 8844 Euthal; Roger Reust, 3604 Thun; Heinz Lang, 3111 Tägerschi; Jürg Imbeck, 4455 Zunzgen; Bruno Knecht, 3714 Frutigen; R.Sigrist, 1233 Bernex; Fred Hofmann, Beaumaris 3193/Australien; Janick Habegger, 8127 Forch; Roger Studer, 3612 Steffisburg; Sven Steinmann, 8548 Ellikon a/d Thur.; René Billeter, 8143 Stallikon; Beat Schärer, 7527 Brail; Patrick Göransson, 8820 Wädenswil.

Als Gewinner wurde Markus Arnold ausgelost.

Der Gewinner wird im Dezember kontaktiert.



Fotos: Archiv Cockpit



Foto: Joël Bessard

Ungewöhnlicher Besuch

Da soll mal einer sagen der Berner Flughafen sei ein Provinz-Flughafen: Drei Transport-Maschinen der Royal Moroccan Air Forces weilten am 29. Oktober für eine grossangelegte Zivilschutzübung der UNO zum Thema Erdbeben in Bern. Rund 100 Mann wurden zur Übung nach Bern eingeflogen. Die Übung soll nächstes Jahr wiederholt werden. Unser Fotograf erwischte eine der Maschinen – eine Lockheed C-130H Hercules, CNA-OJ – beim Start.

CHICKEN WINGS



VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER

FULL STOP.



GRIPEN – ENTSCHEID FÜR DIE UNABHÄNGIGKEIT

Wirkliche Unabhängigkeit entsteht erst durch die richtigen Partner.

Partner, die einander vertrauen und die bereit sind, im Interesse des gemeinsamen Erfolges alles zu teilen: Technologie, Know-how, Erfahrungen, Beziehungen. Partner, die wissen, dass eine erfolgreiche Zusammenarbeit auf Gegenseitigkeit beruht. Das ist die Philosophie von Saab.

Gripen ist darum viel mehr als ein Kampffjet der neuesten Generation und ein Produkt der Spitzentechnologie. Es ist ein ganz neuer Weg zu denken und zu handeln, orientiert an Werten, welche Schweden und die Schweiz teilen.

www.gripen.ch



SAAB



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

T+ TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853

INNOVATORS BY TRADITION

160th

ANNIVERSARY

1853 - 2013

Experience more at www.t-touch.com

*Unverbindliche Preisempfehlung