



Interview mit Country Manager Jürg Müller

Emirates gibt Schub

Military Aviation

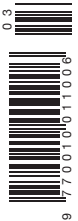
Die Gegengeschäfte aus dem Gripenkauf

Civil Aviation 1

Ethad mischt den Markt auf

Civil Aviation 2

Startschuss für Boeing 777X



AIR 14 
PAYERNE SUISSE
30.31 AUG 16 17 SEP

HOCH HINAUS IM JOB?



SPHAIR



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee
Luftwaffe

INFOS HIER:
www.facebook.com/sphair.ch
www.sphair.ch



Foto: Andrea Bolliger

Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser



Piloten als Rock- oder Fussballstars? Wo gibts denn das? Am Lauberhorn! Am Ski-Event im Berner Oberland wurde das Patrouille Suisse-Team gefeiert wie wohl kaum an einem anderen Ort der Schweiz. Die Piloten genossen das Bad in der Menge sichtlich, wie das Bild oben beweist.

Auch zu einem Publikumsliedling entwickelt hat sich der Airbus A380. Als der erste Prototyp zum ersten Mal in

Kloten landete, verfolgten 22000 Schaulustige das Spektakel. Das war vor fünf Jahren. Die Faszination am Super-Airbus der Singapore Airlines ist ungebrochen. Nach wie vor ist er ein Objekt der Begierde der vielen Spotters. Mit Emirates setzt neu auch eine zweite Airline den Giganten der Lüfte auf einem ihrer täglichen zwei Flüge nach Zürich ein. Und entgegen allen Unkenrufen, sollen in den Vereinigten Emiraten für Emirates die gleichen Regeln gelten wie für die Mitbewerber.

Herzlichst, Patrick Huber, Chefredaktor



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

Military Aviation

- 6** USA: Private Luftwaffen als «Feindbild»
- 8** Gripen: Gegengeschäfte
- 14** In Cazaux trainieren Piloten den Bomben-Abwurf

Civil Aviation

- 18** CSeries: Auslieferung verzögert sich wieder
- 20** Boeing 777: ein Erfolgsmodell
- 23** GNSS-Approach in Bern schränkt Leichtaviatik ein
- 24** Etihad: neuer Kunde aus der Golfregion in Zürich
- 28** Lufthansa: Frostiger Zwischenstopp in Sibirien

Mittelposter

- 26** F/A-18-Einsatz während des WEFs (Bild: Marco Zatta)

Cover Story

- 10** Country-Manager Jürg Müller erklärt den Emirates-Erfolg

Helicopter

- 32** Data Sheet: Robinson R44 Raven II

General Aviation

- 33** Luftraumänderung: neue CTR in Emmen

Report

- 35** Die schönsten Bilder der Flugzeugeinsätze während des WEFs
- 38** Die Freuden der Spotter in Barcelona

History

- 42** Im knallharten Wintereinsatz

Regelmässige Rubriken

- 3** Take your Seats
- 17** Inside
- 22** Horizon
- 19** Your Captain speaking...
- 30** SHA inside
- 31** Heli-Focus
- 41** Vor 20, 35, 50 Jahren
- 44** Gallery
- 46** News
- 48** HB-Register
- 50** Letzte Seite: Cartoon, Wettbewerb, Events

6**Military Aviation**

Private «Sparringpartner» für US-Luftwaffe

**Civil Aviation**

Etihad: weiterer Konkurrent aus dem arabischen Golf

**Report**

Hochbetrieb in Sion, Basel, Dübendorf, Altenrhein, Genf

**24****35**

Titelbild: erster Besuch eines A350-900 auf dem EuroAirport.
Foto: Dennis Thomsen

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
Verlagsupport: 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
inerate@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
Zürcherstrasse 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

Redaktions-Mitarbeiter:

Peter Aegerter, Jean-Luc Altherr, Daniel Bader, Joël

Bessard, Hansjörg Egger, Markus Herzig, Walter Hodel, Felix Kälin, Rolf Müller, Samuel Sommer, Dr. Bruno Stanek, Hans-Heiri Stapfer, Thomas Strässle, Dennis Thomsen, Claudia von Känel, Simon Vogt, Franz Wegmann, Anton E. Wettstein, Rino Zigerlig, Sven Zimmermann, Franz Zussner.

Bitte Texte und Fotos nur nach vorheriger Absprache zusenden

Druckvorstufe:
Swiss Aviation Media

Zürcherstrasse 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

Private «Feinde»



In den USA übernehmen private Firmen für die Luftwaffe die Rolle des «Sparringpartners», obwohl die Streitkräfte (noch) eigene Aggressorstaffeln betreiben. So können die Betriebskosten minimiert werden. Die Chancen für wochenweise zugekaufte «Bösewichte» steigen. «Cockpit» erhielt einen Einblick ins zweite Leben von Schweizer Huntern, polnischen MiG-21 oder neuseeländischen A-4K Skyhawks.

An der letzten Konferenz zum Thema Luftnahkampf-Unterstützung in London, brachte Julien Charpentier, NATO-Luftoperationsdirektor in Ramstein, das Thema auf den Punkt: «Wir wissen, dass wir weiter sinkenden Budgets entgegensehen, gepaart mit schrumpfenden Kampffjet-Flotten. Deswegen müssen wir für Trainingszwecke vermehrt an ausgelagerte Luftmittel (Contract Air) denken. Dabei müssen wir aber sicher sein, dass diese Mittel die heute für die US-Streitkräfte und die NATO gültigen TTPs können und kennen – also Taktiken, Techniken und Prozeduren.» Mit diesen Vorgaben gut vertraute Privatanbieter gibt es in Amerika seit vielen Jahren. Dabei handelt es sich um militärnahe Firmen wie ATSI (Advanced Training Systems International) oder Air USA, welche unter anderem auch ex-deutsche Alpha Jets fliegt. Geht man nach dem Inventar, ist seit dem letzten Jahr Draken Interna-

tional mit künftig 78 Jets – mehr als viele europäische Luftwaffen besitzen – eindeutiger Marktführer, gefolgt vom langjährigen Rivalen ATAC (Airborne Tactical Advantage Company). Letztere hat Flugzeuge in Kalifornien und Virginia, aber auch auf Hawaii, in Japan und Deutschland stationiert.

Im öffentlichen Interesse

Die einstigen Namensgeber des Marktführers, die ehemals dänischen Saab Draken der privaten NTPS (National Test Pilot School) aus Mojave, sind inzwischen aus dem Register gestrichen, aber sollen in Chino wieder flugfähig gemacht werden. Nicht geklärt ist indes, wer diese Aufgabe übernehmen wird. Als immer mehr «Ost-Jets», deren Wartungsstand nicht klar eruierbar ist, in die USA kamen, hat dies die FAA alarmiert. Allein letztes Jahr waren es auf einen Schlag 25 MiG-21. Viele jener privat zugelassenen Kampffjets fliegen auf Basis temporärer Aus-

schreibungen als Kontraktpartner für die Vertragsabteilung des US Air Forces-Trainingskommandos (AETC CONS) oder dessen Pendant bei der US-Marine (NAVAIR).

90-Tage-Verträge

In der Regel handelt es sich um 90-Tage-Zeiträume. Obwohl die FAA dem Privatbetrieb gegenüber skeptisch eingestellt ist, interveniert sie nicht. Während jener sogenannten nicht-zivilen Verwendung im «öffentlichen Interesse» trägt die jeweilige US-Militärdienststelle die Verantwortung für alle Betriebsfolgen.

Kosteneinsparung ist das zentrale Argument des Unternehmens Draken-International aus Lakeland/Florida. Aus Kostengründen lässt es sich offenbar nicht mehr rechtfertigen, eine F-35 nur für «simple» Radarabfangverfahren einzusetzen. Firmenchef Jared Isaacman hat die Firma aus dem «Black Diamond»-Jet-Team mit L-39 und



Das Unternehmen Draken International hat sich als «Bösewicht» einen guten Namen geschaffen. Von Luftwaffen ausrangierte Jets wie die zweisitzige «Skyhawk», eine rare TA-4K mit Baujahr 1970 und MB-339CB, leisten vorzügliche Feindbild-Dienste.

MiG-17 heraus entwickelt. Er ist überzeugt, dass es mit Stealth-Fightern wie dem im Schnitt zu 65 Prozent verfügbaren F-22 – von ihm existieren ungefähr 100 startklare Maschinen – keine speziellen Aggressorstaffeln in Luftwaffe und Marine mehr geben wird. Solche speziellen Staffeln sind heute noch in Nellis oder in Fallon stationiert. 2012 hatte Draken-International in Neuseeland die neun Aermacchi MB-339CB-Trainer und acht A-4K Skyhawks gekauft, welche eine Linksregierung 2001 loswerden wollte. Jene Kahu-Skyhawks (ohne «Buckel») wurden zuvor in den 90er Jahren mit dem AN/APG-66-Radar, HOTAS, MIL-STD 1553B-Databus und Litton LN-93-Navi sowie moderner EloKa aus Stör- und Warningsensoren ausgerüstet. Sie sind damit einzigartig.

Es war auch Draken International, die 25 MiG-21 aus Polen beschaffte, welche zur Zeit generalüberholt und mit neuer Grau-Grau-Farbgebung für den Überschall-Einsatz ausgerüstet werden.

Ein besonderer Coup

Letzter Coup war Ende 2013 der Kauf jener 28 neuwertigen, aber überzähligen tschechischen Aero L-159 ALCAs, welche seit 2006 für 260 Mio. tschechische Kronen in Pardubice eingelagert waren. Man hatte sie zehn Ländern angeboten, zuletzt entschied sich aber auch der Irak dagegen beziehungsweise für koreanische T-50-Flugzeuge.



Der ehemalige J-4006, die älteste der ex-schweizerischen Hunter, steht heute für das private US-Unternehmen ATAC im Einsatz.



Ehemalige dänische Draken-Maschinen warten in Chino auf ein inzwischen drittes Leben.



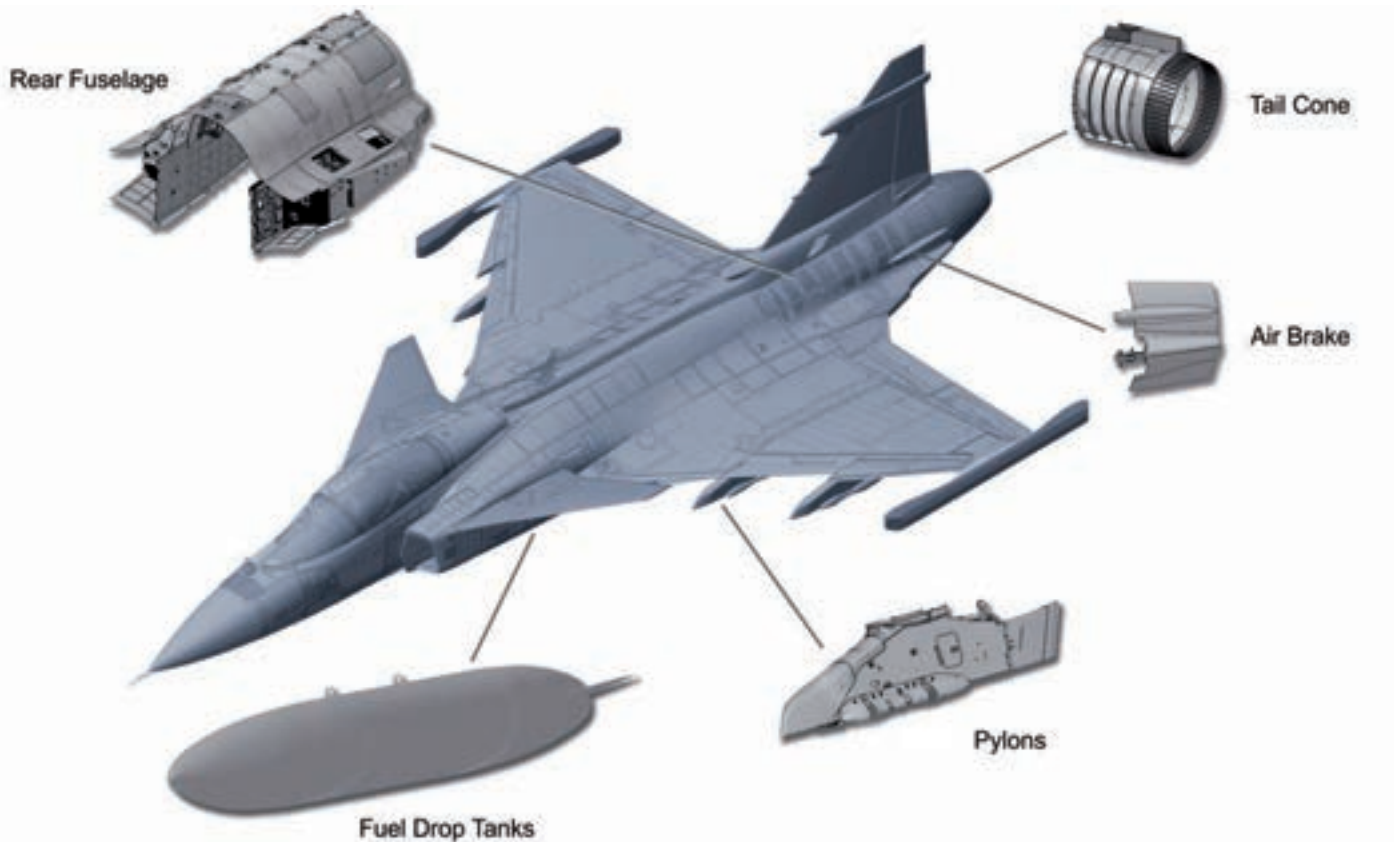
Ein Störenfried aus längst vergangenen Zeiten: der Radar-Störbehälter AN/ALQ-167.

Vier L-159 dienen Draken International der Ersatzteilbeschaffung. Mit der rund 26 Mio. US-Dollar teuren Investition lassen sich modernste Feinddarstellungs-Dienste um 75 bis 80 Prozent günstiger anbieten, als wenn bestehende Militärstaffeln eingesetzt würden. Für die Stundenkosten einer F-16 können etwa fünf Skyhawks oder Albatros in die Luft gebracht werden.

13 Hunter im Einsatz

Diesbezüglich ist ATAC schon weiter, schliesslich ist das Unternehmen schon seit 1994 im Geschäft. Gegründet von ex-USAF-Offizier Jeffrey Parker, begann die Firma mit zwei der ex-dänischen Draken, gefolgt von sechs von Israel ausgeschiedenen IAI Kfir-C2 (nicht jene ehemaligen C1/F-21 der US-Navy) sowie zeitweilig 10 israelischen A-4N Skyhawks (mit Buckel und verlängerter Schubdüse). Hauptstütze aber sind 13 ex-schweizerische Hawker Hunter Mk58. ATAC-Pilot Matt Bannon hat gegenüber dem Autor bekräftigt, dass der Hunter sich als verlässliche, sichere und ökonomisch betreibbare Plattform mit stets vorhersehbaren Flugeigenschaften und hoher Verfügbarkeit erwies. **cp**

Gripen-Kompensationsgeschäfte



Grafiken: Saab

Direkte Kooperationen: Diese fünf wesentlichen Teile des Gripen E sollen zukünftig in der Schweiz produziert werden. Bei den bisher bestellten 82 Gripen E ergibt das ein Volumen von rund 500 000 Mannstunden. Dieses könnte sich bei weiteren Bestellungen, wie zum Beispiel von Brasilien, entsprechend erhöhen.

2,5 Milliarden fließen zurück

Mit dem Kauf des Gripen E von Saab fließt zwar Geld aus der Schweiz, doch strömt dieses durch industrielle Kooperationen wieder zurück. Die Schweizer Industrie wird durch das Kampfflugzeuggeschäft Aufträge in der Höhe von 2,5 Milliarden Franken erhalten. Bis Ende 2013 konnte Saab bereits Verträge über industrielle Kooperationen im Wert von über 300 Millionen Franken abschliessen.

Mit dem Kauf eines Kampfflugzeuges werden durch die Vertragspartner jeweils sogenannte Kompensations- oder Gegengeschäfte, auch Offset genannt, vertraglich vereinbart. Einige solcher industrieller Kooperationen wurden bereits vor dem Typenentscheid zugunsten des Gripen verhandelt und auch abgeschlossen.

Ob nun ein Vertrag als Offset für das Gripen-E-Geschäft zählt, muss durch die Armassuisse geprüft und schlussendlich auch genehmigt werden. Dies geschieht in Zu-

sammenarbeit mit dem Offset-Büro Bern. Dabei werden auch Gespräche mit dem «Gripen-Industrie-Team» und den Industrieverbänden Groupe Romand pour le Matériel de Défense et de Sécurité (GRPM) und Swissmem geführt.

Saab und die Waffenlieferanten

Der Kauf des Saab Gripen E ist ein Geschäft zwischen der Schweizer Eidgenossenschaft und dem schwedischen Staat. Der schwedische Staat kauft insgesamt 82 Gripen E beim Flugzeughersteller Saab für die Schwedi-

sche (60) und die Schweizer Luftwaffe (22). Die Schweiz bezahlt für ihre 22 Flugzeuge 2,2 Milliarden Franken. Im Gegenzug verpflichtet sich Saab, Industriebeteiligungen im Wert von 2,2 Milliarden Franken abzuschliessen. Die zwei Waffenlieferanten, die deutsche Diehl Defence (Lieferant der IRIS-T-Lenk Waffen) und das europäische Konsortium MBDA (Lieferant der Meteor-Lenk Waffen) erhalten weitere 300 Millionen Franken und müssen ebenfalls Offset-Verträge im Gegenwert mit der Schweizer Industrie abschliessen. Zusammen ergibt



«Emirates muss sich

Die Premium-Airline Emirates fliegt Zürich seit dem 1. Januar mit einem Airbus A380 an. Die Konkurrenz spricht von ungleichen Spiessen und Wettbewerbsverzerrung. Jürg Müller, Country Manager der Emirates in Zürich, nimmt zu den Vorwürfen Stellung und erklärt, wie er den Super-Airbus füllen will.

Der A380 ist das neue Emirates-Flaggschiff. Wie haben die Kunden reagiert? Mit zusätzlichen Buchungen im Vergleich zum Vorjahr?

Jürg Müller: Wir haben eine markante Zunahme verzeichnet. Sehr positiv reagiert hat die Reisebüro-Branche. Mit Spezialtarifen haben wir die A380 vorab gezielt beworben, um sie im Markt zu positionieren. Unsere Kunden sind gezielt zu den Reisebüros gegangen und haben dort unsere A380-Flüge gebucht. Über alles gesehen sind wir sehr zufrieden.

Der A380 ist seit dem 1. Januar auf der Strecke Dubai–Zürich im Einsatz. Wie sehen die ersten Feedbacks aus?

Normalerweise bekommen wir vor allem die negativen umgehend. Beim A380 haben wir nur positive Reaktionen erhalten. Seit Einführung erzielten wir von Zürich aus täglich einen sehr hohen Auslastungsgrad, das heisst, die Nachfrage ist gross. Reibungslos ist bisher auch die ganze Abfertigung am Flughafen verlaufen. Es sind immerhin 517 Sitzplätze zu füllen. Von der oberen Flug-

gastbrücke boarden die First- und Business-Class-Passagiere, von der unteren die Economy-Class-Passagiere. Das ist ein Prozess, der zuerst eingeübt werden musste. Die Mitarbeiter am Flughafen haben einen sehr guten Job gemacht. Die Bodenzeit hat sich nicht verlängert, obwohl beim A380 der Aufwand viel grösser ist.

Täglich 163 zusätzliche Plätze. Die müssen zuerst gefüllt werden. Was tun Sie?

Diese Sitze werden im gesamten Emirates-



In Dubai ist alles eine Nummer grösser, exklusiver als in Europa. Die Scheichs haben die enorme Bedeutung des Luftverkehrs für die Wirtschaft erkannt und investieren dementsprechend.

nicht entschuldigen»

Netzwerk weltweit angeboten. Seit der Bekanntgabe des A380-Startes im letzten Juni haben wir die Werbetrommel massiv gerührt. Der A380 füllt sich nicht von selber, aber er zieht Interessenten an. Es gibt einfach Kunden, die unbedingt einmal mit dem A380 fliegen wollen – und davon profitieren wir. Im Herbst kamen Spezialtarife hinzu.

Die Swiss hat ziemlich «verschnupft» reagiert und fordert so etwas wie einen «Heimatschutz». Wie reagiert Emirates darauf? Das ist eine politische Frage. Wir sind seit über 20 Jahren am Flughafen Zürich ein vertrauter Anblick und unser Sitzplatzangebot liegt im Vergleich zu allen Sitzplatzofferten ab Zürich bei unter 2 Prozent. Wir sind der

Auffassung, dass Wettbewerb gut ist für die Branche und vor allem gut ist für den Kunden, der sich am Ende für eine Airline seiner Wahl entscheidet. Ich verstehe die Auffassung nicht ganz.

In Dubai entrichten wir die Landegebühr in voller Höhe. Wir bezahlen auch für Fracht- und Passagierabfertigung wie die anderen Airlines.

Emirates betont immer wieder, dass in Dubai für alle gleich lange Spiesse gelten, somit ein Open Sky bestehe. Die Konkurrenz bemängelt hingegen Wettbewerbsvorteile wie Steuerfreiheit oder fehlende Handlingsgebühren. Wird nun mit gleichen Ellen gemessen oder nicht?

An unserem Heimatflughafen Dubai International entrichten wir die veröffentlichten Landegebühren in voller Höhe, ebenso wie die 150 anderen Fluggesellschaften, die Dubai anfliegen. Wir bezahlen auch für die Fracht- und Passagierabfertigung dieselben Gebühren, wie jeder andere Airline-Kunde mit einem vergleichbaren Volumen bezahlen würde. Die Regierung von Dubai, die ja auch unsere Besitzerin ist, hat schon

seit Längerem erkannt, dass die Luftfahrt eine Schlüsselindustrie ist. Das hängt mit den Wachstumsplänen Dubais und der Diversifizierung der Wirtschaft zusammen. Wir müssen uns nicht entschuldigen, wenn Dubai offen ist für Infrastrukturausbauten und einen 24-Stunden-Flugbetrieb hat. Davon profitieren schliesslich auch unsere Mitbewerber.

Im Juni fliegt auch Etihad neu nach Zürich und an den arabischen Golf. Damit seid ihr direkte Konkurrenten. Was unternimmt ihr, damit sich die beiden Airlines nicht ins Gehege geraten?

(lacht) Wir kommen uns selbstverständlich in die Quere. Wir sind schliesslich Konkurrenten. Wir begrüssen den Wettbewerb. Er ist gut für den Kunden und unterstützt uns darin, unser Bordprodukt und Serviceangebot kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Aber es hat Platz für beide?

Davon bin ich überzeugt. Aber dafür muss man unser Netzwerk, unsere Zielgebiete in Asien, im Indischen Ozean, im indischen

Etihad ist eine gute Airline – Angst vor ihr brauchen wir aber nicht zu haben! Konkurrenz belebt den Markt.

Subkontinent, in Afrika und auch in Australien genauer betrachten. Das sind die Destinationen, die ab Zürich und Genf hauptsächlich angeboten werden. Etihad ist eine gute Airline und eine starke Konkurrenz...

... was euch ein bisschen Angst bereitet!

Nein, absolut nicht. Wir sind so positioniert, dass ich glaube, dass wir auch mit der neuen Konkurrenz umgehen können. Wir stellen uns dem Leitspruch Dubais «Konkurrenz belebt den Markt».

Dubai – und später Abu Dhabi – scheinen das neue Tor zu Asien zu werden. Welche Strategie verfolgt Emirates?

Wir sind ausschliesslich im Langstreckenbereich tätig und sehr gut positioniert. Von Anfang an war unsere Vision, eine internationale Premium-Fluggesellschaft zu betreiben, die Dubais geo-strategische Lage mit



Jürg Müller, Country-Manager Emirates Switzerland, 52, wohnhaft in Bassersdorf. Früher bei Swissair und Swiss tätig. Verbrachte sieben Jahre in Sydney.

nur einer Zwischenlandung optimal nutzt. Emirates muss sich auch kaum Sorgen machen wegen der Low Cost-Carrier, da der Markt im Langstreckensegment ziemlich beschränkt ist. Bis 2020 wird Emirates, gemessen am internationalen Passagierverkehr, die grösste Fluggesellschaft der Welt sein.

Emirates hat letztes Jahr einen Gewinn von 622 Mio. \$ gemacht, derweil die meisten Airlines froh sind, wenn sie überhaupt einen Gewinn erzielen. Was macht ihr besser als die Konkurrenz?

Es gibt mehrere Faktoren. Einer ist die Geografie. Die ideale Lage von Dubai ermöglicht es uns, fast 90 Prozent der Weltbevölkerung mit Nonstopflügen von Punkt A nach Punkt B zu bringen. Das ist wichtig im Zusammenhang mit den Wachstumsmärkten wie Indien, China und Afrika. Wir betreiben eine junge, ökologische Flotte, die hauptsächlich auf Boeing B777 und Airbus A380 ausgerichtet ist. Jeder Dirham, den wir verdienen, wird strategisch in das Unternehmen reinvestiert. Emirates ist, was den Brandvalue betrifft, die Nummer 1 in der Airline-Welt.

Unser Korrespondent schrieb über die Dubai Airshow «das Geld wurde abgeschafft». Damit spielte er auf die vielen Flugzeugbestellungen der Golf-Airlines an. Spielt das Geld in den Emiraten wirklich keine Rolle mehr?

Das Geld spielt selbstverständlich eine gros-

se Rolle. Emirates wird ausschliesslich nach wirtschaftlichen Kriterien geführt, wir müssen nachhaltig wirtschaften und profitabel sein. Unser Shareholder, die Regierung von Dubai, erwartet eine angemessene Rendite für ihren finanziellen Einsatz. Ein schöner Teil unseres Gewinns wird an die Aktionäre ausgeschüttet. Die Anzahl an bestellten Flugzeugen mag auf den ersten Blick hoch erscheinen. Man muss aber auch bedenken, dass 50 dieser bestellten A380 als Ersatz für die «in Rente» gehenden, heute im Einsatz stehenden Maschinen gedacht sind. Für jedes Flugzeug wird eine individuelle Finanzierung ausgehandelt. Es ist aber nicht so, dass wir das Geld bar auf die Theke legen.

Emirates engagiert sich auch im Spitzensport. Arsenal London, ein führender Fussballverein Europas, spielt zum Beispiel im Emirates-Stadium. Was bezweckt Emirates mit diesem zweifellos kostspieligen Sponsoring?

Das Sportsponsoring ist für uns ein unverzichtbares Instrument. Wir geben für Sponsoring etwas mehr aus als für klassische Werbung. Emirates unterstützt über 200 internationale Veranstaltungen und Teams weltweit und ist mittlerweile als Sportsponsor eine feste Grösse. Wir engagieren uns auch zum Beispiel stark im Cricket, einer Sportart, die im alten Commonwealth (Indien, Pakistan, Neuseeland, Australien, Sri Lanka) nach wie vor eine enorme Bedeutung hat. Im Jahr 2013 lagen unsere Ausgaben im Sportbereich bei ungefähr 272 Millionen US-Dollar. Das Sportsponsoring ermöglichte uns eine globale Positionierung und Emotionalisierung der Marke. Wenn Arsenal spielt, wird das Spiel auch in Bangkok verfolgt oder Sao Paulo. **CP**

Interview: Patrick Huber

Auf ein Wort

Ihre Lieblingsdestination? Sydney.

Wo wollten Sie immer schon mal hin? Rio de Janeiro.

Mit wem würden Sie gerne in die Ferien gehen? Roger Köppel.

Ihr Lebensmotto? Chunt scho guet.

Welches Buch liegt auf dem Nachttisch? «Dubai» von Jim Krane.

Sind Sie in den sozialen Netzwerken tätig? So passiv wie möglich bei Linked-in.



Ohne Kopfdruck: Sie fliegen leise!

- Neues, befreiendes Gefühl beim Fliegen
- Natürliches Hören
- Hervorragende Klangqualität

Liberate your ears

PHONAK

Erfahren Sie mehr unter: www.phonak-communications.com/de

Autorisierter Händler:

Christen-Airtrade AG
Cumulus Pilotshop AG

www.flightstore.ch
www.pilotshop.ch

sales@flightstore.ch
info@pilotshop.ch

Phone: +41 32 351 51 45
Phone: +41 43 255 48 48



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

9. – 12. April 2014

Messe Friedrichshafen, Bodensee

- AERO Conferences
- Engine Area
- Avionics Avenue
- UAS/RPAS Expo
- AEROCareer
- e-flight expo

www.aero-expo.com

Gold-Sponsor:

aerokurier



QUALITY AIRCRAFT SINCE 1948
TECNAM

FLUGREVUE



mt-propeller



Maule M6 / M7



Piper PA 31 T Series



Mooney M20R-S

The Winner's Propeller!

über 100 STCs weltweit!

Entwicklung und Herstellung von EASA und FAA zertifizierten High Performance Composite Verstell- und Festpropellern.

Verkauf und Service in Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.

Besuchen Sie uns auf der Aero!

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



www.mt-propeller.com

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

Mirage F1



Eine Mirage F1 CR (654/118-NC) der französischen «Armée de l'Air», bewaffnet mit einer Laser Guided Bomb (LGB), auf der Bewaffnungsplattform der Cazaux Airbase. Die roten Sterne auf der Mirage stehen für die Anzahl «Alpha-Scrambles» (Alarmstart mit scharfen Waffen), welche die Mirage F1 anlässlich der «Baltic Air Policing Mission» im vergangenen Jahr über den baltischen Ländern ausgeführt hat.

Letztes Training mit scharfen Bomben

Die letzten Dassault Mirage F1 der französischen Luftwaffe («Armée de l'Air») wurden Ende November zum letzten Mal an einem Bombenabwurf-Kurs eingesetzt. Von der Airbase Cazaux im Süden Frankreichs aus, wurden über der «Captieux Range» echte Bomben abgeworfen. Die Piloten müssen sich dafür qualifizieren.

Nach fast 40 Jahre im Einsatz erreicht die Dassault Mirage F1 langsam das Ende ihrer Karriere. Ende November 2013 nahmen die letzten funktionstüchtigen Mirages F1 und ihre Besatzungen zum letzten Mal an einem Bombenabwurf-Kurs teil. Das Schiessübungs-Lager («champ de tir») schliesst alle Aspekte ein, so auch das Abwerfen von echten Bomben. Angeführt wird die Aufklärer-Staffel ER 2.033 Savoie («Escadron de Reconnaissance») von Lieutenant-Colonel Benjamin Souberbielle. Es

sind noch 20 Mirage-F1-Maschinen im Einsatz, welche vor allem in Aufklärungs-, aber auch in Bombenabwurf-Missionen eingesetzt werden. Alle Geschwader der französischen Luftwaffe üben während einer ein- bis zweiwöchigen Periode im Jahr den Abwurf von Bomben. Diese Übung dient der Qualifikation der Piloten für den Bombenabwurf. Die Piloten dieser Staffel bleiben bis Mitte 2014 im Dienst; die meisten werden später auf andere Flugzeugtypen innerhalb der französischen Luftwaffe umgeschult. Die

Airbase von Cazaux wird aufgrund ihrer Grösse – sie ist die flächenmässig grösste Luftwaffenbasis in Frankreich – für diese Art von Schiesscamps benutzt. Zudem weist die Basis eine grosse Kapazität für das Lagern von Waffen auf.

Die Piloten der ECo2.033 üben die richtige Handhabung des Munitionsabwurfs. Junge Piloten tun dies zweimal pro Jahr. Bei den Standardbomben handelt es sich um eine Mk82 (500 Pfund), die Mk83 (1000 Pfund) und die Mk84 (2000 Pfund).



Die Bodencrew bereitet eine «altmodische» Freifallbombe (Mk 82) für einen der nächsten Flüge vor.



Eine lasergesteuerte Bombe (GBU-16 Paveway II, Mk 83) wird am linken Flügel der Mirage F1 anbracht.



Nahaufnahme der lasergesteuerten Bombe GBU-16 Paveway II, Mk 83 (1000 Pfund, entspricht 454 kg).



Start des Triebwerks der Mirage F1. Im Triebwerkauslass zurückgebliebener Treibstoff entzündet sich in einer grossen Stichflamme.

Fotos: Alex van Noye/Rumway28 und Joris van Boven/Sentry Aviation News

Lasergesteuerte Bomben sind in der Regel ungesteuerte Bomben, die zu lasergesteuerten aufgewertet wurden. Am Ende der Bombe sind spezielle Flossen angebracht, um die Richtung der Bombe beim Abwurf besser kontrollieren zu können. Junge Piloten müssen eine unkontrollierte und eine lasergesteuerte Bombe zweimal pro Jahr abwerfen. Die erfahrenen Piloten werfen nur eine Bombe pro Jahr ab, um ihre Qualifikation zu erhalten, wobei es keine Rolle spielt, ob es sich um eine gesteuerte oder eine ungesteuerte Bombe handelt.

Die letzte Mirage F1 wird im Juni 2014 ausgemustert. Die Maschinen werden nach der Ausmusterung nach Châteaudun geflogen. Noch ist nicht sicher, ob einige der französischen Mirage F1 nach der Ausmusterung an andere Länder verkauft werden. Die meisten werden wohl zerlegt oder sogar verschrottet. Der letzte Flug einer Mirage F1 ist am «Quatorze Juillet» in Paris vorgesehen. Die Mirages werden die Militärparade eröffnen – zu Ehren der F1. **cp**



Eine Mirage F1 CR, bewaffnet mit GBU-16 Paveway II Mk 83, wird für den Einsatz vorbereitet.



Metallmodell 1:400
A380 Singapore Airlines
CHF 59.-

www.flugzeugmodelle.com



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

www.kreuzer-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@kreuzer-aviation.ch



ALBIS WINGS
-FLUGSCHULE-

Suchen Sie eine Herausforderung?

Albis Wings sucht Sie! Ambitionierter Fluglehrer, der unsere Flugschule in Hausen a./A. unterstützt, unseren Flugschülern die Freude am Fliegen weitergibt und in ihrem Werdegang unterstützt. Hoch hinaus mit unseren Flugschülern, Albis Wings verfügt über die professionelle Unterstützung dazu. Neugierig?

Dann melden Sie sich bei uns unter
079 739 81 21 oder info@albiswings.ch
www.albiswings.ch

Inserateschluss April-Ausgabe
am 10. März 2014.



AutoGYRO

Enjoy the difference
Cavalon • Calidus • MTOsport



PC-7 TEAM 2014



Das PC-7 TEAM kann fast unverändert in seine 25. Saison starten. Hauptmann Matthias «Moeli» Müller ist der neue Mann im Team. Er startet als «Turbo Quattro» ins Jubiläumsjahr. Aus diesem Grund rückt Hauptmann Mario «Blacky» Schwarz in seinem zweiten Jahr bereits nach hinten auf die Position des zweiten Unterleaders (Turbo Nove). Sein Vorgänger auf dieser

Position, Major Martin «Tinu» Hess, wird dem Team in diesem Jahr als Reservepilot zur Verfügung stehen. Dafür hat der letztjährige Reservepilot Hauptmann Andreas «Nuk» Kuhn das Team verlassen. **cp**

Walter Hodel



Kommandant
Oberst Werner «Höffi» Hoffmann

Quality Manager, Kommando Pilotenschule Luftwaffe 85, 3800 Flugstunden
Kommandant seit 2010



Turbo Tre (3)
Linker innerer Flügelmann
Hauptmann Mario «Thöma» Thöni
Fliegerstaffel 18, 800
Flugstunden, Mitglied
seit 2013



Turbo Uno (1)

Leader
Hauptmann Martin «DJ» Vetter
Fliegerstaffel 11, 2500
Flugstunden, Mitglied seit
2006 (bisherige Positionen:
1, 3 und 7)



Turbo Duo (2)
Rechter innerer Flügelmann
Hauptmann Marius
«Crus» Krüsi
Fliegerstaffel 18, 800
Flugstunden, Mitglied
seit 2013



Turbo Cinque (5)
Linker äusserer Flügelmann
Hauptmann Cyril «Johnny» Johner
Fliegerstaffel 11, 1600
Flugstunden, Mitglied seit
2011 (bisherige Positionen:
3 und 5)



Turbo Quattro (4)
Slot (neu)
Hauptmann Matthias
«Moeli» Müller
Fliegerstaffel 17, 800
Flugstunden, Mitglied
seit 2014



Turbo Sexi (6)
Rechter äusserer Flügelmann
Hauptmann Thomas
«Ofe» Hilpert
Fliegerstaffel 18, 1900
Flugstunden, Mitglied seit
2012 (bisherige Positionen:
4 und 6)



Turbo Sette (7)
2. Solist
Hauptmann Christoph
«Paso» Schneider
Fliegerstaffel 18, 1800
Flugstunden, Mitglied seit
2010 (bisherige Positionen:
2 und 7)



Turbo Otto (8)
1. Solist
Hauptmann David
«Mensen» Menth
Fliegerstaffel 17, 2100
Flugstunden, Mitglied seit
2008 (bisherige Positionen:
3 und 8)



Reservepilot
Hauptmann Marc «Ebi» Eberhart
Fliegerstaffel 11, 2100 Flugstunden, Mitglied seit 2008 (bisherige Positionen: 2 und 6)



Reservepilot
Major Martin «Tinu» Hess
OT&E, 2800 Flugstunden
Mitglied seit 2008, (bisherige Positionen 4 und 9)



Turbo Nove (9)
Unterleader
Hauptmann Mario
«Blacky» Schwarz
Fliegerstaffel 18, 1800
Flugstunden, Mitglied seit
2013, (bisherige Positionen
4 und 9)



PR/Speaker
Hauptmann Andreas
«Lifty» Hebeisen
Fachstab skyguide, Jägerleitoffizier, Mitglied seit 2010



PR/Speaker
Hauptmann Philippe
«Philippe» Hertig
Zielfliegerstaffel 12 Tiger
F-5, Mitglied seit 2006

CSeries braucht mehr Zeit

Was die Branche allgemein erwartet hat, ist nun Gewissheit: Die Auslieferung der ersten CSeries verzögert sich erneut und soll nun in der zweiten Jahreshälfte 2015 erfolgen. Immerhin ist das Auftragspolster für den kanadischen Verkehrsjet etwas dicker geworden.



Foto: Bombardier

Das Flugzeug CS300 in der Bemalung der SaudiGulf Airlines. Die Swiss wird ihre erste CS100-Maschine erst ab 2015 erhalten.

In der Flugzeugsparte von Bombardier wechseln sich Hochs und Tiefs gegeneinander ab. Zu den erfreulichen Nachrichten zählt, dass der kanadische Hersteller für seinen neuen Kurz- und Mittelstreckenjet CSeries einen weiteren Kunden gewinnen konnte. An der Bahrain Air Show vom vergangenen Januar bestellte die Al Qahtani Aviation Group aus Saudi-Arabien 16 CS300 fest und sicherte sich Optionen für zehn weitere Maschinen dieses Typs. Die neuen Flugzeuge werden bei der saudischen Neugründung SaudiGulf Airlines zum Einsatz kommen. Nach Gulf Air (Festbestellungen für 10 CS100) und Iraqi Airways (fünf CS300) handelt es sich dabei bereits um den dritten Kunden aus der Golfregion, der sich für die CSeries entschieden hat.

CS300 hat Nase vorn

SaudiGulf Airlines ist im Zuge der Marktöffnung in Saudi-Arabien im Jahr 2012 entstanden und will ab Anfang 2015 Inlandverbindungen sowie internationale Flüge in die Golfstaaten und nach Indien anbieten. Dabei setzt sie auf ein Premiumprodukt und beabsichtigt, ihre CS300 mit einer First Class, Ledersitzen und diversen Unterhaltungsmöglichkeiten an Bord auszustatten. Mit der jüngsten Order klettert die Zahl der festen Bestellungen für die CSeries auf 198 Stück. Gleichzeitig bestätigt sie den Trend, dass die grössere CS300, die in einer Zwei-

Klassen-Auslegung 135 und – mit maximaler Bestuhlung – sogar 160 Passagiere aufnehmen kann, derzeit bei den Airlines deutlich beliebter ist. Von der CS300 konnten die Kanadier bisher (Stand: Ende Januar) 135 Exemplare absetzen, die kleinere CS100 kommt mit 63 Stück nicht einmal auf die Hälfte davon. Wenn man auch die Kaufverpflichtungen und Absichtserklärungen in Betracht zieht, liegt der Auftragsbestand für die neue Flugzeugfamilie im Moment bei 445 Maschinen.

Zweite Verschiebung

Die CSeries ist in der Orderstatistik von Bombardiers Verkehrsflugzeugen allerdings das einzige Muster, das im vergangenen Jahr im Vergleich zu 2012 mehr Bestellungen verzeichnen konnte, und zwar 34 anstelle der 15 im Jahr zuvor. Die andern Modelle CRJ und Q400 verkauften sich deutlich weniger gut. Insgesamt erhöhte sich das Backlog für die Verkehrsflugzeuge im letzten Jahr nur um 81 Exemplare, dies im Gegensatz zu den 138 Bestellungen aus dem Jahr zuvor.

Für eine weitere negative Schlagzeile sorgte am 16. Januar die Ankündigung von Bombardier, dass die erste CS100 erst in der zweiten Hälfte 2015 einem Kunden übergeben werde. Damit verzögert sich die Indienststellung des Musters im Vergleich zum ursprünglich genannten Termin von Ende

2013 um 18 bis 24 Monate. Die erste CS300 soll nach dem revidierten Auslieferungsplan nun in der ersten Jahreshälfte 2016 an einen Kunden gehen.

Konsequenzen für Swiss

Als offiziellen Grund für die erneute Verzögerung liess der Hersteller verlauten, es brauche mehr Zeit, um die Systemreife für eine erfolgreiche Indienststellung des Flugzeugs zu gewährleisten. Immerhin macht die bisher erfolgte Erprobung der CSeries offenbar keine grösseren Veränderungen am Design nötig. Derzeit sind zwei Flugzeuge an den Flugtests beteiligt, eine dritte Maschine sollte in der Zwischenzeit zur Testflotte gestossen sein.

Bei Swiss sucht man gemeinsam mit Bombardier nach Möglichkeiten, um die Auswirkungen der neuerlichen Verspätung so gering wie möglich zu halten. «Unser Ziel ist weiterhin die Auslieferung im Jahr 2015», heisst es aus Zürich. Die verzögerte Ablieferung der CS100 könnte allerdings bedeuten, dass an den RJ100 grössere Instandhaltungsarbeiten wie Fahrwerk- und Triebwerkwechsel anfallen könnten. Auch zusätzliche, teure C-Checks sind unter Umständen nötig. **cp**

Zu Tisch über den Wolken

Kurz nach dem Start verwandelt sich ein Flugzeug von einem reinen Transportmittel in ein Gourmetrestaurant. Über den Wolken beginnt ein kulinarischer Höhenflug für unsere Gäste. Doch wie sieht die Verpflegung für die Besatzung aus?

Nach gut zwanzigminütigem Steigflug erreichen wir unsere heutige Reiseflughöhe von rund zehn Kilometer. Seit einigen Minuten ertönen hinter uns bekannte Geräusche, die auf eises Arbeiten in der vorderen Bordküche schliessen lassen. Während in der Kabine die Speisekarten gereicht und in der Küche die Essen zubereitet werden, dringt ein verlockender Duft zu uns nach vorne. Diesem kann auch die schussichere Cockpittüre, die uns vom restlichen Teil des Flugzeugs trennt, nichts anhaben. Eine Auswahl an Mahlzeiten steht auch für die Besatzung bereit. Diese ist anders als jene für die Passagiere, und so dürfen wir heute zwischen Gemüselasagne, Rindstroganoff und einem roten Thai-Curry auswählen.

Nur nicht das Gleiche essen

Trotz der Auswahl gilt im Cockpit die eiserne Regel, dass nicht beide Piloten die gleiche Mahlzeit einnehmen dürfen. Dies nicht zuletzt um der Gefahr einer Lebensmittelvergiftung oder sonstigen durch das Essen hervorgerufenen Nebenwirkungen vorzubeugen. Dabei hat es sich «eingebürgert», dass der fliegende Pilot jeweils das Privileg der Menüwahl hat. Heute steht mir dieser Vorteil zu, und so geniesse ich bereits kurze Zeit später nicht nur den Ausblick über die dalmatische Küste unter uns, sondern auch auf das asiatische Menü vor mir.

Die Verpflegung an Bord wird uns offeriert und variiert je nach Flug und Tageszeit. Immer mit dabei ist eine sogenannte «Crew-Schublade». Ein Fach also, das exklusiv für die Besatzung bestimmt ist. Darin finden sich frisches Brot, Früchte, Salat und je nach Einsatzdauer auch die bereits erwähnten warmen Essen. Die Auswahl der warmen Mahlzeiten ist alternierend und so können wir auch bei längeren, zusammenhängenden Einsätzen abwechslungsreich essen. Obschon sich die Speisen in ihren

Aluschalen optisch nicht immer von der besten Seite präsentieren, kommt das Essen bei den Besatzungen meistens gut an. Dabei umfasst das Sortiment etwas mehr als zwanzig Mahlzeiten. Ähnlich wie bei den Passagier-Essen ändern sich die Menüs in einem Zyklus. Einige Crew-Essen werden jedoch aufgrund ihrer Beliebtheit nie aus dem Angebot genommen. Hin und wieder bleiben auch Essen der Passagiere übrig und erweitern so die Auswahl und Variation für die gesamte Besatzung.

Zu Tisch fast wie im Restaurant

Ich möchte ein grosses Plus meines Arbeitsgeräts erwähnen: der aufklappbare Tisch. Mit einem Handgriff öffnet sich aus der Instrumententafel heraus nicht nur eine Arbeits- und Ablagefläche, sondern auch eine Unterlage für kulinarische Höhenflüge. Gerade aufgrund der unregelmässigen Dienst-

zeiten ist es über den Wolken nicht immer einfach, ja hin und wieder gar unmöglich, zu den gutschweizerischen Essenszeiten «zu Tisch» zu sitzen. So kommt es des Öfteren vor, dass wir erst nachmittags um 15 Uhr das Mittagessen einnehmen können oder dieses für einmal ganz ausfällt. Dies ist nicht immer einfach für den Körper und stellt gerade auf den zahlreichen Nachtflügen der Langstrecke eine nicht zu verachtende Zusatzbelastung für den Organismus dar. Doch das ist heute für einmal nicht der Fall. So begleitet mich, ähnlich wie in einem exponierten Bergrestaurant oder in einer «Rooftop-Bar», eine atemberaubende Aussicht beim Mittagessen. Unter mir ziehen Hunderte kleiner Inseln vorbei, während wir weiter Richtung Südosten fliegen. **CP**

Sales Wick



Verpflegung auf 34 000 Fuss. Während wir Richtung Norden fliegen, geniesst der Captain sein Mittagessen mit der Aussicht auf den Sonnenuntergang.

Boeing B777X



Foto: Boeing

Die Boeing 777X scheint zu einem grossen Renner zu werden. 280 Bestellungen sind schon eingegangen.

Grösser, weiter, effizienter Startschuss für Boeing 777X

Was die Spatzen schon länger von den Dächern gepfiffen hatten, ist an der vergangenen Dubai Air Show Wirklichkeit geworden: Boeing hat den Programmstart für eine modernisierte Version der Boeing 777 bekannt gegeben. Diese ist in starkem Mass auf die Bedürfnisse der Gesellschaften aus dem Mittleren Osten ausgerichtet, auf deren Konto der grösste Teil der bisher 280 Bestellungen geht.

Die Amerikaner wollen die Erfolgsgeschichte der Triple Seven, deren Erstflug vor knapp 20 Jahren stattgefunden hat und für die bisher (Stand: Dezember 2013) 1478 Bestellungen eingegangen sind, also fortschreiben. Dass die Voraussetzungen dafür gut stehen, belegen die 280 Festbestellungen, die Boeing nur einen Monat nach dem Launch bereits in der Tasche hat.

Davon stammen 34 von Lufthansa (für die grössere -9X), 150 von Emirates (davon 35 für die kleinere -8X und 115 für die -9X, dazu Kaufrechte für 50 weitere Maschinen), 25 von Etihad Airways (8 -8X und 17 -9X, plus 25 Optionen und Kaufrechte) sowie 50 von Qatar, die sich ebenfalls für die längere -9X entschieden hat. Die gewaltige Flottenexpansion der Fluggesellschaften aus dem

Mittleren Osten bedeutet, dass diese laut einer Schätzung von Boeing bis 2033 jährlich rund 2000 Piloten und 2600 Techniker benötigen.

Als erster asiatischer Kunde trat am 20. Dezember Cathay Pacific mit einer Bestellung für 21 Boeing 777-9X in Erscheinung. Der bisherige Auftragsbestand, der ein deutlich höheres Interesse der Airlines für die grössere Variante -9X zeigt, scheint Steven Udvar-Házy recht zu geben. Der Chef von Air Lease Corporation kritisierte, die -8X biete eine Leistung, die nur wenige Fluggesellschaften bräuchten und die Betriebskosten unnötig in die Höhe treibe.

Duell mit A350-1000

Mit 17 200 Kilometern liegt die maximale Reichweite der 777-8X, die in direkter Kon-

kurrenz zum A350-1000 steht, nur wenig unter jener ihrer Vorgängerin 777-200LR. Allerdings kann sie rund 50 Passagiere mehr transportieren, dies dank einer verbesserten Aerodynamik und deutlich grösseren Flügeln aus Kohlefaser. Die um rund 6,3 Meter angewachsene Spannweite von 71,1 Metern soll dafür sorgen, dass der Treibstoffverbrauch im Vergleich zum Airbus-Twin etwa zwölf Prozent tiefer liegt. Beim A350-1000 liegt die maximale Range bei rund 14 800 Kilometern, wobei er allerdings 19 Fluggäste mehr aufnehmen kann.

Mit einer Kapazität von 400 Passagieren bildet die -9X laut dem Hersteller eine eigene Grössenklasse und soll in erster Linie die Lücke zwischen ihrer kleinen Schwester und der Boeing 747-81 schliessen. Die Werbeprospekte von Boeing besagen, dass der Rumpf



Intensive Tests im Windkanal ergeben Aufschlüsse über die Aerodynamik.

dieses Musters im Vergleich zur 777-300ER vermutlich etwas länger wird (genaue Zahlen hat der Hersteller bisher nicht bekannt gegeben) und zwischen 16 und 17 Prozent sparsamer fliegt, aber mit demselben maximalen Abfluggewicht und 14 Personen mehr an Bord rund 700 Kilometer weiter fliegt.

Für sehr heisse Temperaturen

Einen grossen Anteil an der verbesserten Performance der 777X wird auch das Triebwerk vom Typ GE9X haben. Mit einem nochmals vergrösserten Durchmesser des Bläfers avanciert der Nachfolger des GE90-115B zum grössten, je vom US-Hersteller angebotenen Fan. Wie das Gehäuse des Bläfers bestehen auch die Schaufeln, deren Zahl von 22 auf 16 reduziert wird, aus gewichtsparenden Kohlefasern. In der Hochdruckturbine und der Brennkammer sorgen mit Keramik verstärkte Bauteile aus Verbundwerkstoffen dafür, dass der neue Langstreckenriese auch bei sehr hohen Temperaturen mit voller Nutzlast abheben kann – wohl ein Zugeständnis an die grossen Kunden aus der Golfregion. Insgesamt soll das neue Aggregat bei einer im Vergleich zum GE90-115B voraussichtlich tiefer liegenden maximalen Schubkraft rund zehn Prozent weniger Treibstoff verbrauchen und immer noch fünf Prozent unter dem Verbrauchswert aller Triebwerke liegen, die im Jahr 2020, also zum Zeitpunkt der geplanten Indienststellung der 777X, zur Verfügung stehen werden. Damit zielt die Werbekampagne von General Electric wohl in erster Linie gegen das Trent XWB-97, das dereinst den A350-1000 antreiben soll.

Alte Idee neu aufgelegt

Damit die modernisierte 777 auch am Boden problemlos manövrieren und an denselben Fluggastbrücken andocken kann

wie das Vorgängermodell, hat sich Boeing auf eine Idee zurückbesonnen, die schon bei der Entwicklung der ersten Generation der Boeing 777 in den 90er-Jahren eine Rolle gespielt hatte, aber wegen mangelnden Interesses potenzieller Kunden nicht umgesetzt worden war, nämlich die Konstruktion hochklappbarer Flügelenden. Diesmal soll der Schwenkpunkt weiter innen, 3,35 Meter von der äussersten Flügelspitze entfernt, zu liegen kommen. Dies hat den Vorteil, dass die äusseren Steuerflächen durch den Mechanismus nicht tangiert werden und die Vorrichtung somit einfacher und gewichtsparender ausfallen kann.

Erste Tests im Windkanal

Eine erste grosse Etappe in der Entwicklung des neuen Flugzeugs hat Boeing Mitte Januar erreicht. Im englischen Farnborough wurden an einem 4,2 Meter langen Modell, das über eine Spannweite von 3,9 Metern verfügt, die ersten Windkanaltests im niedrigen Geschwindigkeitsbereich durchgeführt.

Hunderte am Modell befestigte Sensoren sollen Aufschluss geben über die aerodynamischen Auswirkungen eines vorgegebenen Designs. Zudem können die Belastungen gemessen werden, die während des Fluges auf das Flugzeug einwirken. Ein weiteres Augenmerk gilt der Simulation von

Der neue Boeing-Twin bei Lufthansa

Bekanntlich hat die deutsche Fluggesellschaft noch vor dem offiziellen Programmstart der Boeing 777X in Dubai das Muster als erster Kunde bestellt. Zusammen mit ebenfalls geordneten A350-900 will der Kranich damit zwischen 2020 und 2025 Boeing 747-400 und A340-300 ersetzen und allenfalls für Wachstum verwenden.

Als Stationierungsorte kommen Frankfurt und München infrage, womit die neue Triple Seven auf Strecken wie Frankfurt-Toronto, München-San Francisco und München-Seoul zum Einsatz kommen könnte. Als Launching Customer hat Lufthansa die Möglichkeit der Mitsprache und will diese in Fragen des Cockpit-Layouts, der Kabinengestaltung, der Galleyausstattung und der Triebwerkspezifikation auch wahrnehmen. Ob die 777X, bei der es übrigens kein gemeinsames Typing mit der Vorgängerin 777-300ER gibt, dereinst auch bei anderen Konzerngesellschaften wie Swiss, Austrian und Brussels Airlines eingesetzt wird, steht noch offen. «Das ist noch nicht entschieden. Wir halten uns mit dieser Bestellung jede Option offen und werden das zu einem späteren Zeitpunkt entscheiden», heisst es in Frankfurt. ts

Start und Landung bei unterschiedlichen Hochauftriebskonfigurationen. Die Low-Speed-Versuche dauern rund fünf Monate. Mittlerweile hat Boeing mit Hochgeschwindigkeitsversuchen im firmeneigenen Windkanal in Seattle begonnen. Die definitive Konfiguration sollte im nächsten Jahr festgelegt sein, 2017 will der Hersteller mit der Produktion beginnen.

Diese wird definitiv in Everett stattfinden, nachdem die Gewerkschaft der Mechaniker und Techniker (IAM) nach einer langen Zerreihsprobe mit der Firmenleitung einer Verlängerung der Arbeitsverträge um acht Jahre ab 2016 schliesslich zugestimmt hat. cp

Thomas Strässle

Boeing 777X	B777-8X	B777-9X
Programmstart	November 2013	November 2013
Spannweite	71,1 m	71,7 m
Passagiere	350	400
Reichweite	17 200 km	15 185 km
Triebwerke	GE9X (105 000 Pfund Schub)	
Bestellungen	43	237
Listenpreis (US-Dollar)	349,8 Mio.	377,2 Mio.
Erstauslieferung	2022	2020

Büffeln fürs Cockpit

Der 25-jährige Christian McGough absolviert derzeit bei Horizon Swiss Flight Academy seine Ausbildung zum Berufspiloten. Ein gutes Stück auf der Karriereleiter ist bereits geschafft. Zeit für einen Rückblick.

«Cockpit»: Christian McGough, wo stehen Sie derzeit bei Ihrer Reise zum Berufspiloten?

Christian McGough: Ich würde sagen, etwas mehr als ein Drittel der Ausbildung ist geschafft. Zurzeit befinde ich mich in der Theorie-Phase CPL/IR/ATPL und verbringe viel Zeit damit, mich durch die Schulbücher zu kämpfen. Parallel dazu sammle ich Erfahrungsstunden und erwerbe die Nachtsichtflug- sowie CPL-Praxis.

Wo lauerten Ihrer Meinung nach die grössten Knacknüsse in der Ausbildung?

Das berufs begleitende Absolvieren der Theorie ist meines Erachtens eine ziemliche Herausforderung. Der grösste Teil des Ausbildungsstoffs wird mittels Distance-Learning vermittelt. Diese Ausbildungsmethode erfordert ein hohes Mass an Selbstdisziplin und Durchhaltevermögen.

Apropos Selbstdisziplin: Woher holen Sie eigentlich Ihre Motivation für das monatelange Büffeln?

Wissen Sie, mein Arbeitsweg von Oberglatt nach Wallisellen führt mich jeden Tag am Flughafen vorbei. Alleine schon der Anblick der vielen Flugzeuge ist Motivation genug. Ich war schon immer fasziniert von der Welt der Fliegerei. Beim Flug in die Ferien würde ich am liebsten direkt im Cockpit statt in den hinteren Sitzreihen Platz nehmen. Ich denke, da geht es jedem zukünftigen

Christian McGough

25 Jahre alt, Sachbearbeiter bei der Migros Bank AG. Sein erstes Schlüsselerlebnis in der Fliegerei: «Als kleiner Bub durfte ich das erste Mal ins Cockpit. Von diesem Tag an wusste ich, dass ich Pilot werden will.»

Was ihm am Pilotenberuf gefällt: «Jeder Flug ist eine neue Herausforderung. Das Gefühl abzuheben und die Aussicht über den Wolken sind einfach unbeschreiblich.»



Christian McGough hebt derzeit Richtung Traumberuf ab und schnuppert auf dem Flugplatz von Samedan schon mal Airliner-Luft.

gen Linienpiloten gleich. Nur schon die Vorstellung, als Pilot die Passagiere begrüßen zu dürfen und von einer Destination zur anderen zu fliegen, ist ja enorm motivierend.

Hatten Sie denn nie einen Durchhänger?

Ich denke, dass jeder Student schon mal einen kleinen Durchhänger hatte. Der Theoriestoff ist sehr umfangreich und vieles davon ist auf den ersten Blick nicht ganz verständlich. Wichtig ist, nie das Ziel aus den Augen zu verlieren und hart für seinen Traum zu arbeiten.

Haben Freundschaften und Beziehungen während Ihrer Ausbildung gelitten?

Ganz im Gegenteil. Dank meiner Ausbildung bei Horizon Swiss Flight Academy habe ich viele neue Freunde dazugewonnen und pflege enge Kontakte. Und wenn ich einen Freund einmal längere Zeit nicht gesehen habe, dann nehme ich ihn ganz einfach mit zum Fliegen. Es ist ein schönes Gefühl, anderen Leuten die Faszination des Fliegens näherzubringen.

Partys, Freunde, Kino: Die Liste der Verlockungen, den Unterrichtsstoff zu vernachlässigen, ist lang. Ihr Rezept, um da standhaft zu bleiben?

Um alles unter einen Hut zu bringen, ist ein gutes Mittelmass wichtig. Fakt ist – egal welche Art von Ausbildung man absolviert – es sollte Spass machen. Und die Vorstellung, in naher Zukunft am Steuer eines Jets

zu sitzen, ist doch um einiges besser als jede Party.

Wenn sich in der Ausbildung unüberwindbare Klippen auftun, wie hilft Ihnen da die Horizon Swiss Flight Academy?

Für individuelle Anliegen oder Fragen anlässlich des Heimstudiums steht immer jemand vom Team zur Verfügung. Dank Horizon Swiss Flight Academy ist jede Klippe überwindbar.

Haben Sie sich für die Ausbildung persönliche Arbeits- und Lerntechniken angeeignet?

Bei zwölf Fächern mit anspruchsvollem Inhalt ist es wichtig, sich vom gelernten Stoff Notizen oder kleine Zusammenfassungen zu machen. Andernfalls geht das erlernte Wissen erfahrungsgemäss schnell wieder vergessen.

Um ausbildungsmässig Höchstleistungen zu vollbringen, muss man ab und zu auch die Seele baumeln lassen können. Ihr Rezept, um neue Energie zu tanken?

Mit Freunden etwas unternehmen ist immer eine gute Sache. Raus an die frische Luft, Fussball spielen oder ins Fitness gehen. Das verschafft einen guten Ausgleich zum Alltag. So kann ich blendend abschalten.

Wie möchten Sie nach Erhalt der Berufspilotenlizenz am liebsten Ihre Brötchen verdienen?

Mein Wunsch wäre es natürlich, für eine Schweizer Airline zu fliegen. Ich könnte mir durchaus auch vorstellen, ein Jobangebot im Ausland anzunehmen. Man muss immer realistisch bleiben. Wichtig ist, dass man sich einen Arbeitsplatz im Cockpit sichern kann. Wo auf dem Erdball das sein wird, ist derzeit völlig zweitrangig. ☛

Interview: Hans-Heiri Stapfer



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

Anflugsturbulenzen

Der Flughafen Bern-Belp will 2015 einen GNSS-Anflug auf die Piste 32 installieren. Doch der Widerstand aus Aviatikkreisen ist gross: Sie seien vor vollendete Tatsachen gestellt worden und kritisieren die «unverhältnismässigen Luftraumansprüche» zulasten der Leichtaviatik. Zahlreiche Einsprachen sind die Folge.

Der Flughafen Bern-Belp plant, im Jahr 2015 einen auf GPS-Signalen (GNSS – Global Navigation Satellite System) basierenden IFR-Anflug auf die Piste 32 einzuführen. Damit können entsprechend ausgerüstete Luftfahrzeuge bei Wetterlagen, welche eine Landung auf der Piste 32 erfordern, direkt von Südosten her (über Thun/Steffisburg–Münsingen) den Flughafen Bern anfliegen. «Das bedeutet, dass der IFR-Anflug aus den Hauptanflug-

richtungen auf dem Initial Approach durch die TMA 2 (Nahverkehrsbereich), später auf dem Final Approach durch die CTR (Kontrollzone) geschützt werden muss», heisst es in der Gesuchsbegründung. Mit dem GNSS-Anflug könne auch das nicht mehr der neusten Technologie und Sicherheitsstandards entsprechende Anflugverfahren via das ILS Piste 14 mit anschliessendem Visual Circling Approach auf die Piste 32 umgangen werden, sagen die Verantwortlichen der Alpar AG.

Leichtaviatik würde eingeschränkt

Für die Leichtaviatik führt der dafür beanspruchte, erweiterte kontrollierte Luftraum Richtung Südosten bis nach Thun zu einschneidenden Konsequenzen. Betroffen ist etwa der Flugplatz Thun. Die neue CTR würde die Benutzung des Anflugsektors

und des Ausflugs im Norden verunmöglichen. Mit der neuen TMA entsteht zudem ein «Deckel», welcher die aviatischen Aktivitäten für den Motor- und Segelflug er-

heblich einschränkt. «Die Segelflugpiloten der Segelfluggruppen Bern und Thun werden durch diese Vorhaben so stark eingeschränkt, dass sie den Segelflug kaum noch betreiben können», schreibt beispielsweise der Aero-Club der Schweiz unter anderem in seiner Einsprache. Die erweiterte TMA schaffe zudem einen «unüberwindbaren, durchgehenden Sperrriegel vom Jura bis zu den Voralpen». Transitflüge von Ost nach West und umgekehrt würden für Segel- und Motorflugzeuge stark erschwert. Ferner sei die vorgeschlagene Luftraumerweiterung unverhältnismässig, auch im Hinblick auf die wenigen Anflüge pro Tag von Süden her. Mit derlei gravierenden Folgen konfrontiert machte sich bei der gesamten Leichtaviatik innert kurzer Zeit Widerstand breit. Zahlreiche Einsprachen wurden eingereicht. Diese werden nun vom BAZL geprüft, gewichtet und entsprechend berücksichtigt. Die endgültige Festlegung des Luftraums erfolgt dann mittels Verfügung und wird publiziert. **cp**

Jürg Wyss

Etihad Airways



Strahlt in neuem Glanz: Das Flugzeug ist das gleiche Modell (Saab 2000), aber aus Darwin wird Etihad Regional.

Im Olymp angekommen

Wer hätte das gedacht: Vor Kurzem befand sich Darwin Airline in finanzieller Schieflage. Nun erhält sie mit Etihad eine neue Besitzerin, frisches Geld und mischt nun in der Liga der besten Airlines mit. Die Tessiner nennen sich künftig Etihad Regional und werden für die arabische Premium-Fluggesellschaft von diversen europäischen Destinationen aus Passagiere nach Zürich befördern.

Das ist fast wie ein Sechser im Lotto. Eigentlich rechnete sich die in Lugano domizilierte Darwin Airline aus, Ende Jahr schwarze Zahlen schreiben zu können («Cockpit» 10/2013). Und dann kloppte die grosse Etihad aus Abu Dhabi an und der Traum wurde Wirklichkeit. Die Araber steigen bei der Darwin Airline mit 33,3 Prozent ein. Die dem Königshaus aus Abu Dhabi gehörende Fluggesellschaft fliegt seit Juni 2004 von Genf nach Abu Dhabi.

Equity Alliance

Etihad beteiligt sich mit unterschiedlichen Anteilen bei verschiedenen europäischen Fluggesellschaften (Kasten). Gemeinsam ist bei (fast) allen, dass sie ums wirtschaftliche Überleben kämpfen. Die Strategie von Etihad sieht gemäss James Hogan,

Präsident und CEO von Etihad Airways, eine weltweit starke Partnerschaft mit Regionalfluggesellschaften vor. Zusammen bilden die Fluggesellschaften die Equity Alliance. Von einer eigentlichen Einkaufstour will Hogan nichts wissen. Vielmehr würden die kontaktierten Airlines bestens ins Gesamtbild passen. Equity-Investitionen bedeuteten, dass alle gemeinsam das Risiko zu tragen haben. Es wird also nicht von der seit zehn Jahren bestehenden Golf-Premium-Airline alleine getragen. «Ziel sind Profite», gab der langjährige British Midland-Manager an einer Veranstaltung am Flughafen Zürich als Vorgabe aus. «Wir sind schliesslich keine karitative Organisation.» Mit dem neuen Modell rechnen sich die Verantwortlichen höhere Gewinne aus. Dank Kostensynergien, schnelleren Reaktionszei-

ten und einer gemeinsamen Ausrichtung sollte der Verbund profitabel sein.

Stufenweise Einführung

Vorbehaltlich der Regierungsgenehmigung sieht die Partnerschaft eine stufenweise Einführung von Code-Share-Vereinbarungen zwischen Etihad und Darwin vor. In der ersten Phase wird Etihad Airways seinen Code EY auf 16 Strecken anbringen, die von Darwin Airline betrieben werden. Profitieren dürften die Kunden, die mehr Auswahl haben, aber auch der Flughafen Zürich, der einen weiteren potenten Kunden gewinnt. Die Swiss hingegen wird sich einer weiteren Konkurrentin erwehren müssen. **cp**

Patrick Huber



Fotos: Etihad



Flight Attendants in eleganten Uniformen.



Gediegener Service in der Business-Class des A330-300.

Etihad-Partner (Beteiligungen)

Darwin Airline	33,3 %
Air Serbia	49 %
Aer Lingus	3 %
Air Berlin	29 %
Air Seychelles	40 %
Virgin Australia	19,9 %
Jet Airways (Indien)	24 %

Drehkreuze

Genf, Amsterdam, Paris, Düsseldorf, Belgrad, Zürich (ab 1. Juni) und Rom (ab Juli).

Etihad Regional

Darwin Airline bietet folgende Destinationen an: Stuttgart, Düsseldorf, London City, Berlin, Poznan, Wroclaw, Zürich, Toulouse, Tirana, Zagreb, Belgrad, Turin, Bordeaux, Marseille, Nantes, Linz, Graz, Lyon, Verona.



Startschuss per roten Knopf: v.l. Maurizio Merlo (CEO Darwin), James Hogan (CEO Etihad) und Peter Baumgartner (Etihad COO).





Cockpit

Nr. 03/März 2014

Hochbetrieb für die Schweizer Luftwaffe und die F/A-18 am WEF.

Foto: Marco Zatta



Fotos: Simon Vogt

18.30 Uhr Ortszeit auf dem vereisten Vorfeld in Krasnojarsk.

Leben mit erschwertten Bedingungen

Für die Lufthansa Cargo ist eine Stadt in Sibirien eine der wichtigsten Destinationen in ihrem Streckennetz. Dort machen Lufthansa-Maschinen einen Zwischenstopp, um zu tanken. Ein Augenschein vor Ort.

«Krasnojarsk Tower this is Lufthansa Cargo 8406 established ILS 29...». Kapitän Wolfgang Raebiger und Senior First Officer Tim Holderer befinden sich im Landeanflug auf Krasnojarsk. Yemelyanovo Airport, wie der Flughafen heisst, ist nach Frankfurt für Lufthansa Cargo der zweitwichtigste Flughafen in ihrem Streckennetz. Alle Asienflüge führen über diese Destination, das bedeutet bis zu 43 Lufthansa-Cargo-Flüge wöchentlich. Obschon Krasnojarsk mit fast einer Million Einwohnern die drittgrösste Stadt in Sibirien ist, wird hier

kaum Fracht ein- oder ausgeladen. Der Platz in Ostsibirien wird für einen technischen Zwischenstopp, für Betankung und Crewwechsel genutzt.

Übergangsrechte gesichert

Mit diesem Nutzungsvertrag von Krasnojarsk sichert sich Lufthansa die Überflugsrechte für Russland. Unmittelbar östlich davon gibt es einen zweiten Flughafen namens Tscheremschanka. Dieser wurde dadurch bekannt, weil dort vor zwei Jahren alle Gebäude abbrannten. Seither wird er nur noch als Regionalflughafen genutzt.

Unser Flug beginnt rund zehn Stunden vor der Landung in der Frachtzone des Flughafens Frankfurt. Bereits um drei Uhr morgens wird die Maschine beladen, damit sie pünktlich um 5 Uhr mit einem der ersten Slots aus Frankfurt rauskommt. Die Nachtflugsperrre, welche seit zwei Jahren auch in Frankfurt gilt, hat grosse Auswirkungen auf die Frachtfliegerei, da diese meist nachts stattfindet. Verderbliche Waren sollen mög-

lichst frühmorgens beim Kunden sein und die Luftstrassen sind in der Nacht deutlich weniger belegt.

An Bord der MD-11 mit der Kennung D-ALCM befinden sich rund 85 Tonnen Fracht, grösstenteils Pharmazeutika und Chemikalien, die für Schanghai bestimmt sind. Die Waren sind in unterschiedlichen Frachträumen des Flugzeugs untergebracht, wo die gewünschte Temperatur eingestellt werden kann; Pharmazeutika oft im kleinen unteren Frachtraum mit 6 Grad, die restlichen Güter in den andern Frachtzonen. Mit ihren 200 Tonnen Leergewicht und den 66 Tonnen Treibstoff hat die MD-11 damit nahe dem maximalen Startgewicht abgehoben. Nach rund sechs Stunden Flug setzt Tim Holderer die MD-11 sicher auf der Piste von Krasnojarsk auf und steuert sie anschliessend über die vereisten Taxiways und das Vorfeld auf den für Lufthansa Cargo reservierten Standplatz. Holderer und Raebiger waren wenige Tage zuvor mit ihrer MD-11 auf einem Hilfsgüterflug nach Manila. Dort



Keine einfachen Bedingungen für Jesko Schneider in Sibirien.

hatte das Thermometer noch 35 Grad angezeigt. Obwohl es Dezember ist, weist Sibirien Temperaturen von «nur» minus 12 Grad Celsius auf. Es hat kaum Schnee.

Nur 15 Minuten ohne Handschuhe

Das kommt der Belegschaft von Lufthansa Cargo in Krasnojarsk, bestehend aus dem Stationsleiter Jesko Schneider und seinen sechs deutschen Mechanikern, sehr entgegen. «Häufig müssen wir Reparaturen am Flugzeug auf dem Vorfeld machen», sagt Schneider. «Mehr als 15 Minuten ohne Handschuhe liegen nicht drin.»

Oft handelt es sich um kleinere Reparaturen oder einen Reifenwechsel. «Bei grösseren Arbeiten muss eine Maschine auch länger stehen bleiben», betont Schneider, «da die Ersatzteile entweder über Moskau beschafft oder direkt aus Frankfurt eingeflogen werden müssen».

Dann kann es passieren, dass verderbliche Ware, die nicht weitergeflogen werden kann, vor Ort entsorgt werden muss. Da es in Krasnojarsk keine Kühlräume gibt, kann nichts zwischengelagert werden. Die empfindlichen Pharmazeutika verlangen konstante Temperaturen von 6 bis 8 Grad, ohne Schwankungen. Ersatzmaschinen sind nicht verfügbar und der Platz in den regulären Frachtmaschinen auch meist komplett ausgebucht.

Angst vor der Eisbildung

Das grösste Problem für die Flugzeuge sind tiefe Temperaturen, kombiniert mit hoher Luftfeuchtigkeit, was zu Eisbildung führt. Daher besitzt Lufthansa Cargo in Krasnojarsk, nebst einer eigenen Lagerhalle mit grossen Beständen an Enteisflüssigkeit, zwei Enteisungsfahrzeuge vom Typ Vestergaard Elephant.

Letztes Jahr musste von September bis Juni enteist werden. In den Spitzenzeiten wurden dabei monatlich 60 000 Liter Anti- und De-Icing-Flüssigkeit verbraucht. Die professionelle Enteisung wird auch gerne von russischen Kunden in Anspruch genommen; für Lufthansa Cargo ein guter Nebenerwerb. Ein Flugzeug in der Grösse der MD-11 benötigt rund 200 Liter Enteisflüssigkeit. Eine Enteisung kostet schnell einmal Tausende Schweizer Franken.

24 Stunden später sitzen die beiden Piloten Raebiger und Holderer schon wieder im Cockpit einer MD-11, um diese nach Frankfurt zu fliegen. Ihre beiden Kollegen Kapitän Markus Mix und Copilot Max Mehrens sind soeben mit dieser Maschine aus Seoul angekommen. Eine zweite Lufthansa-Cargo-

Jesko Schneider

Der gebürtige Südtiroler Jesko Schneider (51) arbeitet seit 24 Jahren für Lufthansa Cargo. Er ist erst seit vier Monaten in Krasnojarsk Stationsleiter. Dort wird er mindestens fünf Jahre bleiben.

Die Kälte, die vielen Flugzeugabfertigungen, die Notwendigkeit für sehr flexibles Arbeiten und auch die Fähigkeit, improvisieren zu können, haben Schneider bewogen, nach Sibirien zu gehen. Vorherige Stationen waren Leipzig, Malta und Barcelona.

MD-11 steht ebenfalls auf dem sibirischen Vorfeld, um nach erfolgtem Tankstopp und Pilotenwechsel Tokio anzufliegen.

Würde nicht neben jedem Flugzeug ein russischer Sicherheitsbeamter stehen und alte russische Lastwagen die Piste enteisen und Flugzeuge betanken, würde man meinen, auf einem deutschen Flughafen zu sein.

Zwischenstopp bald vorbei?

Mit der Einführung der neuen Boeing B777 Frachter bei Lufthansa Cargo (siehe Cockpit Januar 2014) würde der Tankstopp in Krasnojarsk eigentlich hinfällig, da eine «Triple Seven» eine Reichweite von rund 9000 Kilometern hat. Da Lufthansa Cargo noch jahrelang die Flotte mit MD-11- und Boeing-B777-Maschinen parallel betreiben wird, kann Sibirien wirtschaftlich noch lange von den Deutschen profitieren. **cp**

Simon Vogt



Pistenenteisung auf Russisch: ein Tanklastwagen mit zwei alten Flugzeugtriebwerken, die für Hitze sorgen.

Sicherheit und Komfort

Fotos: zvg



Die in Sion ansässige Héli-Alpes setzt mit dem Bell 429 einen der modernsten Helikopter ein. Viel Komfort ist garantiert.

Héli-Alpes SA mit Sitz auf dem Flugplatz Sion setzt zurzeit zehn moderne und leistungsfähige Helikopter ein, die bis zu sechs Personen transportieren können. Alle Helikopter sind mit einem Leder-Interieur und mit einer Klima-Anlage ausgestattet und verfügen über ein schallisoliertes System, sodass ein hoher Komfort, selbst auf Langstreckenflügen, garantiert ist.

Bell 429: medizinische Betreuung

Mit dem zweiten Zweiturbinen-Helikopter, dem Bell 429, wird Héli-Alpes ihre Flotte mit einem noch schnelleren und komfortableren Helikopter ergänzen – ein kleiner Jet in der Helikopter-Welt. Dieser erlaubt es, einen neuen Markt zu erschliessen. Seine Reise-Geschwindigkeit ist höher als bei vergleichbaren Helikoptern. Die voluminöse Kabine macht ihn für eine immer anspruchsvollere Klientel unverzichtbar. Die Innenausstattung von hoher Qualität ist veränderbar in eine Salon- oder Dienstreiseversion.

Dank dem modularen Konzept «HEMS» (Helicopter Emergency Medical Services) der Firma Aerolite Max Bucher AG kann dieser Helikopter in kurzer Zeit von einer VIP- in eine Rettungsflug-Version umgestaltet werden.

Die Vielfältigkeit der Ausstattung und die ultramoderne Avionik mit einem Vierachsen-Autopilot eröffnen dem Bell 429 ganz neue Perspektiven und Horizonte.

Verblüffende Qualität

Héli-Alpes hat ausserdem ein neues Kamerasystem «Cineflex» erworben. Diese kreiselstabilisierte Plattform garantiert eine aussergewöhnliche Auflösung der Bilder. Ob Reportagen oder Filme im HD-Format: die Aufnahmen sind von verblüffender Qualität. Die integrierte Infrarot-Kamera erlaubt es Polizei- oder Zollkräften, vermisste Personen oder Flüchtlinge leicht zu orten. Dieses System ist ebenfalls im neuen Bell 429 installierbar, um nächtliche Suchflüge durchzuführen. **cp**

Willi Hefel, Vorstand SHA



Bis zu sechs Passagiere reisen in der Bell-429-Kabine bequem.



Swiss Helicopter Association
www.sha-swiss.ch

Die SHA setzt sich ein für die Wahrung, Unterstützung und Förderung der gemeinsamen Interessen der schweizerischen und liechtensteinischen Helikopterunternehmen.



«Cineflex» liefert perfekte Bilder.



AS.350B2 HB-ZDN der Héli-Alpes in der neuen Lackierung.

Fotos: Markus Herzig

Heli «Delta November»

Zwei Helikopter aus dem Hause Aero-spatale/Eurocopter tragen das Call-sign «Delta November». Der SA.315B Lama «Xray Delta November» wurde im Oktober 1971 fabrikneu von der Eliticino SA übernommen. Der unverwüsthliche «Drahtesel der Lüfte», wie der SA.315B oft genannt wird, flog während nicht weniger als 34 Jahren in den Diensten der Tessiner Firma. In diesen Jahren wurde der HB-XDN mindestens drei Mal neu lackiert und überholt. Im Juni 2006 wechselte der rüstige Helikopter in die Flotte der Air Grischa Helikopter AG. Anfangs 2008 wurde die Maschine nach Italien verkauft und flog vorerst für die Air Walser in Gabon.

Der AS.350B1 Ecureuil «Zulu Delta November» war der erste Helikopter der Héli-Passion, der heutigen Héli-Alpes SA mit Basis in Sion und einer Flotte von acht Helikoptern. Der HB-ZDN wurde in Deutschland gekauft und im September 2001 eingetragen. Zwei Jahre später erfolgte der Umbau auf einen AS.350B2 mit einer attraktiven Neulackierung. Im Mai 2007 erfolgte die Handänderung auf die neue Firma Héli-Alpes SA. Kurze Zeit später wurde der Helikopter nach Österreich verkauft. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XDN SA.315B Lama; S/N 2232; B/J 1971; Eintrag: 20. Oktober 1971; Eigentümer &

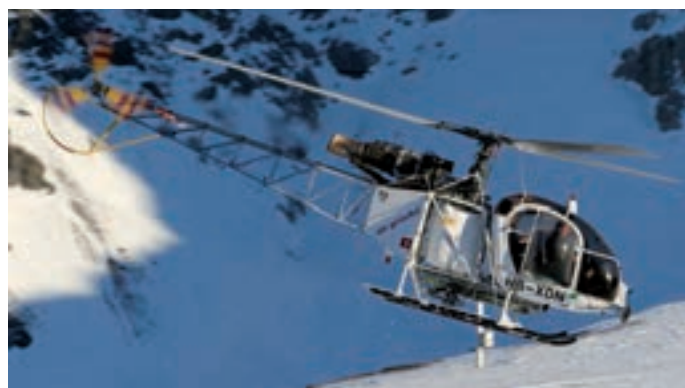
Halter: Eliticino SA; Handänderung: 29. Juni 2006, neuer Halter: Air Grischa Helikopter AG; Handänderung: 23. Januar 2008, neuer Eigentümer: Air Grischa Helikopter AG; Löschung: 4. August 2008; neues Kennzeichen: I-BXWF.

HB-ZDN AS.350B1 Ecureuil; S/N 1707; B/J 1983; Vorher: D-HEND; Eintrag: 25. September 2001, Eigentümer & Halter: Héli-Passion; Handänderung: 1. Mai 2007, neuer Eigentümer & Halter: Héli-Alpes SA; Löschung: 15. August 2007; neues Kennzeichen: OE-XWA. **cp**

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



SA.315B HB-XDN der Eliticino neu lackiert im Sommer 1996 in Locarno.



SA.315B HB-XDN im Dienste der Air Grischa ganz in Weiss.

Robinson R44 Raven II

Der Robinson R44 ist das zweite von heute drei Modellen des amerikanischen Herstellers Robinson Helicopters. Er wurde nach dem grossen Erfolg mit dem zweisitzigen R22 als leichter Kolbenhelikopter mit vier Sitzplätzen weiterentwickelt.

Technische Daten

Hersteller	Robinson Helicopters
Typ	Leichter einmotoriger Kolbenhelikopter
Erstflug	31. März 1990
Besatzung / Passagiere	1 / 3
Länge (inkl. Rotor)	11,67 m
Kabinenbreite	1,28 m
Max. Höhe	3,28 m
Rotordurchmesser	10,06 m
Triebwerk	Lycoming IO-540
Max. / Dauerleistung	1 x 183 kW / 1 x 153 kW
Leergewicht	635 kg
Max. Abfluggewicht	1088 kg
Max. Unterlast	363 kg
Treibstoff	115 l
Geschwindigkeit	209 km/h
Reichweite	643 km
Website	www.robinsonheli.com www.valair.ch



Wie schon ihren ersten Helikopter R22 entwickelte Robinson den viersitzigen R44 für den zivilen Markt. Somit war der wirtschaftliche Betrieb des Helikopters eine wichtige Anforderung. Robinson griff bei der Entwicklung des R44 auf einige bewährte Komponenten des R22 zurück. Die Ingenieure legten grossen Wert auf die Sicherheit und die Entlastung des Piloten.

Die Entwicklung des R44 begann 1986 und der Erstflug erfolgte vier Jahre später. Die Flugerprobung mit den drei Prototypen führte am 10. Dezember 1992 zur Zertifizierung durch die amerikanische Zulassungsbehörde FAA. Nun begann die Serienproduktion des R44 Astro im neu errichteten Werk im Torrance Kalifornien. Robinson übergab die erste Serienmaschine schliesslich 1993 an der Heli-Expo ihrem Kunden. Die ersten 25 Hubschrauber lieferte Robinson an Kunden aus dem Südwesten der USA. Dies, um die Maschinen bei eventuellen Modifikationen schnell wieder im Werk zu haben. In den Folgejahren konnten mit dem R44 einige Rekorde verzeichnet werden. So umflog im August 1997 ein R44-Pilot als erster mit einem Kolbenhelikopter die Welt. Und im Juni 2002 erreichte ein R44 als erster Kolbenhelikopter den Nordpol.

Eine weiterentwickelte Version des R44 Astro brachte Robinson im April 2000 als R44 Raven auf den Markt. Die aktuelle Version R44 Raven II erhielt am 10. Oktober 2002 ihre Zertifizierung. Sie zeichnet sich durch Verbesserungen beim elektrischen System und den Rotoren aus. Sowohl die Hauptrotorblätter wie auch diejenigen des Heckrotors erhielten zur Verbesserung der Aerodynamik Abschlusskappen an den Rotorspitzen.

Robinson bietet heute den Raven II in verschiedenen Ausführungen an. So auch als Spezialversionen R44 Clipper II mit Schwimmern, R44 Policecopter mit Infrarotsensoren und kreiselstabilisierten Kameras oder R44 Newscopoter mit modernen Digitalkameras und Geräten für die Bildatenübertragung. Der R44 IFR schliesslich ist für das Instrumentenflugtraining ausgerüstet.

In der Schweiz waren bis heute ein R44 Astro, neun R44 Raven, 39 R44 Raven II und ein R44 Clipper II registriert, wovon heute der Astro, sechs Raven, 31 Raven II und der Clipper II noch aktiv sind. Der grösste Betreiber von R44-Helikoptern ist die Valair AG in Sitterdorf, gleichzeitig auch der offizielle Schweizer Robinson-Vertreter. **cp**

Walter Hodel



Foto: Robinson Helicopters

Neue CTR in Emmen

Am 7. März 2014 treten in der Schweiz Änderungen in der Luftraumstruktur in Kraft. Die wichtigste betrifft die Zentralschweiz, wo zwischen den Flugplätzen Buochs und Emmen eine neue CTR (Kontrollzone) entsteht. Sie erfordert von Piloten Aufmerksamkeit.

Am 7. März 2014 treten im Schweizer Luftraum Änderungen in Kraft. In der Zentralschweiz, zwischen den Flugplätzen Buochs und Emmen, entsteht die neue CTR LSME 2 (Emmen) für Anflüge auf den Flugplatz Buochs. Grund dafür ist die Installierung eines auf GPS-Signalen basierenden IFR (GNSS)-Anfluges, um auch bei misslichen Wetterlagen Test- und Werksflüge mit den Pilatus-Flugzeugen durchführen zu können. Damit diese IFR-Anflüge in einem geschützten Luftraum stattfinden können, musste die bestehende CTR Emmen erweitert werden.

Der IFR-Anflug nach Buochs beginnt im Luftraum der Klasse E. Ab Einflug in den Luftraum der Klasse G wird der Anflug durch die neue, zweite CTR geschützt. Die dadurch entstehende Einschränkung für die General Aviation wurde durch die geringstmögliche Dimension der zusätzlichen CTR so klein wie möglich gehalten. Die vertikale Ausdehnung reicht von Grund bis 4500 ft/AMSL. Der Status des neuen CTR-Sektors ist HX (siehe Box). Die CTR Emmen 2 soll indes nur aktiviert werden, wenn ein IFR-Anflug nach Buochs stattfindet und in

der betroffenen Region die folgenden Wetterbedingungen vorherrschen: Bewölkung unterhalb von 4500 ft/AMSL, oder Horizontalsicht weniger als 5 km. Trifft diese Situation ein, wird die CTR 2 mit 30 Minuten Vorlaufzeit aktiviert.

CTR Sion ebenfalls mit Status HX

Eine weitere Änderung betrifft die CTR Sion. Diese erhält nun ebenfalls den Status HX. Informationen zum Luftraumstatus erhält man über die Tower-Frequenz sowie eine Telefonband-Abfrage. Die drei temporär aktiven TMA-Sektoren von Sion sollen hingegen wie bisher per NOTAM und DABS aktiviert und publiziert werden.

Nicht umgesetzt wird hingegen das vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) angedachte Konzept «Schiesszonen = Restricted Areas». Die Vernehmlassung hat gezeigt, dass eine Umklassierung in Flugverbotszonen sowohl unerwünscht als auch unnötig ist. Aus diesem Grund hat sich das BAZL entschlossen, an den bestehenden rechtlichen Verhältnissen nichts zu ändern. **cp**

Jürg Wyss

Luftraum-Status HX – wie vorgehen?

Wie soll ein Pilot vorgehen, wenn er in die kontrollierten Lufträume der Zentralschweiz einfliegen möchte? Adrian Amstutz, Chef Flugsicherung Zentralschweiz, empfiehlt, zuerst auf der INFO-Frequenz 134,125 MHz den aktuellen HX-Status der Flugplätze Emmen, Alpnach und Buochs abzufragen. Dort werden die Betriebszustände (aktiv/inaktiv) der Zentralschweizer Flugplätze ausgestrahlt. Sie können zudem telefonisch unter der Nummer 041 620 91 06 abgerufen werden. «Wenn die CTR LSME 2 aktiv ist, hat der Pilot beim Tower Emmen auf 120.425 MHz eine Durchflugbewilligung einzuholen. Wenn die Zone inaktiv ist, kann er ohne Bewilligung durchfliegen, muss aber bis zum Verlassen der CTR LSME 2 Hörbereitschaft sicherstellen», informiert Amstutz. Diese Regelung gelte auch für die übrigen Kontrollzonen (CTR) und Nahkontrollbezirke (TMA) der Zentralschweiz. «Wenn ein Flugplatz inaktiv ist, empfehlen wir dringend, vor Einflug in den deaktivierten Luftraum auf der jeweiligen Tower-Frequenz die aktuelle Position, Flughöhe und Absicht blind auszustrahlen.»



Die Luftraumsituation ab dem 7. April 2014 in der Zentralschweiz mit der neuen CTR LSME 2 (Emmen), zwischen der CTR Buochs und der CTR 1 von Emmen.



- N** wie Neugierig?
- O** wie Offen?
- S** wie Strukturiert?
- W** wie Weiterbildung?

Ihre Flugschule.
Horizon Swiss Flight Academy

Besuchen Sie uns an einem unserer Infoanlässe und sichern Sie sich einen Gutschein für einen Freiflug im Simulator.

Anmeldung unter
www.horizon-sfa.ch

Besuchen Sie uns an der AERO in Friedrichshafen vom 09. - 12. April 2014

WHERE FLYING CAREERS TAKE OFF

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



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





Foto: Marco Zatta

Bodyguards der Lüfte

WEF-Impressionen

Das World Economic Forum (WEF) in Davos hält Sicherheitskräfte, Industrielle, VIPs und Politiker auf Trab. Der Nabel der Welt musste die Aufmerksamkeit dieses Jahr jedoch mit Montreux teilen, wo die Friedensgespräche zu Syrien stattfanden. Das Militär hatte alle Hände voll zu tun.

Eigentlich wäre Payerne, nach Sion 2012, in diesem Jahr wieder an der Reihe gewesen als Stützpunkt für die Luftwaffe zur Sicherung der alljährlichen Luftraumsperrre. Da auf dem Hauptflugplatz der Schweizer Luftwaffe aber zurzeit grosse Bauarbeiten im Gang sind – unter anderem sind vier neue Boxen kurz vor der Fertigstellung – wurde die ganze Angelegenheit erneut ins Wallis verlegt. So verwandelte sich der Walliser Flugplatz in ein Eldorado für Flugzeug-Spotter – aber auch in Davos kamen sie auf ihre Rechnung.

Doch keine Regel ohne Ausnahme: Ein Teil der Kampfflugzeuge startete trotzdem von Payerne aus – möglicherweise eine Konzession an die Walliser Bevölkerung, die sich mit der Zunahme des Fluglärms schwertut. Der Fortbildungsdienst der Truppe (FDT, ehemals WK genannt), forderte das Fliegergeschwader 14. In Montreux mussten die Teilnehmer der Syrien-Konferenz parallel zum Anlass im Bündnerland völkerrechtlich geschützt werden. Das wiederum beeinträchtigte den Zivilluftverkehr von Sion.

Die Tage der Tiger sind gezählt

Von Interesse war die Anzahl flugfähiger Tiger; das Alter bewirkt, dass einige ausser Dienst gestellt werden müssen. Bei den Hornets stimmt das Verhältnis: Ein Drittel der Flotte ist im Einsatz, ein Drittel in der Revision und ein Drittel beim Upgrade. Zurzeit laufen die Upgrades 23 und 25. Unter anderem werden ein modernisiertes Radarwarngerät ALR-67(V)₃ eingesetzt sowie ein ATFLIR-Sensor und eine neue Blackbox mit Solid State Disk-Technologie integriert. **cp**

Sven Zimmermann

Eingesetzte Maschinen

F-5E/F Tiger II:

J-3030/(33)/38/(68)/70/(73)/74/80
89/92/(94)/(95) und J-32(02)/(03).

In Klammer: Reserve, ohne scharfe Bewaffnung

F/A-18 C/D Hornet:

J-5003/04/09/12/18/19/23/ 24 und
J-5236



Start in die Abenddämmerung: Ab dem Ende der letzten Veranstaltung in Davos, beziehungsweise Montreux, sass immer ein Pilot angeschnallt in der F/A-18, um innert drei Minuten abheben zu können.



Foto: Sven Zimmermann

Die Luftwaffe musste dieses Jahr nur einmal intervenieren.



Fotos: Joël Bessad

Flugplatz Sion: gute Aussichten für Spotter.



Foto: Severin Leber

Im Einsatz: der Tiger mit der Sonderbemalung Fliegerstaffel 19.



Foto: Samuel Sommer

Bundesrat Johann Schneider-Ammann benützte für die Reise an das WEF einen Super Puma der Luftwaffe – hier vor der «goldenen» Kulisse des neuen Hotels Intercontinental in Davos.



Fotos: Felix Kälin

Einmal wöchentlich zu Gast: Aerolíneas Argentinas mit dem Airbus A 340-300. Der neue Terminal wurde 2009 vom spanischen Ministerpräsidenten Zapatero eröffnet. Heute docken Maschinen aller Allianzen an.

Spotten in Barcelona Eldorado für Fotografen

Der Flughafen El Prat in Barcelona ist bei Spotttern hoch im Kurs. Aus der Umgebung und vom Terminal lassen sich schöne Aufnahmen machen. Ein paar Tipps für einen kurzen Trip an die Sonne.

Der 15 Kilometer südwestlich von Barcelona gelegene internationale Flughafen Barcelona El-Prat (LEBL/BCN) ist nach Madrid-Barajas der zweitgrösste Flughafen Spaniens und neuntgrösste Europas. Er dient als Drehkreuz für Vueling und Ryanair sowie für Air Nostrum. Er besitzt drei Start- und Landebahnen, wobei hauptsächlich die beiden Parallel-Pisten 07/25 im Einsatz sind. Im Grossraum von Barcelona gibt es noch die beiden Flugplätze Gerona und Reus, die in erster Linie von Billig-Airlines angefliegen werden.

1916 eingeweiht

Das erste Flugfeld wurde bereits im Jahr 1916 unweit des heutigen Standortes eingeweiht. Die erste Landebahn stammt aus dem Jahre 1948. In jenem Jahr wurde auch der erste interkontinentale Linienverkehr mit PanAm aufgenommen. Im Vorfeld der

Olympischen Sommerspiele 1992 wurde die dritte Piste gebaut.

Ministerpräsident gab sich die Ehre

Das ganz neue Terminal, genannt T1, wurde 2009 vom spanischen Ministerpräsidenten José Luis Rodríguez Zapatero eingeweiht. Dieser vom Architekten Ricardo Bofill entworfene Bau hat eine Grösse von 544 000 Quadratmetern und beheimatet die Fluggesellschaften der OneWorld-Allianz (Iberia und British Airways), des Sky Teams (Air France/KLM, Tarom) sowie der Star-Alliance (unter anderen Lufthansa, Austrian und die Swiss).

Für Fotografen gibt es rund um den direkt am Meer gelegenen Flughafen verschiedene gute Möglichkeiten, ihrem Hobby zu fröhnen. Grundsätzlich wird der Flugbetrieb auf einer Lande- sowie einer Startbahn abgewickelt. Gelandet wird meistens auf der 25

rechts, respektive 07 links, gestartet auf der entsprechenden Parallelbahn. Im Anflug 25 rechts wurde für die Fotografen und Zuschauer sogar eine Aussichtsplattform (Mirador) erstellt. Diese ermöglicht das optimale Fotografieren der landenden Flugzeuge von Sonnenaufgang bis ungefähr 14 Uhr.

Startende Flugzeuge können vom Strand aus aufgenommen werden. Leider verdecken dort niedrige Bäume und Büsche den Blick direkt auf die Piste, aber kurz nach dem Abheben sind diese optimal ersichtlich. Nach dem Start fliegen alle Flugzeuge eine starke Linkskurve, die einen nicht alltäglichen Blickwinkel ermöglicht. Im Terminal T1 hat man eine optimale Sicht auf den Flugbetrieb; leider sind die Scheiben abgedunkelt und die Lichter reflektieren. Aber man kann ja auch einfach mal nur zuschauen. **cp**

Felix Kälin



Norwegian Air Shuttle mit einer Boeing 737-800 im Anflug auf die Piste 25 rechts.



Der neue Tower von Barcelona El-Prat, dem Heimatflughafen von Vueling.

AMAC Aerospace: Swiss Excellence in Business Aviation



AMAC Aerospace is the largest privately owned aviation firm in the world specializing in completions, maintenance, charter and brokering. We provide corporate and private aircraft maintenance repair organization (MRO) refurbishment and completion services, as well as aircraft management and charter services.

Located at EuroAirport Basel-Mulhouse in the new expansion zone, our three state-of-the-art maintenance and production facility hangars enjoy generous workshop and office space as well as 31,325m² securely fenced tarmac that opens directly onto the linkage taxiway. Of our three hangars, we dedicate one wide-body hangar to maintenance, the second to completions and refurbishment and a third, smaller hanger to maintenance work on a variety of smaller aircraft. Total floor space extends over 21,000m².

The two large hangars comfortably accommodate multiple narrow and wide-body aircraft, Boeing B747s, B777s, B787s, Airbus A340s, A330s and extend to service an A380. The smaller hangar simultaneously serves two narrow-body aircraft, Boeing Business Jets and/or Airbus A318, A319, A320 or Gulfstreams and select Bombardier jets.

We are proud to offer our esteemed clientele the chance to experience AMAC professionalism and we look forward to welcoming you!

AMAC AEROSPACE

AMAC Aerospace Switzerland AG Telephone +41 58 310 31 31
Henric Petri-Strasse 35 info@amacaerospace.com
4051 Basel, Switzerland www.amacaerospace.com

+ 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

Vor 50, 35 und 20 Jahren im Cockpit...

März 1964

BAC TRS 2 heisst das neue Kampfflugzeug, das England entwickelt, und das im Cockpit vor 50 Jahren als erstes thematisiert wird. Ein mehrseitiger Bericht schildert den Home Check-Prüfungsflug für Captains an Bord des Coronado HB-ICB mit mehreren Landungen und Durchstarts in Zürich-Kloten. Ganz anders die Schilderung des Alltags des berühmten Walliser Gletscherfliegers Hermann Geiger. Der Geschichtsteil ist als Beginn einer Serie den viermotorigen englischen Bombern Short S.29 Sterling und Handley Page Halifax gewidmet. **FW**

Titelbild: das von der britischen BAC entwickelte Kampfflugzeug TSR.2 (Modell)



März 1979

Geschichte und aktueller Stand der schwedischen Luftwaffe werden in einem ausführlichen Bericht mit interessanten Bildern dargestellt. Aktuell ist ein Artikel über eine frühe Generation von Computer-generierten Landschaftsbildern im Boeing-747-Simulator der Lufthansa. In der Flugzeugtypen-Galerie ist das in den vierziger Jahren konstruierte französische Verkehrsflugzeug Sud-Ouest SO-30P-1 Bretagne erwähnenswert. Ein Bericht über das grosse Fliegertreffen in Oshkosh zeigt vor allem Kampfflugzeuge aus dem Zweiten Weltkrieg. **FW**

Titelbild: die Alouette III HB-XFF der SRFW (heute Rega) auf dem Aletschgletscher



März 1994

Vor 20 Jahren sind im Cockpit erstmals seltene Flugzeuge wie Lawotschkin La-11, La-15 und Iljuschin DB-3 aus Russland in Farbe zu sehen. Sie wurden im berühmten Museum in Monino fotografiert. Thematisch dazu passt ein sehr detaillierter Bericht über die Entwicklung der Tupolew Tu 144. Eine ausführliche Übersicht über die im Zweiten Weltkrieg in der Schweiz abgestürzten und gelandeten «Fliegenden Festungen» Boeing B-17 informiert über dieses interessante Kapitel der Schweizer Luftfahrt. **FW**

Titelbild: Airbus in den USA: der erste A320-232 der United Airlines





Eine C-3603 pflügt sich in Dübendorf durch die Schneemassen. Die Maschine gehört zum Flieger Regiment 3, das zwischen dem 3. und 11. Dezember 1943 anlässlich der gross angelegten Winterübung des 4. Armeekorps im Einsatz war.

Vor 70 Jahren: Winterübungen der Fliegertruppe **Im Clinch mit Väterchen Frost**

Wohl nie während ihres 100-jährigen Bestehens war die Schweizer Luftwaffe mit grösseren Schneemassen konfrontiert als im Winter 1943/44. Die damalige Fliegertruppe war in nicht weniger als drei grosse Winterübungen verschiedener Armeekorps eingebunden.

Die Schweiz blieb während des Zweiten Weltkrieges von grösseren Kampfhandlungen verschont. Nicht zuletzt, weil sowohl die Alliierten wie auch die Achsenmächte die Neutralität respektierten. Was allerdings für den Schweizer Wehrmann alles andere als ein «Flohnerleben» bedeutete. Die wehrhaften Eidgenossen liessen in schöner Regelmässigkeit bei Manövern ihre Muskeln spielen. Für die Schweizer Luftwaffe war der Zweite Weltkrieg die wohl grösste Bewährungsprobe in ihrer 100-jährigen Geschichte. Vor 70 Jahren wurden nicht weniger als drei gross angelegte Winterübungen im Mittelland durchgeführt, wobei die Schweizer Piloten Hand in Hand mit den Bodentrup-

pen zusammenarbeiteten. Grösster Gegner zum Jahreswechsel 1943/44 hin war wohl General Winter, denn Helvetias Söhne mussten sich unglaublichen Massen an Schnee erwehren. Eine Konstante, die sich auch in den ersten beiden Monaten des neuen Jahres partout nicht ändern wollte.

Erste gemeinsame Übung mit Bodentruppen

Auftakt zur Trilogie der Wintermanöver machte die zwischen dem 3. und 11. Dezember 1943 abgehaltene Übung des 4. Armeekorps. Erstmals seit Einberufung des Aktivdienstes war mit dem Flieger Regiment 3 eine grössere Formation der Fliegertruppe ausschliesslich zur Unterstützung der Bo-

dentruppen im Erdkampf-Einsatz. Dass die Heeres-Manöverleitung über diese Einheiten der Fliegertruppe frei verfügen konnte, stellte eine weitere Premiere dar. Zu den Wintermanövern vom Dezember 1943 eingezogen waren zudem die drei Fliegerkompanien 18, 19 und 20.

Die Einsatzmaschinen der gelben Manöverpartei erhielten auf dem Rumpf sowie den Ober- und Unterseiten der Tragflächen rund 25 cm dicke Andreas-Kreuze aufgemalt. Damit sollten die Flugzeuge von «Gelb-Land» für den «Gegner» klar erkennbar sein.

Abschluss einer Dornier Do 215

Die Schweizer Armee blieb auch im neuen Jahr nicht untätig: Zwischen dem 17. Feb-

ruar und 27. Februar 1944 musste sich das 1. Armeekorps ins Wintermanöver begeben. Da vorgesehen war, dass die Fliegertruppe gleich im grossen Massstab eng mit den Bodentruppen zusammenarbeitete, rückte das gesamte Flieger Regiment 1 ein. Doch es blieb nicht nur bei Übungen: während des Februars 1944 registrierte der Meldedienst nicht weniger als 72 Grenzverletzungen durch fremde Flugzeuge. Am 5. Februar 1944 eröffnete eine in Dübendorf gestartete Doppel-Patrouille das Feuer auf eine Dornier Do 215, nachdem die bei Pruntrut eingeflogene Besatzung der Landeuforderung nicht nachkam. Die Schweizer Piloten beobachteten den Absturz auf deutschem Gebiet nördlich des Ramsen-Zipfels. Und die entbehrungsreiche Zeit des Aktivdienstes zeigte seine hässliche Fratze: Im Februar 1944 verlor die Fliegertruppe bei zwei Abstürzen gleich vier ihrer Angehörigen.

Alliierte Luftoffensive gegen Süddeutschland

Zu Beginn des März 1944 nahm die Flieger Abteilung 7 ihren Aktivdienst auf und löste die Flieger Abteilung 5 ab, welche während des Vormonats im Einsatz gestanden hatte. Zwischen dem 4. und 13. März 1944 war das gesamte Flieger Regiment 2 unter den Fahnen und nahm an den gross angelegten Wintermanövern des 2. Armeekorps teil. Im gleichen Monat waren zudem gemeinsame Übungen mit den Erdtruppen angesagt, wo die Fliegertruppe Einsätze für die Schützen-Infanterie Rekrutenschule I sowie die 7. Division absolvierte.

Die im März 1944 begonnene alliierte Luftoffensive gegen die deutsche Luftfahrtindustrie im süddeutschen Raum liess die Zahl der Grenzverletzungen massiv in die Höhe schnellen. 175 Eindringlinge zählte der Meldedienst. Sage und schreibe 23 amerikanische Bomber sowie zwei britische Lancaster mussten in der Schweiz eine Notlandung vornehmen oder stürzten ab.

Zudem kam es in der Welschschweiz zu verschiedenen Bombenabwürfen. Ereignisse, die aufzeigten, dass sich die Schweiz als stilles Auge im Hurrikan nicht ganz den kriegerischen Ereignissen entziehen konnte. **CP**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern für die Überlassung von Unterlagen und Fotos. Die veröffentlichten Fotos sind Teil der rund 40 000 Aufnahmen umfassenden Sammlung Schweizer Armeefotografen, die sich heute im Bundesarchiv Bern befindet.

Fotos: Bundesarchiv Bern



Die Bodenmannschaft schaufelt mit Spaten der D-3800 (Immatrikulation J-39) den Weg für den Start von Dübendorf frei. Die gelben Andreas-Kreuze sind auf den Ober- sowie Unterseiten der Tragflächen aufgemalt.



Im Kampf gegen General Winter: Die Dübendorfer Bodenmannschaft schiebt eine D-3800 durch einen Schneesturm Richtung Hangar.



Diese D-3800 (Immatrikulation J-50) macht sich im Dezember 1943 von Dübendorf zu einem Nachteinsatz bereit. Der Jäger trägt das gelbe Andreas-Kreuz der gelben Manöverpartei.

Basel: Germania ist eine der Airlines, die nach dem Aus für Belle Air und Belle Air Europe Ende November 2013, vor allem deren Flüge über die Weihnachtsfeiertage und Neujahr ab dem EuroAirport nach Pristina erben konnten. Im Bild die Boeing B737-75B D-AGER der Germania bei der Ankunft in Basel am 3.1.2014. **Foto: Dennis Thomsen**



Basel: Aus Mangel an Standplätzen in Zürich mussten auch dieses Jahr Maschinen verschiedener WEF-Besucher ausgelagert werden. So fand unter anderem die Boeing B737-7HF(BBJ) HL7227 der südkoreanischen Hanwha Chemical Corporation während einiger Tage, hier am 24.1.2014, einen Platz auf dem EuroAirport. **Foto: Dennis Thomsen**

Genf: Die Boeing 737-800 von Norwegian tragen üblicherweise das Porträt skandinavischer Berühmtheiten auf ihrem Seitenleitwerk. Die LN-NGE auf dem Bild macht eine Ausnahme und verweist auf die Unterstützung, die Norwegian UNICEF zukommen lässt. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Genf: Seit dem 17. Dezember 2013 verbindet Belavia drei Mal die Woche Minsk mit Genf mit ihrer Flotte unterschiedlicher Flugzeuge: Boeing 737-300 und 500, Canadair CRJ100 und 200 sowie Embraer 175 (Foto). **Foto: Jean-Luc Altherr**



Basel: Erstmals war im Januar im Rahmen eines Charterfluges eine der beiden Boeing B767 der italienischen Charterfluggesellschaft Neos am EuroAirport zu Gast. Sie brachte Passagiere einer Kreuzfahrt in der Karibik. Im Bild die B767-306ER I-NDOF des Carriers am Abend des 11.1.2014 beim Verlassen des EuroAirports Richtung Point-à-Pitre auf der französischen Karibikinsel Guadeloupe. **Foto: Dennis Thomsen**

Basel: Die IL-62M UR-86528, mit der die Delegation der ukrainischen Regierung an das WEF 2014 reiste, fand zur Freude der Basler Spotter für zwei Tage ein Plätzchen auf dem EuroAirport. Der sowjetische Klassiker ist hier am 24.1.2014 in prächtigster Wintersonne auf dem Vorfeld des Basler Flughafens zu sehen. **Foto: Dennis Thomsen**



Basel: Die zum Business Jet umgebaute Boeing B767-238(ER) N673BF der amerikanischen Polaris Aviation Solutions stattete dem EuroAirport am 18. und 19.1.2014 zwei Kurzbesuche ab. Der Widebody ist hier am frühen Morgen des 19.1.2014 im Short Final auf die Piste 15 zu sehen. **Foto: Dennis Thomsen**



Genf: Nach Turkish Airlines ist die Reihe an der russischen Aeroflot, den britischen Fussballklub Manchester United zu sponsern, wie auf ihrem Airbus A321 VP-BTL zu sehen ist.

Foto: Jean-Luc Altherr

Basel: Die Boeing B747-8JA(BBJ) N458BJ der Boeing Business Jets ist eine von momentan zwei Maschinen dieser neuesten Version des Boeing-Klassikers, die derzeit in Basel zu einer VIP-Maschine für Kunden im Nahen Osten veredelt wird. Sie ist hier am 10.1.2014 auf dem Vorfeld des EuroAirports zu sehen. **Foto: Dennis Thomsen**



Sion: Dieser schöne Businessjet T7-MJB Falcon900EX (ex VQ-BYT), immatrikuliert im Vatikan, war am 6. Februar 2014 in Sion zu Besuch.

Foto: Joël Bessard

News

Flughafen Zürich: fast 25 Mio. Passagiere

Im Jahr 2013 haben 24,9 Millionen Passagiere den Flughafen Zürich genutzt, ein Plus von 0,3 Prozent. Der Vorjahresrekord konnte um knapp 63 000 Fluggäste übertroffen werden. Die Anzahl der Flugbewegungen ging um 2,9 Prozent zurück. Die Flugzeuge waren im Durchschnitt grösser und besser ausgelastet. Die Zahl der Lokalpassagiere im Jahr 2013 nahm um 2,2 Prozent auf 16,6 Mio. zu. Gleichzeitig sank die Zahl der Umsteigepassagiere am Flughafen Zürich um 3,5 Prozent auf 8,2 Mio. und damit auch der Transferanteil am Passagiervolumen von 34,2 Prozent im Jahr 2012 auf 32,9 Prozent im Jahr 2013. Insgesamt waren im letzten Jahr 262 227 Flugbewegungen zu verzeichnen, was einem Rückgang von 2,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Verkehrsanteil von Swiss International Air Lines betrug 56,8 Prozent, gefolgt von Air Berlin (5,5), Edelweiss Air (3,7), Lufthansa (3,6) sowie British Airways (2,1). **CP**

Flughafen Basel legt deutlich zu

Mit knapp 5,9 Mio. (2012: 5,3) Passagieren konnte der Basler Flughafen im 2013 gegenüber dem Vorjahr um 10 Prozent zulegen. Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg war letztes Jahr sehr gefragt: 600 000 Passagiere mehr starteten oder landeten im Dreiländereck. Prozentual blieb die Gesamtzahl der Starts und Landungen mit insgesamt 87 319 Flugbewegungen stabil (2012: 87 356). Die Zuwachsrate im Passagierverkehr ist auf die folgenden vier Hauptfaktoren zurückzuführen: Einsatz grösserer Flugzeuge, bessere Auslastung, Ausweitung des Angebots und zusätzliche Frequenzen auf bestehenden Strecken. Im 2013 wurden den Passagieren des EuroAirports mit Calvi, Dalaman, Figari, Krakau, Sevilla und Tuzla sechs neue Reiseziele im Linienflugverkehr angeboten. **CP**

Auch Genf-Cointrin macht Freude

Der Flughafen Genève-Cointrin kann ebenfalls mit hervorragenden Zahlen aufwarten. Insgesamt zählte er letztes Jahr 14,4 Mio. Passagiere (plus 3,9 Prozent). Die Anzahl Flugbewegungen reduzierte sich um 2,2 Prozent auf knapp 189 000. Leaderin in Genf ist die Billig-Fluggesellschaft Easy Jet, die einen Marktanteil von 41,5 Prozent besitzt, vor der Swiss mit 14,5, der Lufthansa mit gut 5 und der British Airways mit knapp 5 Prozent. **CP**

Ski-Flüge aus England neu aufgeleistet

Nach dreijähriger Flaute aufgrund der ökonomischen Situation werden britische Reiseveranstalter in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Bern-Belp, Interlaken Tourismus, der BE Tourismus AG und Intersky ab dem Winter 2014/15 wieder Skiflüge nach Bern-Belp anbieten. Die Fluggesellschaft Intersky fliegt ab den Flughäfen Newquay Cornwall Airport, Bournemouth, Manston und dem schottischen Glasgow Prestwick Airport jeweils samstags mit einer ATR 72-600 nach Bern-Belp. **CP**

Swiss mit leichtem Passagierzuwachs

Im vergangenen Jahr beförderte Swiss knapp 16 Mio. Passagiere auf dem gesamten Streckennetz. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Wachstum von 0,9 Prozent (2012: 15,8 Mio.). Der Sitzladefaktor (SLF) betrug 83,7 Prozent und lag über dem Vorjahreswert von 82,9 Prozent. Die Anzahl der durchgeführten Flüge sank um 2,9 Prozent auf gut 146 000. Auf den Interkontinentalstrecken lag die Auslastung bei 87,3 Prozent und damit 0,2 Prozentpunkte über dem Vorjahr. Im Europageschäft lag der SLF bei 76,2 Prozent (2012: 74,7). **CP**

Erster Codeshare von AA und US Airways

American Airlines (AA) und US Airways treiben ihre Fusion voran: Seit dem 23. Januar bieten die beiden Airlines erstmals Flüge an, welche unter dem Code beider Gesellschaften operieren. Zunächst wird der US-Code auf den meisten Strecken von AA zwischen ihren Hubs Dallas, Chicago, Los Angeles, Miami und New York-JFK sowie zwischen den US-Hubs Phoenix, Charlotte, Philadelphia und Washington-DC gesetzt. Ebenso wird der AA-Code auf US-Flügen zwischen den genannten US- und AA-Hubs gesetzt. **CP**

Neue Aktionäre für Alitalia

Die Alitalia hat eine neue Aktionärsstruktur: Die neuen Shareholder stemmen gemeinsam die Kapitalerhöhung von 300 Mio. Euro sowie die Wertschriftenumwandlung von mehr als 91 Mio. Euro zu einer Gesamtsumme von gut 391 Mio. Euro. Die wichtigsten Shareholder sind Intesa Sanpaolo (20,59 Prozent), Poste spa (19,48), Unicredit (12,99), Immsi (10,19), Atlantia (7,44) und Air France-KLM (7,08). Das Bild könnte sich bald ändern: Als neue Hauptaktionärin steht die Golf-Airline Etihad zur Debatte. **CP**

London City: pünktlichster Airport

Der London City Airport (LCY) ist laut aktuellsten offiziellen Zahlen nach wie

vor der pünktlichste Flughafen im Vereinigten Königreich. Von Juli bis September waren 89 Prozent aller Flüge von und nach London City (bei einer Toleranz von 15 Minuten) pünktlich. Der Durchschnitt aller zehn untersuchten Flughäfen lag bei nur 79 Prozent. Somit ist der London City Airport zum sechsten Mal hintereinander der pünktlichste Flughafen des Quartals. Eine durchschnittliche Verspätung liegt bei gerade einmal sieben Minuten, fünf Minuten unter dem britischen Schnitt. Die Zahlen wurden von der britischen Civil Aviation Authority (CAA) veröffentlicht. **CP**

Carsten Spohr ersetzt Christoph Franz

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat Carsten Spohr zum künftigen Vorstandsvorsitzenden ernannt. Der 47-jährige, der derzeit als Vorstandsmitglied der Lufthansa Group das Ressort Lufthansa Passage verantwortet, wird sein Amt am 1. Mai antreten und wird damit Nachfolger von Christoph Franz, der im letzten September seinen Wechsel zu Roche bekannt gegeben hatte. Auch Swiss-CEO Harry Hohmeister wurde lange als Kronfavorit gehandelt. **CP**

Patrouille Suisse bleibt mit Jets bestehen

Anlässlich einer Medienkonferenz in Bern zur Volksabstimmung über das Gripen-Fonds-Gesetz vom 18. Mai bestätigte Bundesrat Ueli Maurer, dass die Patrouille Suisse auch nach dem Ausscheiden der F-5 Tiger als Jet-Formation weitergeführt werden soll. Allerdings liess er noch offen, mit welchen und wievielen Jets dies der Fall sein wird. Die Patrouille Suisse sei ein wichtiges Identifikationsinstrument, betonte Maurer. Für die Piloten sei das Fliegen mit der Patrouille Suisse ein Training, dass sie ohnehin absolvieren müssten. **CP**

Rumänische Carpatair vor dem Aus

Gemäss Medienberichten steht der frühere Crossair-Chef und Schwei-

zer Investor Moritz Suter mit der rumänischen Airline Carpatair vor dem Aus. Die Airline hat sich unter Gläubigerschutz geflüchtet. Insgesamt sollen sich die Schulden auf über 20 Millionen Franken belaufen. Suter war im Jahr 2000 als einer der Investoren eingestiegen. Auch IKEA-Gründer und Multimilliardär Ingvar Kamprad soll an der Fluggesellschaft beteiligt sein. Der mittlerweile 70-jährige Suter war schon vor zwei Jahren mit der von ihm gegründeten Charter-Fluggesellschaft Hello in Konkurs gegangen. **CP**

skyguide: weniger Flüge kontrolliert

Die Schweizer Flugsicherung skyguide hat ihre Zahlen fürs vergangene Jahr publiziert. Insgesamt ging der Flugverkehr im von skyguide betreuten Luftraum um 2,5 Prozent zurück – in Genf waren es minus 1,6 Prozent, in Zürich minus 2,4 Prozent. Insgesamt zählte skyguide 1,14 Mio. Instrumentenflüge. Als Gründe gibt skyguide die angespannte Wirtschaftslage in Europa, den hohen Erdölpreis, aber auch gestiegene Sitzladefaktoren an. **CP**

Skywork Airlines bleibt vorläufig schweizerisch

Skywork Airlines krebst zurück: Die Berner Regionallfluggesellschaft wird ihre Flugzeuge vorerst nicht auf die MHS Aviation umregistrieren. Im Oktober 2013 war angekündigt worden, den Betrieb und die Flugzeugflotte an den neuen deutschen Partner MHS zu übertragen. Skywork Airlines ersuchte Ende 2013 das Bazl (Bundesamt für Zivilluftfahrt) aber um eine Weiterführung der schweizerischen Betriebsbewilligung, die daraufhin bis Ende Januar 2014 verlängert wurde. Inzwischen hat Skywork Airlines gemäss Bazl vom Plan der Umregistrierung der Flugzeugflotte auf die MHS Aviation Abstand genommen. Das Bazl hat einer erneuten Verlängerung der Betriebsbewilligung bis Ende Oktober 2014 zugestimmt und wird seine operationelle, technische und wirtschaftliche Aufsichtstätigkeit über Skywork Airlines vollumfänglich aufrechterhalten. Das Bild stammt von



der Homebase der Skywork Airlines, dem Flughafen Bern-Belp. CP

Lufthansa verschrottet erste MD-11

Lufthansa Cargo hat am 23. Januar die erste MD-11F zur Ersatzteilentnahme und anschließender Verschrottung zu Lufthansa Technik Component Services (LTCS) nach Tulsa/Oklahoma (USA) überflogen. Das Tochterunternehmen der Lufthansa Technik, das Kunden in Nord- und Südamerika betreut und auf die Komponentenwartung spezialisiert ist, hat in den vergangenen zwei Jahren mehrere Boeing 737-300 sowie eine Boeing 747-400 der Lufthansa ausgeschlachtet. Als wiederverwendbar gelten Teile wie Fahrwerke, Triebwerke, Flugcomputer, Lichter, Instrumente, aber auch die komplette Elektronik.

Mit 16 MD-11F betreibt Lufthansa Cargo derzeit rund einen Zehntel aller noch einsatzfähigen Dreistrahler, von denen zwischen 1988 und 2001 insgesamt nur gerade 200 Exemplare produziert wurden, die nun durch die wesentlich wirtschaftlichere Boeing 777F sukzessive abgelöst werden. Den Typenwechsel bereits abgeschlossenen hat China Cargo Airlines, während Lufthansa Cargo mit der im Sommer zur Auslieferung kommenden dritten Tripple Seven eine zweite MD-11F

ausflotten wird. Aus dem Verkehr gezogen werden im Herbst zudem die letzten vier Passagiermaschinen der KLM, die wohl ebenfalls als Ersatzteiler dienen werden. Hauptbetreiber des einst gesuchten, derzeit in kleinen Stückzahlen eingemotteten Frachters sind heute FedEx mit 64 und UPS mit 38 Einheiten. AM

Eastern Airlines soll wiederauferstehen

Eine Gruppe von Unternehmern hat beim amerikanischen Verkehrsministerium den Antrag gestellt, als Eastern Air Lines wieder Flüge durchführen zu können. Den Namen der Fluggesellschaft kauften sie 2009 aus der Konkursmasse. Geplant ist der Einsatz von Flugzeugen des Typs A319 und A320. Der erste A319 soll im Sommer 2014 an der Basis in Miami eintreffen. Das Logo wird von der ehemaligen Eastern übernommen. CP

Das A380-Rennen in Indien ist eröffnet

Bis anhin hat Indien keine Landungen von A380-Maschinen erlaubt. Das soll sich ändern. Grosses Interesse haben die Lufthansa, Emirates und wegen der grossen indischen Community in Grossbritannien auch die British Airways. Der Haken: Nur die vier Flug-

häfen New-Delhi, Mumbai, Bangalore und Hyderabad können den Super-Jumbo aufnehmen. Den anderen fehlt die Infrastruktur, wie etwa die doppelten Fluggastbrücken. CP

Ryanair rutscht in die roten Zahlen

Im dritten Geschäftsquartal machte der harte Wettbewerb im europäischen Luftverkehr der irischen Ryanair spürbar zu schaffen. Unter dem Strich flog Ryanair einen Verlust von 35,2 Mio. Euro ein. Ein Jahr zuvor hatte Europas grösster Billigflieger noch einen Gewinn von 18,1 Mio. Euro erwirtschaftet. CP

Spanien: Passagiere verloren

Barajas Madrid, der grösste Flughafen Spaniens, zählte letztes Jahr 39,7 Millionen Passagiere, das waren zwölf Prozent weniger als im Jahr zuvor, wie der staatliche Flughafenbetreiber Aena mitteilt. Hauptkonkurrenz El Prat in Barcelona verzeichnete dagegen ein leichtes Wachstum von 0,2 Prozent, das bedeutete 35,2 Mio. Passagiere. Insgesamt benützten 187,3 Mio. Passagiere die 49 Aena-Flughäfen, das entspricht einem Minus von 3,5 Prozent gegenüber 2012. Auch bei den Fluggesellschaften verlief die Ent-

wicklung 2013 unterschiedlich. Marktführer in Spanien bleibt Ryanair mit 27,4 Mio. Passagieren, 1,4 Mio. oder fünf Prozent weniger als im Jahr zuvor. Die Nummer zwei ist Vueling mit 15,9 Mio. Passagieren (plus 15,8 Prozent). Es folgen Iberia mit 10,8 Mio. (minus 28,6 Prozent), Easyjet mit 10,4 Mio. (minus 12,1 Prozent) und Air Berlin mit 9,04 Mio. (minus 6,4 Prozent). Die Fluggesellschaften mit den grössten Zuwächsen sind die Iberia-Billigfluggesellschaft Iberia Express mit 46,2 Prozent und 3,2 Mio. Passagieren sowie Norwegian, ebenfalls mit 46,2 Prozent und auch 3,2 Mio. Fluggästen. RM

South African weiter tiefrot

South African Airways schreibt weiterhin tiefrote Zahlen. Nun muss ein weiteres Mal der Staat mit einer Kapitalspritze aushelfen. In den letzten Jahren brauchte die Nationalairline verschiedene Male Geld vom Staat, um weiterfliegen zu können. 2013 half die Regierung mit einem Kredit über 1,5 Milliarden Rand (100 Mio. Euro) aus. Mit der staatlichen Garantie war eigentlich der Auftrag verbunden, eine harte Restrukturierung durchzuführen. Das ist bislang aber nicht geschehen. Unter dem Strich resultierte ein Minus von 1,2 Milliarden Rand für das Geschäftsjahr 2012/13. CP



April 9 - 12, 2014
The Global Show
for General Aviation

Cockpit ist wieder dabei!

Besuchen Sie uns am Cockpit-Stand

an der AERO 2014 in Friedrichshafen D, Halle A3-011

Am Donnerstag, 10. April 2014, wird der Cockpit-Chefredaktor Patrick Huber am Stand sein und Sie empfangen.

Jeder Cockpit-Abonnent, der uns an diesem Tag am Stand besucht, erhält einen Cockpit-Kalender seiner Wahl als Geschenk (solange Vorrat).

Grosser Wettbewerb - super Preise!



www.cockpit.aero

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

31. Dezember 2013 bis 31. Januar 2014

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
31.12.2013	HB-EMP	Robin DR 300/180 R	550	1971	Airmatec AG, Belp	Bern-Belp
31.12.2013	HB-ZCF	AS 350 B3	7732	2013	Heli-Linth AG, Mollis	Mollis
14.01.2014	HB-3209	ASW 27	27028	1996	Haas Jürg / Segelfluggruppe Oberamt, Hausen am Albis	Hausen am Albis
22.01.2014	HB-3285	DG-800 S	8-140533	1999	Infantolino Sébastien, Trélex	Montricher
23.01.2014	HB-CAD	Ce 140	13033	1947	Despland Jean-François / Association «charlie's heavy», Sullens	Ausland
17.01.2014	HB-CEO	Ce 172M	17265929	1975	Arbenz Peter / Flugverein Alpenrose, Urdorf	Triengen
17.01.2014	HB-CLS	Ce 172P	17276640	1986	Müller Roy, Walperswil	Biel-Kappelen
14.01.2014	HB-CRM	Ce 175B	56959	1961	Allenbach Peter, Niederbipp	Grenchen
10.01.2014	HB-KPB	P2002-JF	083	2008	Mecanair SA, Ecuwillens	Genève-Cointrin
10.01.2014	HB-KPS	SR20	1351	2003	Jeannet Nicole / Jeannet Pierre, Cheseaux-sur-Lausanne	Lausanne-La Blécherette
20.01.2014	HB-OKB	PA-18 "150"	18-8884	1970	Heritier Blaise, Vétroz	Sion
29.01.2014	HB-PHP	PA-18 "150"	18-7901	1963	Lommis Mountainflyer Club, Amlikon-Bissegg	Lommis
31.01.2014	HB-ZIR	EC135 T1 (CPDS)	105	1999	EMJ Heli Services AG / Air Glaciers SA, Sion	Lauterbrunnen
24.01.2014	HB-ZJC	EC 130 B4	4073	2006	Héli-Lausanne SA, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
27.01.2014	HB-ZLV	AS 350 B3	4582	2008	Heli-TV SA / Eagle Helicopter AG, Zweisimmen	Lodrino
08.01.2014	HB-ZMJ	EC 120 B	1485	2007	Own-A-Heli AG, Luzern	Buochs
21.01.2014	HB-ZWW	MD 369E	607E	2011	Helifighter SA, Genève	Lausanne-La Blécherette

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
28.01.2014	HB-2482	Schempp-Hirth Arcus M	74	2014	Von Arb André, Rothenburg	Luzern-Beromünster
09.01.2014	HB-2500	Schempp-Hirth Arcus M	29	2012	Mérimat Laurent, Perrefitte	Courtelary
21.01.2014	HB-2508	Schleicher ASH 26 E	26178	2001	Zaugg Balthasar, Luzern	Buochs
16.01.2014	HB-2525	Schempp-Hirth Arcus M	71	2013	Schaffner Heinrich, Gorgier	Yverdon-les-Bains
06.01.2014	HB-FJD	Pilatus PC-6/B2-H4	984	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.01.2014	HB-FRH14	Pilatus PC-12/47E	1460	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.01.2014	HB-FRI14	Pilatus PC-12/47E	1463	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.01.2014	HB-FRJ14	Pilatus PC-12/47E	1464	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.01.2014	HB-FVX	Pilatus PC-12/47E	1461	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.01.2014	HB-HDG6	Pilatus PC-7 MkII	722	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.01.2014	HB-HDH6	Pilatus PC-7 MkII	723	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.01.2014	HB-HDI6	Pilatus PC-7 MkII	724	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.01.2014	HB-JXA	Airbus A320-214	5138	2012	easyjet Airline Co. Ltd. / easyjet Switzerland SA, Genève	Basel-Mulhouse
07.01.2014	HB-QVA	Ultramagic M-120	120/60	2013	Blaser Swisslube AG / Blaser Ballongruppe, Hasle-Rüegsau	Hasle-Rüegsau
07.01.2014	HB-QXA	Ultramagic B-70	70/05	2013	Blaser Swisslube AG / Blaser Ballongruppe, Hasle-Rüegsau	Hasle-Rüegsau
10.01.2014	HB-VYS	Embraer EMB-505	50500181	2014	Satu Aviation AG, Bettlach	Grenchen
16.01.2014	HB-ZKB	Aérospatiale AS 355 F2	5483	1991	Helipool GmbH, Chur	Balzers FL



Löschung: Am 18. August 2004 landete auf dem Militärflugplatz Payerne eine Iljuschin IL-76TD von Volga-Dnper. Ausgeladen wurde ein fabrikneuer KA-32 aus russischer Produktion, rot-weiss bemalt und ohne Aufschrift. Erst am 15. Februar 2005 wurde der Helikopter – der zweite seines Typs in der Schweiz – als Kamov KA-32A12 HB-ZFX ins Schweizer Register aufgenommen. Nun wurde er gelöscht.



Löschung: Der Agusta A109E HB-ZDM ist aus dem Schweizer Luftfahrzeugregister gelöscht worden. Er hatte vor gut zwölf Jahren als zehnter seines Typs eine HB-Immatrikulation erhalten. Der mit einem Einziehfahrwerk ausgestattete Helikopter war für acht Sitze zugelassen und trug ein äusserst elegantes rot-grau-weisses Farbleid.

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
31.12.2013	HB-2380	Piccolo B	122	2001	Rösli Peter, Mülligen	Birrfeld
31.12.2013	HB-BYS	Fire Balloons G 36/24	343	1993	Engelstein Roger, Schlieren	Schongau
31.12.2013	HB-CYS	Cessna T206H	T20608324	2001	Solutaire GmbH, Winterthur	Locarno
31.12.2013	HB-KDT	PZL-104 Wilga 80	CF14800563	1980	UMS Motorsport Stefan Ulrich / Verein Tell Air, Feuerthalen	Schaffhausen
31.12.2013	HB-QLQ	AX 7-73 Boland	001	2006	Blaser Peter, Hasle-Rüegsau	Hasle-Rüegsau
31.12.2013	HB-ZHX	R44 II	12723	2009	Borschberg André / Valair AG, Sitterdorf	La Côte
31.01.2014	HB-1704	Janus B	174	1983	Groupe de vol à voile de Neuchâtel, Colombier	Neuchâtel
23.01.2014	HB-1907	Discus B	150	1987	Segelfluggruppe Biel, Biel/Bienne	Courtelary
16.01.2014	HB-2255	Piccolo B	100	1994	Graf Friedrich / Segelfluggruppe Randen, Schaffhausen	Schaffhausen
30.01.2014	HB-2400	DG-800 B	8-287B193	2003	Brunner Eric Henri / Fliegergruppe Brunair, Dietlikon	Speck-Fehraltorf
16.01.2014	HB-3019	LS 6-b	6191	1989	Segelfluggruppe Lenzburg, Lenzburg	Birrfeld
20.01.2014	HB-FQS14	Pilatus PC-12/47E	1444	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.01.2014	HB-FRD14	Pilatus PC-12/47E	1456	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.01.2014	HB-FRE14	Pilatus PC-12/47E	1457	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.01.2014	HB-FRF14	Pilatus PC-12/47E	1458	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.01.2014	HB-HDA6	Pilatus PC-7 MkII	716	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.01.2014	HB-HDC6	Pilatus PC-7 MkII	718	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.01.2014	HB-IVO	Falcon 2000	062	1998	Icebird Ltd., Triesenberg FL	Lugano
31.01.2014	HB-JFD	Cessna 750	750-0261	2006	Esburg Investments Ltd. / Nomad Aviation AG, Bern	Bern-Belp
28.01.2014	HB-QAX	AX8-105 S2	3578	1995	Rappo Pierre, Fribourg	Fribourg
27.01.2014	HB-V CJ	Hawker 800XP	258644	2003	Johnson Controls AG, Basel	Ausland
29.01.2014	HB-VOJ	Hawker 850XP	258799	2006	Johnson Controls AG, Basel	Ausland
16.01.2014	HB-ZDM	Agusta A109E	11132	2001	Alfa Aviation AG / Heli Bernina AG, Samedan	Samedan
14.01.2014	HB-ZFX	KA-32A12	8809/09	2004	Swiss Heli AG / Heliswiss International AG, Küssnacht am Rigi	Bern-Belp
13.01.2014	HB-ZLN	AS 350 B3	7347	2012	Heli-Linth AG, Mollis	Mollis

Events, Agenda, Wettbewerb

Auffälliger Gast in Basel

Nach dem Erstbesuch einer Boeing C-17 Globemaster III im Dezember 2013 verweilte erneut eine Globemaster III der Luftwaffe von Katar am EuroAirport in Basel. Der Grossraumtransporter flog am 9. Januar direkt vom Luftwaffenstützpunkt Al Udeid ans Rheinknie. Nach einem Nightstopp

verliess der Transporter mit der Kennung A7-MAE die Schweiz einen Tag später vollbeladen wieder Richtung Katar. Die Luftwaffe Katars betreibt seit 2009 vier Maschinen dieses Typs, wovon drei eine militärische Bemalung aufweisen, die vierte hingegen die auffälligen Farben der Qatar Airways trägt.



Foto: Daniel Bader

Wettbewerb – Flughäfen/Orte der Welt

Foto: Rino Zigerlig



Wie heisst dieser Flugplatz?

Es handelt sich um einen Flugplatz, der durch ein kleines und feines Flugmeeting bestens bekannt ist.

Antworten bitte an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 12. März 2014.

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre vollständige Adresse bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2015. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der Februar-Ausgabe publiziert.

Auflösung Wettbewerb Nr. 02/2014: Richtige Lösung: Brunnen.

Richtig geantwortet haben: Marco-Antonio Bellasi, 8477 Oberstammheim; Sven Steinmann, 8548 Ellikon a/Thur; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Louis Sandoz, 6317 Oberwil; Bastien Dévaud, 3904 Naters; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Pius Wigger, 8124 Maur; Jürg Dorninger, 8488 Turbenthal; Walter Engel, 8840 Einsiedeln; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Denis Steffenon, 4410 Liestal; Michael Frei, 5436 Würenlos; Heinz Segessenmann, 2552 Orpund; Markus Arnold, 5734 Reinach; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Irene Weibel Durrer, 8307 Effretikon; Hans Hofer, 6205 Eich; Bruno Knecht, 3714 Frutigen; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Beat Habegger, 8127 Forch; Beat Schärer, 7527 Brail; Erwin Kälin, 8844 Euthal; Markus Leiser, 6260 Reidermoos; Max Donzé, 2533 Evillard; Reto Kohli, 2540 Grenchen; Damian Betschart, 6436 Muotathal; Martin Herzig, 5722 Gränichen.

Als Gewinner wurde Denis Steffenon ausgelost. Die Gewinner werden im Dezember 2014 kontaktiert.

Foto: Archiv Cockpit



Kalender

23. März

Luftfahrt-Sammlerbörse am EuroAirport

9.-12. April

Aero in Friedrichshafen

3./4. Mai

20 Jahre Swiss Hunter Team am Bodensee

10. Mai

Super Connie-Anlass am EuroAirport in Basel

20.-22. Mai

EBACE in Genève

20.-25. Mai

ILA Airshow in Berlin

30./31. August und

6./7. September

100 Jahre Luftwaffe Air14 in Payerne

CHICKEN WINGS

VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER



FULL STOP.

«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**

YOUR FLIGHT IS OUR MISSION™



AEROSPACE EVO



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™