



Civil Aviation **Swiss: Grosse Pläne**

Military Aviation

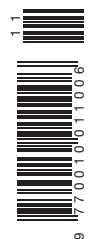
Kleine Brogel:
Belgische AIR14

Civil Aviation

Aeropers klagt
gegen Swiss

Civil Aviation

Die neue Premium
Economy Class



ISSN 1145-0811
11

 Crafted in Switzerland

PC-12 NG



 **PILATUS** 

IN DER KOMFORTZONE.

Sie haben anspruchsvolle Ziele auf Ihrem Radar? Der flexible PC-12 NG eignet sich ideal auch für Destinationen abseits des Alltäglichen. Zudem überzeugt er durch eine ausgezeichnete Performance und seinen attraktiven Preis. Erleben Sie den Komfort eines eigenen Flugzeuges – mit dem PC-12 NG von Pilatus.

Pilatus Flugzeugwerke AG · Schweiz · Tel. +41 41 619 61 11 · www.pilatus-aircraft.com





Foto: Hansjörg Egger

Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Die Zivilluftfahrt ist das Geschäft der Rappenspalter. Gewinne erwirtschaftet nur der, der jeden Cent zweimal umdreht, bevor er ihn ausgibt. Oder wer von hervorragenden aviatischen Rahmenbedingungen profitiert wie die Golf-Airlines Etihad Airways, Qatar Airways oder Emirates.



Für mich ist es kaum nachvollziehbar, dass Gewerkschaften der Air France/KLM oder der Lufthansa ohne Rücksicht auf Verluste ihre Interessen durchboxen wollen. Dass jeder Arbeitnehmer für seine Anliegen kämpft, geht völlig in Ordnung. Aber es gibt Grenzen. Und die haben die erwähnten Gewerkschaften überschritten. Massiv.

Da lobe ich mir die Aeropers, die sich an die Friedenspflicht hält, obwohl sie sich im Clinch mit der Geschäftsleitung befindet und sich sehr wohl am Beispiel der deutschen Pilotengewerkschaft Cockpit orientieren könnte. Diese Pilotenvereinigung hat der Mutter Lufthansa mit ihren Streiks einen enormen Schaden verursacht. Fast noch schlimmer als der finanzielle ist dabei der Image-Schaden. Wer bucht schon bei einer Airline, wenn er nicht weiss, ob er am Tag X seinen Bestimmungsort auch erreicht?

Die Piloten sollten bedenken, dass ihre berufliche Zukunft eng verbunden ist mit dem Überleben ihres Arbeitgebers. Und Lufthansa und Air France/KLM sind angeschlagen.

Herzlichst, Patrick Huber, Chefredaktor



www.roessler.com



www.schenna.com
www.fly2meran.info

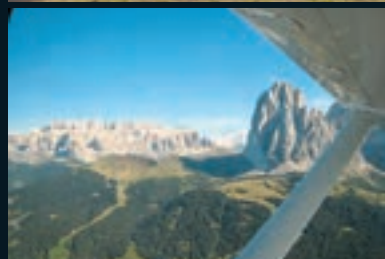
Fliegen in den Dolomiten

Entdecken Sie die faszinierende Welt des Fliegens in den Südtiroler Bergen

Exklusiv-Leserangebot ★★★★★ Gültig für 2014

Code beim **Hotel Rössl** einlösen und profitieren:

..... 2 Begrüßungsapéros und 1 Ganzkörpermassage



www.aeroclub.bz



Bei Meran am Fusse der Texelgruppe gelegen und unweit von Bozen entfernt, bietet die Umgebung rund ums **Hotel Rössl** unzählige Möglichkeiten für Aktivurlauber.

Die landschaftliche Vielfalt der Region verwandelt das Meraner Land in ein Naturparadies zum Wandern, Bergsteigen, Klettern in allen Varianten, Reiten, Kanufahren, Paragleiten, Segel-/Motorflugsport (Aero Club Bozen), Tennis und Golf. Daneben zieht sich ein weitläufiges Radwegnetz für Radrennfahrer, Genussfahrer und Mountainbiker durchs Südtirol.

Lassen Sie sich vom **Hotel Rössl**-Team überraschen und verwöhnen!

Hotel Rössl ★★★★★

Vinschgauer Strasse 26

39020 Rabland bei Meran

+39 0473 967143

www.roessler.com



Profitieren Sie vom exklusiven Leserangebot mit diesem Code: CP/AR2014

Military Aviation

- 6** Kleine Brogel: Belgiens Antwort auf die AIR14
- 9** So sieht die Zukunft Dübendorfs aus

Cover Story

- 10** Aeropers befindet sich wegen neuem GAV im Clinch mit der Swiss

Civil Aviation

- 14** Swiss stellt die Weichen für die Zukunft
- 16** Oberpfaffenhofen: Ruag im Dienst der Zivilluftfahrt
- 21** Beluga – der andere Walfisch feiert Geburtstag

General Aviation

- 24** Hangar 10, Usedom: Museum mit 5000 fliegenden Pferden
- 28** Nets Jets präsentiert Erfolgsmodell

Mittelposter

- 26** Air-to-Air-Aufnahme von der AIR14

Helicopter

- 30** Marencos Erstflug mit dem Skye SH09
- 32** Data Sheet: MD Helicopters MD 500

Report

- 22** 50 Jahre Militärflugplatz Alpnach
- 33** Klein, aber fein: Flugtage Bex
- 34** Zwei erfolgreiche Schweizer am Air Race in Reno
- 36** MAF: PC7-Maschine fit gemacht für den Einsatz im Kongo

History

- 38** Helvetiens Flugzeugbauer

Regelmässige Rubriken

- 3** Take your Seats
- 8** Inside
- 19** The Captain's speaking
- 31** Heli-Focus
- 41** Vor 20, 35, 50 Jahren
- 42** Gallery
- 44** News
- 48** HB-Register
- 50** Letzte Seite: Cartoon, Wettbewerb, Events

6

Military Aviation

Kleine Brogel: die Air Show Belgiens



Civil Aviation

Swiss greift in Europa an



Civil Aviation

Die Economy Plus Class revolutioniert das Fliegen



Titelbild: Air Show in Belgien; eine F16 der belgischen Luftwaffe.
Foto: Gregor Meyer

Herausgeber:

Jordi AG – das Medienhaus Verlag «Cockpit»
Postfach 96, 3123 Belp
Zentrale: +41 31 818 01 11
Fax: +41 31 819 38 54
www.cockpit.aero

Verlagsleitung: Roger Schenk
Verlagssupport: Daniel Jordi

«Cockpit» erscheint monatlich am Ende des Vormonates und ist Verbandsorgan der Swiss Helicopter Association (SHA) und Partner der AOPA Switzerland.

Anzeigenverkauf:

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

Aboservice:

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

Abonnementspreise:

Inlandabo jährlich Fr. 87.–

Schnupperabo (für 3 Monate): Fr. 20.–
Einzelverkaufspreis: Fr. 8.20 inkl. Porto und MWST.
Auslandabo steuerfrei, Porto nach Aufwand
Preisänderungen vorbehalten.

Auflage

6000 Exemplare
11 775 Leser (gemäss Umfrage 2008)

Notariell beglaubigt 2012

Total verkaufte Auflage: 4677 Exemplare

Text- und Bildredaktion:

Swiss Media Aviation
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, Andrea Bolliger, Hansjörg Egger, Markus Herzig, Walter Hodel, Felix Kälin, Ian Lienhard, Georg Mader, Rolf Müller, Jürgen Schelling, Samuel Sommer, Dr. Bruno Stanek, Hans-Heiri Stapfer, Thomas Strässle, Dennis Thomsen, Claudia von Känel, Simon Vogt, Franz Wegmann, Anton E. Wettstein, Rino Zigerlig, Marco Zatta, Sven Zimmermann, Franz Zussner.

Artikel und Fotos nur nach vorheriger Absprache.

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

Belgian Air Force Days



Al Fursan mit ihren Aermacchi MB-339 bei Sonnenuntergang.

Eine Woche nach der AIR14 in Payerne zog Belgien auf dem Luftwaffenstützpunkt Kleine Brogel mit den belgischen Luftwaffentagen nach.

Wie die AIR14 in der Schweiz waren die belgischen Luftwaffentage weit mehr als nur eine Airshow. Nebst einem historischen Teil wurde die heutige Luftwaffe präsentiert. Zusätzlich gab es mit den Air-Force-Days eine Plattform, welche die Zukunft der belgischen Luftwaffe anhand diverser moderner Flugzeugmuster und Ausstellungen beleuchtete. Überraschend war die fehlende amerikanische Präsenz (abgesehen von einem Lockheed F-35 Simulator), obschon wenige Wochen vorher mehrere F/A-18E/F Super Hornets einem kleinen Kreis belgischer Politiker und Militärs ausführlich präsentiert worden waren. Schwerpunktthemen waren «40 Jahre F-16 in Belgien» und die «Joint Air Power Demo».

Die belgischen Streitkräfte sind seit vielen Jahren aktiv bei vielen Einsätzen der NATO und UNO an vorderster Front dabei. Daher stand eine interessante Demonstration einer solchen Einsatzübung auf dem Programm, wobei erstmals auch ein neuer Eurocopter NH90 Spezialtruppen an die Vorführung beförderte.

Zur Feier von 40 Jahren F-16 in belgischen Diensten wurde eine Maschine mit Klebefolien in den Farbzustand eines amerikanischen Prototypen der Fighting Falcon versetzt. Leider ist die Maschine unmittelbar nach der Airshow wieder in ihren grauen Originalzustand zurückverwandelt worden.

Alte Bekannte aus Payerne

Auffällig waren die vielen teilnehmenden Kunstflugstaffeln und Flugzeuge aus über 20 Ländern, welche alle bereits am Wochenende zuvor in Payerne im Einsatz waren. Mit dem PC-7 TEAM und dem Super Puma Display sowie einer F/A-18 im Static war die Schweizer Luftwaffe prominent vertreten.

Höhepunkt für viele Besucher waren die Vorführungen des Teams Al Fursan aus den Vereinigten Arabischen Emiraten und die auf dem gleichen Flugzeugmuster fliegenden Frece Tricolori.

Von einer Rauchanlage, wie sie das Team Al Fursan in jeder ihrer Aermacchi MB-339-Maschinen installiert hat und die es den Jets erlaubt, eine beliebige Rauchfarbe zu erzeugen, können viele Teams in Europa nur träumen.

Der Publikumsaufmarsch in der Kleinen Brogel war immens; so wurden an den beiden Tagen über 65 000 Zuschauer gezählt. Auch der belgische König beehrte die Luftwaffentage mit seiner Präsenz. **CP**

Interview mit Generalleutnant Claude Van de Voorde, Luftwaffenchef Belgien

Die Tage des F-16 sind gezählt

«Cockpit»: Welche Bedeutung haben für Sie die Belgian Air Force Days?

Generalleutnant Claude Van de Voorde: Es handelt sich nicht nur um eine Airshow, sondern der Anlass soll dem Besucher vermitteln, wie und mit welchen Mitteln die belgische Luftwaffe weltweit im Auftrag von NATO und UNO im Einsatz ist.

Wir haben einen speziellen Jugendtag durchgeführt, um Jugendliche für die Luftwaffe zu begeistern und ihnen die Ausbildungsmöglichkeiten im Militär zu zeigen.

Sie sprechen über die Zukunft. Wie sieht es mit möglichen Nachfolgern bei den Flugzeugen und Helikoptern aus?

Bei der Transportflotte werden die C-130 durch die neuen Airbus A400M ersetzt, ein Program, das am Laufen ist. Die veralteten Helikopter vom Typ Westland Sea King und die Agusta A109 werden durch die Marine- und Luftwaffenversion des Eurocopter NH90 ersetzt. Wir sind momentan im Besitz von vier Maschinen, weitere vier werden folgen.

Bei den F-16 Kampffjets ist es so, dass diese in den nächsten zehn Jahren die 8000-Flugstundenmarke erreicht haben. Mit andern Worten: Der Hersteller übernimmt dann keine Garantie mehr für die Struktur der Zelle. Spätestens 2023 bis 2025 müssen diese

Jets durch einen Nachfolger ersetzt werden. Bis jetzt sind keine Entscheidungen über einen konkreten Flugzeugtyp und allfällige Stückzahlen gefallen. Es wurden jedoch alle Hersteller moderner Kampfflugzeuge, die als potentielle Lieferanten in Frage kommen, nach Belgien eingeladen.

Die belgischen Luftwaffentage stehen in Kooperation mit der zivilen Sanicole Airshow. Was sind Ihre Erfahrungen?

Bis jetzt hat die Luftwaffe jedes Jahr eine eigene grosse Veranstaltung durchgeführt. Immer kleinere Budgets bei immer mehr Einsätzen erlauben es uns nicht mehr, solche Events allein durchzuführen. Die Kooperation mit einer zivilen professionellen Airshow Organisation wie Sanicole sind für beide Seiten gewinnbringend. Nächstes Jahr wird Sanicole eine grosse Airshow durchführen – und wir sind dann Supporter.

Die Sicherheitsbestimmungen an Airshows werden immer rigoroser. In den 1980er-Jahren sind Limiten oft nicht beachtet worden. Daher werden heutzutage vorgeschriebene Trainings für alle Teams und Solo Displays von einer Gruppe von Richtern überwacht. Bei Vergehen gegen die Vorschriften kann es durchaus sein, dass jemand am Airshowtag am Boden bleiben muss (Anm.: so geschehen beim griechischen F-16 Solo Display «Zeus»: Der



Generalleutnant Claude Van de Voorde.

Pilot hat seine Flares zu tief ausgeschossen). Meine grösster Wunsch ist es daher, dass die Air Force Days unfallfrei über die Bühne gehen. Ich bin seit fünf Jahren Chef der Belgischen Luftwaffe und sehr stolz darauf, was unsere Leute tagtäglich irgendwo auf der Welt im Ernstfall leisten. **CP**

Interview: Simon Vogt, Tacha Hoek



Zur Feier von 40 Jahren Einsatz für die belgische Luftwaffe wurde eine belgische F-16 für drei Tage mit dieser Sonderfolie beklebt.



«Ungleiche Paare» (1)

Die AIR14 war ein Anlass der Superlative. Die vielen Formationen der verschiedenen Schweizer «Botschafter der Lüfte» dürfen als eigentliche Höhepunkte betrachtet werden. Diese «ungleichen Paare» so dem Publikum zu präsentieren, muss als hohe Schule der Fliegerei bezeichnet werden.

Fotos: Walter Hodel



Der absolute Höhepunkt der AIR14. Die Jubilare Patrouille Suisse (50) und PC-7 TEAM (25) feiern mit einer Weltpremiere: eine Tunnelkreuzung von zwei grossen militärischen Kunstflugformationen.

Die Formation mit den grössten Leistungsunterschieden. Julien «Teddy» Meister, der Pilot des Swiss Hornet Display Team, begleitet das PC-7 TEAM. Sein Überschalljet F/A-18C (über 1800 km/h) steht seit 17 Jahren in der Schweizer Luftwaffe im Einsatz, die rund 500 km/h schnellen Propellerflugzeuge des PC-7 TEAM seit 32 Jahren.



Propeller und Rotor vereint: Das Super Puma Display Team mit dem AS332M1 «Super Puma» in der Formation des PC-7 TEAM. Der Transporthelikopter der Schweizer Luftwaffe ist mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 310 km/h nur gering langsamer als der PC-7.

Ein Gewinn für alle

In Dübendorf sind die Würfel gefallen: Der Bundesrat hat sich für eine Dreifachnutzung des Areals des Militärflugplatzes Dübendorf – Lufttransportbasis der Luftwaffe, nationaler Innovationspark und ziviles Flugfeld – entschieden. Für den Betrieb des Flugfeldes erhielt die Flugplatz Dübendorf AG den Zuschlag. Nachfolgend ein Gespräch mit dem Verwaltungsratspräsidenten der Flugplatz Dübendorf AG, Fabio Hausammann.

«Cockpit»: Herr Hausammann, der Bundesrat hat beschlossen, mit der Flugplatz Dübendorf AG die Verhandlungen über ein 30-jähriges Baurecht aufzunehmen – ein Freudentag für Sie?

Fabio Hausammann: Der Entscheid des Bundesrates erreichte mich über Mittag am Tag der Vernissage des neuen Buches «Menschen, Maschinen, Missionen», welches die hundertjährige bewegte Geschichte des Flugplatzes Dübendorf beleuchtet. Es freut uns ausserordentlich, dass wir quasi nahtlos die Aviatikgeschichte in Dübendorf mit einem nächsten Kapitel fortschreiben dürfen.

Welche Massnahmen stehen an, damit Ihre Firma abheben kann?

Nach dem Entscheid des Bundesrates kommt eine zeitintensive Planungs- und Bewilligungsphase. Zuerst werden wir in den kommenden Wochen mit dem Bund eine Rahmenvereinbarung unterzeichnen. Ziel ist die Genehmigung des Betriebsreglements, der Erhalt der Betriebsbewilligung sowie der Plangenehmigungen.

Wie viele Flugbewegungen erwarten Sie?

Die Anzahl Flugbewegungen leitet sich aus einer maximal zulässigen Lärmmenge ab. Gemäss Studien des Bundes werden mit einem heute gängigen Flottenmix rund 28 500 Flugbewegungen möglich sein.

Bestehen bereits Pläne für die Flugrouten?

Der Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf muss mit dem Flughafen Zürich koordiniert werden. Die Festlegungen gilt es im Rahmen der anstehenden Verfahren zusammen mit der Luftwaffe, dem Flughafen Zürich und Skyguide zu erarbeiten.

Wie beurteilt die Flugsicherung Skyguide den zukünftigen Betrieb?

Gemäss Aussage von Skyguide bietet sich die Chance, die verschiedenen Flugsegmente zu entflechten und dadurch zu einer Vereinfachung der Verkehrsabwicklung beizutragen.

Die Bevölkerung wird über den grösseren Lärmpegel nicht besonders begeistert sein. Wie werden Sie die Einwohner im Umkreis von Dübendorf beruhigen?

Wir sprechen von durchschnittlich rund sechs Flugbewegungen pro Betriebsstunde. Wer während des WEF die Flugbewegungen in Dübendorf wahrgenommen hat, weiss, dass in der Geschäftsfliegerei moderne und leise Flugzeuge der neuesten Generation eingesetzt werden. Ein gängiger Business-Jet macht nur halb so viel Lärm wie ein herkömmliches Mittelstrecken-Passagierflugzeug.

Wie werden Terminal und Infrastruktur für die Geschäfts- und Privatfliegerei aussehen?

Über das äussere Erscheinungsbild lässt sich heute noch nichts sagen. Hierzu werden wir zu gegebener Zeit Architekten um Ideen bitten. Nur soviel: Wir möchten allen Flugsegmenten eine bedarfsgerechte, funktionale und entwicklungsfähige sowie den neuesten ökologischen Erkenntnissen Rechnung tragende Infrastruktur zur Verfügung stellen.

Neben der General Aviation und Rega werden sich weitere wichtige Vertreter der Aviatik-Branche in Dübendorf ansiedeln. Welche Vorteile können sie diesen Firmen anbieten?

Wir sind überzeugt davon, dass Dübendorf für alle ein hervorragender Standort sein wird.

Im Auswahlverfahren des Bundesrates ist das Unternehmen TopMotion GmbH, hinter dem Ju-Air Chef Kurt Waldmeier steht, unterlegen. Wie stellen Sie sich die Kooperation mit diesem Unternehmen nun vor?

Sowohl TopMotion GmbH als auch die Flugplatz Dübendorf AG haben sich für den Erhalt der aviatischen Infrastruktur in Dübendorf eingesetzt. Dieses gemeinsame Ziel verbindet uns. Insofern muss sich niemand als Verlierer fühlen. Die Bedürfnisse der Ju-Air lassen sich problemlos in unserem Konzept erfüllen.



Foto: Rolf Müller

Fabio Hausammann.

Was erwarten Sie vom zukünftigen Innovationspark?

Wir unterstützen die Idee des Innovationsparks vorbehaltlos und sind überzeugt, dass dieser für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Werk- und Forschungsplatzes Schweiz von zentraler Bedeutung ist. Das angrenzende Flugfeld ist im internationalen Standortwettbewerb ein zusätzlicher Trumpf, wenn es um die Ansiedlung internationaler Unternehmen im Innovationspark geht.

Wann starten und landen die ersten Business-Jets in Dübendorf?

Business-Jets landen bereits heute während des WEF in Dübendorf. Die Inbetriebnahme unserer Infrastruktur ist abhängig von der Verfahrensdauer und der Behandlung allfälliger Beschwerden. Wir gehen davon aus, dass wir ungefähr im Jahr 2021/2022 den Betrieb aufnehmen werden. **cp**

«Das Management droht offen»

Die Aeropers, die Gewerkschaft der Swiss-Langstreckenpiloten, sorgt sich um ihre Pfründe. Die Swiss-Konzernleitung will künftig nämlich auch Swiss-European-Piloten auf der Langstrecke zulassen – auf Kosten der Langstreckenpiloten. Das interpretiert Aeropers als Vertragsbruch. Die Swiss hat nun den bis Ende November 2016 laufenden Vertrag gekündigt, die Aeropers daraufhin geklagt. Aeropers-Präsident Rolf Odermatt und Geschäftsführer Henning M. Hoffmann beziehen Stellung.

«Cockpit»: Die Swiss hat den gültigen GAV mit der Aeropers gekündigt. Sind Sie überrascht?

Rolf Odermatt: Das Management beteuert nach wie vor, unseren Vertrag einhalten zu wollen. Wie dies mit dem neu ausgehandelten SWU-Vertrag (Swiss European-Piloten, die Red.) möglich sein sollte, will es uns aber partout nicht aufzeigen. Die frühzeitige Kündigung unseres Vertrags kann als erstes Eingeständnis interpretiert werden, dass es nicht geht. Insofern waren wir vom Zeitpunkt überrascht.

Wer ist für das Langstrecken-Geschäft verantwortlich: die Aeropers alleine oder gemeinsam mit der IPG?

In unserem Vertrag ist klar festgehalten, dass die Swiss-Langstrecke durch die Piloten der Aeropers betrieben wird. Wir werden keine Verletzung des gültigen Vertrags akzeptieren können. Wir sind aber auch gerne bereit, über Lösungen mit Einbezug der IPG-Piloten zu verhandeln.

«Der Unmut hat seinen Grund in der Vorgehensweise des Managements.»

Aeropers hat reagiert und die Swiss-Geschäftsleitung eingeklagt. Was erhoffen Sie sich davon?

Wir wollten und wollen mit Swiss eine einvernehmliche Lösung auf dem Verhandlungsweg erreichen. Darum haben wir in den Gesprächen substanzielle Einsparungen und die Eingliederung der SWU-Piloten auf der gesamten Langstrecke, also auf Airbus und Boeing, angeboten. Mit dem Abschmettern unserer Verhandlungsofferte



Rolf Odermatt

Die Geschäftsleitung hat den Kurz- und Mittelstreckenpiloten (IPG-Piloten) zugesichert, künftig auch auf der Langstrecke tätig sein zu können – bis jetzt eine Domäne der Aeropers. Das muss doch für die Aeropers wie ein Schlag ins Gesicht gewesen sein!

Nein, das war ja schon im GAV₁₄ vorgesehen. Der GAV₁₄ ist zwar von unseren Mitgliedern abgelehnt worden. Doch unsere Umfrage hat ergeben, dass der ablehnende Entscheid nichts mit dem Umstand zu tun hatte, dass die IPG-Piloten auf die Langstrecke umgeschult werden dürfen. Das hatte andere Gründe wie die Aufweichung des Unterwanderungsschutzes oder die Schlechterstellung der Neueintretenden. Es hatte ein paar trojanische Pferde in diesem Vertrag.

Welche trojanischen Pferde?

Es war beispielsweise vorgesehen gewesen, die neuen C-Series 100-Maschinen beliebig auslagern zu können. Die Swiss hätte die Maschinen beispielsweise unter einem baltischen AOC (Air Operator Certificate, die Red.) mit dem Swiss-Logo betreiben können. Wir wehren uns entschieden gegen eine solche Verwässerung der Marke Swiss.

und der Kündigung des GAV ist allen klar geworden, dass das Management auf Konfrontation gehen und diktatorisch nach deutschem Vorbild seinen einseitigen Kurs durchsetzen will. Wir sahen uns daher gezwungen, die vertraglichen Rechte unserer Mitglieder mit einer gerichtlichen Klage sicherzustellen.

Dies ist ein Aushöhlen der Qualität und der Swissness und gefährdet damit die Swiss-Arbeitsplätze in der Schweiz, nicht nur jene im Cockpit.

Wie sieht für Sie die Lösung aus?

Bei einer vernünftigen Lösung wird das bestehende Know-how genutzt. Für die Langstreckenoperation liegt dieses zweifellos bei den Aeropers-Piloten. Es macht weiter Sinn, die Synergien zwischen den beiden Pilotenkörpers besser zu nutzen. Ob dies mit einem gemeinsamen Vertrag oder mit der Möglichkeit für Übertritte besser geschehen kann, müsste noch diskutiert werden. Damit wären auch die Swiss European-Piloten kontinuierlich in die Langstreckenoperation eingebunden, und dagegen gibt es nichts einzuwenden.

Somit hat Aeropers nichts dagegen, dass die Kurz- und Mittelstrecken-Piloten künftig auch Boeing B777-Maschinen fliegen dürfen?

Nein, es entspricht einer «best practice»-Pilotenkarriere, dass zuerst Erfahrung auf der Kurz- und Mittelstrecke gesammelt wird, bevor ein Pilot auf die Langstrecke wechselt. Mit unserem Vertrag ist dies genauso gewährleistet.

Die Lufthansa-Group verlangt von ihren Piloten mehr Flexibilität. Haben Sie das Gefühl, dass die Piloten immer mehr zum Spielball werden?

Das Problem betrifft nicht nur die Piloten. Das Kabinenpersonal befindet sich in der gleichen Situation. Mit dem Bodenpersonal hat man zwar eine vertragliche Lösung gefunden, doch ist es kein Geheimnis, dass das Bodenpersonal damit nicht glücklich ist.

Aber bei den Piloten ist am meisten zu holen? Das ist offenbar die Meinung des Manage-



Foto: Hansjörg Egger

Hoch über den Wolken ist die Freiheit grenzenlos, wie für diese Icelandair-Pilotin. Das berühmte Lied von Reinhard May gilt für die Langstrecken-Piloten der Swiss nur bedingt. Ihnen drohen die Felle davonzuschwimmen.

ments. Dem steht gegenüber, dass bei uns die Bedingungen so unattraktiv sind, dass sich jetzt schon zu wenig geeignete Schweizer Interessenten für den Beruf finden lassen.

Gehen die Piloten frustriert zur Arbeit?

Das kann man so noch nicht sagen. Ich bin überzeugt, dass alle grundsätzlich motiviert arbeiten. Im Cockpit unter den Kollegen selber ist das Arbeitsumfeld immer noch intakt. Der Unmut richtete sich klar gegen die Art und Weise, wie das Management vorgeht und wie das Personal behandelt wird. Das vordergründig deklarierte Ziel von Herrn Hohmeister (Swiss-CEO, die Red.), top motivierte Mitarbeiter zu haben, wird er durch sein aktuelles Handeln leider nicht erreichen.

Herr Hoffmann, Sie haben vor ein paar Monaten gesagt, dass vor allem der sozialpartnerschaftliche Umgang nicht mehr stimmt.

Henning M. Hoffmann: Das ist richtig. Sozialpartnerschaftlich bedeutet, dass man auf Augenhöhe miteinander umgeht, auch in der Tonalität. Wir haben festgestellt, dass

gerade vom Management her viel Druck ausgeübt wird – vielleicht vom Mutterkonzern gesteuert. Das deutsche Management versteht unter Sozialpartnerschaft anscheinend nur noch, dass das Personal zum Wohle der Airline auf immer mehr verzichten soll, während Management und Aktionäre immer mehr verdienen.



Henning M. Hoffmann

Wie äussert sich der Druck bei der Swiss?

Odermatt: Mit mehr oder weniger offenen Drohungen. So hat zum Beispiel der CEO im Vorfeld des GAV14 klar damit gedroht, dass er die die A319 auslagern werde, sollten wir dem Vertrag nicht zustimmen. Mit den technischen Problemen der Avro/RJ und der ungewissen Auslieferung der C-Series ist dies jetzt natürlich kein Thema mehr.

Müssen sich die Aeropers-Piloten damit abfinden, nur noch A330-, respektive A340-Ma-

schinen fliegen zu dürfen, sollten die Verhandlungen scheitern?

Nein. Wie oben dargelegt, müssen die Swiss-Langstreckenflugzeuge mit Piloten unseres Vertrags geflogen werden. Zur Zeit der Swissair wurden auch schon zwei verschiedene Langstreckenflugzeuge (Airbus und MD-11) unter einem Vertrag operiert, da spricht also nichts dagegen. Es macht aber schlicht keinen Sinn, in der Swiss zwei getrennte Langstreckenkorps zu unterhalten, denn dies würde den gesamten Overhead verdoppeln.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass noch überhaupt nicht entschieden ist, durch welche Flugzeuge die restlichen A340 ersetzt werden sollen. Da kommen durchaus A350 oder weitere B777 in Frage. Egal wie dieser Entscheid ausfällt: Mit nur einem Pilotenkorps muss kein Personal zwischen verschiedenen Firmen hin- und her geschoben werden.

Ein einziges Pilotenkorps für die Langstrecke bringt aber noch andere Synergien und damit günstigere Kosten in den Bereichen Administration, Training, Reserve usw. Damit wird das Ganze viel effizienter.

Monatsinterview

Die Verhandlungen für den neuen GAV der Langstrecken-Piloten hätten bald aufgenommen werden sollen. Mit welchen Erwartungen wollten Sie sich an den Verhandlungstisch setzen?

Hoffmann: Wir führten erste Sondierungsgespräche, um gemeinsame Interessen zu finden. Die konkreten Verhandlungen sollten erst danach folgen, sobald die gemeinsame Basis stehen würde.

Odermatt: Der neue GAV 14plus, den die Swiss mit einem anderen Sozialpartner abgeschlossen hat, stellt einen Vertragsbruch unseres GAV dar und beschneidet die Rechte unserer Mitglieder. Weil das Swiss-Management nicht zu Gesprächen zu diesem Problem bereit ist, blieb uns nur die gerichtliche Abklärung. Aber wir waren und sind immer noch der Meinung, dass im Interesse des Unternehmens Swiss eine Verhandlungslösung angestrebt werden muss. Wir Piloten, die ein Berufsleben lang für die Swiss arbeiten, haben ein längerfristiges Interesse an einer gesunden Swiss und an der Qualität der Marke. Kurzfristige Gewinnoptimierung, wie sie das Management jetzt durchzupfeitschen versucht, ist keine nachhaltige Strategie, zum Schaden der Qualitätsmarke Swiss.

Was spricht für euch?

Hoffmann: Die Swiss kann die Boeing B777-Flotte nur mit den Mittel- und Kurzstrecken-Piloten alleine personell gar nicht betreiben. Durch die Verzögerung der Auslieferung der Bombardier-Maschinen stehen gleichzeitig zwei Um-beziehungsweise Einflottungen auf zwei Flugzeugtypen an. Das wird nach unserer Einschätzung sehr schwierig, wenn nicht unmöglich werden.

Die Ausgangslage

Die Langstrecken-Piloten (Aeropers) sind nach wie vor im Besitz eines gültigen GAV. Dieser läuft bis Ende November 2016. Die Swiss hat ihn kürzlich gekündigt, worauf die Aeropers das Swiss-Management eingeklagt hat.

Mit den IPG-Piloten (Interessengemeinschaft Pro GAV) hat die Swiss einen neuen GAV (GAV 14+) abgeschlossen, der den Kurz- und Mittelstrecken-Piloten erlaubt, künftig auch auf den ab 2016 zum Einsatz gelangenden neuen sechs Boeing B777-Maschinen fliegen zu dürfen. Dieser Vertrag läuft bis 2019. Ein Drittel der bisherigen Europa-Piloten sollen auf die sechs B777-Maschinen umgeschult werden. Um diese sechs Maschinen betreiben zu können, sind 120 Piloten notwendig.

Man darf nicht vergessen, dass in der Fliegerei die Sicherheit eine sehr grosse Rolle spielt. Da sollte man sich besser nicht auf vage Experimente einlassen.

Wie lautet denn euer Angebot?

Hoffmann: Neben nachhaltigen Einsparungen von mehr als 6 Prozent bieten wir an, dass die IPG-Piloten auch auf der Langstreckenflotte fliegen könnten.

Dann würden diese ins Korps der Langstreckenflotte wechseln?

Hoffmann: Das steht noch nicht abschliessend fest. Da möchten wir die beste Lösung mit unseren Kollegen diskutieren und erarbeiten. Mit der Einführung der C-Series ergibt sich auch ein erhöhter Bedarf an neuen Piloten bei der SWU, der durchaus mit unseren Piloten gedeckt werden könnte.

Die Swiss erwirtschaftet Gewinne und muss (Stichwort: Score) trotzdem ihren Teil der Sparbemühungen der Lufthansa-Group beisteuern. Wieso ist das so?

Hoffmann: Die Lufthansa hat ihre Gewinn- und Verlustberechnung daraufhin optimiert, den internationalen Investoren möglichst hohe Dividenden und dem Management möglichst hohe Boni auszahlen zu können. Score dient in diesem Zusammenhang nur dazu, sich das Geld für den Kauf neuer Flugzeuge durch Einsparungen beim Personal zu besorgen.

Odermatt: Die Lufthansa war mit ihren bisherigen Sparbemühungen wenig erfolgreich. Es ist doch absolut verständlich, dass sich das Personal gegen Sparübungen wehrt, wenn diese all den teuren und misslungenen Projekten des Managements in Milliardenhöhe gegenüber gestellt werden: Lufthansa Italia, Cargo-Beteiligung, BMI oder die Beteiligung an einem US-Caterer durch LSG. Dafür übernimmt niemand die Verantwortung; im Gegenteil hat sich der Lufthansa-Vorstand seine Entschädigungen munter aufgestockt. Blüten soll am Schluss das Personal!

Euch wird vorgeworfen, den neuen GAV zu schnell abgelehnt zu haben (72 Prozent der Langstrecken-Piloten verwarfen ihn, Red.).

Odermatt: Unter den damaligen Voraussetzungen war dies ein deutlicher und demokratischer Entscheid. Es war nicht zu erwarten, dass ein Management so unilateral gegen die Interessen eines Arbeitnehmerverbands vorgehen würde. Wenn jetzt vom gleichen Management die Motivation des Personals als wichtiger Teil der Strategie eingestuft wird, ist das der absolute Zynismus!

Zu einem anderen Thema: Das Swiss-Management steht auch unter Druck. Die Golf-Airlines breiten sich aus und sind eine Bedrohung für die Swiss. Wie gross ist die Gefahr?

Odermatt: Das Problem kann nicht via Lohndumping bei den Arbeitnehmern gelöst werden. Die Kostenbasis bei den Golf-Airlines liegt im Vergleich zur Swiss bei 65 Prozent. Wir könnten quasi gratis arbeiten gehen – und wären immer noch teurer.

Hoffmann: Wobei dies nicht an den Cockpitkosten liegt. Die sind vergleichbar. Es kann aber nicht sein, dass beim Personal gespart wird, nur um eine Chancengleichheit zu erwirken. Da muss sich der Konzern – und nicht die Swiss allein – eine Strategie überlegen, wie er dagegen ankämpfen will. Herr Hohmeister versucht die Hilfe der Politik in Anspruch zu nehmen, was eine Möglichkeit ist. Aber das kann nicht die einzige sein. Man muss auch eigene Ideen entwickeln. Ein ganz wesentlicher Teil des Erfolgs wird sein, ob sich die Swiss als schweizerische Airline von den arabischen Mitbewerbern abheben kann. Und da muss

«Blüten soll am Schluss das Personal.»

klar gelten: wo Swiss draufsteht, muss auch Swiss drin sein. In der Schweiz gibt es genügend Kunden, die bereit sind, für gute Qualität einen anständigen Preis zu zahlen. Bietet man denen aber, wie geplant, eine Mogelpackung an, dann hat man sie genauso schnell wieder verloren. Leider versteht das deutsche Management zu wenig von seinen Schweizer Kunden.

Ist der Ausschluss einer Firma aus dem Wettbewerb die Lösung? Wettbewerb belebt doch das Geschäft.

Hoffmann: In Kanada hat die Regierung die Slots für Airlines wie Emirates eingeschränkt. In Deutschland gibts gewisse Beschränkungen. Das verhindert den freien Wettbewerb nicht. Der freie muss auch ein fairer Wettbewerb sein. Im Moment ist dies ein unfairer Wettbewerb, weil er nicht auf Augenhöhe geführt wird. ☐

air-mail
www.flugzeugmodelle.com

Mehr als 4'500 Modelle!

ATL98 Carvair
British Air Ferries
1:200 Metall
CHF 69.-

www.flugzeugmodelle.com



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

044 814 00 14 www.bbheli.ch



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

Rundflüge | Flugschule

Flüge ab Basis:
Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten

ab Fr. 230.-



Hoffmann Propeller
bringen Sie voran – ab 50 oder 5000 PS

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

am Flugzeug ganz vorne

HOFFMANN PROPELLER GmbH & Co. KG
Tel: +49(0)8031-1878-0 • Fax: +49(0)8031-1878-999
Kuepferlingstr. 9 • D-83022 Rosenheim, Germany
info@hoffmann-prop.com • www.hoffmann-prop.com

LKW-Hol- & Bring-Service

EASA-21J.083 | DE-21G.0014 | DE-145.0063 | FAA-BV5767M



Vampire J-1198 der Schweizer Luftwaffe zu verkaufen.

Einzigartiges schönes, voll instrumentiertes und auf eigenen Rädern fahrbares Museums-Exemplar mit Original-Pilotenleiter und Deichsel. **079-822 04 04**



Flugzeug DC8 - Teile zu verkaufen

Einmalige Gelegenheit für AVI-ATIK-FANS: Originalteile der DC 8 – Trainings-Maschine des Flughafens Kloten. Türen, Flügel, Flügelteile, Scheiben, Rumpf-Nase, Klappen, Aluverkleidungen, Fahrwerke etc.

(keine Armaturen des Cockpits, keine Innenausstattungen).
Bar-Verkauf am: **01. November 2014** von 08.00 – 13.00 Uhr.
Auf dem Areal Hs. Mühle Recycling AG, Seuzachstrasse 117, 8412 Riet (Neftenbach) // www.muehlerecycling.ch // Tel. 052 3 200 100




Terra-Grid E 35
Solution to Stabilize your Grass-Runways

Big-Marker E 35
Solution to Mark your Runways

More than 10 year's experience and more than 1 million square meters installed

novus:HM

Contact: novus:HM Team
Tel: +49 (0)3765 610272
Email: info@novus-hm.com
www.novus-hm.com

Swiss gibt mächtig Gas –



Fotos: Reto Hofmann, Swiss

Swiss-CEO Harry Hohmeister erklärt seine neue Strategie vor den zahlreichen Medienvertretern.

3,5 Milliarden Franken für die Erneuerung der Europaflotte, 1,5 Milliarden Franken für die Langstreckenflotte – die Swiss richtet mit der grossen Kelle an. Auf den Sommerflugplan 2015 fliegt die Swiss ausserdem 22 neue Europa-Destinationen an.

Die Swiss rüstet sich unter dem Namen «Next Generation Airline of Switzerland» für die Zukunft. Die Flugzeugflotte wird mit Maschinen der C-Series und A320/321neo und ceo (Europa) sowie Boeing B777 ER (Langstrecke) komplett erneuert. «Wir werden ab 2020 eine der modernsten Flotten haben», freut sich CEO Harry Hohmeister. Der Swiss-Flugzeugpark wird sodann ein Durchschnitts-

alter von sechs Jahren aufweisen. Die pannenanfälligen Jumbolinos (Avro RJ100) sollten bis 2016 ausgemustert sein. Um die Zeit bis zur ersten C-Series-Auslieferung von Bombardier zu überbrücken, wird die Swiss vier Embraer 190-Maschinen der Helvetic Airways mieten («Cockpit» 10/2014). Da die Konkurrenz aufrüstet – die Air France/KLM, die Swiss-Mutter Lufthansa und die British Airways wollen mit der

Lancierung der Economy Class Premium neue Passagiere gewinnen –, will auch die Swiss ihren Kunden ein neues Fluggefühl vermitteln.

Mehr Platz in der Economy Class

Mit Hilfe einer technischen Optimierung soll die Sitzplatzkapazität erhöht werden. Durch den Einbau eines neuen Sitzmodells mit mehr Kniefreiheit als bisher bie-

Grossangriff in Europa

Die neuen Destinationen

22 der neuen Europa-Destinationen werden ab Sommerflugplan 2015 (Ende März) von der Swiss selber geflogen, 3 übernimmt die Swiss-Schwester Edelweiss Air. Neu dazu kommen Bari, Bilbao, Brindisi*, Dresden, Göteborg, Graz, Helsinki, Izmir*, Krakow, Leipzig, Ljubljana, Malta*, Neapel, Palermo*, Porto, Riga, Santiago de Compostela*, Sarajevo, Sofia, Thessaloniki*, Toulouse und Zagreb. Edelweiss Air wird neu nach Corfu, Banja Luka und Podgorica fliegen. Dazu wird die Swiss 16 wöchentliche Flüge von Genf nach Lugano lancieren. Von Zürich aus fliegt bereits Tyrolean Airways im Auftrag der Swiss nach Lugano. *saisonal

tet die neue Konfiguration den Passagieren den gleichen Sitzkomfort wie anhin; in der Business Class soll dieser gar besser sein. Der Sitzabstand in der Economy Class ist zwar 2,5 Zentimeter geringer, mit Hilfe der verbesserten Geometrie werde der Passagier jedoch davon nichts merken, betonte Hohmeister.

Kampf gegen Etihad

Mit der Lancierung der neuen Europa-Destinationen (siehe Kasten oben) nimmt die Swiss den Kampf gegen die sich immer mehr ausbreitende Etihad Airways auf. Mit ihrer Tochter Etihad Regional (vormals Darwin Airlines) zielt sie genau auf das Kundensegment der Swiss. Nichts zu machen sei keine Lösung, sagt Hohmeister, angesprochen auf die drohende Gefahr. «Wir haben insgesamt über 120 Projekte am Laufen, die Konkurrenten werden noch staunen.» In Genf hat Swiss den Kampf gegen den dortigen Platzhirsch Easy Jet schon aufgenommen («Cockpit» 8/2014). Aus Basel zieht sich Swiss zurück. Der Lufthansa-Konzern ersetzt die Swiss durch die Eurowings. Für Hohmeister stimmen in Basel die Kostenstrukturen nicht mehr. «Wir sind mit unserem Aufgebot nicht mehr richtig aufgestellt.» Basel sei ein reiner Low Cost-Flughafen. In Bern ist die Swiss schon seit dem Ende der Crossair nicht mehr präsent.

Ruinöses Europa-Geschäft

Ob die Swiss-Strategie aufgeht, wird sich wohl erst in ein, zwei Jahren weisen. Fakt ist,



Ein Blick in die Kabine: So sollen die neuen Swiss-Sitze aussehen.

dass fast alle Fluggesellschaften in Europa Geld verlieren. Ob die neue Point-to-Point-Strategie – es werden gut vier Prozent mehr Sitzkilometer angeboten – aufgehen wird, entscheidet letztlich der Markt.

In Europa sitzen die beiden Billigfluggesellschaften Easyjet und Ryanair fest im Sattel und erwirtschaften mit ihrem Geschäftsmodell schöne Gewinne. Die Swiss will ihren Europa-Ausbau aus selbsterwirtschafteten Mitteln finanzieren. Bei der Flugzeugfinanzierung wird sie vor allem für die neuen sechs Boeing B777 ER-Maschinen auf die Lufthansa angewiesen sein. **cp**

Patrick Huber

Gebühren: Baldiger Entscheid?

Der Streit zwischen der Swiss und dem Flughafen Zürich um die geplante Erhöhung der Passagiergebühren liegt weiter vor dem Bundesverwaltungsgericht. «Uns ist ein Richterspruch aber bis Anfang nächsten Jahres in Aussicht gestellt worden», erklärte Swiss Operation-Chef Rainer Hildebrand vor den Medien. Hintergrund sind gescheiterte Verhandlungen zwischen der Swiss und dem Flughafen. Dieser will die Gebühr für die Lokalpassagiere bis 2017 von heute 21 sukzessive auf 24.70 Franken erhöhen. Bei den Transferpassagieren soll die Gebühr von 8 auf 8.90 Franken erhöht werden («Cockpit» 2/2014).

Ruag Aerostructures

Lukratives ziviles Geschäft lockt



Foto: Ruag

In Oberpfaffenhofen werden Einzelteile und Baugruppen für zivile Flugzeuge hergestellt. Im Bild: Heckteil eines Airbus-Schmalrumpfflugzeugs.

Mehr als 8600 Flugzeuge der Single-Aisle-Familie und Grossraumjets hat Airbus bisher ausgeliefert. In fast jedem dieser Flugzeuge steckt auch ein Teil Swissness, denn Ruag stellt bestimmte Baugruppen und Einzelteile für diese Maschinen her. Der Schweizer Luft- und Raumfahrtkonzern zählt aber auch andere namhafte Flugzeugbauer zu seinen zivilen Kunden.

Der Firmenname ist eigentlich nur ein Teil der Wahrheit, denn Ruag – mit vollem Namen «Rüstungsunternehmen AG» – ist nicht nur im militärischen Sektor tätig. Mittlerweile ist es gar so, dass der zivile Anteil an den geschäftlichen Aktivitäten des Schweizer Luft- und Raumfahrtkonzerns bei 60 Prozent liegt, Tendenz steigend. Noch vor zwei Jahren hatte dieser Wert bei 50 Prozent gelegen. Von den im zivilen Bereich erbrachten Leistungen gehen 22 Prozent auf das Konto von Ruag Aerostructures, einer von fünf Divisionen des Konzerns. Diese wiederum verteilt sich auf die Standorte Oberpfaffenhofen in der Nähe von München und das luzernische Emmen, die zusammen knapp 1000 Personen für zivile Projekte einsetzen. Sie

stellen Einzelteile und Baugruppen sowohl für Ruag selber als auch für externe Abnehmer her.

Entscheidendes Jahr 2003

Mit Abstand grösster Kunde von Ruag Aerostructures ist die Airbus Group. Die Anfänge der Zusammenarbeit mit dem europäischen Flugzeugbauer gehen zurück auf das Jahr 1973, als – damals noch unter dem Namen Dornier GmbH – das Höhenruder für den Airbus-Urahn, die A300, hergestellt wurde. Wegen der damaligen Finanzkrise musste sich Dornier von diesem Geschäft vorübergehend zurückziehen, ehe Airbus das bayrische Unternehmen sieben Jahre später mit der Produktion des Druckbodens für die A310 beauftragte.

1996 entstand die Fairchild Dornier GmbH, nachdem Fairchild Aircraft aus Texas das deutsche Unternehmen erworben hatte. 2003 erfolgte der entscheidende Schritt für Ruag: Die Schweizer übernahmen Fairchild Dornier nach deren Insolvenz. Diese war zurückzuführen auf die zu hohen Kosten, welche die Entwicklung eines eigenen Verkehrsflugzeugs, der Dornier 728JET, verursacht hatte. Dieser Regionaljet sorgte auch in der Schweiz für einigen Gesprächsstoff, hatte doch Moritz Suters Crossair zu den Erstbestellern des Musters gehört. Allerdings gelangten von Fairchild Dornier nur der Airbus-Strukturbau, die Wartungseinheit sowie der Bau einer andern Maschine, des Mehrzweckflugzeugs Do 228, in den Besitz von Ruag. Die Herstellung der Airbus-

Baugruppen gehört heute zur Geschäftseinheit «Aerostructures», das Wartungsgeschäft dagegen zur Division «Aviation».

Neuer Grossauftrag

In Oberpfaffenhofen fertigt Ruag heute Airbus-Grossbaugruppen aus Aluminium. Dieser Auftrag macht laut Alexander Koerber, Programmleiter bei Ruag Aerostructures, 75 Prozent des Umsatzes aus, den diese Geschäftseinheit erzielt. Für die A320-Familie stellen die bayrischen Montagespezialisten den Unterflurbereich und die Seitenpaneele im Rumpfmittelteil, das Rumpfhack (Sektionen 18 und 19) samt Druckschott und Heckkonus, sowie die Flügelenden mit den für diese Flugzeuge charakteristischen «Winglets» her. Die bei den heutigen Single-Aisle-Jets von Airbus zur Anwendung gelangenden Flügelohren, die so genannten «Sharklets», stammen indessen nicht aus dem Hause Ruag.

Nun haben die beiden Partner erst kürzlich einen neuen Vertrag im Wert von 350 Millionen Dollar unterzeichnet, wonach Ruag die Einzelteile für den Zusammenbau zweier Baugruppen über eine eigene Lieferantenkette selber einkauft. «Bisher wurden die einzelnen Bauteile direkt von den ehemaligen Airbus-Tochterfirmen oder deren Unterlieferanten kostenfrei bezogen. Derzeit sind wir damit beschäftigt, diese neue Lieferkette aufzubauen», erklärt Koerber.

A380-Bauteile in Emmen

Zum Portfolio gehört nicht nur die Herstellung von Baugruppen für Airbus-Schmalrumpfflugzeuge, sondern auch für bestimmte Widebodies. So ist Ruag bei der A330-300 für das unmittelbar vor den Tragflächen liegende Rumpfmittelstück (die Sektion 14A) verantwortlich, jenes Bauteil, das die Verlängerung dieses Musters gegenüber dem Ausgangsmodell A330-200 ausmacht. Dazu kommt auch hier die Montage der Winglets an die Flügelenden. Beide Aufträge galten früher auch für die vierstrahlige A340-300, als diese noch produziert wurde.

In Emmen, das im Gegensatz zu Oberpfaffenhofen eher auf die Herstellung von Einzelteilen spezialisiert ist, entstehen zudem die äussere Tragflächenhinterkante und die Flügelenden samt Winglets für die A380. Grosser Abwesender ist im Moment die A350XWB. Ruag hat sich offenbar seinerzeit für die Herstellung von «Movables», also beweglichen Teilen wie Landeklappen, Höhen- oder Seitenruder, beworben, ist aber nicht zum Zug gekommen.

Keine Veränderungen in der Zusammenarbeit mit Airbus wird es hingegen bei

den «Neo»-Modellen geben; dies, weil der Rumpf sowohl der A320 als auch der A330 von den Optimierungen der beiden Modelle nicht betroffen ist. Ob sich durch die neuen Winglets an der A330neo, die jenen der A350XWB ähneln sollen, etwas ändern wird, ist im Moment noch offen. Wie Koerber ausführt, gelten die Verträge zwischen Airbus und Ruag grundsätzlich bis zur Einstellung eines Flugzeugprogramms. Weil Airbus derzeit jeden Monat 42 Flugzeuge der A320-Familie endmontiert, beträgt die Produktionsrate für dieses Muster bei Ruag Aerostructures ebenfalls 42 «Shipsets». Ab 2016 will der europäische Flugzeugbauer die Produktionsrate auf 46 Maschinen erhöhen, was bedeutet, dass auch Ruag den monatlichen Ausstoss an «Shipsets» ab jenem Zeitpunkt hochfahren muss.

Die einzelnen Baugruppen gelangen direkt per Lastwagen – und nicht etwa per Beluga – an die Endmontagestandorte Toulouse und Hamburg. Den Versand der Fracht an den chinesischen Standort Tianjin führt Airbus dagegen in Eigenregie durch.

Baugruppen für Regionaljets

Airbus ist zweifellos der wichtigste Kunde für das zivile Geschäft von Ruag, aber nicht der einzige. Seit 2009, als von Mitsubishi Heavy Industries ein entsprechendes Paket übernommen wurde, stellt das Unternehmen das Rumpfhack inklusive Druckspant für alle heute noch gebauten Modelle der Canadair-Regional-Jet-Familie, also die CRJ700, 900 und 1000, von Bombardier her. Das Werk Emmen steuert dabei einzelne Fräs- und Blechteile sowie Komponenten aus Verbundwerkstoffen wie den Lufterlasskanal bei. Die momentane Fertigungsrate von 55 «Shipsets» pro Jahr sollte laut Bombardier in den kommenden Jahren stabil bleiben. Bei den kanadischen Regionaljets erfreut sich vor allem das mittelgrosse Modell, die CRJ900, einer ungebrochenen Beliebtheit, während für die längste Version CRJ1000 kaum noch Bestellungen eingehen.

Schliesslich gehört auch Pilatus Aircraft zu den Abnehmern von Ruag-Produkten. Beim PC-12 betrifft dies das Höhenleitwerk, für das neue Flaggschiff, die PC-24, werden Fräs- und Blechteile für die Cockpitstruktur hergestellt.

Weisses Blatt Boeing

Auffällig ist, dass bisher mit Boeing kein Geschäft zustande gekommen ist. Das liegt unter anderem daran, dass der amerikanische Hersteller seinen Lieferantenstamm vor allem in den USA und Japan habe,



Foto: Thomas Strässle

Alexander Koerber.

erläutert Alexander Koerber. Das solle sich aber bald ändern: «Teil unserer letzten Jahr entwickelten Geschäftsstrategie ist es, dass wir als Business Unit wachsen wollen, und dazu gehört die Ausweitung des Kundenstammes. Da wäre Boeing ein interessanter Name, weshalb wir dort aktiv geworden sind. Wir hoffen, dass die Amerikaner bei den Zulieferern in Zukunft vermehrt den europäischen Raum betreten werden», so der Programmverantwortliche von Ruag Aerostructures. Am meisten wäre er an der Fertigung von Rumpfbauanteilen und beweglichen Elementen interessiert.

In Frage kommen grundsätzlich auch weitere Hersteller von Regionalflugzeugen, wie beispielsweise Embraer: «Ich rechne damit, dass sich in zwei bis drei Jahren etwas ergibt», ist Koerber optimistisch. Bei Vertretern von neuen Markteinsteigern wie Suchoi mit dem Superjet 100 oder die chinesische Comac mit der C919 wird sich dagegen kaum eine Möglichkeit ergeben; ganz einfach deshalb, weil diese Hersteller stark auf den heimischen Lieferantenmarkt setzen.

Nicht vergessen darf man schliesslich ein «Eigengewächs», nämlich die Do228, deren Herstellung in der Division «Aviation» angesiedelt ist. Genau genommen werden in Oberpfaffenhofen aber nur die Endmontage und der Einbau der Systeme vorgenommen sowie Kleinteile wie Beschläge, Rohrleitungen und Verkabelungen elektrischer Leitungen produziert. Den weitaus grössten Teil steuern Zulieferer aus dem Ausland bei, etwa die indische Tata, die für die komplette Struktur, Rumpf, Flügel und Leitwerk zuständig ist. Derzeit liegen Ruag für die Do228 Verträge und Vorverträge für 13 Maschinen vor. **cp**

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, 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 hangar 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!

MFELIAN SCHMID DESIGN

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



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS
armasuisse

armasuisse ist das Kompetenzzentrum des Bundes für die Beschaffung von technologisch komplexen Systemen und Materialien, sicherheitsrelevante Technologien und Qualitätsmanagement, die Immobilien VBS sowie die räumlichen Referenzdaten der Schweiz. Kompetent und kundenorientiert erarbeiten rund 1'000 Mitarbeitende in der ganzen Schweiz massgeschneiderte Lösungen für militärische und zivile Kunden. Der Kompetenzbereich Luftfahrtsysteme beschafft Luftfahrtsysteme und komplexe Ausbildungssysteme. Der Fachbereich Qualitätsmanagement in Emmen stellt sicher, dass die vertraglich vereinbarten Anforderungen an die Systeme der Luftwaffe bei Beschaffungen, Änderungen oder im Betrieb eingehalten werden.

QM-Projektmanager/-in 80–100%

Als Qualitätsmanager/-in sind Sie im Fachbereich Qualitätsmanagement Luftfahrtsysteme für die Überprüfung der Instandhaltungsbetriebe zuständig. Sie erstellen die dafür erforderlichen Auditpläne, koordinieren die Co-Auditoren und führen die Audits durch. Sie prüfen das Umsetzen der bei den Audits festgelegten Massnahmen und erfassen die Rückmeldungen aus den Operationen der Luftwaffe. Ihre Erfahrung in der Instandhaltung von zivilen und militärischen Luftfahrzeugen, in der Überprüfung von Instandhaltungsbetrieben und die Kenntnis von anerkannten Qualitätsnormen (z.B. ISO 9001, EASA Part M/145, MIL-STDs) tragen dazu bei, die Sicherheit, die Verfügbarkeit und die Wirtschaftlichkeit in der Instandhaltung zu optimieren.

Sie sind Schweizer Staatsbürger/in mit gutem Leumund, teamfähig, flexibel, belastbar, haben eine schnelle Auffassungsgabe und Durchsetzungsvermögen. Sie können selbstständig arbeiten, sind motiviert und interessiert mit der technologischen Entwicklung der Luftfahrt Schritt zu halten. Ihre Berufserfahrung in der Luftfahrt ist für die Akzeptanz bei der Industrie und bei der Luftwaffe eine wichtige Voraussetzung. Sie verfügen über aktive Kenntnisse in zwei Amtssprachen und verstehen englische Fachliteratur. Bewerbungen von Personen aus der französischen oder italienischen Sprachgemeinschaft sind besonders erwünscht. Arbeitsort ist Emmen.

Fachliche Auskunft:
Herr Daniele Tamburini
Leiter Fachbereich Qualitätsmanagement
Tel. 041 268 46 91

Anmeldeschluss:
30. November 2014

Anmeldestelle:
Sie erleichtern uns die Weiterverarbeitung
wenn Sie sich unter www.stelle.admin.ch,
Ref. 22644 online bewerben.

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

Stau am Himmel

Landauf, landab bietet sich täglich ein ähnliches Bild: der Berufsverkehr brummt. Er lässt die Autofahrenden regelmässig im Stau stehen und verlangt viel Geduld von ihnen. Wer sich dabei bei einem Blick gen Himmel er tappt und meint, dass oben weniger los sei, täuscht sich. Denn auch wir Piloten müssen uns hin und wieder gedulden.



Auch am Boden ist viel los. Am Pistenkopf der Piste 27R in London Heathrow stauen sich zahlreiche Flugzeuge. Alle bereit zum Abflug.

Auf unserem Flug nach London Heathrow überfliegen wir den Ärmelkanal bereits tief und erreichen das Vereinigte Königreich etwas westlich von Dover. In der Peripherie der Millionenstadt findet sich eine beachtliche Anzahl Flughäfen, und entsprechend viel Verkehr herrscht im umliegenden Luftraum. Diesen zu entwirren und die Flugzeuge sicher und möglichst effizient zum gewünschten Zielflughafen zu führen, ist die Spezialität der britischen Flugsicherung. Das Bestreben, die Kapazität möglichst hoch zu halten und die enorme Anzahl an Flugbewegungen zu bewältigen, bedingt einige ökonomische Abstriche. So müssen wir die Reiseflughöhe oft bereits früh verlassen und die Geschwindigkeit reduzieren. Doch auch dies reicht meist nicht aus, und so sind einige Runden im jeweiligen Warte- raum Pflicht, bevor wir anfliegen können. Denn wie auf den Strassen, brummt es zu den Stosszeiten auch am Himmel.

«Proceed to Biggin and hold»

Derweil ein Stau auf der Strasse bestens zu erkennen ist, zeigt sich ein solcher am Himmel einiges subtiler. Auch wenn wir langsam fliegen, legen wir in der Warteschlange immer noch gut 100 Meter pro Sekunde zurück. Dabei führt das grundlegende «Holding» von einem definierten Wegpunkt rechts-drehend um 180° in die Gegenrichtung. Dem resultierenden Kurs folgen wir für exakt eine Minute, bevor wir

zurück zum Ausgangspunkt fliegen. Aufgrund der vorgegebenen Geschwindigkeit von 220 Knoten ergibt sich so eine rund sechs Kilometer weite Warteschlange. Diese ist vertikal von der Nächsten durch jeweils 300 Höhenmeter getrennt. Damit es zu keinen Aufflugunfällen (von mir frei erfundenes Synonym für eine Auffahrkollision in der Luft) kommen kann, darf sich in jeder Höhenebene nur ein Flugzeug befinden.

Die Flugsicherung beginnt nun auf der untersten Ebene damit, die Flugzeuge in die Warteschlange einfliegen zu lassen. So können sich an einem besonders verkehrsreichen Tag bis zu 15 Flugzeuge übereinander «stapeln». Etwas, das vom Boden aus kaum als Stau zu erkennen ist, zeigt sich in der Luft als enorm dichte Verkehrssituation.

Auch wir müssen uns etwas gedulden

Über dem Flughafen Biggin-Hill, südöstlich von London, drehen wir in die Warteschlange ein. Kurz zuvor wurden wir von der Flugsicherung darüber informiert, wie lange wir uns noch gedulden müssen. «Delay will be less than 10 minutes», knarzte es mit unverkennbarem britischen Akzent aus dem Lautsprecher. Das bedeutet, dass wir gut zwei Runden drehen werden, bevor es in den Anflug geht. Nachdem ich unsere Passagiere informiert habe, besprechen wir unsere Optionen. Aus Erfahrung wissen wir, dass eine solche Wartezeit in London Heathrow üblich ist, und wir haben entsprechend zusätz-



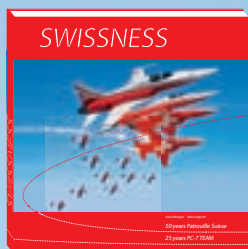
Fotos: Sales Wick

In rund einer Minute werden wir in die Warteschlange über dem Funkfeuer BIG (Biggin Hill) eindrehen. Dies ist auf dem Navigationsbildschirm (links) gut zu erkennen.

lichen Treibstoff getankt. Wie von der Flugsicherung versprochen, werden wir nach knapp zwei Warteschlangen in den Anflug eingefädelt und geniessen anschliessend die beeindruckende Aussicht über die Innenstadt der Millionenmetropole. Schliesslich führt der Anflug auf die Piste 27 rechts vorbei an der Tower Bridge, dem Buckingham Palace und dem Hyde Park. Kaum hat das vorausfliegende Flugzeug die Piste vor uns verlassen, setzen wir auf der fast vier Kilometer langen Landebahn auf und bremsen zügig ab. Trotz der kurzen Wartezeit erreichen wir unsere Parkposition einige Minuten vor der geplanten Ankunftszeit. Während wir uns auf den Rückflug vorbereiten, brummt um uns herum die Mittagsswelle ununterbrochen. **cp**

Cockpit-Kalender 2015 sind ab sofort erhältlich. Sichern Sie sich Ihre Exemplare.

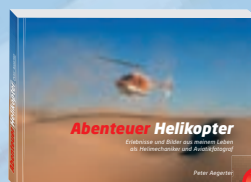
Bücher



SWISSNESS **Neuerscheinung**

50 years Patrouille Suisse – 25 years PC-7 TEAM

Karin Münger und Max Ungricht.
Zwei Jubiläen – ein Buch! Format 300 x 300 mm, 232 Seiten, davon zwei 115-cm-Panoramaseiten mit den Flugprogrammen 2014 beider Teams. Viersprachiger Text d / f / e / i, Hardcover, gebunden. **CHF 79.–** zzgl. Versand



Abenteuer Helikopter

Peter Aegerter.
Einsätze rund um die Helikopter, seine Begegnungen mit Menschen und immer wieder sein Blick in die Natur. Format 297 x 210 mm, 192 Seiten, mit kartoniertem und laminiertem Umschlag. **CHF 44.50** zzgl. Versand



«Eh die Erinnerung erlischt»

Fritz Völker war über 40 Jahre lang bei der Swissair tätig. Ein wertvolles Zeitdokument, der Nachwelt überliefert – eh die Erinnerung erlischt. Format 160 x 240 mm, 600 Seiten, Hardcover, gebunden. **CHF 48.–** zzgl. Versand

Kalender 2015

Die neuen Cockpit-Kalender 2015 sind da!

7 Sorten. Jeden Monat ein Hammerbild! Format 494 x 334 mm. Auf einer eigenen Seite finden Sie Beschreibungen zu den abgebildeten Flugzeugtypen. **CHF 39.80.–** zzgl. Versand

Neu



Cockpit – Das Schweizer Luftfahrtmagazin

Die Fachzeitschrift Cockpit ist das führende Aviatikmagazin der Schweiz, das monatlich einen Querschnitt durch die gesamten Luftfahrtthemen bringt. Von Military Aviation über Civil und Business Aviation, Helicopter, General Aviation bis hin zu historischen Themen und Reports zur Aktualität. Geniale und teils spektakuläre Bildaufnahmen von führenden Luftfahrt Fotografen.

Cockpit, das Fachmagazin von Insidern für Insider!

3 Monate Schnupperabo zum Kennenlernen für **CHF 20.–** (inkl. MwSt. und Porto). Abonnieren Sie heute neu das Luftfahrtmagazin «Cockpit» als Jahresabo für **CHF 87.–** (inkl. MwSt. und Porto) und erhalten Ihren Cockpit-Wunschkalender einmalig für **CHF 20.–** statt CHF 39.80.–!



Probelesen und bestellen Sie bequem unter verlag.jordibelp.ch.

Bestellen Sie per Mail: verlag@jordibelp.ch. Telefonisch: 031 818 01 27.



Foto: Thomas Strässle

Ein dickes Jubiläum

Wenn es ein Flugzeugmuster gibt, das neben dem Jumbo Jet und dem Airbus A380 die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit in besonderem Mass auf sich zieht, dann ist es wohl die «Beluga», auch wenn diese dem Bewohner der Weltmeere gleichen Namens nachempfundene Maschine eher selten auf gewöhnlichen Flughäfen anzutreffen ist. Nun hat eben dieses sonderbare Vehikel kürzlich Geburtstag gefeiert.

Am vergangenen 13. September waren es 20 Jahre her, seit sich die A300-600ST (Super Transporter), so die offizielle Typenbezeichnung, zum ersten Mal in die Lüfte geschwungen hat. Ein Nachfolgemodell für die «Super Guppy», die zuvor die Airbus-Endmontagelinien in Toulouse und Hamburg mit grossen Bauteilen wie Rumpfsektionen, Tragflächen und Leitwerken beliefert hatte, war notwendig geworden, weil die von vier Propellern angetriebenen «Ungetüme» in die Jahre gekommen waren.

Heute befördert die auf dem A300-600R basierende «Beluga», deren maximales Startgewicht von 155 Tonnen um 16 Tonnen tiefer liegt als dasjenige des Ausgangsmodells, auf rund 60 Flügen pro Woche Bauteile aller Airbus-Modelle zwischen elf Standorten in fünf Ländern. Im Fall des A380 beschränkt sie sich allerdings auf das Seitenleitwerk und den Heckkonus, die übrigen Grosskomponenten finden selbst im mit 1400 Kubikmetern nicht zu knapp bemessenen Bauch keinen Platz und gelangen im Rahmen eines multimodalen Transportsystems auf dem See-, Fluss- und Landweg an ihren Bestimmungsort.

Strenge Auswahlkriterien für Piloten

Die «Beluga»-Flotte, die von der Airbus-Tochter Airbus Transport International (ATI) betrieben wird, besteht heute aus fünf Flugzeugen mit je 47 Tonnen maximaler

Nutzlast und hat seit Aufnahme des Betriebs im Jahr 1995 rund 65 000 Flugstunden realisiert. Pilotiert werden die Schwertransporter – im Gegensatz zur Passagierversion der A300-600 – von drei Crewmitgliedern: zwei Piloten und einem Bordmechaniker. Hauptaufgabe des Flight Engineers ist die Überwachung der Systeme, er ist aber auch zuständig für die vorschriftsgemässe Beladung der Fracht im Innern des Flugzeugs und übernimmt leichte Wartungsarbeiten. Nicht zuletzt versorgt er sich und seine Kollegen auf längeren Strecken mit Mahlzeiten.

Die Anforderungen an zukünftige «Beluga»-Piloten sind nicht gering: 5000 Flugstunden werden vorausgesetzt, weiter braucht es Fly-by-wire-Erfahrung auf einem Airbus-Modell. Die Umschulung dauert dreieinhalb Monate – wesentlich länger also als beim Wechsel von einem gewöhnlichen Airbus-Muster auf ein anderes. Das Training geschieht in einem A300-Simulator in Toulouse sowie in einem weiteren Übungsgerät, das von Lufthansa in Frankfurt betrieben wird.

Noch lange nicht pensioniert

Seit dem Produktionsstart des A350XWB und angesichts der prall gefüllten Bestellsbücher der A320-Familie, die eine Auslastung von fast acht Jahren garantieren, wartet auf die «Beluga» nun wesentlich mehr Arbeit. Um die bisher erreichte durchschnittliche Zahl von jährlich 5000 Flug-

stunden zu erhöhen, hat Airbus das Projekt «Fly 10 000» ins Leben gerufen. Dies bedeutet, dass die fünf «Belugas» bis im Jahr 2017 imstande sein sollen, doppelt so viel in der Luft zu sein. Dazu braucht es mehr Piloten und Bordingenieure, deren Zahl derzeit bei 60 liegt. Bereits früher nahm Airbus an den Standorten Toulouse, Hamburg und St-Nazaire neue Ladeeinrichtungen in Betrieb, die eine schnellere und witterungsunabhängige Arbeitsweise ermöglichen. Die Beladungszeit lässt sich dadurch von durchschnittlich zwei auf eineinhalb Stunden senken. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen auch Broughton, wo alle Tragflächen hergestellt werden, sowie Getafe, der Produktionsstandort für die Höhenleitwerke, modernere Einrichtungen erhalten.

Die Diskussion um ein allfälliges Nachfolgemodell für die «Beluga», etwa eine Spezialversion der A330-200, ist in den vergangenen Monaten etwas verstummt, wohl auch deshalb, weil die aktuellen Projekte wie A350XWB, A320neo und A330neo genug Ressourcen binden. «Die Flugzeuge sind in den vergangenen 20 Jahren nicht so viel geflogen. Wir können die Beluga also noch viele weitere Jahre nutzen. Das Flugzeug hat eine grosse Zukunft vor sich», sagte denn auch Stéphane Gosselin, Head of Beluga Operations. **CP**

Thomas Strässle

50 Jahre Helikopterbasis Alpnach



Der Militärflugplatz Alpnach ist Hauptbasis und Kompetenzzentrum Helikopter der Schweizer Armee und feierte das 50-jährige Bestehen.

Eine Erfolgsgeschichte

Ein besonderer Tag für Oberst Albert Ulrich, Kommandant des Flugplatzkommandos 2: Zusammen mit zahlreich erschienenen Gästen durfte er am 11. Oktober auf dem Militärflugplatz in Alpnach dessen 50-jähriges Bestehen feiern. 7500 Aviatikfans waren von den Vorführungen begeistert.

Noch während die unzähligen Helfer im Halbdunkel mit dem Öffnen und Einrichten der Verkaufsstände beschäftigt waren, trafen die ersten Gäste und Spotter auf dem Flugplatzgelände ein. Selten genug hat man die Möglichkeit, all die zivilen und militärischen Organisationen – von der Grundausbildung der Lernenden über die Arbeitsplätze der Mitarbeitenden bis hin zu den Instandhaltungs- und Unterhaltsbereichen – der Luftwaffe, der Logistik- und Führungsunterstützungsbasis, der Flugsicherung Skyguide und des Rüstungsbetriebs Ruag zu sehen. Doch nicht nur das: Auch die ausgestellten Transporthelikopter Super Puma und Cougar, der leichte Schulungs- und Transporthelikopter Eurocopter EC635 sowie die eigens für diesen Anlass aus Deutschland eingeflogene Bell UH-1D

lockten die Besucher an. Der schwere Transporthelikopter Sikorsky CH-53GS der Bundeswehr stiess ebenso auf viel Interesse wie ein Trainer PC-7 und der «Lastesel der Lüfte», der Pilatus Porter PC-6.

Für die Flugzeugenthusiasten und Fotografen waren zweifellos die beiden Helikopterführungen der Höhepunkt. Gezeigt wurden der Transport eines Geländefahrzeugs Puch, der parallele Wasserabwurf aus dem «Bamby Bucket» eines Super Puma und eines EC635, das Abseilen der Sondereinsatzkräfte (SOF) der Schweizer Armee und der Kantonspolizei Obwalden, der Einsatz der Rettungswinde im Vorbeiflug sowie der Absprung der Fallschirmaufklärer der Fsch Kp 17 aus einem Porter. Der Vorbeiflug historischer Helikopter Alouette II und III, das offizielle Super Puma Display und die rasanten

Präsentation des modernsten Schulflugzeugs der Schweizer Luftwaffe, der PC-21, begeisterten das Publikum. Der Formations-Überflug von Super Puma, EC635 und Pilatus Porter schloss das Air Display ab.

Alpnach gestern und heute

Eingebettet zwischen Pilatus, Mueterschwanderberg und dem Alpnachersee bestand in Alpnach seit 1929 ein Landeplatz mit einer rund 850 Meter langen, unbefestigten Piste. 1939, zu Beginn des Zweiten Weltkriegs, erfolgte der Ausbau zum Réduit-Flugplatz. Erst 1940 wurden die ersten Holzhangars erstellt und drei Jahre später die Hartbelagpiste gebaut. In den Kriegsjahren bis 1945 wurden acht Flugzeugunterstände und diverse Bunker für Munition und das Kommando erstellt. Die Fliegerkompanie 17 setzte Morane-Jagdflugzeuge ein. Mit der Beschaffung von modernen Kampfflugzeugen wurde 1957 mit dem Bau der Kavernenanlagen und der Verlängerung der Piste auf 1500 Meter begonnen.

Unter dem neuen Chef der Dienststelle Alpnach, Walter Wellauer, wurde die Leichtfliegerbasis am 15. Januar 1964 feierlich eingeweiht. Wenige Wochen später, am 17. Februar, erschütterte ein Erdbeben den Flugplatz und beschädigte mehrere Flugzeugunterstände. Im März 1964 erfolgte der erste Rettungseinsatz mit einer Alouette II ab Alpnach. Im Folgemonat wurde der zweite Hangar bezogen und der Flugbetrieb mit Alouette III aufgenommen. Nach zweijähriger Bauzeit konnten die neue He-



Abseildemonstration der Polizei aus dem EC635.

likopter-Einstell- sowie die Montage- und Flugbetriebshalle eingeweiht werden. Am 12. Februar 1968 wurde der neue Kontrollturm bezogen.

Weitere Meilensteine waren die Gründung der «Einsatzstelle für Lufttransporte» 1971 und die Landung des ersten Transporthelikopters Super Puma am 14. August 1986 mit der Immatrikulation T-311 in Alpnach. Im selben Jahr wurde auch die Fachstelle für Kleinziel-Drohnen (KZD) aufgebaut. Mit der Einführung des Helikopters Cougar (2001) und des EC635 (2008) erlebte Alpnach bemerkenswerte Höhepunkte.

Kompetenzzentrum

Heute ist der Militärflugplatz Alpnach Hauptbasis und Kompetenzzentrum Helikopter der Schweizer Armee. Die technisch-betriebliche Kompetenz wird durch das Center Helikopter der Ruag Aviation verstärkt. Das Flugplatzkommando Alpnach nimmt die Hauptaufgaben Ausbildung, Training, Einsätze im In- und Ausland, Betrieb und Bereitstellung, die Instandhaltung sowie das Trouble Shooting der Helikoptertypen Super Puma, Cougar und EC635 wahr. **CP**

Roger Steiner



Attraktive Vorführungen sorgten dafür, dass Heli-Fans voll auf ihre Kosten kamen.



Foto: Richard Paver/Hangar 10

Drei Doppelsitzer über Usedom: Die Yak 9 wird verfolgt von der Spitfire Mk IX T9, am Schluss folgt die P 51 D/TF Mustang.

Museum mit 5000 fliegenden Pferden

Wer in den lichtdurchfluteten Hangar schaut, beginnt zu staunen: Eine North American T-6 steht da, daneben eine Boeing Stearman, drei Meter weiter eine Focke-Wulf 190 und sogar eine Messerschmitt Bf 109. Als wären das nicht schon genug Highlights, präsentieren sich zudem P-51 Mustang, die Yak 9 und eine extreme Rarität, die doppelstizige Spitfire Mk IX, in der Halle auf der deutschen Ostseeinsel Usedom.

Wer meint, in einem statischen Museum voller Staub zu stehen, wird eines Besseren belehrt: Der Geschäftsführer des Hangar 10 auf der norddeutschen Insel Usedom, Martin Glöckner, erklärt mit merklichem Stolz in der Stimme, dass Spitfire, Mustang, Yak 9 wie auch die Doppeldecker regelmässig in der Luft seien. Lediglich die Focke-Wulf 190 «Langnase» und die Me 109 sind reine Static-Display-Maschinen. Auch viele Schweizer Gäste machen sich per Privatflugzeug oder Auto auf den weiten Weg an die Ostsee, um diese Raritä-

ten zu bestaunen. Wie kommt man aber auf die Idee, ziemlich weit weg von einer Metropole, nur wenige Kilometer von der polnischen Grenze entfernt, ein derartiges Museum voller fliegender Exponate aufzuziehen? Die Antwort liegt in den Personen des Initiators des Projekts, Volker Schülke, und seiner Frau. Das Unternehmerehepaar ist luftfahrtbegeistert, beide besitzen Pilotenlizenzen und kommen aus der Region Usedom. Und sie wollten ihre fliegenden Schätze nicht nur für sich selbst nutzen, sondern diese auch einer breiten Öffentlichkeit zugänglich machen. Damit

sich die ganze Familie und nicht nur der luftfahrtaffine Vater einen schönen Tag im Hangar 10 machen kann, ist für Kinder und Jugendliche eine Spiel- und Erlebniswelt angeschlossen, ein Bistro mit Luftfahrt-Accessoires sowie ein Restaurant mit Blick auf die Runway lassen den Tag für die Gäste kurzweilig werden.

Mitfliegen? Einsteigen!

Das Beste aber: Wer will, kann in allen Preziosen mitfliegen. Los geht es ab etwa 50 Franken für einen Kurz-Rundflug in der Piper Cub, gegen entsprechenden Aufpreis



Foto: Jürgen Schelling

Auch mit der Piper Cub (links) oder der Boeing Stearman können Gäste bei Rundflügen in die Luft gehen.

stehen aber auch Boeing Stearman und North American T-6 zur Verfügung. Wer sich den ganz grossen Fliegertraum erfüllen will, bucht an einem der zweimal jährlich stattfindenden Warbirdtage der Air Fighter Academy im Hangar 10 einen Mitflug in der Spitfire Mk IX T9 oder Mustang P-51D/TF: 2700 Euro oder umgerechnet etwas über 3000 Franken sind dann für eine halbe Stunde fällig. Hat der Warbird-Gast selbst eine Pilotenlizenz und ist sein Vordermann damit einverstanden, darf der Passagier auch einmal selbst an den Steuerknüppel, da beide Warbirds mit Doppelsteuer ausgestattet sind. Bereits viele Schweizer haben nicht nur das 2011 eröffnete Museum besichtigt, manche sind auch schon mit einem der Warbirds in die Luft gegangen, berichtet Geschäftsführer Glöckner. Und der bekannte Schweizer Air-to-Air-Fotograf Joe Riemensberger ist ohnehin für Fotosessionen öfter zu Gast bei der Air Fighter Academy im Hangar 10.

Eine Sensation kündigt sich an

«Wir wollten kein Museum, wir wollen eine Ausstellung», erklärt Martin Glöckner und betont: «Es muss hier immer etwas passieren, deshalb stellen wir auch dauernd die Maschinen im Hangar um.» Kernpunkt des Konzepts sind vier Nationen, deren Oldtimer-Flugzeuge jeweils vorgestellt wer-

den: Die USA sind mit Piper Cub, Boeing Stearman und P-51 Mustang vertreten, England mit der Spitfire und einer Tiger Moth, Deutschland mit Bücker Jungmann, Jungmeister, Me 109 und FW-190, und Russland mit Polikarpov Po-2 und Yak-9. Die Tatsache, dass in der Deutschland-Abteilung derzeit kein fliegender Warbird dabei ist, wird sich demnächst mit einer Sensation ändern: Bald soll die weltweit einzige doppelsitzige Messerschmitt Bf 109 G-12 ankommen. Diese wird gerade bei Meier Motors im deutschen Bremgarten, unweit der Grenze zu Basel, flugfertig auf Basis einer ehemaligen Hispano Aviacion Buchon restauriert. Auf die Frage, ob diese 109 dann von einem Rolls-Royce Merlin angetrieben wird, kommt von Glöckner ein fast entrüstetes «Natürlich nicht»: Air-Fighter-Academy-Chef Volker Schülke lege Wert auf grösstmögliche Authentizität. Deshalb werde ein original Daimler-Benz-Zwölfzylinder vom Typ DB 605 diese Maschine in die Luft bringen.

Wartung im Hangar 10

Im Spätsommer fand zudem zum zweiten Mal in diesem Jahr ein Warbird-Mitflugwochenende statt. Piloten waren der renommierte Bf109-Spezialist Charly Brown und Mustang-Profi Rob Davis aus England. Sie flogen bei diesem Termin nur die Mustang, pro Tag gibt es nicht mehr als fünf

Flüge mit Passagieren. Das Feeling mit den Warbird-Gästen sei durch den kleinen Kreis sehr familiär, und jeder Passagier könne seine Wünsche für den bevorstehenden Spitfire- oder Mustang-Flug äussern. Auch in der Yak 9 sind Mitflüge möglich, allerdings geht es dort im Cockpit wesentlich enger zu als in den westlichen Mustern. Beliebt sei vor allem ein Überflug des benachbarten Ostsee-Flugplatzes Peenemünde: Dieser ist nach wie vor in Betrieb und war im Zweiten Weltkrieg für seine V2-Raketenabschüsse berüchtigt. Gehen alle drei Warbirds zusammen in die Luft, ist der Sound von zwei Merlin- sowie einem Allison-V12 mit zusammen knapp 5000 PS ein absoluter Ohrenschaus für die Gäste am Flughafen Heringsdorf.

Gewartet werden die Maschinen ebenfalls im Hangar 10, dazu kommen eigens die Spezialisten von Meier Motors aus Süddeutschland in den hohen Norden geflogen. Da der Flughafen Heringsdorf eine etwa zwei Kilometer lange Asphalt- und eine 1,2 Kilometer lange Graspiste aufweist, sind für die Warbirds ebenso wie für selbst anfliegende Besucher optimale Bedingungen für einen Erlebnis-Trip zum Hangar 10 vorhanden.

Weitere Informationen unter:

www.hangar10.de 

Jürgen Schelling

Cockpit

Nr. 11/November 2014

Air-to-Air-Treffen an der AIR14 mit der Mustang P 51.

Foto: Reto Schneeberger





Challenger 350



Blick - NetJets



Mit dem Challenger 350 auf Tour

Es war eine der grössten je getätigten Flugzeugbestellungen: Im Jahr 2010 orderte NetJets, der weltweit führende Betreiber von Business-Jets, insgesamt 670 neue Geschäftsflugzeuge bei mehreren Herstellern. Dazu gehört auch der Bombardier Challenger 350. Der neue Super-Midsize Jet wurde von NetJets Europa im Rahmen einer Europa-Tour kürzlich auf dem Flughafen Zürich präsentiert.

In den USA wurden im Juni diesen Jahres die ersten der bestellten Bombardier Challenger 350 an NetJets ausgeliefert. In Europa wird es im ersten Halbjahr 2015 soweit sein. Doch bereits am 17. September wurde ein Muster des neuen «NetJets Signature Series» Challenger 350 den Medien vorgestellt – es überzeugte durch den exzellenten Kabinenkomfort mit grossen Fenstern und einem HD Wireless Unterhaltungssystem, welches die Kabine mit der Akustik eines Konzertsaals versehen kann. Die Kabinenhöhe lässt mit 1.85 Meter ein aufrechtes Stehen problemlos zu. Die «Signature Series» für NetJets, ausgerüstet mit handverlesenem Holzfurnier, feinstem Leder und Teppichen, akzentuiert mit einem eigenen Farbschema, stellt einen einheitlichen Auftritt der NetJets-Flugzeuge sicher. Der Challenger 350 bietet zehn Passagieren in der Club-Konfiguration Platz – mit ausziehbarem Sofa für drei Personen, einem Waschraum und einer Bordküche. Entspanntes Reisen ist garantiert – auf Wunsch mit einer Flugbegleitung.

«Wir sind launching-customer für den Challenger 350», erläuterte Carsten Michaelis, NetJets Regional Senior Vice-President Central and Eastern Europe, anlässlich der Medienorientierung. Fest bestellt sind 75 Exemplare des Super-Midsize-Jets, zudem besteht eine Option für bis zu 125 weitere Flugzeuge. «Wir bieten unseren Kunden weltweit Zugang zu rund 700 Jets, damit sind wir der weltweit grösste Anbieter in der Geschäftsluftfahrt», betonte Michaelis. Zur «NetJets Signature Series» gehören auch die Typen Bombardier Global 5000 und 6000, Challenger 605, Phenom 300 und Cessna Citation Latitude.

Pionier in Sachen Teileigentum

Seit 1986 bietet NetJets das sogenannte «Fractional Aircraft Ownership» an, ein Teileigentum an Business-Jets für Private und Unternehmen. «Damit profitieren die Kunden von den Vorteilen der flexiblen Business-Jet-Nutzung, ohne die Nachteile eines eigenen Flugzeuges in Kauf nehmen zu müssen. Sie erwerben

einen ihren Bedürfnissen entsprechenden Anteil am Flugzeug und können weltweit auf unsere gesamte Flotte zugreifen», informierte Michaelis. 1/16-Anteil entspricht dabei etwa 50 Flugstunden pro Jahr. «Um die Operation, Versicherung oder Maintenance der Flugzeuge müssen sich die Anteilseigner nicht kümmern. Das machen wir.» Weltweit profitieren heute mehr als 7000 Kunden von diesem Angebot.

Hohe Sicherheitskultur

Sicherheit wird bei NetJets gross geschrieben, wie Carsten Michaelis ausführte: «Wir stellen unsere Piloten fest an, Freelancer beschäftigen wir nicht. Unsere Piloten weisen durchschnittlich etwa 5000 Flugstunden auf.» Jeder Pilot fliegt nur auf einem Flugzeugtypen und absolviert im NetJets-Trainingszentrum in Lissabon regelmässig Simulator-Trainings, laut Michaelis «etwa doppelt so viele wie in der Zivilluftfahrt». Immerhin werden weltweit rund 1000 Flughäfen angefliegen, darunter auch anspruchsvolle Gebirgsflugplätze wie Samedan. «Wir sind stolz, das IOSA-Zertifikat – die höchste Sicherheitsakkreditierung – als erster Business-Jet-Betreiber erhalten zu haben», sagte Michaelis.

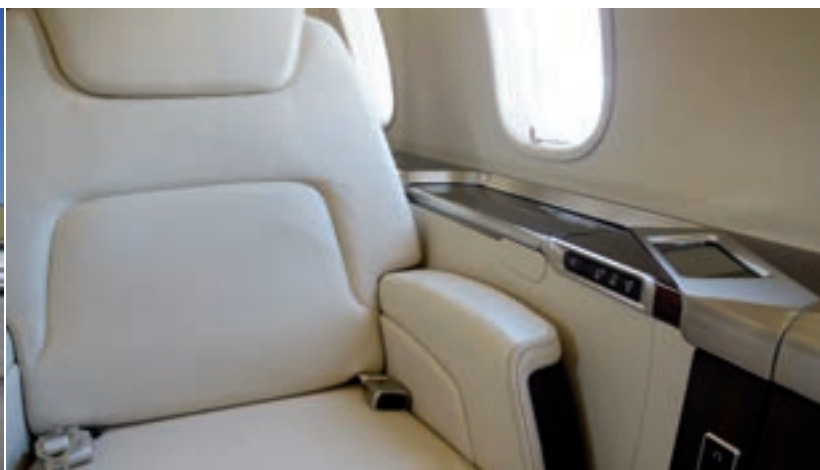
Im Cockpit des Challenger 350 verfügen die Piloten mit der Pro Line 21 Advanced Avionics Suite über die neueste Technik. Dazu gehört auch ein Synthetic Vision System sowie ein Multiscan-Wetterradar, welches die Beurteilung von Wettersituationen erleichtert. Die Reichweite der Challenger 350 beträgt rund 6090 Kilometer, mit einer Geschwindigkeit von 870 km/h. Dies entspricht sieben Stunden Flugdauer.

«Die Schweiz ist ein wichtiger Markt für uns», betonte Carsten Michaelis. Eine beachtliche Anzahl der Kunden stammt aus der Schweiz. Sie werden die Leistung, Privatsphäre und den Komfort des neuen Business-Jets zu schätzen wissen. **cp**

Jürg Wyss



Bilder: Jürg Wyss



Erstflug des SKYe SH09e

Knapp fünf Jahre nach dem Start der Entwicklung und rund ein Jahr nach dem Rollout hob der Schweizer Helikopter Marenco SKYe SH09 auf dem Flugplatz Mollis erstmals vom Boden ab. Ein Meilenstein für die Schweizer Luftfahrt.



Donnerstag, 2. Oktober 2014, 8.22 Uhr: Ein grosser Moment für die Schweizer Luftfahrt. Der vollumfänglich in der Schweiz entwickelte und gebaute Helikopter SKYe SH09 löst sich von der Piste des Glarner Flugplatzes Mollis, um erstmals in die Luft zu steigen.



Die «Väter» des erfolgreichen Erstfluges: Testpilot Dwayne Williams (links) und Martin Stucki, CEO der Marenco Swisshelicopter AG.

Am frühen Morgen des 2. Oktober hob der Prototyp des Schweizer Helikopters Marenco SKYe SH09 erstmals vom Boden ab. Damit erreichte Marenco Swisshelicopter unter der Leitung ihres Gründers und CEO Martin Stucki einen wichtigen Meilenstein: Der SKYe SH09e fliegt. Am Rollout vom 28. November 2013 hatte Stucki erklärt, dass der Erstflug des neuen leichten Mehrzweckhubschraubers für Anfang 2014 geplant sei. Vorgängig müssten umfangreiche Versuche am Boden (Ground Run) erfolgen. Erst nach dem erfolgreichen Abschluss dieser Tests und allfälligen Nachbesserungen sollte der erste Flug stattfinden.

Amerikanischer Testpilot

Marenco verglich den bevorstehenden Erstflug mit einer Reifeprüfung. Es sei die letzte Bestätigung, dass alle Berechnungen stimmen. Zwar einige Monate verspätet, doch noch vor Ende 2014 bestand der Hubschrauber diese Reifeprüfung erfolgreich. Weil in der Schweiz niemand über eine Testpilotenlizenz für Helikopter verfügt, engagierte Marenco den bekannten amerikanischen Testpiloten Dwayne Williams. Er war schon als Testpilot für Bell Helicopter und MD Helicopter tätig und verfügt über die enorme Erfahrung von rund 15 500 Flugstunden. Williams hob um 08.22 Uhr vom Glarner

Boden ab, absolvierte fünf Flüge mit einer Dauer von 20 Minuten und führte vordefinierte Manöver aus. Die ersten Tests mit dem Prototypen P1 des SKYe SH09e bestätigten die berechneten und am Computer simulierten Flug- und Steuereigenschaften des Helikopters. Sensoren messen die Flugdaten und sendeten sie an die Bodenstation. Diese werden nun ausgewertet, damit der «Swisshelicopter» weiterentwickelt werden kann.

Zwei weitere Prototypen

Williams wird in den nächsten Monaten mit dem ersten Prototypen weitere Test-

reihen absolvieren. Gleichzeitig baut die Marenco-Crew in Mollis zwei weitere Prototypen, die als Basis zur Serienproduktion dienen. In den kommenden Monaten wird mit allen drei Maschinen die europäische und die amerikanische Zertifizierung angestrebt. Marenco will in 12 bis 16 Monaten mit der Produktion der ersten Serie von zehn Hubschraubern beginnen.

Bereits liegen über 50 Absichtserklärungen von Kaufinteressenten, sogenannte «Letters of Intent», für den neuen leichten 2,5-Tonnen-Hubschrauber vor. **CP**

Walter Hodel

Erster Airbus Helicopter EC145T2 für den ADAC



Nachdem der allererste EC145T2 («Cockpit» 10/2014) am 31. Juli an die DRF Luftrettung ausgeliefert wurde, erhielt der ADAC am 12. September seine erste Maschine.

Die D-HEMS ist der erste von 14 neuen EC145T2 des ADAC. Die Maschinen erhalten ein von der Schweizer Firma Bucher Leichtbau AG neu entwickeltes modulares Ausstattungskonzept. Der Innenausbau erfolgt in den nächsten drei Monaten in Bonn/Hangelar. Die D-HEMS soll Anfang 2015 für Rettungseinsätze bereit sein. **WH**



AW109SP HB-ZSI beim Start auf dem Militärflugplatz Payerne.



Bell 206B HB-XSI der Air Grischa in Samedan.



Bell 206B HB-XSI der Heli Gotthard auf der Kl. Scheidegg.



Bell 206B HB-XSI der Heliswiss nach der vierten Neulackierung.

Fotos: Markus Herzig

Heli «Sierra India»

Der Bell 206B Jet Ranger 3 «Xray Sierra India» wurde im Jahre 1987 von der Air Grischa gekauft und vorerst unter dem AOC der Heliswiss betrieben. In der bewegten 25-jährigen Geschichte der HB-XSI gab es sieben Handänderungen, erstmals nach dem Unfall am 20.12.93 im Pizolgebiet. Die Heliswiss reparierte den «Jetti». In einer ganz weissen Lackierung wechselte er später zur Heli Neuchâtel SA, flog allerdings weiterhin mit Heliswiss-Aufschriften bis zum Verkauf an die Heliswiss Iberica als EC-GNO im Frühling 1997.

Nach 16 Monaten kam der Jet Ranger wieder zurück nach Bern und ins HB-Register, wechselte in der Folge erneut zur Air Grischa und später in die Flotte der Heli Gotthard. Im März 2000 erhielt der HB-XSI die Firmenfarben der Heli Gotthard.

Im April 2009 folgte endgültig auch die aktuelle Heliswiss-Lackierung. Die Geschichte der «Xray Sierra India» endete am 19. April 2011 nach einem Unfall am Staldenhorn. Der AW109SP «Zulu Sierra India» wurde von der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) im Oktober 2012 als Ersatz für die im Juli 2004 von der Rega übernommene Agusta A109K2 HB-XWC in Betrieb genommen.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XSI Bell 206B Jet Ranger 3; S/N 3091; B/J 1980; Vorher: N604PA; Eintrag: 16. September 1987; Eigentümer: Air Grischa Helikopter AG; Halter: Heliswiss; Handänderung: 19. August 1992, neuer Halter: Air Grischa Helikopter AG; Handänderung: 2. November 1994, neuer Eigentümer & Halter: Heliswiss; Handänderung: 2. Au-

gust 1996, neuer Halter: Heli Neuchâtel SA; Löschung: 7. April 1997; neues Kennzeichen: EC-GNO; Wiedereintrag: 10. August 1998, Eigentümer & Halter: Heliswiss; Handänderung: 26. März 1999, neuer Eigentümer & Halter: Air Grischa Helikopter AG; Handänderung: 6. August 1999, neuer Eigentümer & Halter: Heli Gotthard AG; Handänderung: 26. November 2002, neuer Eigentümer: Automaten Meyer AG; Handänderung: 11. April 2005, neuer Eigentümer & Halter: Heliswiss; Löschung: 28. Juni 2012.

HB-ZSI Agusta AW109SP; S/N 22272; B/J 2012; Eintrag: 26. Oktober 2012, Eigentümer: Schweiz. Eidgenossenschaft, Halter: Schweiz. Eidgenossenschaft SUST. **cp**

MD Helicopters

MD 500E

Der MD 500 ist die zivile Version des für das amerikanische Militär entwickelten Hubschraubers OH-6. Er gilt als sehr sicher und zuverlässig auch bei rauesten Bedingungen. Der Erstflug erfolgte vor 51 Jahren.

Technische Daten	
Hersteller	MD Helicopters
Typ	Leichter Mehrzweck-helikopter
Erstflug	27. Februar 1963 (OH-6A)
Länge (inklusive Rotor)	9,40 m
Kabinenbreite	1,40 m
Max. Höhe	2,86 m
Besatzung/Pax	1/4
Rotordurchmesser	8,05 m
Max./Dauerleistung	2 x 280 kW / 2 x 261 kW
Leergewicht	686 kg
Max. Abfluggewicht	1361 kg
Max. Unterlast	907 kg
Triebwerk	Rolls-Royce 250-C20R/2
Treibstoff	242 l
Höchstgeschwind.	282 km/h
Reichweite	531 km
Website	www.fuchshelikopter.ch



Die Entwicklung der MD 500-Serie begann 1961 bei Hughes im Rahmen einer militärischen Ausschreibung für einen leichten Überwachungshubschrauber. Die zivile Variante des OH-6A Cayuse erhielt als Hughes Modell 369 am 30. Juni 1964 die amerikanische Zulassung. 1984 wurde Hughes Helicopter Inc. von McDonnell Douglas Corporation übernommen und ein Jahr später entstand die McDonnell Douglas Helicopter Company. Die Helikopter wurden nun als MD 500 verkauft. 1997 fusionierten McDonnell Douglas und Boeing. 1999 bot Boeing ausser der AH-64 Apache alle MD-Helikopter-Typen zum Verkauf an. Eine holländische Holding übernahm und gründete MD Helicopters. Seit 2005 gehört die Firma der amerikanischen Holding Patriarch Partners.

Die Serienproduktion des Hughes 369 begann 1968. Um bessere Leistungen in heissem Klima und grossen Höhen zu erreichen, rüstete Hughes das Basismodell mit den stärkeren Triebwerken Allison 250-C20 aus, wodurch das Modell 369C entstand. Weitere Versionen trugen die Bezeichnung 369H, HM, HS und HE.

1975 entstand das Modell 369D mit dem stärkeren Allison 250-C20B, einem Hauptrotor und einem neuen Heck mit T-Leitwerk. Das neue Leitwerk brachte eine bessere Stabilität bei hohen und tiefen Geschwindigkeiten sowie ein besseres Handling bei speziellen Manövern. Die heutige Version MD 500E löste 1982 das D-Modell ab. Sie verfügt über eine längere und stromlinienförmigere Nase, um die Beinfreiheit auf den vorderen Sitzen zu erhöhen. Auch die Passagiere auf den hinteren Sitzen erhielten mehr Bein- sowie zwölf Prozent mehr Kopffreiheit. Durch das Senken der Trennwand zwischen den Sitzreihen erhielten die hinteren Passagiere eine um 50 Prozent bessere Sicht nach vorn. Weitere Neuerungen betrafen die Anordnung der Instrumente, Verbesserungen bei der Lärmentwicklung des Getriebes und des Kühlsystems sowie ein neuer Vierblatt-Heckrotor. Seit 1988 ist zur Standard-Triebwerkversion Rolls-Royce (ehemals Allison) 250-C20B optional das stärkere 250-C20R/2 erhältlich.


In der Schweiz waren bis heute drei Hughes 369HE, acht Hughes 369HS, 17 Hughes 369D und 18 MD 500E registriert. Heuten fliegen noch drei MD 500E und ein Hughes 369D. 



Foto: Fuchts Helicopter

Klein, aber fein

Fotos: Joël Bessard



Die in Lausanne stationierte Grumman TBM-3R Avenger war der heimliche Star der Flugtage auf dem Flugplatz Les Placettes in Bex.

Das Wochenende nach der grandiosen AIR14 in Payerne gehörte ganz dem kleinen Flugplatz Bex, der die Zuschauer mit seinen Tagen der offenen Tür anlockte.

Das Publikum erfreute sich bei schönstem Wetter an den vielen Darbietungen. Die Flugbegeisterten konnten Segel- und Motorflüge, aber auch Helikopterflüge buchen. Eine Flugzeug- und Helikoptermodell-Ausstellung vervollständigte das Angebot.

Unter den Flugzeugen stach die Grumman Avenger heraus; dazu konnte eine wunderschöne De Havilland Moth Major, eine De Havilland Canada Chipmunk sowie eine Extra 200 bestaunt werden. Attraktiv: die Flugformation mit der Me 108 «Taifun» und der SIAI-Marchetti SF260.

Ebenfalls vor Ort vertreten war die Antonov An-2 des Antonov-Vereins der Westschweiz, pilotiert von Lionel Romailier, mit der auch Passagierflüge durchgeführt wurden. Fallschirmabsprünge aus dem Pilatus Porter belebten das Programm.

Für die Organisatoren dürften die gelungenen Flugtage Ansporn für eine nächste Airshow auf dem Flugplatz Les Placettes sein. **cp**



Immer wieder gern gesehen: die Bucker Jungmann-Doppeldecker.



Rundflüge mit der Antonov An-2 erfreuen sich grosser Beliebtheit.

Schweizer glänzen in der Wüste



Fotos: zvg

Peter Balmer mit der Clas Thunder 1 Mustang kurz vor dem Start.

Mit Peter Balmer und Vito Wyprächtiger starteten dieses Jahr erstmals zwei Schweizer am prestigeträchtigen Reno Air Race, das jedes Jahr Tausende von Schaulustigen nach Nevada zieht. Balmer belegte in der Kategorie «Sport Gold Class» Rang drei, Wyprächtiger Platz zwei in der Formel 1.

Die beiden einzigen Schweizer Motorflug-Sportler am 51. Reno Air Race haben dieses Jahr mit perfekten Vorstellungen die vielen Tausend Zuschauer zum Staunen gebracht. Nachdem der 33-jährige Vito Wyprächtiger letztes Jahr triumphierte, musste er sich dieses Mal in der Formula 1 mit dem zweiten Platz begnügen. Von der Position vier aus gestartet, überholte der in Salzburg wohnhafte Pilot und Flugzeugmechaniker zwei Konkurrenten.

Technisch im Hintertreffen

Max Ungricht, Team-Chef des Swiss Air Racing Teams, ist zufrieden. Vom Material her habe der erstklassierte Senegal eine Stufe höher gelegen. Die letztjährige Strategie – die Verfolger auf seine Linie zu zwingen – habe Wyprächtiger nicht anwenden können, da er nur von Position vier aus starten können. Aus Ungrichts Sicht ist Wyprächtiger der beste und schnellste Pilot seiner Kategorie, das habe man auch in der Telemetrieanalyse feststellen können. Nun stelle sich die Frage, wie es weitergehen soll. Eine Möglichkeit sei, das Flugzeug technisch aufzurüsten. Dies werde wohl auch der direkte Kontrahent machen.

Das Team werde bis Weihnachten zusammen mit den Hauptsponsoren Ruag und Oris über das weitere Vorgehen entscheiden. «Es ist ja alles auch immer eine Frage der Finanzierbarkeit», so Teamchef Max Ungricht. Für ihn steht aber heute schon fest: «Das Swiss Air Racing Team wird auch 2015 dabei sein.»

Beim ersten Auftritt aufs Treppchen

Besser hätte dem 47-jährigen Berufspiloten Peter Balmer der erste Auftritt am Reno Air Race kaum gelingen können: In der Kategorie «Sport Gold Class» wurde er glänzender Dritter, hinter zwei amerikanischen Piloten. Die weltbesten Piloten messen sich zudem in den Kategorien Formel 1, Doppeldecker,



Das Clas Thunder Air Racing Team.



FOTOS: SART

Vito Wyprächtiger umfliegt einen Pylon.

Jet und Unlimited. Bis zu neun Flugzeuge starten jeweils gemeinsam und versuchen, sich mit atemberaubenden Überholmanövern an den Gegnern vorbeizukämpfen. Während des Rennens dürfen die Piloten nicht tiefer als 15 und nicht höher als 75 Meter fliegen. Balmer flog eine «Clas Thunder 1» eines schwedisch-deutschen Bekannten. Der Helikopter- und Flächenpilot ist ein bekennender Anhänger der P51-Mustang.

Einwöchiges Rookie-Lager

Bevor er zum Rennen zugelassen wurde, musste er ein einwöchiges «Rookie-Camp»

absolvieren, in dem die Neulinge auf das Rennen vorbereitet werden. Dort lernen sie unter anderem, an den Pylonen vorbeizufiegen. Nur wer danach die Prüfung besteht, wird zum Rennen zugelassen.

Wenn der Speaker das Rennen mit den legendären Worten «Gentlemen, you have a race» startet, gilt es für die Piloten an der Startlinie, Ruhe zu bewahren: Wenn man mit 550 Stundenkilometern knapp 20 Meter über dem Boden hinwegfliege und dabei noch andere Flugzeuge überhole, bleibe fast keine Zeit für den Adrenalinkick; da seien pure Konzentration und ein Höchstmass an

Präzision gefordert, so Balmer. Wie in einem Riesenslalom gilt es für den Piloten, die richtige Linie durch den Rundkurs zu finden und dabei blitzschnelle taktische Manöver zu absolvieren. Erfahrung, Mut und Talent sind einige der Eigenschaften, die die Reno Air Races-Piloten mitbringen.

Teurer Sport

Für viele bleibt die Teilnahme an einer solchen Veranstaltung ein Traum. Die Flugzeuge sind teuer. Eine Thunder Mustang beispielsweise ist nicht unter 500 000 Franken zu haben – das könne er sich nicht leisten, so Balmer. Er ist deshalb auf der Suche nach Sponsoren. Schön wäre es, wenn 70 000 bis 80 000 Franken zusammenkämen.

In der Königsklasse – der Unlimited Class – sind Flugzeuge im Wert von mehreren Millionen Franken am Himmel unterwegs. Eine Rennklasse, die sich nur die wenigsten Piloten leisten können.

Mit seiner Teilnahme am diesjährigen Reno Air Race hat sich Balmer für die nächste Austragung automatisch qualifiziert. Sein Traum wäre es, mit einer modifizierten Maschine an den Start zu gehen, die eine Geschwindigkeit von 400 Meilen/Stunde ermöglichen würde. **cp**



Das Swiss Air Racing Team.

Patrick Huber

Der PC-12, der im Kongo

Der Pilatus PC-12 N243MF ist eines von 140 Flugzeugen der Mission Aviation Fellowship (MAF). Die Maschine wurde in den vergangenen Monaten von Ruag Business Aviation mit einem neuen Cockpit ausgestattet und neu lackiert. Anfang September erfolgte der Überflug in den Kongo. Seither steht der PC-12 wieder im Einsatz – auch im Kampf gegen die Ebola in der Provinz Equateur.

Der Pilatus PC-12 hat einen ausgezeichneten Ruf als vielseitiges, leistungsfähiges und flexibles Flugzeug und gilt heute als eines der populärsten einmotorigen Turboprop-Flugzeuge auf dem Markt. Über 1200 Flugzeuge wurden bisher verkauft. Seiner vielen Einsatzmöglichkeiten wegen ist der PC-12 überall auf der Welt im Einsatz. Einer davon, der PC-12 N243MF der Mission Aviation Fellowship (MAF), war bis vor Kurzem noch der in den letzten 15 Jahren in Kenya und dem Südsudan im humanitären Engagement eingesetzte 5Y-MAF. Zwischen Januar und August dieses Jahres wurde die Maschine bei der Ruag überholt. Der PC-12 wurde mit einem neuen Glascockpit ausgestattet, mit je einem Garmin GTN750 und GTN650 mit Touchscreen sowie einem Garmin G600 PFD aufgewertet, und die Maschine mit einer Neulackierung wieder korrosionsgeschützt.

Nach einer «Tour de Suisse» – mit dem überholten PC-12 wurden im August verschiedene Schweizer Flugplätze angefliegen und interessierten Besuchern vorgestellt – startete die Maschine am 6. September zu ihrem Ferry-Flug in den Kongo. Die Route führte ab Genf (LSGG) nach Chania auf Kreta (LGSA) und anschliessend in zwei langen Teilstrecken nach Aswan (Süd-Ägypten,

HESN) und Juba (Süd-Sudan, HSJJ). Von dort führte der Flug weiter via Entebbe (Uganda, HUEN) zur Verzollung nach Bunia (Ost-Kongo) und anschliessend zur Enddestination Kinshasa N'dolo (FZAB), wo die MAF eine ihrer Basen unterhält. MAF fliegt bereits seit einigen Jahrzehnten im zentralafrikanischen Kongo. Die Non-Profit-Organisation hat dort zurzeit acht Flugzeuge stationiert. Der PC-12 wird als Ergänzung zu den anderen Maschinen (C-206 und C-208) für die langen Distanzen eingesetzt.

Abenteuer Ferry-Flug

Daniel Juzi, Chef-Pilot für Zentralasien, Instruktor, Security Advisor und zuständig für das Air Safety Management bei MAF Schweiz, führte den Flug zusammen mit Rod Hochstetler (Chef-Pilot der MAF im Kongo) und Ben Durkee (unter anderem Instruktor für die Piloten im Kongo) durch. Ferry-Flüge, dies weiss Juzi aus eigener langjähriger Erfahrung, stellen besondere Herausforderungen an Piloten. «Für einen Ferry-Flug muss man nicht nur mit internationalem Flugrecht und den Bestimmungen für Export und Import vertraut sein, sondern auch Kreativität im Zusammenhang mit der Beschaffung von Informationen an den Tag legen», erzählt Daniel Juzi. «Bei Ferry-Flügen in und über Drittwelt- und Entwicklungsländer sind zudem technisches Know-how, interkulturelles Verständnis und das Wissen um sicherheitspolitische Aspekte von Bedeutung.» Juzi, Durkee und Hochstetler haben viel Zeit investiert, um sich in die Bestimmungen der «Entry Requirements» (State Rules and Procedures) für jedes zu überfliegende Land einzulesen. Zur Lektüre gehört auch die «ICAO Differences or State Special Procedures» für jedes Land. «An diese Informationen gelangt



Lebenswichtig ist

man meist mit Hilfe der nach Kontinenten geordneten Jeppesen Manuals», weiss Juzi. Schwierig werde es allerdings, wenn selbst die neusten Manuals nicht der Realität entsprechen, wie dies zum Beispiel beim Sudan und dem Süd-Sudan der Fall ist, wo noch immer nicht zwischen beiden Staaten unterschieden wird.

In die Vorbereitung gehört aber auch eine exakte Gewichtsplanung. «Bei einer Organisation wie der MAF werden Ferry-Flüge auch dazu genutzt, um beispielsweise schwer erhältliche Ersatzteile ins entsprechende Land zu transportieren», verweist Daniel Juzi auf einen weiteren Planungsfaktor. «Je nach Gewicht ist ein <overweight ferry permit> des jeweiligen Zivilluftamtes und von allen Luftämtern, über deren Gebiet man fliegen möchte, notwendig.» Bei Legs über Wasser (was häufig der Fall ist), stellt sich schliesslich die Frage, ob Schwimmwesten ausreichen oder eine Rettungsinsel oder gar «Immersion Suits» (Kaltwasserüberlebensanzüge) mitgeführt werden müssen.

Links, Kontakte und gute Beziehungen

«Über die Jahre sammelt man als Ferry-Pilot einen ganzen Stapel von nützlichen Web-Links und Kontakten und baut sich ein entsprechendes Beziehungsnetz auf. Darauf ist man angewiesen und kann gerade auch in Situationen darauf zurückgreifen, in denen einmal etwas schief läuft», erzählt Daniel Juzi. Als wichtigsten Kontakt bezeichnet er jenen zu einem guten «Clearance Agent», der für die nötigen Überflug- und Landeerlaubnisse sorgt, soweit der Pilot diese nicht selber organisieren kann. «Paul, mein bevorzugter Clearance-Agent, ist rund um die Uhr erreichbar und hat schon manches Wunder vollbracht», ergänzt Juzi mit einem Schmunzeln. Dass Flexibilität und das Denken in Varianten Grundvoraussetzungen für einen Ferry-Piloten sind und eben häufig nicht alles verläuft wie geplant, zeigte sich auch während des jüngsten Überfluges: «Als wir nach unserer Ankunft in Griechenland zu Bett gingen, hatten wir noch immer keine Überflugerlaubnis für den Sudan. Wir entschlossen uns dennoch, am nächsten Morgen zu starten. Der Flug nach

Aswan verlief ohne Zwischenfall. Wir hatten berechnet, dass in Aswan die Überflugerlaubnis für den Sudan bis am Mittag vorliegen müsste, um noch rechtzeitig in Juba (Süd-Sudan) landen zu können. Aber an diesem Tag, einem Sonntag, traf die Erlaubnis nicht mehr ein. Auch bis am Montagmittag war weit und breit

keine Erlaubnis in Sicht. Uns blieb nichts anderes übrig, als eine neue Route zu planen, was aber im Hinblick auf die umliegenden Länder, deren Verhältnis untereinander und aus Sicherheitsgründen eine veritable Herausforderung darstellte. Wir waren eben fertig geworden mit der Detailplanung der neuen Route, als die Nachricht eintraf, dass wir am Dienstag nun doch über den Sudan in den Süd-Sudan fliegen dürfen...»

Am 10. September um 15.23 Uhr landete das Flugzeug mit seiner Besatzung auf der neuen Operating Base im kongolesischen N'dolo. Inzwischen steht die Maschine schon voll im Einsatz, um Ärzte, Entwicklungshelfer, Geistliche, weiteres Fachpersonal, aber auch Hilfsgüter in Katastrophengebiete, in unwegsames Gelände und überall dorthin zu bringen, wo Hilfe an Leib, Seele und Geist nötig ist. **cp**

Mission Aviation Fellowship (MAF)

MAF ist als gemeinnützig und christlich orientiertes Flugunternehmen in rund 30 Ländern tätig und steht Menschen in schwer zugänglichen Gebieten in ihren Not- und erschwerten Lebenslagen zur Seite.

Die weltweit vernetzte MAF wurde kurz nach dem Zweiten Weltkrieg von Veteranen gegründet und fliegt heute für rund 1500 Partnerorganisationen – darunter Ärzte ohne Grenzen, DEZA, Caritas, Medair und World Vision. MAF Schweiz, seit 2005 ein Verein nach schweizerischem Recht, ist Teil des internationalen MAF Konsortiums.

Weitere Informationen: www.maf-swiss.org

Patricia Andrighetto

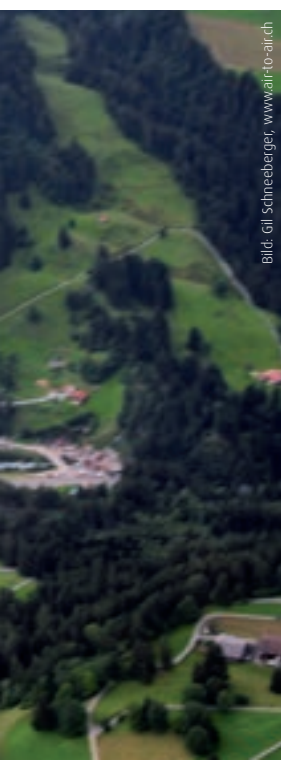
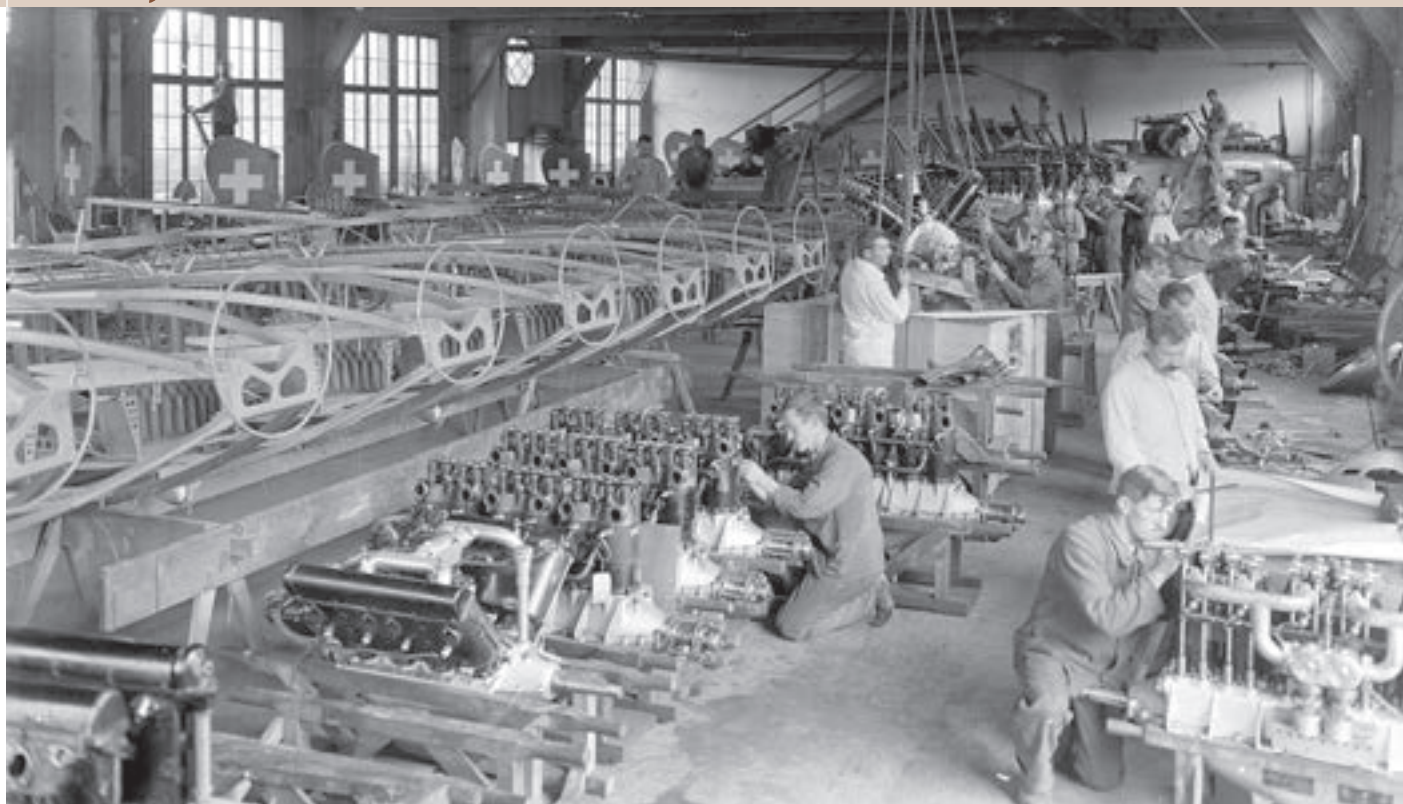


Bild: gil Schneberger, www.aifo-air.ch

Oben links: Ben Durkee und Daniel Juzi (rechts) unterwegs in den Kongo. Unten links: Das neue Glascockpit mit je einem Garmin GTN750 und GTN650 mit Touchscreen sowie einem Garmin G600 PFD. Grosses Bild: Die N243MF auf ihrer «Tour de Suisse», kurz vor dem Ferry-Flug in den Kongo. Bild rechts: Unmittelbar nach seiner Ankunft im Kongo wird der PC-12 bereits im Ebola-Gebiet um Boende eingesetzt.



100 Jahre Schweizer Luftwaffe



Fotos: Bundesarchiv Bern

In den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun entstand ab 1916 das zweiseitige Aufklärungsflugzeug Haefeli DH-2. Der Typ war mit einem Argus AS II-Motor von 120 PS ausgerüstet, den die Uzwiller Firma Gebrüder Bühler in Lizenz fertigte.

Erbauliche Zeiten

Die Schweizer Luftwaffe sowie die eidgenössische Luftfahrtindustrie sind seit den Gründungsjahren eng miteinander verzahnt. Höher, weiter, schneller: Das war während Dekaden die Triebfeder für Helvetiens Flugzeugbauer.

Es waren in der Tat Schweizer Konstrukteure im Söldnerdienst von ausländischen Mächten, welche sich als Geburtshelfer für die Schweizer Flugzeugindustrie betätigten. Sie kehrten zu Beginn des Ersten Weltkrieges in ihr Heimatland zurück. Erste Blüten ihres Schaffens waren die Wild WTS sowie die Haefeli DH-1. Ihren Höhepunkt erlebte die Schweizer Luftfahrtindustrie, als sich die unheilschwangeren Wolken eines drohenden Krieges bemerkbar machten. Mit dem Aufklärungsflugzeug C-35 sowie dem Erdkämpfer C-36 entstanden zwei einheimische Konstruktionen, die sich den gesamten Zweiten Weltkrieg über bewährten.

Alles andere als vom Erfolg gekrönt waren die Anstrengungen in den ersten Jahren des Kalten Krieges, mit der N-20 Aiguillon sowie der P-16 einen serientauglichen Abfangjäger «made in Switzerland» zu entwickeln. In der Folge beschränkten sich die eidgenössischen Flugzeugbauer mit der Lizenzproduktion sowie der Endmontage von ausländischen Jagdflugzeugen. Vorläufiger Abschluss dieser Entwicklung war die Endmontage der F/A-18 durch die Ruag Aviation in Emmen. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Ins Mach 2-Zeitalter katapultiert

Die dritten 25 Jahre der Schweizer Luftwaffe (1965 bis 1990) waren geprägt von der Beschaffung des Mach 2-Abfangjägers Mirage III S. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 2400 km/h ist die Mirage noch immer das schnellste Flugzeug der Luftwaffe. Für den Raumschutz setzten die Eidgenossen ab 1978 die F-5 Tiger II ein, die nach der P-51 D Mustang erst der zweite amerikanische Jagdflugzeugtyp im Inventar der Luftwaffe waren. Mit der Pilatus PC-6 Porter erhielt die damalige Flugwaffe ab 1966 ein in der Schweiz entwickeltes Mehrzweckflugzeug, das auch heute noch im Einsatz steht, genauso wie die ab 1982 beschaffte PC-7 Turbo Trainer. Die ab 1988 eingeführte PC-9 dient nicht nur zur Fortgeschrittenenschulung, sondern auch der Zieldarstellung für die Flab. (sta)



Foto: Ruag

Das Eidgenössische Flugzeugwerk in Emmen fertigte die Alouette III in Lizenz und möbelte die aus England beschafften Occasionsflugzeuge Hawker Mk 58 Hunter auf.



Blitzblanke Montagehallen zeichneten die Flugzeugbauer des Ersten Weltkriegs in den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten aus.



Zimmerleute heben zur Hochform ab: Die 12,5 Meter breiten Holztragflächen mit einer Spannweite von 12,5 Meter brachten dereinst die Haefeli DH-2 in die Luft.



Rümpfe für den einmotorigen Erdkämpfer C-36 stehen im Kriegsjahr 1942 kurz vor der Vollendung. Produziert hat diese Komponenten die Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG (SWS) in Schlieren.



Foto: Ruag

Das Eidgenössische Flugzeugwerk in Emmen (heute Ruag) führte die Endmontage von 53 F-5 E durch. Die Komponenten waren bei Northrop im kalifornischen Hawthorne produziert worden.



INTO THE DREAM



KHAKI X-WIND
AUTOMATIC SWISS MADE
Limited Edition

 **HAMILTON**
AMERICAN SPIRIT ■ SWISS PRECISION

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

November 1964

Ein mehrseitiger Bericht über die Aviatikmesse in Farnborough eröffnete das COCKPIT vor 50 Jahren. Höchst aktuell war damals der Bericht über die seit gut zwei Jahren aktive Basler Bedarfsfluggesellschaft Globe Air. Erstmals ist auch ein Bild des in Long Beach in der Endmontage stehenden Prototyps der Douglas DC-9 zu sehen. In der Flugzeuggalerie ist die detaillierte Beschreibung des Versuchsflugzeuges BAC T.221 zu finden, mit dem die Flügelform der Concorde im Flug erprobt wurde. Ausführlich dargestellt wird zudem die Sud Aviation SE-3130 Alouette II. **FW**

Titelbild: Zwei BAC One Eleven der Erstbesteller Braniff und British United



November 1979

Am Anfang der Novemбераusgabe des COCKPIT steht ein Bericht über das schweizerische Piranha-Projekt für ein kleines, günstiges Kampfflugzeug. Ins High-Tech-Gebiet geht der Artikel über modernste Technologien mit dem Titel HoMAT und FSW. Auch mit Technik befasst sich die Erprobungsstelle 61 der deutschen Bundeswehr. Ausführlich vorgestellt werden ausserdem der Torpedobomber Douglas TBD Devastator und das Nurfügelflugzeug Northrop X-4. Schliesslich werden die Lebensläufe der acht im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragenen DC-4 aufgezeichnet. **FW**

Titelbild: Der Prototyp C-GNBX des De Havilland Canada DHC-7 Dash 7

November 1994

Der Bericht über die Farnborough Air Show 1994 zeigt, wie auch renommierte Luftfahrtmessen gegen schwindende Ausstellerzahlen kämpfen müssen. Drei Jahre nach dem Ausscheiden aus der Schweizer Luftwaffe präsentiert COCKPIT eine Liste aller noch vorhandenen Vampires und Vampire-Trainer, während fünf Jahre nach dem Mauerfall über den Rückzug der letzten russischen Luftwaffeneinheiten aus Ostdeutschland berichtet wird. Erinnert wird an ein vergessenes Projekt für ein 65-plätziges Schweizer Verkehrsflugzeug. **FW**

Titelbild: McDonnell Douglas C-17A Globemaster III mit Wärmefackeln



Genf: Noch in den Farben ihres vorherigen Betreibers, der britischen Titan Airways, wurde die Boeing 737-3Y0SF G-JMCT kürzlich in ein Frachtflugzeug umgewandelt. Als solches fliegt sie für West Atlantic, welche anlässlich dieser Premiere in Genf für TNT operiert.

Foto: Jean-Luc Altherr



Saanen: Ein Eurocopter EC135 beehrt Saanen am Sonntag, 28. September 2014.

Foto: Joël Bessard

Basel: Im Auftrag von Air Via fliegt Balkan Holidays Airlines jeden Dienstag nach Burgas. Im Bild der Airbus A320-232 LZ-BHG des Carriers am 26. August 2014 kurz nach dem Abheben von der Piste 15 des EuroAirports, um die Strecke zu der bulgarischen Hafenstadt am schwarzen Meer unter seine Flügel zu nehmen.

Foto: Dennis Thomsen



Bern: Die Lockheed L-130H CH-07 der Belgischen Luftwaffe brachte Soldaten für eine Übung in die Schweiz. Die Maschine flog schliesslich in der Dunkelheit zurück nach Brüssel-Melsbroek.

Foto: Ian Lienhard

Bern: Für das letzte Spiel in der Champions Hockey League Gruppenphase reiste der SC Bern mit der Fokker 100 PH-MPJ der holländischen Denim Air nach Stavanger. Bis vor kurzem war die Maschine im Einsatz für Greenland Express und trägt noch deren Bemalung.

Foto: Ian Lienhard



Basel: Von Ende August bis Mitte Oktober verzeichnete der EuroAirport zehn Frachtcharterflüge der Luftwaffe des Emirates Qatar. Im Bild die Boeing C-17A Globemaster III A7-MAC der Qatar Emiri Air Force am 12. September 2014 beim Abheben von der regennassen Piste 33 des EuroAirports zu einem weiteren Flug nach Doha.

Foto: Dennis Thomsen

Genf: Diese drei Pilatus PC-7 der österreichischen Armee, wovon einer bunt bemalt, haben in Genf einen «fuel-stop» eingelegt auf ihrem Flug zwischen Innsbruck und Cognac. Auch auf dem Rückflug sind sie hier zwischengelandet.

Foto: Jean-Luc Altherr



Basel: Seit dem 21. September 2014 verbindet Emirates Sky Cargo den EuroAirport einmal pro Woche mit dem neuen Dubai-World Central International Airport. Jeweils am Sonntag sind die «Triple Seven» Vollfrachter des Carriers in Basel zu sehen. Im Bild die Boeing B777-300ER A6-EFG am 28. September 2014 unterwegs zur Piste 15.

Foto: Dennis Thomsen



Genf: Alitalia hat diese sehr attraktive Bemalung am Airbus A319-112 EI-IMI angebracht und macht damit Werbung für die Regionen Friuli-Venezia-Giulia.

Foto: Jean-Luc Altherr



Foto: Jean-Luc Allheir

Belair – die Maschinen sind schon länger umgespritzt – geht harten Zeiten entgegen. Besitzerin Air Berlin steckt selber in Schwierigkeiten.

Die Belair steht unter Druck

Die Belair, die seit 2009 zur Air Berlin gehört, steht im Sog der sich in finanziellen Schwierigkeiten befindenden Mutter. Gelingt es der Ferien-Fluggesellschaft nicht 8 Mio. Franken einzusparen, drohen Lohneinbussen, Stellenstreichungen und – im worst case – die Liquidation.

Die Air Berlin befindet sich seit Jahren schon in finanzieller Schieflage. Das Überleben der zweitgrössten deutschen Fluggesellschaften ist vorläufig nur durch verschiedene Kredite der finanziell auf Rosen gebetteten Etihad gesichert worden. Doch die Geduld der Golf-Airline, die mit knapp 30 Prozent an der Air Berlin beteiligt ist, scheint sich dem Ende zu neigen. Jedenfalls muss die Air Berlin abspecken. Davon betroffen sind auch die Töchter – unter anderem auch die Belair, die heute Air Berlin Switzerland heisst.

Air Berlin-CEO Wolfgang Prock-Schauer hat offenbar schon im August gesagt, die Air Berlin «grundlegend» umbauen zu wollen. Das Fachportal Austrian Aviation ist im Besitz der entsprechenden Unterlagen und veröffentlichte dabei auch Aussagen zur Belair, die einst für die Migros-Tochter Hotelplan Feriencharterflüge durchführte, später dann an Air Berlin verkauft wurde.

8 Mio. Euro Einsparungen

Genauer unter die Lupe genommen wurden die vier Töchter Belair (Basis: Zürich), LGW Luftfahrtgesellschaft Walter (Dortmund), Niki (Wien) und Tuifly (Hannover). Von den Schweizern erwartet der Air Berlin-CEO

offenbar nächstes Jahr Einsparungen von 8 Mio. Euro. Die Geschäftsleitung bekommt daher 20 Prozent weniger Lohn, Kaderleute und Piloten 15 Prozent und das Kabinen- und Bodenpersonal 10 Prozent weniger.

Der Gürtel wird enger geschnallt

Den Sparkurs zu spüren bekommen insbesondere die Piloten, die mehr arbeiten müssen. Sie können neu auch sechs statt fünf Tage hintereinander eingesetzt werden. Zudem wird ihr Ferienanspruch gekürzt. Vor allem die Piloten und Co-Piloten zwischen 30 und 50 Jahren müssen arg zurückstecken. Statt 42 Tagen bekommen sie künftig nur noch 35 Tage Ferien pro Jahr. Zudem werden die Beiträge des Arbeitgebers an die Vorsorge gekürzt. Belair mit Basis Flughafen Zürich betreibt eine Flotte von sechs Airbus A319 und A320.

Nichts bestätigt

Auf Anfrage wollte niemand bei der Air Berlin die von Austrian Aviation publizierten Details bestätigen. «Wie Sie wissen, befindet sich die Air Berlin Group in einem Neustrukturierungsprozess, zu deren Inhalten von Seiten Air Berlin in den kommenden Wochen kommuniziert werden wird. Ge-

Air Berlin storniert Flugzeugkäufe

Air Berlin steckt mitten in einem Restrukturierungsprozess und sieht sich gezwungen, Verlustlöcher zu schliessen. In diesem Umfeld ist der Entscheid angesiedelt, 18 Boeing 737 und 15 Boeing 787 «Dreamliner» im Wert von rund 5 Milliarden Dollar nicht zu erwerben. Air Berlin konnte den Grossauftrag gemäss einer Pressemitteilung stornieren, ohne «Ausgleichszahlungen» leisten zu müssen. Air Berlin hatte erst kürzlich von der Minderheitsaktionärin Etihad eine Finanzspritze von 600 Mio. Euro erhalten.

mäss der bekannten Massgabe, dass wir alle unsere Plattformen einer genauen Prüfung auf Produktivität und Effektivität unterziehen, wird es auch bei Belair zu Anpassungen kommen.»

Zum Thema Lohnanpassungen hält Air Berlin fest, dass «die Belair sich an das Schweizer Arbeitsrecht hält und alle bestehenden Verträge eingehalten werden.» **cp**

Patrick Huber

LH präsentiert Economy Plus

Verschiedene Fluggesellschaften werten die «Holzklasse» auf und bieten den Passagieren gegen einen Aufpreis von 500 bis 1000 Franken einen verbesserten Komfort auf der Langstrecke an. Die Lufthansa hat ihre Premium Economy in Zürich am Hauptbahnhof und in Genf am Bahnhof Cornavin präsentiert.

Die Lufthansa hat in den Bahnhöfen in Zürich und Genf ihre neue Economy Plus Class gezeigt. Die Passanten konnten sich dabei selber von den Vorzügen der neuen Reiseklasse überzeugen. Gleichzeitig wurde Medienvertretern die Premium Economy Class auf einem Sonderflug in Deutschland gezeigt. An Bord einer Boeing 747-8 konnten Journalisten und Branchenexperten die neue Sitzklasse ausgiebig unter die Lupe nehmen. Das Flugzeug mit der Kennung D-AIQQ und dem Taufnamen «Schleswig-Holstein» ist das erste Flugzeug der Lufthansa-Flotte mit einer Vier-Klassen-Bestuhlung.



Foto: Lufthansa

Die neue Premium Economy Class der Lufthansa. Zieht die Swiss nach?

Nach 35 langen Jahren

Nach 35 Jahren startet die Lufthansa mit der Premium Economy Class erstmals wieder eine neue Reiseklasse. Und von der erhofft sich die Kranich-Airline einiges: Rund 1,5 Millionen Passagieren pro Jahr sollen die Möglichkeit erhalten, zusätzlichen Komfort und Qualität zu erschwinglichen Preisen zu buchen, so Karl Ulrich Garnadt, Mitglied des Lufthansa-Vorstandes und Vorsitzender des Lufthansa Passagevorstandes. Als Zielgruppe nannte Garnadt zum einen Urlaubsreisende auf der Langstrecke, zum anderen Geschäftsreisende, die bislang in der Economy Class gereist sind. Mit der neuen Klasse seien die Marktsegmente exakt getroffen worden.

Regulär können Passagiere ab dem 1. Dezember, neun Tage früher als geplant, einen Flug in der Premium Economy der Kranich-Airline unternehmen. Zu den Destinationen gehören die Strecken ab Frankfurt von und nach Buenos Aires, Chicago, Hongkong, Mexiko-Stadt, São Paulo, Seoul, Peking und Washington D.C.

Die neue Sitzklassen war anlässlich der diesjährigen ITB erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Damals hatte die Fluggesellschaft angekündigt, insgesamt 3600 Sitze der Premium Economy Class in ihre 106 Langstreckenflugzeuge einzubauen. Den Platz für die neuen Sitze zwackt Lufthansa dabei zum Teil in der jetzigen

Economy ab, je nach Flugzeugtyp werden aber auch First und Business bei der Bestuhlung reduziert. Für Sitze und Umrüstung der Flugzeuge auf das neue Vier-Klassen-Layout investiert Lufthansa insgesamt 172 Mio. Euro.

Die Lufthansa hat viel vor. «Wir wollen die erste westliche 5-Star-Airline werden», so Garnadt. Die Swiss hat noch nicht entschieden. Die neue Klasse könnten in den Boeing B777-Maschinen durchaus eine Option werden. Edelweiss Air fliegt schon seit Juni mit einer Premium Max Class an die Ferienorte Las Vegas, Havanna oder Vancouver. **cp**

Patrick Huber

Flarm-Erfinder ausgezeichnet

Der diesjährige Aerosuisse Award, mit dem der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt grosse Verdienste von natürlichen und juristischen Personen zu Gunsten des schweizerischen Luft- und Raumfahrtstandortes würdigt, ging dieses Jahr an die Entwickler des Kollisions-Warngerätes Flarm. Dabei handelt es sich um eine Schweizer Erfindung, mit dem insbesondere Flugzeuge der Leichtaviatik ausgerüstet werden. Den Award gewonnen haben die Gründer der FLARM Technologie GmbH, Andrea Schlapbach, Urs Rothacher und Urban Mäder. **cp**



Die drei Gewinner (rechts) bekamen den Preis von Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus (Mitte) überreicht. Links aussen Jurymitglied Ruedi Gerber, Präsident der Aviatikjournalisten.

News

Oneworld-Tarife bei der Edelweiss Air

Edelweiss Air bietet auf dem gesamten europäischen Streckennetz Oneworld-Tarife ohne Mindestaufenthalt an der Zieldestination an. Die neuen Tarife starten bei 129 Franken in der Economy Class, beziehungsweise 349 Franken in der Business Class und sind in allen Buchungsklassen verfügbar. Tickets für Hin- und Rückflug in der Economy Class werden weiterhin ab 179 Franken angeboten. Gleichzeitig werden die Preise für Hin- und Rückflüge in der Business Class innerhalb Europas gesenkt. Bereits ab 599 Franken können Kunden unter anderem vom Zugang zu einem separaten Check-in-Schalter, bevorzugtem Durchgang beim Sicherheitscheck und einem zweiten Freigeäck bis 32 kg sowie von mehr Platz und einem individuellen Service an Bord profitieren. CP

Swatch Group Mieterin im «Circle»

Die Swatch Group wird als Mieterin im Modul «Brands & Dialogue» von «The Circle» auf einer Fläche von rund 800 Quadratmetern ein Brand House betreiben. Damit ist vier Jahre vor der geplanten Eröffnung ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Realisierung des Grossprojektes getan. Bei «Brands & Dialogue» ist noch ein Platz frei. Die Module «Health & Beauty» und «Hotels & Convention» hingegen sind mit den beiden Ankermietern Universitätsspital Zürich und dem internationalen Hotelunternehmen Hyatt vollständig vermietet. CP

Zürich: Zwei neue A380-Standplätze

Der Flughafen Zürich wird täglich von zwei Airbus A380 angefliegen, je einem von Singapore Airlines und von Emirates. Beide A380 haben ihren Standplatz im Dock E (E67 und E52). In Zukunft könnten noch mehr Fluggesellschaften das aktuell grösste Flugzeug der Welt nach Zürich bringen. Denn der Flughafen Zürich hat zusätzlich je einen Standplatz am Dock E (E19) sowie am Dock B (B38) für den A380 ertüchtigt, wie es im Fachjargon heisst. Hierfür wurden an den Standplätzen die Markierungen geändert, die Energieversorgung sowie am Standplatz E19 die Fluggastbrücken aufgerüstet. Am Standplatz B38 befindet sich der begehbare Vorfeldturm. Das Flugzeug kann also von der Zuschauerterrasse Dock B aus nächster Nähe beobachtet werden. Für die regelmässige Operation wird aber weiterhin der Standplatz am Dock E mit drei Fluggastbrücken benutzt.

Primärer Grund der zusätzlichen A380-Standplätze ist allerdings nicht die Akquisition neuer A380-Kunden, sondern der Wunsch nach Flexibilität bei operationellen Veränderungen wie Verspätungen oder Sanierungsarbeiten. CP

Neubau Ostflügel in Genève-Cointrin

Die Pläne für den Neubau des Ostflügels («Aile Est») des Genfer Flughafens sind genehmigt. In dem neuen Gebäude werden hauptsächlich Langstreckenflüge abgefertigt werden. Mit dem Neubau will der Flughafen seinen Passagieren mehr Servicequalität bieten. Das Projekt umfasst zwei Phasen: In einem ersten Schritt werden die bestehenden Anlagen rückgebaut, anschliessend werden sie durch ein neues Terminalgebäude ersetzt. Das derzeitige Gebäude aus den 1970er-Jahren ist veraltet. Es dient als Abfertigungshalle für Passagiere von Grossraumflugzeugen, deren Standplätze sich östlich des Hauptterminals befinden. Über den rund 520 m langen, 20 m breiten und 19 m hohen Neubau gelangen die Passagiere künftig direkt aus dem Flughafengebäude in ihr Flugzeug. Zahlreiche Bustransfers zwischen dem Flughafengebäude und den Standplätzen werden damit überflüssig. CP

Air France/KLM setzt auf Billigkurs

Die Air France-KLM will der deutschen Lufthansa im Billigsegment Konkurrenz machen. Die französische Fluggesellschaft verlagert dafür immer mehr europäische Flüge auf das Germanwings-Pendant Transavia. Die Transavia soll nun nicht wie bereits geplant auf 50 Jets, sondern in zwei Jahren auf 100 Jets wachsen. Am Flughafen Paris-Orly will Air France-KLM die bisherigen Verbindungen, die mit Verlust geflogen sind, aufgeben und die Slots dafür Transavia zur Verfügung stellen. Medienberichten zufolge soll für Transavia je ein Standort in München, Lissabon und Porto eröffnet werden. Weitere sind offenbar in Planung. CP

Swiss bekommt 15 Airbus A320neo

Lufthansa bestellt 25 Flugzeuge des Typs Airbus A320. Die Maschinen werden an Tochtergesellschaften abgegeben: Die Bestellung enthält 15 Flugzeuge des Typs A320neo («new engine option») für die Swiss sowie zehn A320ceo («current engine option») für Eurowings. Der A320neo verbraucht 15 Prozent weniger Treibstoff als aktuelle A320-Modelle, welche nach und nach ersetzt werden sollen. Swiss wird sich allerdings noch etwas gedulden müssen, denn die Maschinen werden erst ab 2019 ausgeliefert. Hinzu kommen weitere zehn Flugzeugoptionen, die

zu einem späteren Zeitpunkt bestätigt werden. CP

Wird China bald zum grössten Flugzeugmarkt?

Nach Einschätzung von Boeing wird China etwa im Jahre 2030 die USA als weltweit grössten Flugzeugmarkt überflügeln. Gemäss Randy Tinseth, Vice President Marketing von Boeing Commercial Airplane, wird das bevölkerungsreichste Land der Welt in den kommenden zwei Jahrzehnten rund 6000 neue Maschinen im Wert von rund 870 Milliarden Dollar benötigen. Dies sind acht Prozent mehr als vor Jahresfrist angenommen. Bei rund drei Vierteln soll es sich um Single-Aisle-Jets handeln, die vor allem auf den boomenden Inlandstrecken zum Einsatz kommen sollen. Mit welcher Geschwindigkeit sich der chinesische Markt entwickelt, zeigt der Bestelungseingang der ersten acht Monate 2014, der mit 260 Einheiten das Gesamtergebnis 2013 bereits um 13 Prozent übertroffen hat. AM

Gepäckgebühren sind rechtens

Airlines dürfen für das Transportieren von Gepäck Zusatzgebühren erheben, lautet eine aktuelle Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH). Diese müssten aber klar ausgewiesen sein, sodass die tatsächlichen Kosten bereits bei der Buchung vorherzusehen seien. Gerade bei Lowcost-Carriern bestehe das Geschäftsmodell unter anderem darin, die Flüge zu niedrigen Preisen anzubieten und für ergänzende Dienstleistungen zusätzlich Geld zu verlangen, so der EuGH. Wer es vorziehe, ohne aufgegebenes Gepäck zu reisen, könne den Ticketpreis verringern.

Handgepäck oder am Flughafen gekaufte Waren dürfen kostenfrei mittransportiert werden – vorausgesetzt, ein gewisses Mass werde nicht überschritten. Da Handgepäck für die Fluggesellschaft keine zusätzliche Arbeit bedeute, dürften hierfür keine Zusatzgebühren erhoben werden. CP

Aeroflot mit neuer Low Cost-Tochter

Die russische Fluggesellschaft Aeroflot hat die Gründung einer neuen Low-Cost-Tochter bekanntgegeben. Die erst 2013 lancierte Low-Cost-Tochter Dobroljot – Aeroflot hiess in ihren Gründungszeiten so – musste Anfang August aufgrund der von der EU verhängten Sanktionen im Zusammenhang mit dem Ukraine-Konflikt Konkurs anmelden. CP

Czech Airlines entlässt 900 Mitarbeiter

Die grösste tschechische Fluggesellschaft Czech Airlines (Ceske Aerolinie - CSA) will zum Jahreswechsel mehr als

ein Drittel ihrer knapp 900 Angestellten entlassen. Eine solche «unbegründete» Massenentlassung gefährde die Existenz der ganzen Flugglinie, warnten Gewerkschaftsvertreter der Nachrichtenagentur CTK zufolge und kündigten «Streikbereitschaft» an. Betroffen von den geplanten Entlassungen sind nach Gewerkschaftsangaben sowohl Piloten und Flugbegleiter als auch Verwaltungspersonal. Die verbleibenden Mitarbeiter müssen mit Gehaltskürzungen rechnen. Die südkoreanische Fluggesellschaft Korean Air hatte im vergangenen Jahr 44 Prozent der Anteile an der defizitären Staatslinie für nur 2,6 Mio. Euro erworben. CP

Easa erlaubt Handynutzung an Bord

Die EASA (European Aviation Safety Agency) hat eine neue Richtlinie zum Gebrauch von mobilen Geräten an Bord erlassen. Damit dürfen die Airlines ihren Passagieren neu erlauben, ihre Handys und Tablets auch während des Flugs in jedem Modus zu nutzen – also nicht nur im Flugmodus, sondern auch mit eingeschaltetem WLAN, Bluetooth oder Mobilfunk. Der endgültige Entscheid liegt aber bei der jeweiligen Airline. In deren Verantwortung liegt es auch, die entsprechenden Sicherheitsstandards zu überprüfen und einzuhalten.

Swiss-Muttergesellschaft Lufthansa hat bereits angekündigt, dies so rasch wie möglich umzusetzen. Telefonate seien aber auch in Zukunft nicht erlaubt – nicht wegen technischen Gründen, sondern aufgrund ausdrücklicher Kundenwünsche (siehe «Cockpit» 10/2014). Bei der Swiss ist seit dem 1. Mai der Gebrauch von tragbaren elektronischen Geräten im Flugmodus erlaubt. CP

AF/KLM: teuerster Streik beendet

Der teuerste Streik in der Geschichte von Air France, der 14 Tage dauerte, ist zu Ende gegangen. An den Folgen dürfte die Fluggesellschaft aber noch lange leiden, denn täglich gingen 20 Mio. Euro verloren. Die Gewerkschaften verzichten auf einen einheitlichen Pilotenvertrag. Air France hatte zwar das Projekt der Auslandsexpansion für seine Billigfluggesellschaft Transavia zurückgezogen, doch der Konzern wollte den Piloten für das Inland-Geschäft von Transavia nicht die gleichen Bedingungen gewähren wie bei Air France. Zur Beendigung des Streiks trug auch der französische Staat, als grösster Aktionär mit 16 Prozent am Kapital beteiligt, bei. Premierminister Manuel Valls begrüsst das Ende des Streiks. Auch die Schwestergesellschaft KLM kritisierte die Arbeitsniederlegung. Air France-KLM macht seit 2008 keine Gewinne mehr, für das laufende Jahr wurde zwar ein Überschuss geplant, aber das ehrgeizige Ziel dürfte durch die Streikkosten nicht erreicht werden. RM



Etiha präsentiert die neue Boeing B787-9

Die Boeing B787-9 der Etihad Airways präsentiert sich in neuem Gewand (Bild). Das neue Design wurde vom Unternehmen Landor Associates in Zusammenarbeit mit Etihad Airways entwickelt und ist von den traditionellen emiratischen Mustern, der Wüstenlandschaft und den geometrischen Formen der modernen Architektur Abu Dhabis inspiriert. Die neue Lackierung wurde in Hamburg vorgestellt, als der erste A380 von Etihad Airways aus dem Airbuswerk in Finnland rollte. CP

Bern-Belp: 22 Stellen gehen verloren

Der Flughafen Bern baut 22 Vollzeitstellen ab. Dabei soll es nach Angaben der Flughafenbetreiberin zu drei Kündigungen kommen. Begründet wird

die Massnahme mit dem Rückgang des Linien- und Charterverkehrs. Der Rückgang ist laut dem Flughafen Bern insbesondere auf die Restrukturierungen bei der Fluggesellschaft Skywork zurückzuführen. Weiter wird beim Airport Bern die Führungsstruktur umgebaut. Die Stelle des Chief Operating Officers verschwindet, die Aufgaben werden auf verschiedene Funktionen aufgeteilt. CP

Bangkok: Flughafen soll ausgebaut werden

Der Flughafen Bangkok Suvarnabhumi soll für fast zwei Milliarden Dollar erweitert werden. Airports of Thailand plc. hofft, durch die Erweiterung die Kapazität des grössten thailändischen Flughafens bis 2017 auf 80 Mio. Passagiere jährlich zu steigern. Der 2006 eröffnete Airport Suvarnabhumi ist eigentlich für maximal 45 Mio. Fluggäste ausgelegt, verzeichnete aber im

vergangenen Jahr einen Umschlag von 50 Mio. Reisenden.

Neben den geplanten Milliarden-Erweiterungen soll auf dem Landesflughafen eine dritte Start- und Landebahn gebaut werden. Die Kosten für den Bau belaufen sich auf weitere 1,8 Mio. Dollar. Doch damit nicht genug: Drei Provinzen sollen ebenfalls neue Flughäfen bekommen. Der Tourismus ist die grösste Einnahmequelle. CP

AUA: Tarifstreit ist nach zwei Jahren beendet

Die Fluglinie Austrian Airlines (AUA) beendet nach zwei Jahren den Streit um die Auslagerung des fliegenden Personals zur billigeren Regionaltochter Tyrolean. Die 900 Piloten und 2300 Flugbegleiter der Lufthansa-Tochter erhalten einen neuen Tarifvertrag und kehren im März 2015 zur AUA zurück. Über Details wurde Stillschweigen vereinbart. Das gilt auch für die Höhe der Entschädigung, welche die Mitarbeiter dafür erhalten, dass sie zwei Jahre lang weniger Geld bekommen haben, als im alten AUA-Tarifvertrag vorgesehen war. Der Europäische Gerichtshof hatte die Umstellung vom alten AUA-Tarifwerk auf den billigeren Tarifvertrag der Tochter Tyrolean im Sommer gekippt. AUA beschäftigt insgesamt 6300 Mitarbeiter. Die Flotte zählt 78 Flugzeuge, die vom Heimatflughafen Wien zu rund 130 Zielen fliegen. CP

Neue Securityanweisung in Zürich

Die amerikanische Transportsicherheitsbehörde TSA dehnt einzelne Sicherheitsmassnahmen auch auf den Zürcher Flughafen aus. Unter anderem kann dabei auch die Funktionsfähigkeit elektronischer Geräte überprüft werden. Mobiltelefone, Laptops, Tablets, Fotoapparate oder andere elektronische Geräte müssen aufgeladen sein. Geräte mit leeren Akkus dürfen nicht mit an Bord genommen werden. Für die Umsetzung der neuen Sicherheitsmassnahmen sind die Fluggesellschaften verantwortlich. CP

Spotter-Rundfahrten

Während des World Economic Forums 2015 in Davos landen und starten auf dem Flughafen Zürich wiederum viele seltene Regierflugzeuge sowie unzählige Business-Jets aus aller Welt. Aus diesem Grund führen Buchairtours, Bucher & Co. Publikationen, Glattbrugg, in Zusammenarbeit mit der Flughafen Zürich AG vom Dienstag, 20. Januar, bis Sonntag, 25. Januar 2015, insgesamt 22 zweistündige Rundfahrten durch.

Die 950 verfügbaren Plätze können ab 1. November unter www.buchairshop.ch gebucht werden.



Das grösste private Pilotenausbildungs-Unternehmen der Schweiz sucht per sofort oder nach Vereinbarung zur Erweiterung unseres Teams eine/n Mitarbeiter/in für das Aufgabengebiet

• Chief Flight Instructor (CFI) (20-40%)

Ihre Tätigkeit:

Ihr Aufgabenbereich beinhaltet die Einhaltung und Weiterentwicklung von definierten Trainingsabläufen sowie die Führung der Fluglehrer in der praktischen Ausbildung. Sie sind verantwortlich für die Überwachung des Instruktionsniveaus und setzen Zielvorgaben, um eine professionelle Schulung zu gewährleisten. Die kontinuierliche Anpassung von Instruktionsmaterial (z.B. Syllabus) sowie die Implementierung von neuen Gesetzesvorgaben gehören zu Ihrem Aufgabenbereich. In Zusammenarbeit mit dem Head of Training und dem Manager Training organisieren Sie die praktische Ausbildung und überwachen die Leistung der einzelnen Studenten, sowie die Einhaltung der definierten Zeitpläne und Budgetvorgaben. Administration und enger Kontakt mit Fluglehrern bilden weitere Schwerpunkte Ihrer Tätigkeit. Bei der Erstellung von neuen Kursen und einzelnen Kursmodulen übernehmen Sie eine führende Rolle.

Sie verfügen über:

- Gültige ATPL Lizenz mit mindestens 1000h Flugzeit als PIC
- Mindestens 500h Flugzeit als Instruktor (in Bezug auf die angebotenen Ausbildungslizenzen)
- Mindestens 25 Jahre, maximum 65 Jahre alt
- Umfassendes Wissen im Bereich von EASA Part FCL, Part ORA und dem Compliance Monitoring System
- Organisationstalent
- Teamfähigkeit
- Belastbarkeit und Durchsetzungsvermögen
- Offene Kommunikationskultur
- Gute Deutsch- & Englischkenntnisse in Wort und Schrift. Französischkenntnisse erwünscht
- Gute MS Office Kenntnisse
- Didaktische Ausbildung von Vorteil

Wir bieten:

- Innovatives, attraktives Arbeitsgebiet in der Fliegerei
- Dynamische Firma mit der Möglichkeit zur individuellen Entfaltung
- Gutes Arbeitsklima in kleinem Team
- Moderne Infrastruktur

Interessiert?

Senden Sie Ihr Dossier an:

Horizon Swiss Flight Academy
Herr Nicolas Bachmann
Steinackerstrasse 56
8302 Kloten
Email: am@horizon-sfa.ch

Tel: 044 862 07 07
Fax: 044 862 02 11
www.horizon-sfa.ch

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 30. September 2014

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
15.09.2014	HB-3446	Schleicher ASW 27-18	29684	2014	Segelfluggruppe Birrfeld SFB, Lupfig	Birrfeld
22.09.2014	HB-FBD2	Pilatus PC-6/B2-H4	992	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
22.09.2014	HB-FBK2	Pilatus PC-6/B2-H4	999	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2014	HB-FSO14	Pilatus PC-12/47E	1493	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
22.09.2014	HB-FST14	Pilatus PC-12/47E	1498	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2014	HB-FSU14	Pilatus PC-12/47E	1499	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2014	HB-FSV14	Pilatus PC-12/47E	1500	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
22.09.2014	HB-FSW14	Pilatus PC-12/47E	1501	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
22.09.2014	HB-FSX14	Pilatus PC-12/47E	1502	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.09.2014	HB-HDZ6	Pilatus PC-7 MkII	741	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.09.2014	HB-HLA6	Pilatus PC-7 MkII	742	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2014	HB-HVH	Pilatus PC-21	217	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
22.09.2014	HB-JSG	Bombardier CL-600-2B16 (604 Variant)	5963	2012	Scintilla AG, Zuchwil	Ausland
25.09.2014	HB-QVI	Kubíček BB20E	1098	2014	slow-fly GmbH, Andwil	Andwil TG
29.09.2014	HB-ZNL	Airbus Helicopters AS 350 B3	7973	2014	Europavia (Suisse) SA, Bern	Bern-Belp

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
24.09.2014	HB-737	L-Spatz 55	551	1955	Wälty Willi, Zofingen	Birrfeld
16.09.2014	HB-1004	LS 1-c	37	1970	Schütz Fritz, Bettlach	Grenchen
15.09.2014	HB-2135	Ventus CM	15	1989	Sulzer Heinz / Segelfluggruppe Randen, Schaffhausen	Schaffhausen
02.09.2014	HB-2485	HK 36 TTC	36.819	2008	Schmidt David, Cologny	Genève-Cointrin
10.09.2014	HB-CLB	Ce 182Q	182-67423	1979	Tobler Hans Peter / Flyboys, Boltigen	Bern-Belp
05.09.2014	HB-CZF	Ce 182P	182-61450	1972	Hirsig Michael / Bylang Peter, Thun	Thun
22.09.2014	HB-FSI14	Pilatus PC-12/47E	1487	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.09.2014	HB-FSK14	Pilatus PC-12/47E	1489	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2014	HB-FSM14	Pilatus PC-12/47E	1491	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.09.2014	HB-FSN14	Pilatus PC-12/47E	1492	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.09.2014	HB-FSP14	Pilatus PC-12/47E	1494	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.09.2014	HB-FSQ14	Pilatus PC-12/47E	1495	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.09.2014	HB-FSR14	Pilatus PC-12/47E	1496	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.09.2014	HB-FSS14	Pilatus PC-12/47E	1497	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.09.2014	HB-FSU14	Pilatus PC-12/47E	1499	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.09.2014	HB-HDT6	Pilatus PC-7 MkII	735	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.09.2014	HB-HDU6	Pilatus PC-7 MkII	736	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.09.2014	HB-HDV6	Pilatus PC-7 MkII	737	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.09.2014	HB-HDW6	Pilatus PC-7 MkII	738	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.09.2014	HB-HWC	Pilatus PC-21	157	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.09.2014	HB-HWD	Pilatus PC-21	158	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.09.2014	HB-IKR	GIV	1159	1991	Samolot AG, Zug	Bern-Belp
05.09.2014	HB-LTH	PA-34-220T	3449040	1997	HS-Air GmbH, Luzern	Basel-Mulhouse
19.09.2014	HB-PSA	PA-18 «150»	18-8503	1967	Hoffmann Alexander, Horgenberg	Ausland
08.09.2014	HB-QED	LBL 120A	650	2000	Ledergerber Christoph / Ballonclub RHO, Sulgen	Wängi
01.09.2014	HB-UCO	AA-5B	AA5B-1078	1979	Schmidlin René, St-Aubin-Sauges	Neuchâtel
08.09.2014	HB-XZS	R22Beta	2368	1993	Egger Beat, Tafers	Grenchen
24.09.2014	HB-YJS	Mini-500	260	2001	Schlup Jean-Claude, Cugy	Yverdon-les-Bains
22.09.2014	HB-ZFK	A109C	7639	1991	Nordico ZT GmbH, Mollis	Mollis

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
24.09.2014	HB-336	Spyr 4	0000	1942	Fessler Thomas / Sportfluggruppe Solothurn, Solothurn	Grenchen
19.09.2014	HB-2384	Nimbus-4DM	46	2002	Schoch Roger / Segelfluggruppe Friedberg, Amlikon-Bissegg	Amlikon
25.09.2014	HB-2501	ASH 31 MI	31076	2012	Mérillat Laurent, Perrefitte	Courtelary
24.09.2014	HB-3115	LS 6-18w	6298	1993	Burgermeister Roland, Baulmes	Montricher
26.09.2014	HB-3158	LS 6-18w	6317	1994	Genoud Robert Eric, Confignon	Montricher
22.09.2014	HB-BYZ	N-120	3165	1993	HB-Adventure Switzerland AG, Zürich	Zürich
22.09.2014	HB-FVJ	PC-12/47	865	2007	Fribair AG, Zug	Payerne
25.09.2014	HB-JZX	A320-214	4157	2010	TC Aviation Capital Ireland Ltd. / EasyJet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
30.09.2014	HB-LSX	Ce 414	414-0360	1973	Phistonia AG, Zug	Grenchen
29.09.2014	HB-ODZ	J3C-65/L-4	11651	1944	Schaefer Markus / Motorfluggruppe PIPS, Lenzburg	Birrfeld
24.09.2014	HB-ORW	PA-18-180	MDC1041	1962	Segelfluggruppe Freiburg (Groupe de vol à voile), Sugiez	Bellechasse
30.09.2014	HB-OUP	J3C-65/L-4	12530	1944	Goldingier Hans, Winkel	Lommis
10.09.2014	HB-PQB	PA-28-181	2890073	1986	Fluggruppe Oberwallis, Raron	Neuchâtel
08.09.2014	HB-PRB	PA-18 «150»	18-8063	1963	Totaro Mario / Ascoavia SA, Ascona	Locarno
15.09.2014	HB-SDU	DA 40	40.248	2002	LCA Automation AG, Affoltern am Albis	Bressaucourt
19.09.2014	HB-ZOS	R44 II	10499	2004	Simplon Air GmbH, Gondo	Lugano



Löschung: Der American General AA-5B Tiger HB-UCO wurde gelöscht. Der Tiger wurde aus dem American Aircraft AA-5 Traveller weiterentwickelt und kam 1974 auf den Markt. 1323 Maschinen dieser Version wurden verkauft. Insgesamt wurden zwischen 1971 und 2006 mehr als 3300 Exemplare des viersitzigen Reiseflugzeuges gebaut.



Handänderung: Der Piper PA-18-180 HB-ORW wurde 1962 im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragen und war während vielen Jahren auf dem Flugplatz Hausen am Albis stationiert, wo er von der Fluggruppe des Personals der Swissair geflogen wurde. Zwischen 1968 und 1970 gehörte das Flugzeug zur Flotte der Schweizerischen Rettungsflugwacht.



Löschung: 26 Jahre lang war die Cessna 182Q Skylane II HB-CLB im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragen. Vorher war sie in den USA als N4857N immatrikuliert. Die Version Q des erfolgreichen Vierplätzers, der 1956 erstmals geflogen war, hatte 1976 die Zulassung des amerikanischen Luftamtes erhalten.



Löschung: Der vor 23 Jahren gebaute Agusta A109C HB-ZFK wurde an die Nordico USA Inc. in Wilmington (Delaware) verkauft und als N109ZT immatrikuliert. In der Schweiz war der Helikopter am 29. August 2003 auf die Hoppe AG in Müstair eingetragen worden. Vorher war er in Österreich als OE-XRC im Einsatz gestanden.

Events, Agenda, Wettbewerb

Geheimnisvoller Besuch in Kloten

Ein weiterer geheimnisvoller Besuch in Kloten: Unserem Fotografen kam diese Boeing C-40C Clipper BBJ von der US Air Force aus den USA vor die Linse. Leider kennt niemand den Grund dieser militärischen Mission in Zürich. «Wir können jeweils lediglich bestätigen, dass das Flugzeug an den Flughafen Zürich kommt, wissen jedoch nicht, wer in der Maschine sitzt», hiess es auf Anfrage beim Flughafen. Das Handling werde durch den Handling-Agent organisiert. Es könnte sein, dass das Flugzeug in Zusammenhang mit dem Besuch von Jill Biden hier gewesen sei. Offiziell bestätigen könne dies jedoch niemand. **cp**



Foto: Simon Vogt

Wettbewerb – Flughäfen

Foto: Alexandra Gubser



Wie heisst dieser Flugplatz?

Es handelt sich um einen Flugplatz, der am Meer liegt. Die Insel diente als Kulisse für einen James-Bond-Film. Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero **Einsendeschluss: 10. November 2014.**

Bitte fügen Sie Ihrer 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 Dezember-Ausgabe publiziert.

Auflösung Wettbewerb Nr. 10: Flugplatz Altenrhein.

Richtig geantwortet haben: Christoph Barbisch, 8877 Murg; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Pius Wigger, 8124 Maur; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Beat Schärer, 7527 Brail; Daniel Rusterholz, 8645 Jona; Erwin Kälin, 8844 Euthal; Hans Walker, 6206 Neuenkirch; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Michael Frei, 5436 Würenlos; Thomas Buchanan, 1215 Genève; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Riccardo Franchi, 6517 Arbedo; Roger Christen, 3800 Matten bei Interlaken; Friedrich Christen, 3800 Matten bei Interlaken; Bastien Dévaud, 3905 Naters; Ludwig Binkert, 4143 Dornach; Ernst Scheidegger, 4803 Vordemwald; Kurt Studer, 3297 Leuzigen; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Gertrud Christen, 3800 Matten bei Interlaken; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Ruedi Susman, 8610 Uster; Philipp Rohner, 9450 Altstätten; Gilbert Bielmann, 3186 Düringen; Nadir Deffeyes, 6713 Malvaglia; Urs Andreatta, 9524 Zuzwil; Max Donzé, 2533 Evillard; Jakob Strasser, 9435 Heerbrugg; Markus Leiser, 6260 Reidermoos; Louis Sandoz, 6317 Oberwil; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Sven Steinmann, 8548 Ellikon/Thur; Gabriela Brügger-Niklaus, 3600 Thun; Hans Wehrli, 8311 Brütten; Hanspeter Deflorin, 8855 Wangen.

Als Gewinner wurde Riccardo Franchi ausgelost. Die Gewinner werden im Dezember 2014 kontaktiert.

Foto: Archiv Cockpit



Kalender

30. November

10 Uhr: Aviatikbörse. Treffpunkt für Luftfahrt-Fans und Sammler in der Freizeitanlage bxa Bassersdorf.

Vorschau 2015

15.-18. April

AERO Friedrichshafen

19.-21. Mai

Ebace Genève

20.-25. Mai

ILA Berlin

15.-21. Juni

Paris Airshow

17.-19. Juli

Royal Air Tattoo in Fairford

22.-23. August

Dittinger Flugtage

29. August

Hunterfestival in St. Stephan

FULL STOP.

CHICKEN WINGS

VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER





UTC 0	UTC 0	UTC -1	UTC -1	UTC -2	UTC -2	UTC -3	UTC -3	UTC -4	UTC -4	UTC -5	UTC -5	UTC -6	UTC -6	UTC -7	UTC -7
18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00

Satellitenzeit in nur 3 Sekunden
in jeder Zeitzone der Welt.

Eco-Drive SATELLITE WAVE F100

CITIZEN[®]

BETTER STARTS NOW

www.citizenwatch.ch



Eco-Drive

EINE IKONE GEWINNT AN GRÖSSE



DIE NEUE NAVITIMER 46 mm