



Dschungel der Ticket-Tarife  
**Treibstoffzuschläge  
im Visier**

**Military Aviation**

Der Scorpion  
im Test

**Civil Aviation**

Iberia: Wie Phoenix  
aus der Asche

**Civil Aviation**

Fliegende Luxus-  
Suiten bei Etihad





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**<sup>®</sup>

BETTER STARTS NOW

[www.citizenwatch.ch](http://www.citizenwatch.ch)





# Take your seats

## Liebe Leserinnen und Leser

Zahlen spielen am Jahresende immer eine besondere Rolle. Bestes Beispiel dafür ist der Jahresrückblick. 2014 war aus aviatischer Sicht ein besonderes Jahr. Weinkenner würden den 14er-Jahrgang – im übertragenen Sinn – wohl als Spitzenjahrgang bezeichnen. Dies hat natürlich viel mit der AIR14 zu tun, die sich nachhaltig ins kollektive Gedächtnis der Aviatikinteressierten – und derjenigen, die es nun geworden sind – eingepägt hat.



Eingepägt haben sich 2014 auch zwei andere Zahlen: 1 Milliarde Franken wollen die Zürcher Flughafen Zürich AG und die Swiss Life in ein futuristisches Projekt stecken, das «The Circle» heisst. Damit entsteht in unmittelbarer Nähe zur Stadt Kloten auf 180 000 Quadratmetern

Nutzfläche schon beinahe eine neue Stadt, welche die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Grossraums Zürich – und die Flughafenregion als dynamischstes Wachstumsgebiet darin – nachhaltig stärken wird.

Mit dem Circle soll dem Flughafen als bedeutende Verkehrsdrehscheibe ein weiteres Wachstum möglich sein, sollte die Kapazitätsgrenze dereinst erreicht werden. Gleichzeitig werden mit dem Projekt Hunderte, wenn nicht Tausende von Arbeitsplätzen geschaffen. Das sind zweifellos positive Perspektiven – und dies in einer Zeit, in der jeder Flughafen im harten Konkurrenzkampf zu anderen Airports steht, deren erklärtes Ziel ebenfalls das Wachstum ist.

---

Herzlichst, Patrick Huber, Chefredaktor

# Präzision, Dynamik und Leidenschaft am Himmel

# 50 Jahre Schweizer Kunstflugstaffel

## Die Armbanduhr „Faszination rot-weiss“

- Mit Schweizer Quarz-Uhrwerk
- Stoppuhr-Funktion und Datumsanzeige
- Aus bestem Edelstahl
- Formation Delta auf Zifferblatt
- Zeiger in der Form einer F-5E Tiger II
- Weltweit limitiert auf nur 5'000 Exemplare
- Von Hand nummeriertes Echtheits-Zertifikat
- Mit Gravur auf der Rückseite
- 120-Tage-Rücknahme-Garantie



Durchmesser: ca. 4 cm

Limitierte Sonder-Edition

Produktpreis: Fr. 279.90  
oder 3 Raten à Fr. 93.30  
(+ Fr. 11.90 Versand und Service)

Auf Grund der grossen Nachfrage kann die **Lieferung erst Ende Januar 2015** erfolgen. Wenn Sie jedoch eine dieser limitierten Armbanduhren besitzen wollen, reservieren Sie Ihr Exemplar unbedingt schon heute.

**EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN**  
Reservierungsschluss 12. Januar 2015

52958

Ja, ich reserviere die Armbanduhr „Faszination rot-weiss“

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen  
Ich wünsche  eine Gesamtrechnung  Monatsraten  
 Ich bezahle per MasterCard oder Visa

\_\_\_\_\_

Gültig bis: \_\_\_\_\_ (MMJJ)

Vorname/Name *Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen*

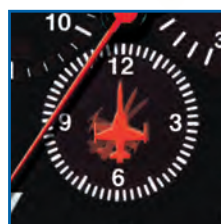
Strasse/Nummer

PLZ/Ort

E-mail

Unterschrift

Telefon



Der Zeiger in der Form einer F-5E Tiger II



Die Armbanduhr wird auf der Rückseite graviert



Mit Echtheits-Zertifikat und Präsentations-Box

2014 feiert unsere Jet-Kunstflugstaffel ihr 50-jähriges Bestehen. Heben Sie mit den rot-weissen Jets ab und feiern Sie mit! Die Armbanduhr „Faszination rot-weiss“ zeichnet sich durch einen hohen Anspruch an Design und Verarbeitung aus. Sie ist exklusiv bei Bradford erhältlich und lässt das Herz jedes Aviatik-Fans höher schlagen.

Mit der Armbanduhr „Faszination rot-weiss“ würdigen wir die Präzision, die Dynamik und die Leidenschaft, mit welcher die Schweizer Kunstflugstaffel seit 50 Jahren an unserem Himmel präsent ist. Die Uhr wird aus bestem Edelstahl hergestellt, ist mit einem Schweizer Quarzwerk mit Stoppuhr-Funktion und Datumsanzeige ausgestattet und ist weltweit auf nur 5'000 Exemplare limitiert. **Sichern Sie sich dieses exklusive Andenken an das 50-jährige Bestehen unserer Kunstflugstaffel jetzt gleich.**

Für Online-Bestellung:  
Referenz-Nr.: 52958

[www.bradford.ch](http://www.bradford.ch)



Bitte einsenden an: **The Bradford Exchange, Ltd.**  
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar

**The Bradford Exchange, Ltd.**

Jöchlerweg 2 • 6340 Baar • Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch

**Military Aviation**

- 6 Scorpion: Alles schießt auf den neuen Prototyp der USA
- 10 Albacete: Interview mit dem Schweizer Kommandanten

**Civil Aviation**

- 16 Iberia: Totgesagte leben länger
- 18 Luxus pur bei Etihad Airways
- 20 Brussels Airlines trotz der Low-Cost-Konkurrenz
- 23 Lufthansa kämpft mit Eurowings gegen die Konkurrenz an

**Cover Story**

- 24 Treibstoffzuschläge: Wer blickt noch durch?

**Mittelposter**

- 26 Rallye du Valais: zwei Helikopter bei VIP-Flügen

**Helicopter**

- 28 Robinson R66 Turbine endlich eingetroffen
- 30 Data Sheet: MD Helicopters MD 600N

**Report**

- 34 MAF: Im Dienste der Allgemeinheit
- 37 Saisonabschluss beim Red Bull Air Race

**History**

- 38 Der Kranich wird flügge

**Regelmässige Rubriken**

- 3 Take your Seats
- 9 Inside
- 15 Your Captain speaking
- 31 Heli Focus
- 32 SHA Inside
- 41 Vor 20 Jahren
- 42 Gallery
- 44 News
- 48 HB-Register
- 50 Letzte Seite: Cartoon, Wettbewerb, Events

18

**Civil Aviation**

Etihad Airways entdeckt das ganz grosse Geschäft



**Report**

Piloten geben nochmals alles beim Red Bull Air Race



**History**

Brisanter Klimmzug der Eidgenossenschaft



37

38

**Titelbild: Betankung einer Passagiermaschine.**  
Bild: Hansjörg Egger

**Herausgeber:**

Jordi AG – das Medienhaus Verlag «Cockpit» Postfach 96, 3123 Belp Zentrale: +41 31 818 01 11 Fax: +41 31 819 38 54 www.cockpit.aero  
Verlagsleitung: Roger Schenk Verlagsupport: Daniel Jordi  
«Cockpit» erscheint monatlich am Ende des Vormonats und ist Verbandsorgan der Swiss Helicopter Association (SHA) und Partner der AOPA Switzerland.

**Anzeigenverkauf:**

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

**Aboservice:**

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

**Abonnementspreise:**

Inlandabo jährlich Fr. 87.-

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

**Auflage**  
6000 Exemplare  
11 775 Leser (gemäss Umfrage 2008)

**Notariell beglaubigt 2012**  
Total verkaufte Auflage: 4677 Exemplare

**Text- und Bildredaktion:**

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

**Redaktions-Mitarbeiter:**

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 bitte nur nach vorheriger Absprache.**

**Druckvorstufe:**

Swiss Aviation Media Zurzacherstrasse 64 CH-5200 Brugg Telefon: +41 56 442 92 46 verlag@swissaviation.ch

**Druck/Vertrieb:**

Jordi AG – das Medienhaus Aemmenmattstr. 22 3123 Belp (gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier) **ISSN 0010-0110**

gedruckt in der **schweiz**

## Textron AirLand Scorpion



Landung des Scorpion-Prototyps in Farnborough im Juli 2014.

# Ein neuer (Hilfs)-Sheriff in der Stadt?

Im Juli sorgte die erste Version eines leichten Aufklärungs- und Erdkampfflugzeuges anlässlich seines Debuts in Fairford und Farnborough für Furore. Er solle zehnmal kostengünstiger sein als herkömmliche Kampfflugzeuge, aber mindestens so gut: der «Scorpion-Jet» aus dem Hause Textron.

Inzwischen hat die auch «Cessna-Fighter» genannte erste Version mehrere Limits nachgewiesen und erfolgreich an einer Übung der Kansas-Nationalgarde mitgemacht. Der erste Kunde wird aber wohl aus Übersee kommen. «Cockpit» machte einen Rundgang um den Prototypen des nur mit Firmenmitteln finanzierten Projekts – zusammen mit Textrons Senior-Testpilot Don Parker. Nach Ablehnung des «Gripen-E» hat der «Scorpion» bereits auch in der Schweiz mediale Beachtung gefunden.

«Cockpit»: Don, wie geht es dem «Scorpion-Jet» seit England?

**Don Parker:** Im Oktober wurde FL 450 (45 000 Fuss) erflogen. Seit der doppelten Atlantiküberquerung mit 100 Stunden hat der Prototyp bereits 200 Stunden in der Luft verbracht. Im Spätherbst war Waffenerprobung. Zuvor haben wir uns mit Nachrichtengewinnung, Überwachung und Aufklärung (ISR) in einer Grossübung der Nationalgarde in Kansas – wo wir in Wichita zu Hause sind – sehr erfolgreich eingebracht. Danach folgte ein erster Auftritt während der USAF-Association am Reagan-Airport in der Hauptstadt Washington. Ich würde sagen: es läuft, auch wenn ich Familie und Freunde wenig sehe...

Heisst das, «es läuft» auch bezüglich eines Erstkunden? Das ist ja der einzige Prototyp. Wann könnte Textron liefern?

Ich bin nicht im Marketing tätig, aber es gibt mehrere laufende Gespräche mit potentiellen Interessenten. Es könnte auch sein, dass es bereits einen ernsthaften Kunden gibt. Sie wissen ja, es handelt sich um militärische Kunden, um Staaten. Da sagt nicht jemand: Geben Sie mir 20 davon. Die Beschaffung läuft über Verteidigungsbudgets und politische Genehmigungsverfahren. Und das wiederum braucht seine Zeit – und auch keine grellen Scheinwerfer auf Schritt und Tritt.

Aber das ist nicht mein Bereich. Generell kann man sagen, dass bei einem Stückpreis von rund 20 Mio. US-Dollar und Betriebskosten von 2700 US-Dollar pro Stunde natürlich viele Militärs zu rechnen anfangen. Immerhin sind diese Summen vier- bis fünfmal niedriger, als dies bei allen sonstigen Kampfflugzeugen der Fall ist. Was die Produktion betrifft, habe ich gehört, dass wir ab 18 Monaten nach dem Kaufvertrag liefern könnten.

Wie und weshalb seid ihr im Juli nach England geflogen?

Für die 4700 nautischen Meilen von Wichita (Kansas) nach Fairford

nahmen wir die nördliche Transatlantik-Route und landeten zum Tanken im Zwei-Stunden-Takt in Montréal, Keflavik (Island), Edinburgh und Chalgrove (Oxford). Am Ende war noch Zeit für ein Fotoshooting über den Kreidefelsen am Kanal. Und warum? Nun, wir haben uns entschlossen, mit etwas über 80 Flugstunden nach England zu fliegen, weil wir wussten, dass eine Menge Interessenten zum RIAT und nach Farnborough kommen würden, um die Maschine zu sehen und zu begutachten.

Die Präsentation in England war zudem einfacher für eine Anzahl ausländischer Luftwaffen, die Schwierigkeiten hätten, für einen Anlass in die USA einzureisen. Das war deshalb wichtig, weil der Erstkunde fast sicher aus Übersee kommen wird...

«Viele Militärs beginnen nun langsam zu rechnen.»

**Ihr seid ja mit dem einzigen Werksprototypen über den Atlantik gekommen, im Gegensatz zu anderen erwarteten sogenannten «High-End»-Flugzeugen aus den USA.**

Sie werden jetzt von mir keine Schadenfreude hören; als US-Steuerzahler habe auch ich jedes Interesse, dass der F-35 letztlich erfolgreich wird (siehe auch «Cockpit» 10/2014). Aus meiner Sicht als Testpilot war es völlig verständlich und richtig – nach dem Triebwerksbrand und ohne Untersuchungsergebnis – nicht über den Atlantik zu fliegen. Wer hätte das unterschreiben sollen? Das Programm ist so riesig, teuer und wichtig: Wir alle wollen den F-35 als Speerspitze der US Air Force sehen. Am unteren Ende des

Spektrums hingegen wünschen wir uns das Flugzeug, das wir hinter uns sehen. Wir glauben, dass es dafür einen guten Markt gibt.

**Wo genau soll dieser Markt liegen? In der Bekämpfung niederschwelliger Gegner, ohne Luftwaffe?**

Auch, aber der Fokus ist viel weiter gefasst, auch in Richtung Lufräumüberwachung, beziehungsweise Luftpolizeidienst. Im Moment und über das letzte Jahrzehnt gesehen setzen die US-Streitkräfte, aber auch unsere Alliierten, ausserordentlich teure Kampfflugzeuge für niederschwellige, beziehungsweise monotone ISR-Aufgaben sowie für die Bekämpfung von Terroristen ein. F-15E-Flugzeuge, «Super-Hornets» oder «Rafales» fliegen Hunderte von Stunden und sehen im Prinzip bärtigen Männern beim Einsteigen in Autos zu oder warten, dass sie diesmal ohne Kinder tun... Verschwendete Zeit. Wenn die fünfte Generation kommt, wie der F-35, ist das wirtschaftlich und aus Sicht des Steuerzahlers ausgeschlossen, ja unmöglich! Daher konnte die Idee der «Air-Land-Cessna», beziehungsweise Textron, überzeugen. Speziell was die Betriebskosten betrifft, ist der Unterschied zwischen Hochleistungsflugzeugen und einmotorigen Turboprops oder Hubschraubern gross. Das ist ideal für einen Nischen-Markt. Es sieht aus, als wäre der Ansatz so falsch nicht.

**Zum Flugzeug selbst. Man sagt, das Design dieses ersten «Commercial off-the-shelf»-Militärjets sei erst Ende 2012 festgestanden. Ein Jahr später fand schon der Erstflug statt. Wie lange dauerte die Design- und Entwicklungsphase? Und welche Subsysteme kamen zum Einbau?**

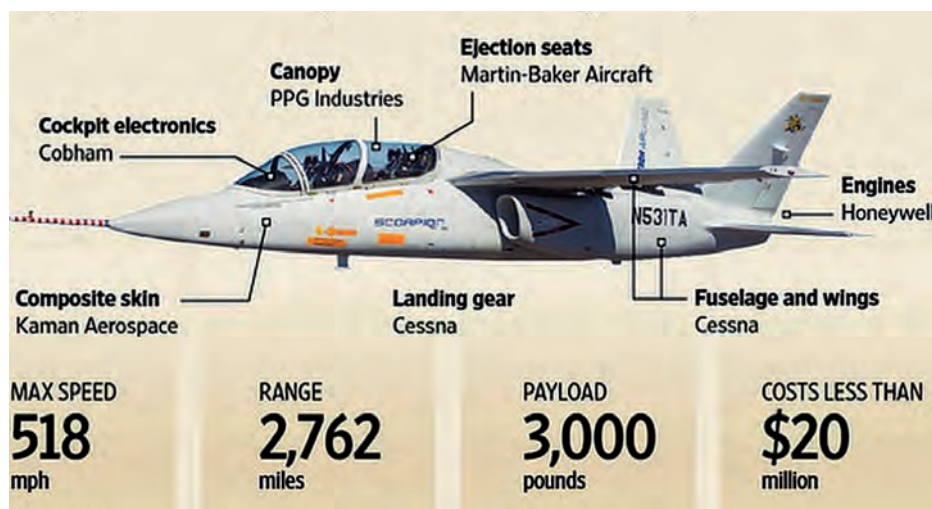
Ja, das stimmt in etwa. Es waren 23 Mo-

nate vom Bildschirm, von der letzten Folie mit den finalen Operationsanforderungen, bis zum Erstflug im Dezember 2013. Davor gab es natürlich alle Arten von Studien, vom Tiefdecker über gepfeilte Flügel bis zum Hochdecker mit geraden Flügeln, mit T-Leitwerk und anderem. Aber all das war keine Angelegenheit von Jahren, sondern von Monaten. Wir haben uns beim Entwicklungsprogramm – obwohl es ein militärisches Produkt ist – an das Beispiel unserer vielen kommerziellen Business-Jet Produkte gehalten.

Aus jenen haben wir auch viele Sub-Systeme übernommen und sie nicht extra entworfen. Während Rumpf und Flügel neue Composite-Teile sind, stammen die Honeywell TFE731-Triebwerke aus der «Citation-VII», die Räder von einem anderen Cessna-Jet und auch Avionik, Elektronik und Hydraulik existierten bereits im Mutterkonzern, der seit 80 Jahren Flugzeuge baut. Mehr als die Hälfte dieses Prototyps stammt aus Teilen diverser «Citations». 20 Prozent wurden von kommerziellen Zulieferern beschafft. Daher werden Kunden auch Zugriff auf das globale Service-Netzwerk haben, wie alle Besitzer von Textron-Flugzeugen, sprich Cessna- und Hawker-Beechcraft-Produkte. Zugriff besteht zudem auch auf das Service-Netzwerk für die T-6 (leichtes Turbopropflugzeug) und AT-6 Flugzeuge. Es geht schliesslich darum, dass man sich das Ganze auch leisten kann.

**Wie fliegt sich der «Scorpion»? Und welche Parameter hat man bisher erreicht?**

(Don Parker lächelt): Er fliegt sich prima, ist kräftiger und agiler als viele vielleicht denken. Und er funktioniert tadellos. Wir hatten bislang keinen einzigen Flugausfall wegen nicht geplanter technischer be-



Bei der Konstruktion des «Scorpions» konnten zum Teil bewährte Sub-Systeme aus anderen Flugzeugtypen übernommen werden.

#### Don Parker

Don Parker war US-Marinepilot (Commander) – seit 1989 auf A-6 Intruder, ab 1993 F-18 Hornet –, später Marinetestpilot im Waffenzentrum Point Mugu bzw. Test-Koordinator des T-45 (Hawk) Trainers. Nach Funktionen als Testdirektor des Tomahawk-Marschflugkörpers und Flugleiter der Vertragsmanagement-Abteilung des Pentagons, wechselte er 2012 als Testpilot bzw. Stv. Cheftestpilot zu Hawker-Beechcraft. Nach der Fusion mit Cessna ist er dort Senior-Testpilot und einer der vier im «Scorpion»-Jet.



# Textron AirLand Scorpion

Dem «Scorpion» wird nachgesagt, er mute an wie das Resultat eines Seitensprungs der F/A-18 mit der Su-25.

Foto: Textron



ziehungswise Wartungsereignisse. Wir haben Mach 0,76, beziehungsweise 455 Knoten (*Anm.d.Red.: 1 Knoten=1,852 km/h*) erfliegen. Die Stall-Geschwindigkeit liegt bei 85 bis 87 Knoten, je nach Konfiguration.

## **Erzählen Sie uns etwas über den «Stachel» des «Scorpions», die Waffen- und Sensorzuladung.**

Zuerst sei erwähnt: Der Scorpion muss nicht immer stechen, aber er kann! Dank der weit auseinander liegenden Triebwerke ist eines der einzigartigen Merkmale dieses Flugzeuges sein 2,3 Kubikmeter grosser interner Nutzlast-Schacht im Unterrumpf für alle Arten von Ausrüstung. Darin ist zurzeit ein grosser, ausfahrbarer, elektrooptischer Infrarot-Kugel-Sensor untergebracht. Unter der Flugzeugnase kann ein weiterer ISR-Sensor (ISR = Intelligence, Surveillance, Reconnaissance) modular eingefügt werden. Wir haben an Bord auch Elektrizität- und Kühlkapazitäten für alle heutigen High-End-Sensoren. Kein anderes Flugzeug dieser Klasse hat das. «Scorpion» ist ja auch ein Überwachungsgerät, für Spezialtruppenunterstützung oder für zivile Behörden im Katastrophenschutz. Wir haben das erst neulich für das US Northcom (*Anm.d.Red.: United States Northern Command; deutsch Nördliches Kommando der Vereinigten Staaten*) in einer Zivilschutzübung zu Hause in Kansas eingebracht, mit tollen Feedbacks.

Aber wenn es sein muss, wird natürlich «gestochen». Es gibt sechs

Waffenstationen unter den Flügeln. Alle Arten von heutigen Präzisionswaffen oder un gelenkten Waffen sind einsetzbar, bis zu einer Gesamtlast von 4200 Kilogramm. Textron Weapon & Sensor Systems hat auch eine hauseigene leichte Luft-Boden Präzisionswaffe entwickelt, die GPS-gesteuerte G-CLAW™. Diese wurde bereits in Yuma (Arizona) scharf getestet.

*Textron AirLand-Geschäftsführer Bill Anderson hat in einem Interview den «Scorpion» auch als Option für die Schweiz erwähnt, nach deren negativem «Gripen»-Entscheid. Danach geisterte der «Scorpion» als «Billig-Kampffjet» durch die Schweizer Medien. Aber zum F-5 Ersatz fehlt doch noch einiges, er fliegt nur Unterschall, hat keinen Bordradar, keine Kanone.*

Ja, billig ist er schon – im Vergleich. Aber nicht «Low-Tech». Ich kenne mögliche Schweizer Anforderungen nicht im Detail. Auch nicht, ob und wie oft sie im Luftpolizeidienst Überschall fliegen. Eine Rohrwafl e kann natürlich in einem Behälter mitgeführt werden. In der geräumigen Nase befindet sich zurzeit ein simples Wetterradar. Aber dort kann auch ein Feuerleit-Radar montiert werden. Da wird natürlich auf die Kundenwünsche eingegangen. ☐

**Interview: Georg Mader**

## **Auch Nigeria zeigt Interesse**

Insgesamt 13 Länder haben sich über den neuen Jet inzwischen briefen lassen, darunter die arabischen Emirate und Nigeria, dessen Luftwaffenführung gegenüber «Cockpit» den Scorpion ganz offen «als ideale Plattform zum echtzeitigen Sensor/Shooter-Kampf gegen die Islamisten von Boko Haram» bezeichnet. Allerdings reagieren die offiziellen USA wegen der angeblichen Menschenrechtsverletzungen der nigerianischen Armee im Kampf gegen die islamischen Terroristen noch etwas zurückhaltend. Angeblich soll gemäss Medien und unbestätigt auch in der Schweiz Interesse am Flugzeug bestanden haben. **ma**

Foto: Textron



Produktion des Scorpion-Prototyps in Wichita.





# Der Tiger bleibt vorläufig im Dienst

Das Jubiläumsjahr der Patrouille Suisse gehört der Vergangenheit an. Der 50. Geburtstag wurde durch die verlorene Gripen-Abstimmung und die düsteren Zukunftsaussichten leicht getrübt. Doch nun ist klar: Die Patrouille Suisse fliegt vorerst weiter auf dem Tiger.

Unvergessen sind die tollen Bilder der Jubiläumsflugschau AIR14 in Payerne. Doch auch die grauen Wolken über der Zukunft der Patrouille Suisse (PS) sind noch präsent. Vor Beginn der neuen Saison zeigt sich nun die Sonne: Die PS wird noch mindestens drei Jahre fliegen.

## Gripen-Nein

Mit der Beschaffung von 22 Saab Gripen E plante die Luftwaffe die Ausmusterung der heutigen Flotte von 54 Northrop F-5E/F Tiger II. Damit hätte die PS ihr Arbeitsgerät verloren. Ein Szenario sah den Ersatz der sechs PS-Tiger durch vier Boeing F/A-18C Hornet vor. Ob die Kapazität der Luftwaffe mit der kleinen Flotte von 32 Hornet für alle Aufgaben gereicht hätte, ist fraglich. Luftpolizei- und Trainingseinsätze sind prioritär, und die PS hätte wohl weniger Einsätze gehabt als bisher.

## Tiger-Ja

Schon vor der Abstimmung wurden Stimmen laut, die sich gegen eine Ausmusterung des Tigers äusserten. Die Schweizer F-5E sind in einem guten Zustand. Die Amerikaner hätten sie gerne zu einem Spottpreis zurückgekauft und als Feinddarsteller (Aggressor) im Luftkampf eingesetzt. Der Tiger ist heute ein reines «Schönwetter-Jagdflugzeug», das den Anforderungen an einen Raumschützer nicht mehr genügt. Eine Aufrüstung wäre teuer und macht den Tiger nur bedingt konkurrenzfähiger. Es gibt aber nicht nur in der US Airforce, sondern auch in der Schweizer Luftwaffe sinnvolle Aufgaben für ihn. Doch vor allem Bun-

desrat Maurer schien sein Wort halten zu wollen, das er vor der Gripen-Abstimmung gab. Die ganze Tiger-Flotte sollte Mitte 2016 ausgemustert werden. Nach der verlorenen Abstimmung war eine neue Lagebeurteilung zwingend. Auch wenn vor der Abstimmung kein Plan B bestand, war es nun Zeit, einen solchen zu entwickeln.

## Rettende Motion

Dass der Tiger nicht in anderthalb Jahren vom Schweizer Himmel verschwindet, dürfte auch auf eine am 22. Dezember 2011 von CVP-Ständerat Paul Niederberger eingereichte Motion zurückzuführen sein. Er hatte verlangt, dass zukünftig das Parlament nicht nur über die Beschaffung von Rüstungsgütern entscheiden muss. Es sollte auch über Ausserdienststellungen von Rüstungsgütern und baulichen Verteidigungseinrichtungen entscheiden. Obwohl der Bundesrat die Ablehnung der Motion beantragte, nahmen sie der Ständerat am 31. Mai 2012 und der Nationalrat am 6. Dezember 2012 an. Doch damit konnten die

Politiker noch nicht entscheiden: Es fehlen bis heute die Rechtsgrundlagen dafür. Diese müssen in den nächsten zwei Jahren geschaffen werden. Erst dann kann das Parlament über eine Ausmusterung der Tiger-Flotte entscheiden.

## Mindestens bis 2017 in der Luft

Es ist nun geplant, dass die F-5 Tiger II bis mindestens Ende 2017 fliegen. Die Flotte soll jedoch von 54 auf 24 Maschinen schrumpfen. Diese würden reichen, um die für den Tiger noch sinnvollen Aufträge zu erfüllen. Er soll weiterhin in Milizstaffeln als Aggressor – dafür erhielten einige Maschinen ab 1994 den rotweissen Anstrich – sowie als Zielschlepper für die Fliegerabwehr und die Luftwaffe fliegen. Dies geht aus dem Rapport der Luftwaffe hervor.

Und natürlich stehen sie den Piloten der Patrouille Suisse für ihre Einsätze als «Botschafter der Lüfte» zur Verfügung. **CP**

Walter Hodel



Foto: Walter Hodel

# Schweizer F/A-18-Piloten üben den Ernstfall



Fotos: Ralf Mengwasser

Die Schweizer Hornet-Piloten «kämpften» in Spanien in der Red-Air-Rolle, stellten also den «Feind» dar.

Die Schweizer Luftwaffe beteiligte sich mit vier F/A-18 Hornets an der multinationalen Luftverteidigungsübung «Tactical Leadership Programme» in Albacete (Spanien). An der Übung im Oktober nahmen insgesamt 38 Mitarbeitende der Schweizer Luftwaffe teil – davon sechs Piloten.



Erstmals führte Hauptmann Ralph Knittel (Bild) als Einsatzleiter in Albacete das Schweizer Team. Ralph «Deasy» Knittel von der Fliegerstaffel 17 in Payerne war von 2010 bis 2012 F/A-18 Hornet Solo Display Pilot, ein Höhepunkt seiner fliegerischen Karriere. Im 2012 flog er an der Internationalen Air Show in

Sliac in der Slowakei und hat dabei die Commander Trophy für das «best military display» gewonnen. Im Logbuch des im aargauischen Wohlten aufgewachsenen Berufspiloten sind über 2500 Flugstunden eingetragen, davon 1300 auf der F/A-18.

**«Cockpit»:** *Ralph Knittel, von 2010 bis 2012 waren Sie F/A-18 Hornet Display Pilot; nun waren Sie als Einsatzleiter verantwortlich für 38 Luftwaffen-Mitarbeitende. Wie erlebten Sie Ihre neue Rolle?*

**Hptm Ralph Knittel:** An der Führungstätigkeit ändert sich nicht viel, aber die Komplexität der Mission ist etwas grösser als bei einem Display. Bei einer Kampagne arbeite ich eng mit meinem Chef Technik sowie dem Chef Administration zusammen; diesen beiden kann ich einiges delegieren. Meine Aufgabe besteht darin, den reibungslosen Ablauf mit dem TLP-Kommando (*Anm.d.Red.: Tactical Leadership Programme*) sicherzustellen und den Überblick über unser Detachement und die fliegerischen Aktivitäten zu behalten. Wenn

meine Mitarbeiter so motiviert und selbständig arbeiten, wie das dieses Jahr der Fall war, erleichtert das die Arbeit sehr, und es bleibt Zeit, um ab und zu selbst in die Hornet zu steigen.

**Wie definieren Sie den Unterschied zwischen Red Air und Blue Air?**

Dieses Jahr flogen wir während zwei Wochen in der Red-Air-Rolle. Das heisst, wir repräsentierten mit unsern vier Hornets den «Feind» zu Gunsten von Blue Air. Dabei trainieren wir nicht unsere eigene Taktik und Waffen, sondern simulieren eine möglichst realitätsnahe und zeitgemässe Bedrohung aus der dritten Dimension.

Bei der Teilnahme am Blue-Air-Kurs im Jahr 2013 durchliefen ein Staffelnkamerad und ich die vierwöchige Ausbildung zum Mission Commander (MC), welche einen befähigt, bei der Planung am Boden sowie anschliessend bei der Ausführung in der Luft einen Verband von 40 oder mehr Flugzeugen zu führen. Dabei wird das gesamte Luftkrieg-Spektrum in sogenannten COMAOs (combined air operations) trainiert. Diese Ausbildung war für mich einzigartig und bezüglich Anforderungen und Komplexität die anspruchsvollste, die ich bis heute durchlaufen habe.

**Wie sind die Einsätze für das Schweizer Team verlaufen?**

Die Red-Air-Seite bestand aus bis zu zwölf Flugzeugen. Die Planung von komplexeren Missionen mit einer grösseren Anzahl Flugzeugen, als wir das in der Schweiz gewohnt sind, war für einige unserer Piloten neu. Während der Planung erhielten wir und die andern Verbände spezifische Tasks als «Red Air Mission Leader», «White



38 Schweizer Militärangehörige nahmen an der Übung «Tactical Leadership Programme» in Albacete teil.

Board Master», «Timing Master», «Deconfliction Plan» bis zum «Comm Card Master» (Erklärung der Begriffe: siehe Kastentext). Beim anschliessenden Briefing wurden alle Piloten auf denselben Wissensstand aufdatiert. Auch die Flüge fanden in einem viel komplexeren Umfeld statt: Mit AWACS, Tank- und Transport-Flugzeugen, Helikoptern, Fliegerabwehr, Voice- und Radar-Jamming sowie vereinzelt Bodentruppen im Zielgebiet. Eine Mission dauerte von Beginn der Planung bis Ende Debriefing ungefähr zwölf Stunden, wobei die reine Flugzeit weniger als zwei Stunden betrug.

**Wenn unsere Hornets im Schweizer Luftraum trainieren, treffen sie auf den gleichen Flugzeugtyp oder den technisch veralteten F-5 Tiger,**

#### Glossar

**Red Air Mission Leader:** Pilot, der alle Piloten seiner Seite am Boden und in der Luft führt und Befehle erteilt. Der Chef des Verbandes ist immer einer der erfahrensten Piloten.

**White Board Master:** Das White Board ist eine Tafel im Planungsraum, auf dem nur ein Pilot (=Master) das Recht hat, Informationen zu notieren/zu ändern. Ansonsten geht die Übersicht verloren. Hier werden die wichtigen Eckpunkte des Fluges notiert.

**Timing Master:** Pilot, welcher die zeitlichen Abläufe auf einem separaten White Board notiert.

**Deconfliction Plan:** Pilot, der sich um die Höhenseparation der Flugzeuge kümmert für einen Flug in den Sektor, innerhalb des Sektors, und vom Sektor zurück auf den Flugplatz (Flugsicherheit).

**Comm Card Master:** Pilot, der sämtliche für den Flug relevanten Informationen auf einem Blatt notiert, welches anschliessend mit ins Flugzeug genommen wird.

**AWACS:** fliegendes Radarsystem.

**Jamming:** Störung des Funkes, der Flugzeugradars mit Störsendern.

**in Albacete hingegen auf den Eurofighter, die F-16, die Mirage 2000 oder den Tornado. Wie qualifizieren Sie und Ihre Piloten die Luftkämpfe in Spanien?**

Die Luftkämpfe finden fast ausschliesslich BVR (Anm.d.Red.: BVR = beyond visual range; ausserhalb der Sichtweite) statt, in einem Luftraum, der etwa sechsmal so gross ist wie unser grösster Trainings-Sektor in der Schweiz. Auch bezüglich vertikaler Ausdehnung sind kaum Grenzen gesetzt. Das Training in Spanien ist dadurch realitätsnaher. Die Bandbreite von Flugzeugen ist gross, vom relativ alten Tornado bis hin zum neuesten Eurofighter, Rafale oder Gripen. Flugzeuge ohne entsprechende BVR-Bewaffnung finden in der Air-to-Air-Rolle keinen Platz mehr. Beim direkten «Messen» mit den modernsten Flugzeugen erfahren wir dann die Limiten unseres eigenen, aber auch der gegnerischen Systeme – diese Erfahrungen sind essentiell.

**Wie verliefen nach Dienstschluss die Gespräche mit den NATO-Piloten? Konnten Sie und Ihre Staffelkameraden auch wertvolle Erfahrungen austauschen?**

Die Diskussionen nach den Debriefings waren interessant und sehr offen. Piloten erzählten von ihren Einsätzen in Krisengebieten, und natürlich wurde auch technisches und taktisches Know-how ausgetauscht. Viele der andern Piloten waren erstaunt, dass wir uns mit dem F/A-18 auf Luftverteidigung und Luftpolizeidienst beschränken und mit diesem hervorragend geeigneten Mittel, mit Ausnahme der Bordkanone, keinen Erdkampf durchführen. Fazit: Der Erfahrungsgewinn in solchen Kampagnen ist enorm. Es geht schliesslich darum, als Akteur in einem komplexen Umfeld die Abläufe zu kennen und zu verstehen. Ohne Beteiligung an Übungen im Ausland wäre dies nicht möglich. **cp**

**Interview: Rolf Müller**

Exklusiv für unsere Leser

# Besuch bei der RUAG

## Visite chez RUAG



Verbringen Sie interessante Stunden im Kompetenzzentrum für zivile und militärische Luftfahrt.

**W**ir laden unsere Leserinnen und Leser am 26. März zu einem exklusiven Besuch bei RUAG Aviation ein – KOSTENLOS! Die Teilnehmerzahl ist beschränkt; die Plätze werden in der Reihenfolge der Anmeldungen vergeben.

### Das Programm vom 26. März im Detail

10:00 – 10:20	Begrüssung/kurze Einführung RUAG
10:20 – 11:10	Vorträge von hochkarätigen Referenten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Markus Gyax, ehemaliger Chef der Schweizer Luftwaffe</li> </ul>
11:10 – 12:40	Rundgang <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flugzeug-Stukturbaue inkl. Produktion</li> <li>• Unterhalt F/A-18, Upgrade und Gesamtsystembetreuung</li> <li>• Raumfahrt: Ariane 5 Endmontage</li> </ul>
12:45 – 13:30	Imbiss und Möglichkeit, Fragen zu stellen
13:45	Ende der Veranstaltung

Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung und wünschen Ihnen schon heute einen erlebnisreichen und unvergesslichen Aufenthalt in Emmen. **cp**

Passez des heures intéressantes dans le centre de compétence de l'aviation civile et militaire.

**N**ous invitons nos lectrices et lecteurs le 20 mars à une visite exclusive chez RUAG Aviation – gratuitement! Le nombre de participants est limité; les places sont attribuées dans l'ordre des inscriptions.

### Le Programme en détail du 20 mars

10h00 – 10h20	Accueil/brève introduction RUAG
10h20 – 11h10	Exposés de conférenciers éminents: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Christophe Keckeis, ancien chef de l'Armée suisse</li> </ul>
11h10 – 12h40	Visite des lieux <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction de structures aéronautiques y compris production</li> <li>• Entretien F/A-18, mise à niveau et gestion d'ensemble du système</li> <li>• Astronautique: Ariane 5, montage final</li> </ul>
12h45 – 13h30	Collation et possibilité de poser des questions
13h45	Fin de la manifestation

Nous attendons impatiemment votre inscription et vous souhaitant d'ores et déjà un séjour aussi enrichissant qu'inoubliable à Emmen. **cp**



Bild: zvg

## Anmeldung Leseraktion – Besuch bei der RUAG Inscription à l'action lecteurs – visite chez RUAG

Together  
ahead. **RUAG**

Ja, ich möchte an diesem exklusiven Anlass vom Donnerstag, 26. März 2015, teilnehmen und reserviere \_\_\_\_\_ (Anzahl) Plätze  
Oui, je désire participer à cet événement exclusif du vendredi 20 mars 2015 et je réserve \_\_\_\_\_ (nombre) places

Name, Vorname / Nom, prénom: \_\_\_\_\_

Strasse / Rue: \_\_\_\_\_

PLZ, Ort / NPA, lieu: \_\_\_\_\_

Telefon / Téléphone : \_\_\_\_\_ E-Mail: \_\_\_\_\_

Ort, Datum / lieu, date: \_\_\_\_\_ Unterschrift / Signature: \_\_\_\_\_

Meine Begleitperson ist / La personne qui m'accompagnera est:

Name, Vorname / Nom, prénom: \_\_\_\_\_

Strasse / Rue: \_\_\_\_\_ PLZ, Ort / NPA, lieu: \_\_\_\_\_

Telefon / Téléphone : \_\_\_\_\_ E-Mail: \_\_\_\_\_

**Termin:** Donnerstag, 26. März 2015

**Anreise:** Individuell (Parkplätze sind signalisiert)

**Wichtig:** Die Reservierung der Plätze erfolgt gemäss Reihenfolge der Anmeldungen. Diese kann per Post oder per E-Mail erfolgen. Detaillierte Informationen folgen nach Anmeldeingang.

**Date:** vendredi, 20 mars 2015

**Pour s'y rendre:** Individuellement (places de stationnement signalisées)

**Important:** La réservation des places a lieu dans l'ordre d'entrée des inscriptions. L'inscription peut s'effectuer par courrier postal ou online. Des informations détaillées seront communiquées après réception de l'inscription.

Coupon ausschneiden und an folgende Adresse senden: / Veuillez découper le coupon et le renvoyer à l'adresse suivante:


Redaktion Cockpit  
c/o Swiss Aviation Media  
Zurzacherstrasse 64  
5200 Brugg

**Anmeldung/Inscription via Email: [leseraktion@cockpit.aero](mailto:leseraktion@cockpit.aero)**  
(Bei Anmeldungen via Email bitten wir Sie, uns alle erforderlichen Angaben gemäss Anmeldeformular mitzuteilen.)

**airmail**  
www.flugzeugmodelle.com

Mehr als 4'500 Modelle!  
**A340-300 Swiss**  
 Herpa 1:200  
 Kunststoffmodell  
 CHF 80.–

[www.flugzeugmodelle.com](http://www.flugzeugmodelle.com)



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

044 814 00 14 [www.bbheli.ch](http://www.bbheli.ch)



**Aviatic-Reise**

Fr. 2'490.– 26. - 30.8.15

**MAKS-Airshow MOSKAU**

Zusätzlich: Monino-Ausstellung ♦ Kubinka Maintenance Center ♦ Cold War Museum - Bunker 42 ♦ sowie natürlich Moskau selber






**Frühbuchungsrabatt Fr. 100.– p. P. bis 31.1.15**

**Exklusives Reiseprogramm - \*\*\*\*Hotel an Top-Lage - Swiss-Nonstopflüge - Kleingruppe - gegen Zuschlag Plätze auf Pressetribüne ohne Gegenlicht**

**Reisen für Fans - von Fans.**  
 Bahnhofstr. 7 • 5737 Menziken  
 Fon: 062 765 50 60 • Fax: 062 765 50 65  
[reisebuero.menziken@bluewin.ch](mailto:reisebuero.menziken@bluewin.ch)

**Weitere Infos: [www.airshow-reisen.ch](http://www.airshow-reisen.ch)**



**FLUGSCHULE**

[heli-züri.ch](http://heli-züri.ch) ab Zürich-Kloten  
 043 399 34 44, [heli-zueri.ch](http://heli-zueri.ch)



**Flugschule**

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

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

**ab Fr. 230.–**

**Rundflüge | Flugschule**

Flüge ab Basis:  
 Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten




**AIR 14+ STAND 15**

**Ohne Kopfdruck :  
 Sie fliegen leise !**

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

Liberate your ears

**PHONAK**

Erfahren Sie mehr unter : [www.phonak-aviation.com](http://www.phonak-aviation.com)

Autorisierter Händler : Cumulus Pilotshop AG – Hotline : +41 (0) 43 255 48 48 – [www.pilotshop.ch](http://www.pilotshop.ch)



# Flug ins neue Jahr

Auf gut zehn Kilometern Höhe und fast so schnell wie der Schall beginnt das neue Jahr auf eine etwas andere Art. Der gewohnte «Rutsch» ins neue Jahr wird zum Flug ins neue Jahr.

Die Weihnachtszeit ist stark präsent, als ich mir meinen Weg durchs dichte Menschengewühl am Flughafen bahne. Viele machen wohl noch ihre letzten Einkäufe oder geniessen einfach die internationale Stimmung. Im Planungsraum im Operations Center herrscht glücklicherweise etwas weniger Betriebsamkeit. Gewohnt konzentriert bereiten sich die Besatzungen der «Abendwelle» auf die bevorstehenden Flüge vor. Soweit eigentlich gewohnter Alltag, so ein Flug in die Nacht. Doch heute wird er uns alle auch ins neue Jahr führen.

## Start ins neue Jahr

Genau zur geplanten Zeit wird unser Flugzeug vom Gate zurückgestossen, und wir starten die Triebwerke. Aufgrund des leichten Niederschlags hat sich etwas Frost und Eis auf den Flügeln gebildet. Nachdem das Eis an der Enteisungsstation entfernt wurde, nehmen wir unsere Reise Richtung Griechenland unter die Flügel. Aufgrund des hohen Abfluggewichts hebt der vollbesetzte Airbus gemächlich in die kalte Winternacht ab. Man könnte beinahe meinen, dass heute ein ganz normaler Tag sei. Auf dem Flughafen herrscht emsiges Treiben, und kaum sind wir gestartet, wird schon die nächste Maschine hinter uns für den Start freigegeben. Mit den besten Wünschen fürs neue Jahr verabschieden wir uns vom Kontrollturm in Zürich und steigen unserer Reiseflughöhe entgegen.

## Jahreswechsel auf 11 000 Metern

Von den üblichen Feierlichkeiten am Boden kriegen wir auf gut 11 000 Metern Höhe kaum etwas mit. Die Triebwerke brummen gewohnt monoton, hinter uns klappt es hin und wieder aus der Bordküche und Funksprüche rauschen regelmässig über den Äther. Vor der Landung wende ich mich wie gewohnt an unsere Gäste. Nebst der Ankündigung unserer bevorstehenden



Foto: Sales Wick

Höchste Konzentration im Endanflug auf die Piste 03R in Athen.

Landung informiere ich unsere Passagiere darüber, dass wir gerade ins neue Jahr «eingeflogen» sind. Für einmal also ergänze ich den gewohnten Wetterbericht und die Information über die Ankunftszeit mit den besten Wünschen fürs neue Jahr. Beinahe gleichzeitig mit dem Jahreswechsel leiten wir querab von Thessaloniki den Sinkflug in Richtung der griechischen Hauptstadt ein. Der Himmel über der Landschaft unter uns ist stellenweise bedeckt, und so sehen wir nur vereinzelt Feuerwerk.

## Pünktlich im neuen Jahr angekommen

Nach etwas mehr als zwei Stunden Flugzeit setzen wir zur ersten Landung im neuen Jahr an. Pünktlich und komfortabel landen wir einige Minuten nach dem Jahreswechsel auf der Piste 03R. Hier haben wir auch das erste Mal wieder festen Boden unter den Rädern. Willkommen im neuen Jahr. **CP**

Sales Wick

## Sales Wick verlässt «Cockpit»

Liebe Leserin, lieber Leser  
Mit diesem Artikel endet mein zweijähriger Flug mit der «Cockpit»-Leserschaft. Es war mir eine grosse Freude und Ehre, über meine Erlebnisse über und unter den Wolken berichten zu dürfen. Herzlichen Dank für Ihre Treue. Ab Februar berichtet mein Kollege Florian Trojer an dieser Stelle von seinen Erlebnissen auf dem Avro 100. In diesem Sinne: «You have control Florian, and always happy landings!»



Die Redaktion bedankt sich bei Sales Wick (Bild) für seine hervorragenden Beiträge und heisst Florian Trojer herzlich willkommen.

# Iberia ist auferstanden

Es sah lange nicht gut aus mit der Iberia. Nicht einmal die Fusion mit British Airways schien die einst so stolze spanische Fluggesellschaft vor dem Untergang bewahren zu können. Doch Totgesagte leben länger! Iberia ist auf dem besten Weg, an alte Stärken anknüpfen zu können.

**D**er Turnaround scheint geschafft zu sein. Dank grosser Kostendisziplin, Kostensenkungsmassnahmen durch Produktivitätssteigerung der Mitarbeiter, Anpassungen der Löhne an die aktuelle Lage der Luftfahrtbranche sowie Personalabbau durch Vorruhestandsmassnahmen ist Iberia, die in den letzten Jahren mehr durch Negativmeldungen als mit positiven Nachrichten Schlagzeilen machte, wieder auf die Erfolgsstrasse zurückgekehrt. Willi Walsh, Chef der British Airways (BA), hatte im Juni 2013 noch gesagt, die Situation bei der Bündnis-Partnerin sei kritisch. «Niemand von uns will aber Iberia verschwinden sehen», erklärte er, doch bleibe sie ein Risiko im Verbund.

## Erstmals wieder ein Gewinn?

Anderthalb Jahre später sieht die Lage anders aus: Die Grounding-gefahr scheint nun gebannt zu sein. Bald sei Iberia so profitabel wie BA, liess Walsh verlauten. Iberia erwirtschaftete in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 ein Betriebsergebnis von 163 Mio. Euro (letztes Jahr: 74 Mio. Euro). Die seit 2011 unter IAG (International

Airlines Group) zusammengeschlossenen Fluggesellschaften Iberia und British Airways erwarten für das laufende Jahr von der spanischen Airline erstmals einen Gewinnbeitrag, nachdem in den letzten Jahren durchwegs rote Zahlen resultierten. Die Restrukturierung sei «ein wenig brutal» gewesen, sagte der oberste BA-Manager Walsh, angesprochen auf die Partnerin Iberia.

## Neue Maschinen, mehr Komfort

Nebst einem neuen Logo hat Iberia in neue Maschinen und in das Bordprodukt investiert:

- Acht A330-300 wurden zwischen Februar 2013 und April 2014 in die Flotte integriert. Diese Flugzeuge verbrauchen 15 Prozent weniger Treibstoff als die ersetzten Maschinen.
- In der Business Class sind die Sitze breiter und lassen sich in vollständig waagrechte Betten von ungefähr zwei Meter Länge umwandeln. Jeder Sitzplatz hat direkten Zugang zum Gang und bietet mehr Platz für jeden Passagier.
- In der Touristenklasse wurden breitere und bequemere Sit-



Die Iberia – hier einer ihrer Airbus A340-600 – scheint sich nach verlustreichen Jahren wieder gefangen zu haben.



ze installiert. Mit den in jedem Sitz installierten Bildschirmen haben die Passagiere Zugang zum gleichen Unterhaltungsprogramm wie Business-Class-Passagiere. Wifi und Zugriff auf GSM-Text ist auch in der Eco verfügbar.

- Die neue Kabinenausstattung ist an Bord der A330-300-Maschinen verfügbar. Derzeit erfolgt der Einbau dieser neuen Klassen in den A340-600-Maschinen. Insgesamt bietet Iberia 18 Flugzeuge mit den neuen Kabinen an. Bis Ende 2015 werden 25 Flugzeuge damit ausgestattet sein.

### Economy Plus ist (momentan) kein Thema

Kein Thema wie zum Beispiel bei der Bündnis-Partnerin BA und anderen europäischen Fluggesellschaften ist die Economy-Plus-Klasse, die sich bei den Mitbewerbern durchgesetzt hat. «Momentan haben wir nicht vor, Economy Plus einzuführen», sagt Iberia-Sprecherin Consuelo Arias. Ob das letzte Wort schon gesprochen ist, steht allerdings nicht fest, beobachtet Iberia doch genau, was ihre Bündnispartnerin BA macht. Und da viel in die neue Langstreckenklasse investiert wird, könnte das Thema plötzlich wieder aktuell werden.

### Mehr Anstrengungen in der Schweiz

Für Iberia ist die Schweiz ein besonderer Zielmarkt. «Die Schweiz ist einer der wichtigsten Märkte für Iberia in Europa, nicht nur, weil wir drei Flüge am Tag von Genf und weitere drei aus Zürich anbieten, sondern weil diese Flüge auch einen grossen Anteil von Business-Class-Passagieren haben», so Consuelo Arias. 615 000 Sitzplätze hat Iberia 2014 aus der Schweiz angeboten, was gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung von über vier Prozent entspricht. Mit direkten Anschlussflügen von Madrid nach Montevideo und Santo Domingo wurde einem Kundenwunsch entsprochen.

Oneworld-Mitglied Iberia hat den Kundenzufriedenheitsindex deutlich steigern können. Dieser befindet sich derzeit auf einem «Rekordhoch». Dazu beigetragen haben dürfte sicherlich, dass die Pünktlichkeitsrate deutlich verbessert werden konnte. Im Oktober sei Iberia die pünktlichste Fluggesellschaft der Welt gewesen, bemerkt Consuelo Arias.

Kein Thema ist offenbar die Eröffnung neuer Strecken in den asiatischen Raum, obwohl mit Emirates und Etihad zwei arabische Golf-Airlines in den iberischen Raum schielen. Man konzentrierte sich auf Strecken von Europa nach Südamerika, heisst es aus Madrid. **cp**



Patrick Huber

## IAG und Iberia

Mit über 400 Flugzeugen, 250 Flugzielen und 60 Mio. Passagieren pro Jahr ist die IAG die drittgrösste Luftfahrtgesellschaft Europas nach Lufthansa (mit Swiss) und Air France-KLM.

Iberia selber ist eigenen Angaben zufolge die führende Airline auf den Strecken von Europa nach Lateinamerika, mit mehr als 100 angeflogenen Destinationen in 40 Ländern. Zusammen mit der Tochter Iberia Express und den angeschlossenen Fluggesellschaften Iberia Regional/Air Nostrum werden täglich 600 Flüge mit 130 Flugzeugen durchgeführt. Der neue Terminal T4 in Madrid Barajas ist von «Skytrax» zum drittbesten Terminal weltweit gewählt worden.

Oben: Der Kunde ist wieder König: Nachdem Iberia ihre Passagiere jahrelang vernachlässigt hatte, wird wieder auf deren Wünsche eingegangen.

Unten: Ein Blick in den Terminal T4 in Madrid Barajas.

# Wenn Geld keine



Realität bei Etihad Airways: Das eigene Badezimmer mit Dusche in der Luxus-Suite «The Residence».

20000 Franken – nur um sich einmal im Leben den Traum vom Leben eines Scheichs zu erfüllen. So viel verlangt Etihad Airways für einen Flug von Abu Dhabi nach London in einer ihrer Superluxus-Suiten. Die ersten zehn Flüge sind ausgebucht, vermeldet die Airline stolz. Der Premierflug findet am 27. Dezember

**W**er das passende Weihnachtsgeschenk – oder das Hochzeitsgeschenk für seine Angebetete – noch nicht gefunden hat, der sollte einen Blick auf die Website der arabischen Etihad Airways werfen. Für 78 500 Dirham (gut 20000 Franken) ist ein Flug zu haben, der an Luxus wohl nichts zu wünschen übrig lässt. Dieser findet in der Residence-Suite an Bord des Airbus A380 der 2003 gegründeten Fluggesellschaft statt. Obwohl man dafür

in der Schweiz einen Mittelklassewagen erwerben könnte, scheint der Preis für die arabischen Kunden kein Hindernis zu sein. Bei den Buchungen liege man schon weit über der üblichen First-Class-Reservationsrate von 50 Prozent, äussert sich Etihad-Chef Joe Hogan erfreut.

Die erste A380-Luxusmaschine fliegt am 27. Dezember zwischen Abu Dhabi und London. Er wette, dass dieses «luxuriöseste Bordprodukt auf dem Markt» Etihad helfen

werde, Premium-Reisende von den Rivalen Emirates, Qatar Airways, aber auch von Singapore Airlines zu sich zu locken, so Hogan weiter.

### Drei Räume für acht Stunden

Auf dem Flug von Abu Dhabi nach London bekommt der Passagier für die Summe einiges geboten. Die Ultraluxus-Suite umfasst drei Räume, inklusive Wohnzimmer, Doppelbett, Dusche und – quasi als Zucker-

# Rolle mehr spielt

chen – einen eigenen Butler. Dass dieser nur das Beste vom Besten serviert, versteht sich von selbst.

## Starke Nachfrage nach Luxus

Auf Anfrage bei Etihad Airways verläutet, die neue Luxusreiseklasse Residence, die nur im Airbus A380 angeboten wird, sei erst nach intensiven Kundenbefragungen ins Auge gefasst worden. Bis der definitive Entscheid gefallen war, seien nochmals sechs Jahre verstrichen. «Wir sind sehr zuversichtlich, dass wir ein stark gefragtes Produkt geschaffen haben, das sich gegen die Konkurrenz behaupten wird.» Es soll Kunden anlocken, welche normalerweise mit Privatflugzeugen reisen und den gleich hohen Service wünschen wie in ihren privaten Jets.

Mit dieser Zauberformel will Etihad ab Juni 2015 auch den Markt nach Australien (von Abu Dhabi nach Sydney) erobern – und Ende 2015 auch die USA mit dem Flug von Abu Dhabi nach New York.

## Zürich und Genf müssen warten

Kein Thema sind vorderhand Flüge mit einer A380 von Abu Dhabi nach Zürich und Genf. Die beiden Schweizer Destinationen sind aber bei Etihad hoch im Kurs. Sowohl in der First Class als auch in der Business Class und in der Economy werde auf den A330-300-Flügen der qualitativ gleich hohe Service wie auf A380-Flügen angeboten. Die Nachfrage nach Flügen von Zürich und Genf in die arabischen Emirate habe sich für das erste Quartal 2015 sehr erfreulich angelassen, heisst es aus Abu Dhabi.

## Profit muss sein

Auch wenn es das erklärte Ziel der arabischen Scheichs ist, sich von der Konkurrenz abzuheben und neue Kunden dazuzugewinnen, lassen die Besitzer von Etihad keinen Zweifel offen: «The Residence by Etihad» muss sich lohnen. «Jede Investition muss Etihad Airways einen kommerziellen Ertrag liefern.»

Die ersten zehn Flüge waren schnell ausgebucht. Nobel geht die Welt zugrunde, kann der gewöhnliche Passagier da nur sagen. **CP**



Fotos: Etihad Airways

# Belgisches Business

Mit einem hybriden Geschäftsmodell will Belgiens nationale Airline in Afrika, Europa und den USA Kunden gewinnen. Dies gelingt Brussels Airlines vor allem auf dem Alten Kontinent, wo sie trotz heftiger Low-Cost-Konkurrenz zumindest in den Sommermonaten Gewinne schreibt, erstaunlich gut. Die Langstrecke hingegen braucht noch etwas Finetuning und vor allem eine Flottenverjüngung.

Belgien mag, wie schon der Sänger Jacques Brel festgestellt hat, ein flaches Land sein, wo in der kalten Jahreszeit häufig die Farbe Grau vorherrscht. Die Fluggesellschaft des europäischen Kleinstaates, die im Jahr 2007 als Produkt der Fusion zwischen der damaligen SN Brussels Airlines und der Low-Cost-Gesellschaft Virgin Express entstanden ist, farb- und konturlos zu nennen, wäre jedoch eine ungebührliche Unterstellung. Dies wird schon in der Eingangshalle des Hauptsitzes von Brussels Airlines am Flughafen von Europas Hauptstadt ersichtlich: Überall stechen dem Besucher knallrote Sitzgelegenheiten in die Augen, an den Wänden prangen bunte Bilder eines Kontinents, der für die belgische Fluglinie aus historischen Gründen schon immer eine wichtige Rolle gespielt hat: Afrika.

## In der Subsahara zu Hause

19 Destinationen stehen gegenwärtig im Flugplan: von A wie Abidjan bis Y wie

Yaoundé. Damit liegen die Belgier unter den europäischen Fluggesellschaften, die den Schwarzen Kontinent anfliegen, an zweiter Stelle, hinter Air France und noch vor Lufthansa. Von den 5,8 Millionen im vergangenen Jahr beförderten Passagieren waren 730 000 zwischen Belgien und Afrika unterwegs. Sie bilden einen bunten Mix aus Geschäftsreisenden, die in vielen Fällen für die Erdölindustrie unterwegs sind, Vertretern des Militärs und Nicht-Regierungsorganisationen sowie Touristen, Studenten und ethnischen Verkehr.

Galt Afrika bis vor wenigen Jahren als Nischenmarkt, hat sich die Wettbewerbssituation in jenem Teilerdemitteilerweilerverändert. Lars Redelgix, kommerzieller Direktor von Brussels Airlines, erklärt: «Afrika ist heute die am schnellsten wachsende Region der Welt. Kinshasa beispielsweise wächst stärker als Mumbai und Delhi, und dies sowohl in Prozenten als auch absolut gesehen.» Entsprechend balgen sich auch andere Carrier um den lukrativen Markt,

allen voran Emirates und Turkish Airlines, die beide auf dem afrikanischen Festland mehr als 20 Ziele bedienen. Brussels Airlines will aber nicht klein beigeben: «Wir haben uns klar dazu bekannt, in Afrika weiter zu wachsen. Das grösste Potenzial sehen wir in der Subsahara. Dort wollen wir bestehende Dreiecksflüge durch mehr direkte Verbindungen ersetzen und häufiger täglich fliegen. Dies gilt sowohl für das touristische als auch das Geschäftsreisesegment.» Mögliche neue Ziele seien Kilimandscharo oder Juba im Südsudan. Daneben sind auch Frequenzsteigerungen denkbar, beispielsweise nach Abidjan.

## Herausforderung Ebola

Als Afrika-Spezialist ist der belgische Carrier derzeit in besonderem Mass mit der Ebola-Problematik konfrontiert. Daher finden regelmässig Risikoanalysen mit dem belgischen Gesundheitsministerium, dem Tropeninstitut und der Weltgesundheitsorganisation (WHO) statt. Im ver-



Foto: Brussels Airlines

Noch ist Brussels Airlines nicht profitabel. 2015 soll aber ein positives Ergebnis erwirtschaftet werden.

gangenen August nahm Brussels Airlines Frequenzreduktionen in die von der Krankheit am meisten betroffenen Länder Liberia, Guinea und Sierra Leone vor. Die drei Hauptstädte Monrovia, Conakry und Free-town dürfen nur noch via Dakar angefliegen werden. In der senegalesischen Hauptstadt muss zudem immer ein Crew-Wechsel vorgenommen werden, bevor eine Maschine in eines der Ebola-Länder weiterfliegt. Die Besatzungen können frei entscheiden, ob sie in einer der Risikodestinationen eingesetzt werden wollen.

Zugang zum Flugzeug haben nur jene Passagiere, die vorgängig einen Fragebogen zu ihrem Gesundheitszustand ausgefüllt haben. Hat jemand etwa eine Körpertemperatur von mehr als 37,5 Grad, sind seine Augen rot gefärbt oder ist er in Kontakt mit Körperflüssigkeiten eines Ebola-Patienten gekommen, darf er den Flug nicht antreten. Erstaunlicherweise hat sich die Epidemie aber bisher kaum auf das Passagieraufkommen nach Afrika ausgewirkt. «Abgesehen von einem leichten Rückgang auf dem Dakar-Flug verzeichnen wir keine grossen Einbussen. Es gibt lediglich eine Verlagerung der Kundschaft. So befördern wir beispielsweise mehr medizinisches Hilfspersonal», erläutert Philipp Saeys-Desmedt, Verkaufsdirektor für Afrika.

Eine deutlich geringere Rolle spielten im Langstreckenverkehr die USA, wo im Winter mit New York JFK nur eine einzige Destination im Angebot steht. Washington – die Strecke ist im Juni 2013 eröffnet worden, aber seither etwas unter den Erwartun-

### Neue Lounge in Zaventem

Kürzlich hat Brussels Airlines an ihrem Heimatflughafen Brüssel-Zaventem eine neue Lounge für ihre Geschäftsreisenden eingeweiht. «The Loft», so der Name der neuen Wohlfühleinrichtung, ist mit 1240 Quadratmetern viermal so gross wie die frühere Lounge und bietet 300 Fluggästen gleichzeitig Platz. Sie besteht aus acht Komfortzonen – darunter ein Badezimmer mit Dusche, Ruheräume und ein Konferenzraum – und bietet ein gastronomisches Angebot, das typisch belgische Produkte wie Waffeln, verschiedene Biersorten sowie mit belgischer Schokolade hergestellte Mousse beinhaltet. Von den Wänden grüsst zudem in regelmässigen Abständen «Tintin», die berühmte Comic-Figur, deren Erfinder aus Belgien stammt. Mediales Herzstück der neuen Anlage sind jedoch die zahlreichen Tablets der neuesten Generation, die den Passagieren gratis zur Verfügung stehen und es ihnen erlauben, mithilfe einer salon-eigenen App beispielsweise das Badezimmer oder ein Bett zu reservieren. Auf den portablen Bildschirmen steht den Kunden zudem eine Auswahl von verschiedenen Filmen zu Verfügung. Die App lässt sich auch auf das eigene Tablet herunterladen. ts

gen geblieben – soll auch nächsten Sommer bedient werden; allerdings mit geänderten Abflugzeiten. Anstelle eines Nachmittagsflugs soll bereits am Vormittag in Brüssel gestartet werden, damit bessere Anschlüsse nach Florida und Südamerika bestehen. Die USA-Ziele sind für Brussels Airlines nicht nur wegen des politischen Verkehrs, sondern auch wegen der vielen Umsteigepassagiere nach Afrika interessant. 20 Prozent der Fluggäste, die nach Afrika fliegen, stammen aus den Vereinigten Staaten.

### Schweiz an sechster Stelle

Drittes wichtiges Standbein von Brussels Airlines sind die Europa-Strecken, die – so Europa-Verkaufschef Frederic Dechamps gegenüber «Cockpit» – immerhin in den Sommermonaten Gewinne abwerfen. «In Europa machen wir den grössten Teil unseres Umsatzes. Dabei kommt uns natürlich die

zentrale Lage unseres Heimatflughafens auf der Ost-West- und Nord-Süd-Achse zu gut», führt Dechamps aus. Grösster Markt auf dem Alten Kontinent ist wegen der vielen Transferpassagiere nach Afrika Frankreich mit fünf Ganzjahresdestinationen (Paris CDG, Nice, Marseille, Lyon und Strasbourg); im Sommer kommen zahlreiche Ferenziele, vor allem in Korsika, dazu. Danach folgen Deutschland, England und Italien.

In der Schweiz fliegt Brussels Airlines Genf (bis zu sechs Flüge pro Tag) und Basel (wöchentlich elf Flüge) selber an; zwischen Brüssel und Zürich gibt es eine Codeshare-Vereinbarung mit Swiss. «Mit 180 000 Passagieren ist die Schweiz, gemessen an der Zahl der Fluggäste, unser sechstgrösster Markt und der siebtgrösste, was den Umsatz angeht. 53 Prozent der Verkäufe erzielen wir via Reisebüro, was enorm ist», freut sich Dechamps. Insgesamt laufe der Schweizer



Foto: Brussels Airlines

Kommerzieller Direktor Lars Redeligh.



Foto: Thomas Strassle

Der Eingangsbereich des Headquarters in Brüssel.

# Brussels Airlines

Markt sehr gut; Basel und Genf verzeichneten einen jährlichen Anstieg der Passagiere von durchschnittlich zehn Prozent. Mehr als jeder vierte Schweizer steigt in Brüssel um und setzt seine Reise auffallend häufig nach Mailand, Berlin und Göteborg fort, während die am meisten nachgefragten Destinationen in Afrika Dakar, Yaoundé und Kinshasa lauten.

## Neue Billigtarife

Obwohl Brussels Airlines in Europa offenbar erfolgreich unterwegs ist, bekommen auch die Belgier die Konkurrenz durch Billigairlines immer stärker zu spüren. Mittlerweile sind an deren Homebase Brüssel sowohl Ryanair als auch Easy Jet und Vueling präsent, die Iren zusätzlich in Charleroi. Im Jahr 2013 waren am Flughafen der europäischen Hauptstadt 8,5 Millionen Low-Cost-Sitze verfügbar; Belgiens nationale Airline brachte es auf 7,5 Millionen. Mit einem neuen, Ende September eingeführten Produkt namens «Check&Go», wo ein Retourticket innerhalb Europas ohne Gepäck bereits für 69 Euro zu haben ist, will man den mächtigen Low-Costern die Stirn bieten. Daneben sollen aber behutsam auch neue Strecken erschlossen und Frequenzerhöhungen vorgenommen werden, dies sowohl im Linien- als auch im Charterverkehr. So wurden zum Winterflugplan etwa das tägliche Angebot nach Madrid ausgebaut und Riga neu ins Streckennetz aufgenommen. Ab Ende März 2015 gibt es zwei Flüge täglich nach Tel Aviv und Direktflüge zu touristischen Zentren wie Dubrovnik, St. Petersburg, Lourdes, Calvi und Olbia. Weiteres zukünftiges Wachstum sieht Kommerzchef Lars Redelign insbesondere in Osteuropa, wo sich beispielsweise der polnische Markt besonders dynamisch entwickle.

## A330 kommen in die Jahre

Schliesslich kann auch eine moderne Flotte dazu beitragen, die Kosten zu reduzieren. Dies ist umso nötiger, als Brussels Airlines die finanziellen Verluste im Jahr 2013 zwar auf rund 22 Millionen Euro senken konnte, aber auch für 2014 nicht mit einer Rückkehr in die Gewinnzone rechnet. «Wir hätten schon dieses Jahr (2014, Anm.d.R.) profitabel werden können, aber dann hätten wir auf Investitionen in unsere Zukunft verzichten müssen», sagt Redelign. Derzeit ist im Europaverkehr die Ablösung der Avro-Flotte in vollem Gang. Von den kleineren RJ85 hat das letzte Exemplar im Oktober den Flugzeugpark verlassen, an die Stelle der grösseren RJ100, von denen im Moment noch zwölf Stück betrieben werden, treten



Foto: Thomas Strässle

Die Avro RJ 100-Maschinen (vorne) sollen allmählich durch Airbus-Maschinen ersetzt werden.

sukzessive A319 und A320, so dass die Ära der britischen Regionaljets bei Brussels im Jahr 2017 abgeschlossen sein wird.

Die im Vergleich zu den Avros grössere Sitzkapazität der Airbus-Maschinen soll helfen, die Kosten pro Sitz zu senken. Die CSeries als Avro-Ersatz wurde ebenfalls evaluiert. Die Verantwortlichen sind aber laut Redelign zum Schluss gekommen, dass das kanadische Muster die finanziellen Möglichkeiten der Fluggesellschaft überstiegen hätte und das Leasing der Europa-Airbusse erschwinglicher ist.

In den kommenden Monaten steht zudem die Erneuerung der Langstreckenflotte an. Das Durchschnittsalter der drei A330-200 und fünf A330-300 beträgt stolze 18,75 Jahre. Die älteste A330-300 stammt noch aus

Beständen der längst verblichenen Air Inter, die A330-200 standen früher bei Swissair respektive Swiss im Dienst.

Die Unternehmensführung hat sich noch nicht auf ein Muster festgelegt. Klar scheint, dass Brussels Airlines zu klein ist, um zwei unterschiedliche Flugzeughersteller zu berücksichtigen, auch wenn denkbar ist, dass die Langstreckenflotte auf zehn bis zwölf Maschinen anwächst. Ob dabei die neueste Technologie, etwa die A350 oder der Dreamliner, zum Zuge kommen wird oder das Flottenmanagement auf bewährte Muster wie die A330neo setzt, ist offen. **CP**

Thomas Strässle

## Brussels Airlines auf einen Blick

Gründung	2007
IATA-Code	SN
Star-Alliance-Mitglied seit	2009
Besitzverhältnisse	45 Prozent: Lufthansa. 16,44 Prozent: Virgin Group. Rest: Streubesitz (darunter Flughafen Brüssel und die Region Wallonien)
Mitarbeiter	3500
Pax (2013)	5,8 Mio.
Ladefaktor (2013)	66,8 %
Umsatz (2013)	1,13 Mia. Euro
Nettoresultat (2013)	minus 21,9 Mio. Euro
Ziele	81 in 39 Ländern
Flotte	4 Dash-8 Q400 (Wetlease AUA, Flybe und BMI regional) 16 A319 6 A320 3 A330-200 5 A330-300 12 Avro RJ100 1 Boeing 737-300 (im Einsatz bei Korongo Airlines)
Quelle: Brussels Airlines	

# Eurowings ersetzt Germanwings

Die Lufthansa greift ab Winter 2015 an: Mit sieben A330-200-Maschinen will sie mit Eurowings versuchen, verlorenes Terrain zurückzugewinnen. Germanwings verschwindet.

Die Lufthansa baut ihre Billigsparte aus. Unter der Dachmarke «Eurowings» bietet Europas grösster Luftverkehrskonzern künftig kostengünstige Direktflüge innerhalb Europas und auf der Langstrecke an.

Mit dem Ausbau von Eurowings will Lufthansa anderen europäischen Billigfluggesellschaften wie Ryanair oder Easyjet die Stirn bieten und hofft, auf der Langstrecke gegen die Konkurrenten aus den Golfstaaten und Asien im Freizeitreiseverkehr aufholen zu können. «Innovative Konzepte mit deutlich geringeren Kosten, kombiniert mit den Kompetenzen und Stärken der Lufthansa-Gruppe: So lautet unser Erfolgsrezept. Unsere Angebote werden sich durch ein sehr

## Beträchtliche Lohnunterschiede

In den Flugzeugen des Lufthansa-Konzerns arbeiten derzeit 9066 Piloten, von denen aber nur 5388 unter den Konzerntarifvertrag (KTV) fallen. Die auch mit Übergangs- und betrieblicher Altersversorgung ausgestatteten KTV-Piloten verdienen teilweise deutlich mehr als ihre Kollegen zum Beispiel bei der Eurowings. Nach zehn Dienstjahren kommt ein Lufthansa-Kapitän auf 189 000 Euro Grundvergütung inklusive Schichtzulagen, während bei Eurowings nur 101 000 Euro gezahlt werden. Ähnlich ist es bei erfahrenen Co-Piloten mit einem Verhältnis von 105 000 Euro bei Lufthansa zu 70 000 Euro bei Eurowings. Beide Tarifverträge sind von der Vereinigung «Cockpit» abgeschlossen worden. Die Germanwings-Kapitäne dagegen verdienen gemäss KTV nach zehn Dienstjahren mit 171 000 Euro fast so viel wie die Lufthansa-Kollegen. Ein Grund, weshalb die Marke mittelfristig verschwinden und die Eurowings-Flotte weiter wachsen soll.



Mit sieben Airbus A330-200 will die Lufthansa mit günstigen Angeboten im Leisur-Bereich der Konkurrenz auf der Langstrecke die Stirn bieten.

gutes Preis-Leistungsverhältnis sowie Sicherheit, Qualität und Zuverlässigkeit auszeichnen», versichert CEO Carsten Spohr.

## Zusammenarbeit mit SunExpress

Die «neue Eurowings» soll in Zusammenarbeit mit der deutsch-türkischen SunExpress günstige Langstrecken anbieten, erklärt Spohr. Dazu wurde mit dem Lufthansa/Turkish-Airlines-Joint-Venture eine Absichtserklärung unterzeichnet. Demnach werden die Interkontinentalflüge unter der Marke «Eurowings» oder «Wings» von SunExpress Deutschland geflogen. Das bedeutet, dass letztere die Cockpit- und Kabinencrews stellt. Die Basis für die Langstrecken wird der Flughafen Köln/Bonn sein, weil dort ein 24-Stunden-Betrieb erlaubt ist.

## Leisure-Ziele im Fokus

Die ersten interkontinentalen Ziele werden unter anderem in Florida, dem Indischen Ozean und im südlichen Afrika liegen. Für diese Verbindungen kommen zunächst drei A330-200 zum Einsatz. Eine Maschine umfasst jeweils 310 Sitze. Die Langstreckenflotte soll in den kommenden Jahren auf bis zu sieben A330-Flugzeuge ausgeweitet werden. Die Maschinen sollen geleast werden. Ausserdem wird die «neue Eurowings» über 23 eigene Airbus-Jets verfügen, die bis Ende 2017 die Maschinen vom Typ Bombardier CRJ900 der jetzigen Flotte ablösen.

## «5-Sterne-Niveau»

Auch bei der regulären Lufthansa ist alles in Bewegung: So wird Lufthansa im ersten Quartal 2015 die Umrüstung ihrer Langstreckenflugzeuge auf die neue First Class abschliessen. Im zweiten Quartal wird der Einbau der neuen Business Class vollendet sein und ab dem dritten Quartal steht die neue Premium Economy auf allen Interkontinentalflugzeugen von Lufthansa zur Verfügung. Ziel sei ein «Fünf-Sterne-Niveau», so Spohr. **CP**

Patrick Huber

## Eurowings ab Basel?

Germanwings und Eurowings bleiben vorerst bestehen und werden mit ihren bisherigen Crews fliegen. Allerdings wird die erst 2013 neu aufgestellte Billigmarke Germanwings mittelfristig weitgehend verschwinden. «Germanwings war ein Erfolg, aber wir müssen aus Kostengründen auf Eurowings wechseln», begründet Lufthansa-Chef Carsten Spohr den Schritt. Im kommenden Jahr sollen unter der Marke Eurowings weitere Europastrecken folgen. Geplant ist eine neue Eurowings-Basis ausserhalb Deutschlands. Die Rede ist von Basel, von wo sich die Swiss zurückziehen wird.

# Im Dschungel der Tickettarife

Einmal mit, einmal ohne. Wer die Übersicht über die Ticketzuschläge wahren will, der muss gut informiert sein. Der Überblick ist schnell verloren. Besonders von Interesse ist, weshalb die Ticketpreise nicht sinken, jetzt, da das Erdöl so billig ist wie schon lange nicht mehr.

**M**ichael O'Leary, selten um eine trübe Antwort verlegen, meinte, angesprochen auf die sogenannten Kerosinzuschläge, die viele Airlines seit Jahren erheben: «Kerosinzuschlag ist ein anderes Wort für Spritabzockgebühr.» Im Visier hatte der CEO der irischen Low Cost-Airline Ryanair – die selber keinen Treibstoffzuschlag erhebt – jene etablierten Fluggesellschaften, «die immer prompt reagieren, sobald das Barrel Rohöl (159 Liter) ein paar Dollar teurer wird und die Zuschläge umgehend erhöhen, aber umso zurückhaltender sind, wenn die Rohölpreise sinken.» So wie jetzt, wo ein Barrel rund 60 Dollar kostet – vor einem halben Jahr waren es noch um die 100 Dollar. Bis anhin hat noch keine einzige Fluggesellschaft eine Senkung der Ticketpreise bekanntgegeben.

## Fehlende Transparenz

Seit zwei Jahren wird der Kerosinzuschlag im Ticketpreis nicht mehr separat ausgewiesen. Er wird unter anderen Kostenfaktoren aufgeführt wie «internationaler Zuschlag». Eine Anfrage beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) ergab, dass der Kerosinzuschlag tatsächlich nicht mehr separat aufgeführt sein muss, obwohl das Bazl sonst für grösstmögliche Transparenz ist. «Für die Fluggesellschaften besteht keine Pflicht, Treibstoffzuschläge separat auszuweisen», sagt Bazl-Sprecher Urs Holderegger.

Sie müssen vom Bazl auch nicht genehmigt werden. Auch in Deutschland verlangt das Luftamt keine detaillierte Aufteilung.

Als 2006 zum ersten Mal ein Treibstoffzuschlag erhoben wurde, betonten die



Fotos: Hansjörg Egger

Die Kerosinkosten machen bei den Airlines bis zu 30 Prozent der Gesamtkosten aus. Der tiefe Rohölpreis ist deshalb sehr willkommen. Im Bild: Flugzeugbetankung.



Airlines, dass mit der Erhöhung nur ein Drittel der tatsächlich anfallenden Kosten beglichen werden könne. «Die gesamten Mehrkosten können wir den Passagieren nicht weiterverrechnen», hiess es damals. Für die klassischen Fluggesellschaften ist der starre Kerosinzuschlag so etwas wie eine interne Rechengrösse, die früher auch ein nützlicher Marketing-Begriff war, der jetzt zum Bumerang wird. Wenn man Berechnungen Glauben schenken darf, wonach alleine die amerikanischen Airlines dieses Jahr 1,6 Milliarden Dollar an Treibstoffkosten eingespart haben, dann kann man den Ärger der Passagiere nachvollziehen. Eingeführt zu Zeiten stark steigender Spritpreise, um den Kunden vor Augen zu führen, dass man selbst nichts für die erneute Preiserhöhung könne, hatten die Zuschläge intern den Vorteil, dass nicht gleich das gesamte Tarifsystem neu berechnet werden musste, wenn das Kerosin mal wieder teurer geworden war.

### Helvetic hat Zuschlag abgeschafft

In der Schweiz schaffte Helvetic Airways als eine der ersten Airlines den «Fuel Surcharge» ab. «Wir haben den Treibstoffzuschlag vor Jahren in den Ticketpreis integriert», sagt Finanzchef Tobias Pogorevc. Die ganze Treibstoffabsicherung (Hedging) sei ein komplexes Gebilde. Die verschiedenen Treibstoffverkäufer böten das Kerosin zu unterschiedlichen Preisen an. Die Helvetic müsse sich deshalb gut überlegen, ob sie schon vollbetankt an ihre



Obwohl die Kerosinpreise so tief sind wie schon lange nicht mehr, werden die Ticketpreise nicht so schnell fallen.

### Kerosinpreis und Gewinne der Airlines

Eine Nachfrage bei den beiden grossen Mineralölkonzernen BP und Shell ergab, dass sich der Kerosinpreis zu 85 Prozent aus Produktkosten, 10 bis 12 Prozent aus der Logistikkette und zu 3 bis 5 Prozent aus Steuern und Abgaben errechnet.

Dies ist ein grosser Unterschied zu den Benzinpreisen für die Autofahrer an der Zapfsäule: auf dem Benzinpreis lasten fast 50 Prozent Steuerabgaben. Benzin und Kerosin seien zwei verschiedene Produkte und nur bedingt vergleichbar, heisst es bei Shell.

Firmen, die mit Erdölprodukten handeln, decken sich in Europa vor allem am Spotmarkt in Rotterdam ein. Der Endpreis setzt sich aus Verarbeitungskosten in den Raffinerien, Transport- und Lagerkosten zusammen.

Die Internationale Luftverkehrsvereinigung (IATA) rechnet damit, dass in der Branche nächstes Jahr weltweit Gewinne von insgesamt 25 Milliarden Dollar erzielt werden. Gut die Hälfte davon in Nord-Amerika.

IATA-Direktor Tony Tyler begründete diese Prognose in Genf einerseits damit, dass sich die Weltwirtschaft weiter erhole, und andererseits mit dem tiefen Ölpreis.

Im laufenden Jahr geht die IATA mit Gewinnen von insgesamt rund 20 Milliarden Dollar aus.

Destination fliege oder ob sie dort dazutanke, wenn der Treibstoff dort billiger sei. Je nach Region könne dies schnell zwischen 20 und 40 Prozent Mehrausgaben bedeuten. Die Fluggesellschaften versuchen, die «Eier nicht nur in einen Korb zu legen.» Ein Drittel des Kerosinsbedarfs wird in der Regel zum Tagespreis eingekauft, ein Drittel auf 12 Monate und der letzte Drittel auf 24 Monate gehedgt. Für das Hedging muss eine Prämie bezahlt werden. Diese fällt umso tiefer aus, je grösser die eingekaufte Kerosinmenge ist. Swiss und Edelweiss Air haben den Vorteil, dass sie ihr benötigtes Kerosin über die Luftansa Group beziehen, beziehungsweise absichern können. Dies ist nicht unerheblich, beträgt der prozentuale Anteil der Treibstoffkosten der Swiss am Betriebsaufwand

doch etwa 30 Prozent. «Der Internationale Zuschlag deckt die Kosten für Treibstoff bei weitem nicht ab», gibt die Swiss bekannt. Edelweiss Air beziffert den Anteil der Kerosinkosten an den Gesamtaufwendungen auf 25 bis 30 Prozent. Der Kostenanteil variere je nach Flugzeugtyp und Strecke.

### Keine Senkung der Ticketpreise

Trotz fallender Mineralölpreise dürfte kaum eine Airline den nicht mehr separat ausgewiesenen Treibstoffzuschlag zurücknehmen. Allein darum, weil bei steigenden Treibstoffpreisen der Zuschlag nicht eins zu eins den Passagieren weitergegeben werden kann.

Die Ticketpreise richten sich nach dem Gesetz von Angebot und Nachfrage. «Der Treibstoff ist einer von vielen Komponenten, welche den Preis für ein Flugticket mitbeeinflussen», erklärt Edelweiss Air-Sprecher Andreas Meier. Weitere nur geringfügig oder gar nicht beeinflussbare Kostenfaktoren sind gemäss Swiss-Sprecherin Karin Müller beispielsweise die Flugsicherung oder die Flughafentaxen.

### Kompetitive Preise erzielen

Ähnlich sieht es die Air France/KLM: «Die Treibstoffkosten, die wir weitergeben, sind nicht nur vom Rohölpreis abhängig, sondern auch vom Wechselkurs, der Raffinationsspanne sowie der Leistung der Treibstoffsicherung.» Die Preisstrategie der Air France/KLM hänge unter anderem ab von der Reisedistanz, der Kabinenklasse, dem Umsteigeflughafen sowie der Strategie, wettbewerbsfähige Tarife aufrechtzuerhalten.» Diese Komponenten würden regelmässig geprüft und nach oben oder unten angepasst, heisst es aus Paris. **cp**



HELI  ALPS

HB-ZIL

SCARPA



HAMILTON

AIR-ZERMATT  
ZERMATT-BARON-SION

VICTORINOX

air-zermatt.ch

AIR GARDIEN



# **Cockpit**

Nr. 01/Januar 2015

Diese Aufnahme ist im Rahmen der «Rallye International du Valais» entstanden: In der Luft ein Ecoreuil AS 350 B2 (HB-ZIL) von Héli-Alpes, am Boden eine AS 350 B3 der Air Zermatt.

Foto: Joël Bessard

# Erster für die Schweiz gebauter R66

Foto: Walter Hodel



## R66: Endlich ist er da

Vier Jahre musste die Valair AG, der Schweizer Importeur von Robinson Helikoptern, auf den ersten für die Schweiz gebauten Robinson R66 Turbine warten. Am 6. November traf die Maschine, die heute bei den Mountain Flyers in Bern-Belp fliegt, in Sitterdorf ein.

**V**iel Zeit, Geld und Nerven hatte Hansruedi Amrhein, Geschäftsführer Valair und Robinson Center Schweiz, gebraucht. Doch am 6. November traf der erste für den Schweizer Markt gebaute R66 mit Turbinenantrieb endlich ein. Ein Lastwagen brachte den in Kisten verpackten R66 mit der Seriennummer 0553 nach Sitterdorf. Der Helikopter war mit der Cargolux per Luftfracht nach Luxemburg gelangt. Von dort reiste er auf einem Lastwagen für die Verzollung nach Kloten. Anschliessend ging die Reise auf der Strasse weiter nach Sitterdorf zum Robinson Center Schweiz.

### Gut verpackt

Hier wartete Hansruedi Amrhein zusammen mit Arthur Hofer, dem technischen Leiter der Valair Maintenance, auf den Neankömmling. Gleichentags begann das Team von Arthur Hofer mit dem Auspacken. «Robinson hat sich bei der Verpackung wieder etwas einfallen lassen», schwärmt Amrhein. Der R66 überstand den

langen Transport problemlos und Hofers Team brauchte lediglich rund 45 Arbeitsstunden für den Zusammenbau.

«Einen grossen Teil des Aufwandes machen die administrativen Formalitäten aus», präzisiert Amrhein. Am 11. November schloss Arthur Hofer seine Arbeiten ab. Nun war der R66 Turbine für erste Standläufe bereit. Diese erfolgten am 13. November und noch am gleichen Nachmittag war der als HB-ZOK registrierte Helikopter für den Erstflug bereit. Pilot war Valair-Cheffluglehrer Paul Campiche. Er überführte den R66 zum Umlackieren nach Altenrhein. Dort fand noch am selben Abend der Abnahmeflug und die offizielle Übergabe des R66 an Christoph Graf statt, den Geschäftsführer des neuen Besitzers Mountain Flyers 80 Ltd.

### «Viper Red»

Anschliessend verschwand der von Robinson im smarten Silber-Finish ausgelieferte R66 in der Spritzkabine von Egli Paint in Altenrhein. Dort erhielt er die Farbe der Mountain Flyers: Viper Red. Am 24. No-

vember waren alle für den Spritzvorgang entfernten Teile wieder montiert, und der nun rote HB-ZOK konnte zum zweiten Abnahmeflug starten. Anschliessend startete der R66 zum Überflug zur Heimatbasis Bern-Belp. Bis zur Abnahme des HB-ZOK durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) fliegt der Helikopter mit einem «Permit to fly». Damit sind in der Schweiz private Flüge und Schulungsflüge erlaubt.

In den nun folgenden Wochen bildet Paul Campiche drei Fluglehrer des neuen Besitzers auf dem Turbinen-Helikopter aus. Der R66 Turbine ersetzt bei den Mountain Flyers den 22-jährigen Agusta-Bell 206 B JetRanger.

### 500 Helikopter später

Den ersten R66 Turbine hatte Valair bereits im Februar 2010 bestellt und auch bezahlt. Der Helikopter mit der Seriennummer 0075 verliess die Montagehalle im Oktober 2011, doch die EASA verhinderte die Auslieferung, indem sie die Zertifizierung verweigerte. Es sollten – ausser in Europa – weltweit fast 500 Helikopter ausgeliefert werden, bis der

erste R66 bei der Valair eintreffen würde. Doch mittlerweile geht es Schlag auf Schlag. Der zweite, es ist der 570. von Robinson gebaute R66, soll noch vor Weihnachten in Sitterdorf eintreffen (*Stand bei Redaktionsschluss*). Er trägt einen speziellen orangefarbenen Anstrich und wird an einen privaten Besitzer geliefert. Anfang Januar folgen die Nummern 0576, für Valair selber, und die 0577 für Heli Alpin. Für zwei weitere bestellte R66 hat Valair noch kein Lieferdatum erhalten. Hansruedi Amrhein prophezeite es schon vor vier Jahren: «Der R66 wird in der Schweiz einschlagen.» Und die ersten Betreiber der Schweizer R66 unterstreichen das: Sie sind begeistert von den Leistungen des einmotorigen Turbinenhelikopters (siehe auch «Cockpit 12/2014», «40 Jahre Fuchs Helikopter»). **cp**



Foto: Walter Hodel

Der Erstflug der HB-ZOK über dem Hochnebel. Der einzige Flug im silberfarbenen Anstrich.

1 Ankunft in Altenrhein: Die Kiste mit den Rotorblättern wird entladen. 2 Dank perfekter Verpackung hat der R66 die Reise völlig unbeschadet überstanden. 3 Der Rotormast wird montiert. 4 Letzter Check vor dem Erstflug: Arthur Hofer (links) und Roger Siegrist. 5 In der Spritzkabine bei Egli Paint in Altenrhein. 6 Die «Viper Red» kurz vor dem Flug nach Belp.

#### Walter Hodel



Fotos: Valair

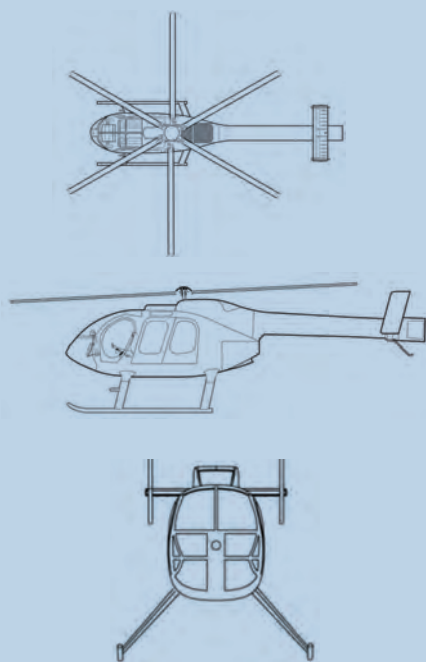
Foto: Walter Hodel

# MD Helicopters MD 600N

Der MD 600N entstand aus der MD 520N und verfügt über eine verlängerte Kabine mit bis zu acht Sitzplätzen. Im Schweizer Luftfahrzeugregister waren bis heute lediglich zwei MD 600N eingetragen.

## Technische Daten

<b>Hersteller</b>	MD Helicopters
<b>Typ</b>	Leichter Mehrzweckhelikopter
<b>Erstflug</b>	22. November 1994
<b>Länge (inklusive Rotor)</b>	11,30 m
<b>Kabinenbreite</b>	1,40 m
<b>Max. Höhe</b>	2,90 m
<b>Besatzung/Pax</b>	1/7
<b>Rotordurchmesser</b>	8,40 m
<b>Max./Dauerleistung</b>	1 x 447 kW / 1 x 395 kW
<b>Leergewicht</b>	952 kg
<b>Max. Abfluggewicht</b>	1860 kg
<b>Max. Unterlast</b>	1089 kg
<b>Triebwerk</b>	Rolls-Royce 250-C47M
<b>Treibstoff</b>	432 l
<b>Höchstgeschwind.</b>	282 km/h
<b>Reichweite</b>	703 km
<b>Website</b>	<a href="http://www.fuchshelikopter.ch">www.fuchshelikopter.ch</a>



McDonnell Douglas Helicopters gab am 8. November 1994 das Projekt eines gestreckten MD 520N («Cockpit»-Datasheet 12/2014) bekannt. Der Prototyp entstand aus dem MD 530F Demonstrator und trug die Bezeichnung MD 630N. Erst mit dem Beginn der Serienproduktion erhielt er die heutige Bezeichnung MD 600N.

Die Zelle bestand im Vergleich zum MD 520N aus weniger als einem Prozent neuer Teile. Die Ingenieure verlängerten die Kabine direkt hinter dem Cockpit um 76 Zentimeter und den Heckausleger um 71 Zentimeter. Die Kabinenverlängerung machte den Einbau einer dritten Sitzreihe und damit eine Erhöhung der Kapazität von fünf auf acht Sitzplätze möglich.

Der MD 600 erhielt ein stärkeres Triebwerk, ein verbessertes Getriebe und einen sechsbältrigen Hauptrotor. Die jeweils zwei, auf beiden Seiten angebrachten, zentral öffnenden Kabinentüren können für die Beladung mit sperriger Fracht entfernt werden. Der Prototyp mit der Kennung N630N hob bereits am 24. November 1994 vom Boden ab. Und nur drei Monate nach der Vorstellung des Projektes präsentierte der Hersteller den neuen Helikopter anlässlich der Heli-Expo in Las Vegas.

Am 28. März 1995 begann der Bau des MD 600N. Mit dem Serienprototyp (N600RN), der am 15. Dezember 1995 erstmals flog, sollte die amerikanische Zulassung erreicht werden. Ein Feuer, das nach einer Notlandung am Boden ausbrach, zerstörte jedoch die Maschine. Der Pilot hatte abrupte Steuermanöver getestet, was dazu führte, dass der Rotor am Heckausleger angeschlossen.

Einen weiteren Rückschlag bedeuteten drei Unfälle der N630N innerhalb von drei Monaten. Der letzte Unfall vom 28. Januar 1997 führte zum Verlust des Helikopters. Alle Zwischenfälle ereigneten sich bei Autorotationen und verzögerten die Zertifizierung. Darum erfolgte die Auslieferung der ersten Serienmaschine fünf Monate später als geplant. Schliesslich erhielt der MD 600N am 15. Mai 1997 die Zulassung unter dem Zertifikat der MD 500.

Die einzigen Schweizer MD 600N wurden von Robert Fuchs AG / Fuchs Helikopter betrieben. Der erste stand zehn Jahre im Einsatz und wurde im August 2008 nach Amerika verkauft, wo er nun als N507CC bei Rotorworks fliegt. Seit dem 3. April 2006 gehört der zweite MD 600N HB-ZGU zur Flotte von Fuchs Helikopter. **cp**



Foto: Walter Hodel



AS.350B3 HB-ZEL der BOHAG beim Start ab dem Spital Saanen.

# Heli «Echo Lima»

Zwei Helikopter aus dem Hause Aerospatiale/Eurocopter tragen das Callsign «Echo Lima». Der SA.319B Alouette III «Xray Echo Lima» wurde im Mai 1974 von der Schweizerischen Rettungsflugwacht als zweite Alouette III neben der HB-XDF in Betrieb genommen. Nach rund zehn Jahren wurde der Helikopter überholt und neu lackiert.

Nach 22 Dienstjahren bei der Rega wechselte die Alouette III mit dem Taufnamen «Piz Palü» im Mai 1996 in die Flotte der Mountain Flyers 80 Ltd. Zwei Jahre später wurde

die HB-XEL nach Italien an die Elicampiglio verchartert. Kurze Zeit später, am Sonntag, 9. August 1998, um 13.45 Uhr stürzte die Alouette III am Monte Vioz im Val della Mite ab.

Der AS.350B3 Ecureuil «Zulu Echo Lima» wurde am 19. Februar 2003 fabrikneu in die Schweiz überflogen. Mit dem Taufnamen «Silberhorn» flog der HB-ZEL während sechseinhalb Jahren in der Flotte der BOHAG im Berner Oberland. Am 4. August 2009 wurde der Helikopter nach Norwegen überflogen.

Die beiden Helikopter im Detail:

**HB-XEL SA.319B Alouette 3;** S/N 2140; B/J 1974; Eintrag: 31. Mai 1974, Eigentümer & Halter: Schweizerische Rettungsflugwacht; Handänderung: 28. Mai 1996, neuer Eigentümer & Halter: Mountain Flyers 80 Ltd; Löschung: 23. September 1998.

**HB-ZEL AS.350B3 Ecureuil;** S/N 3673; B/J 2003; Eintrag: 18. Februar 2003, Eigentümer & Halter: BOHAG; Löschung: 3. August 2009, neues Kennzeichen: LN-OYB. **cp**

Markus Herzig – [www.SwissHeli.com](http://www.SwissHeli.com)



SA.319B HB-XEL der Rega auf der Basis Zweisimmen.



SA.319B HB-XEL der Mountain Flyers 80 Ltd. auf der Kleinen Scheidegg.

Fotos: Markus Herzig

# Neue EASA-Regulierungen sind zu stoppen

SHA verabschiedet an ihrer Herbstversammlung eine Resolution zur EASA

*Bestehende Vorschriften ohne Sicherheitsgewinn sind abzuschaffen*

Die Mitglieder der Swiss Helicopter Association (SHA) stellen fest, dass die Existenz der Helikopterindustrie durch die wachsende Flut europäischer Vorschriften massiv gefährdet ist. Diese Vorschriften sind in hohem Masse kostentreibend, tragen aber nicht zu einer höheren Flugsicherheit bei. Vor diesem Hintergrund fordert die SHA von der Politik:

- einen Marschhalt bei der Übernahme

neuer europäischer Regulierungen, die keinen zusätzlichen Sicherheitsgewinn bringen,

- die Überprüfung von bestehenden Vorschriften nach dem Sicherheits-Nutzen-Verhältnis
- sowie eine konsequente Ausnützung des nationalen Handlungsspielraums und die Erarbeitung von massgeschneiderten schweizerischen Sonderlösungen.

Als Beispiele sind folgende Vorschriften zu nennen:

- EASA CAT POL.H.305, CAT POL.H.420: Vorschriften, die den Betrieb einmotoriger Helikopter stark regulieren, respektive einschränken. Das Rückgrat der Schweizer Helikopterindustrie bilden grossmehrheitlich einmotorige Helikopter.
- Sauerstoff-Regelung: Ein Diktat der Flachland-Experten
- CAT-Berufsverbot für Piloten über 60 Jahre (single pilot commercial air transport). **CP**

SHA



Fotos: Samuel Sommer

## Les nouvelles réglementations de l'AESA sont à stopper

Lors de son assemblée d'automne, la SHA adopte une résolution sur l'AESA

*Les prescriptions existantes n'apportant pas de gain de sécurité sont à abolir*

Les membres de la Swiss Helicopter Association (SHA) constatent que l'existence de l'industrie de l'hélicoptère est massivement menacée par le flux croissant de prescriptions européennes. Ces prescriptions sont génératrices de frais dans une mesure élevée, sans toutefois contribuer à une sécurité aérienne accrue. Au vu de ce qui précède, la SHA demande des politiques:

- un arrêt de marche dans la reprise de

nouvelles réglementations européennes n'apportant pas de gain de sécurité supplémentaire

- l'examen des prescriptions existantes quant à leur rapport sécurité/utilité
- ainsi qu'une exploitation systématique de la marge de manœuvre nationale et l'élaboration de solutions spéciales sur mesure, suisses

Les prescriptions suivantes sont citées à titre d'exemples négatifs:

- EASA CAT POL.H.305, CAT POL.H.420: Prescriptions réglementant fortement,

respectivement restreignant l'exploitation d'hélicoptères monomoteurs. De telles machines constituent en grande partie l'épine dorsale de l'industrie suisse de l'hélicoptère.

- Réglementation sur l'oxygène: un dictat imposé par des «experts en terrain plat»
- Interdiction d'exercer CAT pour pilotes de plus de 60 ans (single pilot commercial air transport). **CP**

SHA



# «Trotz Sistierung 365 Tage fliegen.»



## In die Prämie eingerechneter Nutzungsrabatt /

### Luftfahrtversicherung

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

Jetzt Offerte beantragen:

Urs Spiegelberg, 058 215 26 71

**AXA.ch**

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

# Fliegen aus Nächstenliebe

Bald drei Jahrzehnte sind vergangen, seit Emil Kündig 1986 im Tschad seine ersten Einsätze für die Mission Aviation Fellowship (MAF) flog. Seither war er, zusammen mit seiner Familie, als Buschpilot auch in Uganda, Madagaskar, Kambodscha und Bangladesch tätig. Die Reise ist für den heute 59-jährigen Piloten noch nicht zu Ende. Demnächst wird er mit seiner Frau nach Liberia ziehen, um dort einen neuen Flugdienst aufzubauen. Eine Arbeit geprägt von der Leidenschaft für die Fliegerei und der Liebe zu den Mitmenschen.

**E**in bewaffneter Raubüberfall in Uganda, hin und wieder eine Arrestierung durch die Armee nach der Landung, «low-fuel» über dem Busch, Gewitter, die in Minutenschnelle aufziehen, Tiere auf der Landebahn, Pisten, die man zuerst von Hand – mit Buschmesser und Schaufel – erstellen musste, kulturelle Schranken und bürokratische Hürden, die es zu überwinden galt: Das Leben des Buschpiloten Emil Kündig ist reich befrachtet mit Erlebnissen und Erfahrungen. Viel Stoff aus fast 30 Jahren Flugerfahrung auf verschiedenen Erdteilen, der sich wie eine einzige Abenteuergeschichte anhört. Nur eben: Diese Geschichte ist wahr. Und sie ist noch nicht zu Ende.

## Pilot mit Leib und Seele

Das Leben von Emil Kündig ist von der Fliegerei geprägt, soweit er zurückdenken kann. Aufgewachsen in Bülach – in der Anflugschneise der Piste 14 des Flughafens Zürich –, war ihm schon früh klar, wohin er gehörte: in die Luft. Den Weg ins Cockpit fand er über die militärische Dienstzeit als Fallschirmaufklärer sowie die Ausbildung zum Luftfahrzeugmechaniker im Süden der Schweiz. Bereits während der

Lehrzeit erlangte Emil Kündig die Privatpilotenlizenz. Jeden Franken hatte er sich vom Mund abgespart, um seinem erklärten Ziel, Missionspilot zu werden, Schritt für Schritt näher zu kommen.

Ein Aufenthalt in den USA diente der fliegerischen, aber auch geistlichen Vorbereitung auf die Aufgabe als Pilot im Busch. 1986 war es dann soweit: Gemeinsam mit seiner Frau Margrit reiste Emil Kündig für eine erste dreimonatige Einführungszeit bei der MAF in den Tschad. Und schon zu Beginn der fliegerischen Laufbahn als Buschpilot war ihm klar, dass Flexibilität ein wesentliches Merkmal seiner künftigen Tätigkeit sein würde. Die geplante Versetzung in den sudanesischen Darfur kam nicht zustande. Das Ehepaar Kündig blieb stattdessen während eines ganzen Jahres im Tschad und wurde ab 1987 in Uganda stationiert. Seither ist das Leben der Familie geprägt von vielen Höhenflügen, aber auch von einigen Tiefschlägen, von Abenteuern – und von unzähligen wertvollen Erlebnissen.

## Ein Leben voller Abenteuer

«Wir waren die erste MAF-Familie überhaupt, die in Uganda tätig war», erinnert

sich Emil Kündig. «Nach der Wahl von Yoweri Museveni im Jahr 1986 zum Präsidenten von Uganda begann der Wiederaufbau des Landes. Strom, Wasser und Kommunikationsmittel waren nicht zuverlässig verfügbar. Die Sicherheit war ein grosses Problem. Man konnte nicht auf den Strassen reisen. Gleichzeitig wurden wir überschwemmt mit Fluganfragen», erzählt Kündig.

Eine besonders heikle Situation dieser Zeit ist der Familie in lebendiger Erinnerung geblieben. «Mitten in der Nacht standen plötzlich fremde Männer bei uns im Haus», erzählt Margrit Kündig. Ein Schock für die Familie mit damals vier kleinen Kindern, die das Opfer eines bewaffneten Raubüberfalls geworden war. Während einer ganzen Stunde drangsalierte die Bande die Familie und suchte im Haus nach Wertgegenständen. «Das Geld war am Ende weg, aber wir blieben alle unversehrt», ist Emil Kündig noch heute dankbar.

Es sollte nicht der einzige kritische Moment im Leben des Piloten bleiben. Emil Kündig erinnert sich lebhaft an einen Flug ab Entebbe, der damaligen Hauptstadt Ugandas, in den Norden von Zaire (heute Demokratische

Cessna 208 Caravan (Amphibian) in Bangladesch.



Republik Kongo). Überrascht von einer aus dem Nichts aufziehenden Gewitterfront über den endlosen Weiten des Dschungels («Meteo-Prognosen und die damit verbundenen technischen Möglichkeiten waren längst nicht auf dem heutigen Stand, und schon gar nicht in jenen Gebieten»), suchte er vergeblich nach Möglichkeiten für eine rasche Landung. Der fehlende Alternate trieb ihn schliesslich mitten in das afrikanische Unwetter – und in die geografische Orientierungslosigkeit. Die kleine Maschine wurde von den Sturmböen hin und her geworfen wie ein Laubblatt im Herbstwind, und Pilot Kündig musste sämtliche Kräfte mobilisieren, um das Flugzeug halten zu können. Des Ungemachs nicht genug, neigte sich auch noch der Treibstoff dem Ende zu. Die ganze Zeit über mit seiner Frau per Funk verbunden war beiden klar, dass nun ein Wunder geschehen musste, wenn diese Situation glimpflich enden sollte. Das Wunder geschah. Emil Kündig konnte die Maschine mit dem letzten Tropfen Treibstoff sicher landen.

### Von Uganda nach Bangladesch

Vier Jahre blieb die Familie in Uganda, ehe sie ihre Habseligkeiten in Kisten verpackte und zur nächsten Station verschickte. Das Ziel hiess diesmal Madagaskar. Auf dem zweitgrössten Inselstaat der Welt war Emil Kündig während der kommenden zwölf Jahre als Buschpilot tätig. «Madagaskar war für uns eine wunderbare Zeit. Die Kinder konnten eine gute Schule besuchen, Sicherheit war kaum ein Problem und das Flugprogramm wuchs. Das Flugzeug diente der Mission und war ein wertvolles Instrument, um Brücken zu isolierten Menschen zu bilden», erzählt Emil Kündig. Der Pistenbau in Marolambo war einer von zahlreichen Meilensteinen dieser Zeit. «Diese abgelegene Gegend über einen 20-Minuten-Flug mit der Hauptstadt zu verbinden, war eine enorme strategische Entwicklung, verglichen mit den bisher notwendigen zwei bis drei Tagesreisen», erinnert sich der Pilot noch heute mit Freude an diese Errungenschaft. Unter anderem war der Bau dieser Flugpiste ausschlaggebend dafür, dass ihm der «Ordre National», die höchste Ehrung der Madagassischen Regierung verliehen wurde.

Via Madagaskar und Kambodscha (von 2003 bis 2009) kam die Familie schliesslich nach Bangladesch, wo sie bis Mitte 2014 im Dienst der MAF stand. «Fliegerischer Höhepunkt in Bangladesch waren die Einsätze mit dem Wasserflugzeug, einer Cessna 208 Caravan Amphibian», resümiert Emil Kündig. «Das Seaplane ist das geeignetste Flugzeug in die-



Das Ehepaar Margrit und Emil Kündig.

sem Land. Es kann landen, wo keine Strasse mehr hinführt und wo die Menschen von der Umwelt abgeschnitten sind. Die Hauptstadt Dhaka liegt nur wenige Meter über Meer. Wie schnell alles unter Wasser ist, haben wir hier sehr oft erleben müssen.»

### Wie wird man Buschpilot?

Für Emil Kündig ist sein Beruf gleichzeitig auch eine Berufung: «Das Fliegen in den hintersten Ecken der Erde ist eine spannende Herausforderung. Den Dienst an anderen Menschen empfinden meine Frau und ich als bereichernd», erzählt der Buschpilot, der bereits über 11 500 Stunden in der Luft verbracht hat. Zum Ehepaar Kündig gehören vier heute erwachsene Kinder, die in ihrem jungen Leben bereits eine ganze Menge von der Welt gesehen haben und mehrsprachig aufgewachsen sind. Während die beiden Töchter sich zur Hebamme beziehungsweise Primarschullehrerin ausbilden liessen, folgen die beiden Söhne den Spuren ihres Vaters: Beide sind beruflich in der Luftfahrt tätig, einer von ihnen ebenfalls für die MAF. «Die MAF ist immer auf der Suche nach Piloten und Flugzeugtechnikern», betont

Emil Kündig. Doch: Nicht jeder ist für diese anspruchsvolle und herausfordernde Aufgabe geeignet. «Die Leidenschaft für das Fliegen ist zwar sehr hilfreich, reicht allein aber nicht aus, um in diesem Job zu bestehen», weiss Kündig aus Erfahrung. Es braucht jede Menge Flexibilität, Ausdauer, Lernbereitschaft und die Fähigkeit, sich an fremde Kulturen anzupassen und diese zu respektieren. «Unzählige wertvolle Erfahrungen und Erinnerungen, eine enorme Erweiterung des fliegerischen und persönlichen Horizontes sowie die Tatsache, im Dienst notleidender Menschen zu stehen, entschädigt jedoch für alles», schliesst Emil Kündig seine Erzählungen.

Im Sommer dieses Jahres beendete das Ehepaar Kündig seinen Einsatz in Bangladesch und kehrte vorübergehend zurück in die Schweiz. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die nächste Etappe. Geplant ist der Aufbau eines neuen Flugdienstes mit einer Cessna 208 in Liberia. **cp**

Patricia Andrighetto



Wellblechlieferung nach einem Wirbelsturm.



## Hotel Crystal – das Haus mit der schönsten Sonnenterrasse in Adelboden

Geniessen auch Sie Urlaub in Adelboden – im Hotel Crystal mit einer prächtigen Sonnenterrasse, welche den Blick freigibt auf ein spektakuläres Bergpanorama. Dazu liegt Ihnen das weite Tal zu Füßen. Im Hotel Crystal finden Sie familiäre Behaglichkeit in ungezwungener Atmosphäre. Egal ob Sie sich sportlich betätigen wollen oder Ruhe suchen: Im Crystal kommen Sie auf Ihre Kosten. Sie übernachten in Zimmern, welche mit viel Liebe zum Detail eingerichtet sind. Ob Doppelzimmer oder Familienappartements: Bei uns finden Sie immer das Richtige. Natürlich kommen Sie auch in den Genuss von Kulinarik vom Feinsten. Ob das reichhaltige Frühstücksbuffet oder mehrgängige Schlemmermenüs am Abend: Bei uns kommen Sie in den Genuss von qualitativ hochstehender Speisen – natürlich mit besten Produkten frisch zubereitet. Die uns eigene Herzlichkeit rundet jedes Essen ab.

Geniessen Sie die Möglichkeiten, die Ihnen Adelboden bietet – eine heile, intakte Welt. Ob beim Spazieren, Wandern, Bergsteigen, Skifahren, Boarden, Schlitteln – Adelboden bietet Ihnen unzählige Möglichkeiten, um sich sportlich zu betätigen, oder auch um die Seele baumeln zu lassen. Ob Singleurlaub, Familienurlaub, Familienfeier, Firmenanlass – wir sind für alles offen und haben für (fast) alles die passende Idee und das passende Arrangement.

Wir freuen uns auf Sie und Ihre Anfrage.





Bei den Challengers, einer weiteren Kategorie der Red Bull Air Race World Series, gewann der Tscheche Petr Kopfstein nicht nur das Rennen in Spielberg, sondern holte sich auch den Gesamtsieg.

## And the winner is...

...Nigel Lamb. Der 58-jährige Brite gewann die diesjährige Ausgabe der Red Bull Air Race World Series und kürte sich dadurch zum ersten Mal in seiner Karriere zum Weltmeister.

Nach der Absage des vorletzten Rennens in Las Vegas wegen zu viel Wind waren die Voraussetzungen im österreichischen Spielberg optimal für ein nervenaufreibendes Finale. Vor dem letzten von acht Rennen trennten die drei Top-Piloten Nigel Lamb, Paul Bonhomme und Hannes Arch nur gerade sechs Punkte voneinander.

So waren alle Augen auf die österreichische Formel 1-Strecke gerichtet, wo die zwölf Piloten ein letztes Mal in dieser Saison mit ihren wendigen Kunstflugmaschinen gegeneinander antraten.

### Favorit fällt aus

Bereits in den Top-8-Läufen fiel mit Paul Bonhomme – dem Weltmeister von 2009 und 2010 – ein erster Titelkandidat aus dem Rennen. Somit kam es in den Top-4-Läufen zum Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen dem



Die Freude bei Nigel Lamb nach dem Gewinn seines ersten Weltmeistertitels ist riesig.

Lokalmatador Hannes Arch und dem im Team Breitling fliegenden Nigel Lamb, welcher sich schliesslich dank des zweiten Ranges den Weltmeistertitel vor Arch und Bonhomme sicherte.

Einen spannenderen Final hätten sich die Verantwortlichen in der ersten Saison nach dreijähriger Unterbrechung kaum wünschen können. Die neu eingeführten Regeln und Sicherheitsabstände bewährten sich, und trotzdem behielt der Sport seine Attraktivität bei und begeisterte ein Millionenpublikum vor Ort und vor den Fernsehgeräten. Man kann gespannt sein auf die Bekanntgabe der nächstjährigen Race-Austragungsorte. Mit dem österreichischen Spielberg ist bereits ein Etappenziel bekannt. **cp**

# Junkers G 23/24 in der Schweiz (1)



Foto: Wolfgang Jänne

Zwei G 23 L stehen auf dem Junkers Werksflugplatz in Dessau zur Ablieferung in die Schweiz bereit. Die CH-132 (Werknummer 832) war ab Februar 1925 in der Schweiz auf die Ad Astra Aero zugelassen. Die CH-133 (Werknummer 834) flog für die Lufthansa und erhielt später den Schriftzug der deutschen Airline auf der Motorenverkleidung.

## Der Kranich wird flügge

Die Schweiz liess den Lufthansa-Kranich flügge werden, indem sie half, die von der Interalliierten Luftfahrt-Überwachungs-Kommission vorgeschriebenen Leistungsbeschränkungen für deutsche Flugzeuge zu umgehen. Dieser politisch hochbrisante Klimmzug bescherte den Eidgenossen vor genau 90 Jahren die ersten Junkers-Grossflugzeuge.

**M**it Ende des Ersten Weltkrieges am 11. November 1918 erlegte die siegreiche Entente dem Deutschen Kaiserreich sowie der Österreich-Ungarischen Doppelmonarchie einschneidende Bestimmungen auf, um diesen ein erneutes militärisches Erstarren zu verunmöglichen. Um das Bauverbot für Flugzeuge zu überwachen, riefen die Siegermächte die Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission (ILÜK) ins Leben. Daran hatten die im Verborgenen werkenden Flugzeugbauer im untergegangenen Kaiserreich schwer zu kauen. Gleichzeitig entwickelten diese Betriebe ein geflügeltes Improvisationstalent, um ihre neusten Innovationen doch noch in die Lüfte zu bringen. Möglich machte dies eine ganze Anzahl europäischer Nationen, die sich keinen Deut um das von den Siegermächten verhängte Bauverbot scherten. Die Schweiz machte da keine Ausnahme.

### Schweizer Airline nur vorgeschoben

Ende Januar 1925 – vor genau 90 Jahren – landete die erste von insgesamt vier Junkers G 23 L auf dem damaligen Zürcher Verkehrsflughafen von Dübendorf. Es waren gleichzeitig die allerersten Grossflugzeuge in der Schweiz. Die Erstkontrolle des Eidgenössischen Luftamtes für diese für neun Passagiere ausgelegten Ganzmetallflugzeuge datierte vom 2. Februar 1925.

Bis Ende des Monats lassen sich insgesamt drei Kontrollflüge nachweisen, anschliessend erhielt die Maschine die Immatrikulation CH-132. Als Eigentümer traten gemeinsam die Ad Astra Aero sowie die Ifa auf.

Diese Maschine mit der Werknummer 831 gab nur ein kurzes Gastspiel in der Schweiz; ihr Kennzeichen CH-132 löschte das Luftamt bereits am 21. Juli 1925. Diese Maschine ging dann postwendend als werkeigener Erprobungsträger an Junkers zurück. Die später als D-1051 in der Weimarer Republik immatrikulierte erste Schweizer G 23 L rüstete Junkers im Frühjahr 1929 als fliegenden Prüfstand mit ihrem 720 PS starken Jumo 4 Schweröl-Versuchsmotor aus.

### Stärkere Motoren müssen her

Die nächsten beiden G 23 L im Schweizer Register waren zuerst auf Ifa eingetragen, nach der Gründung der Lufthansa im Januar



Foto: Verkehrshaus Luzern

Ganz ohne Kennzeichen oder Bemalung landete die erste G 23 L (Werknummer 832) Anfang Februar 1925 in Dübendorf. Diese Junkers erhielt später die Schweizer Immatrikulation CH-132. Als Eigentümer traten die Ad Astra Aero sowie die Junkers Flugzeugwerk AG (Ifa) gemeinsam auf.

1926 erfolgte in den Akten des Luftamtes ein Eigentumsübertrag zu Gunsten der Deutschen Airline. Dies belegen Dokumente im Bundesarchiv in Bern.

Am 19. April 1925 erteilte das Luftamt der G 23 L (Werknummer 834) CH-133 ihren Segen. Dieses Grossflugzeug mit dem Merknamen «Sachsen» lief am 20. März 1925 in Dessau vom Band. Die CH-133 weilte im Frühjahr 1926 bei der «Aktie Bolaget Flygindustri» im schwedischen Linhamm (siehe unten). Das Luftamt führte am 18. Mai 1926 in Dübendorf die technische Bodenkontrolle der G 24a durch. Der Abnahmeflug erfolgte einen Tag später durch den im Solde der Ad Astra stehenden Schweizer Piloten Otto Berchtold. Die dritte G 23 L (Werknummer 839) CH-134 nahm das Luftamt am 27. Juni 1925 ab; sie ging später ebenfalls nach Schweden zur Umrüstung. Die Lufthansa, Eigentümerin der Maschine, teilte der CH-134 den Merknamen «Brandenburg» zu.

### Ad Astra kommt wieder ins Spiel

Die vierte und letzte G 23 L (Werknummer 845) traf am 28. Juni 1925 in Dübendorf ein und erhielt die Immatrikulation CH-135 sowie den Merknamen «Bayern». Im Gegensatz zur CH-133 und CH-134 war die CH-135 zu Beginn ihres Einsatzes in der Schweiz auf die Ad Astra eingetragen, wie Dokumente im Bundesarchiv belegen. Häufiger Gast an Bord der Wellblechtanten war die «Defekthexe». **CP**

Hans-Heiri Stapfer

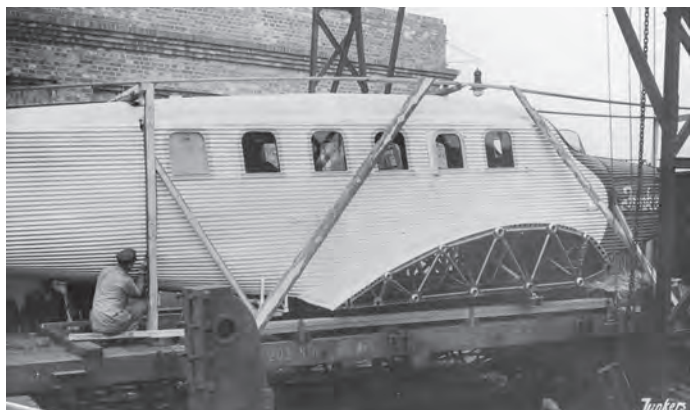


Foto: Wolfgang Tamm

Ein eben fertiggestellter Rumpf einer G 23 L verlässt das Dessauer Werksgelände in Richtung des schwedischen Junkers Zweigwerks «Aktie Bolaget Flygindustri» in Malmö-Linhamm.

→ Der zweite Teil dieser Artikelserie wird die zahlreichen Zwischenfälle beim Betrieb der ersten Junkers-Grossraumflugzeuge behandeln.

Verfasser und Verlag bedanken sich bei Hans-Joachim Mau und Wolfgang Tamm, dem Bundesarchiv in Bern und dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern für die Überlassung von Fotos und Unterlagen.

## Die Alliierten ausgetrickst

Um die seit Ende des Ersten Weltkrieges geltenden Baubeschränkungen der Siegermächte auszuhebeln, versahen die Junkers-Werke ihre ersten Grossflugzeuge G 23 im Ausland mit stärkeren Motoren. Die als G 24a firmierenden Maschinen kamen anschliessend auch in der Schweiz zum Einsatz.

Die Junkers G 23 L war – um den damals geltenden der Leistungsbeschränkungen der Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission (ILÜK) Genüge zu tun – mit zwei 178 PS starken Mercedes D IIIa Aussenmotoren und einem Junkers L 2 Mittelmotor von 230 PS Leistung ausgerüstet.

Ab Oktober 1924 liefen insgesamt 21 Exemplare der G 23 L in Dessau vom Band, welche

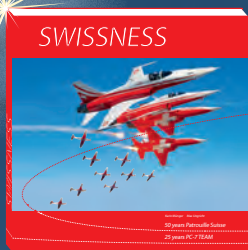
die Werknummern 831 bis 851 erhielten. Um die geltenden Baubeschränkungen der ILÜK auszuhebeln, liess Junkers seine G 23 L im Ausland mit stärkeren Triebwerken ausrüsten. Zu diesem Zweck nahm das Dessauer Unternehmen im Januar 1925 das schwedische Zweigwerk «Aktie Bolaget Flygindustri» in Malmö-Linhamm in Betrieb. Gleichzeitig liess Junkers die nun nicht mehr ILÜK-konformen

Airliner im Ausland registrieren – neben der Schweiz auch in Schweden sowie in Finnland. Diese ehemaligen G 23 L erhielten die neue Bezeichnung G 24a und waren mit drei Junkers L 2 Triebwerken ausgerüstet. Der im Jahre 1924 entwickelte, wassergekühlte L 2 Sechszylinder-Reihenmotor war das erste von der Junkers Motorenbau GmbH (Jumo) in Serie gebaute Triebwerk. (sta)



Foto: Wolfgang Tamm

Diese Dessauer Junkers-Beschäftigten demonstrierten mit dem Gang auf die Tragfläche die robuste Konstruktion der G 23.



## SWISSNESS **Neuerscheinung**

50 years Patrouille Suisse – 25 years PC-7 TEAM

Karin Mürger 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 69.–** statt 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 39.–** statt 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 19.90** statt CHF 48.–, zzgl. Versand

**NEU**  
Die Cockpit-Kalender 2015 sind ab sofort erhältlich!

**Geschenk für Schnellentschlossene:**  
+ Die ersten 25 Besteller erhalten eine App gratis zum Buch dazu!

**Bundle**  
SWISSNESS +  
«Eh die Erinnerung erlischt» =  
**CHF 79.–**  
statt CHF 88.90  
zzgl. Versand

**Bundle**  
Abenteuer Helikopter +  
«Eh die Erinnerung erlischt» =  
**CHF 49.–**  
statt CHF 58.90  
zzgl. Versand

**Bundle**  
SWISSNESS +  
Abenteuer Helikopter +  
«Eh die Erinnerung erlischt» =  
**CHF 99.–** statt CHF 108.–  
zzgl. Versand  
**CHF 119.–** statt CHF 127.90  
zzgl. Versand

Die neuen Cockpit-Kalender 2015 sind da!

## Cockpit-Kalender 2015

7 Sorten. Jeden Monat ein Hammerbild!  
Format 494 x 334 mm. Auf einem eigenen Blatt finden Sie interessante Beschreibungen der abgebildeten Flugzeugtypen.

**CHF 39.80** pro Sorte, zzgl. Versand



VERLAG **Cockpit**  
Jordi AG – das Medienhaus

Probe lesen und bestellen Sie bequem unter [verlag.jordibelp.ch](http://verlag.jordibelp.ch).  
Bestellen Sie per Mail: [verlag@jordibelp.ch](mailto:verlag@jordibelp.ch). Telefonisch: 031 818 01 27.





# Vor 20 Jahren im Cockpit

Titelbild Januar 1995: Ein Torpedobomber Grumman TBM-3 Avenger über Texas.

Das Titelbild des COCKPIT vom Januar 1995 war eine Luft-Luft-Aufnahme eines Torpedobombers Grumman TBM-3 Avenger. Fotografiert wurde das attraktive Sujet vom kürzlich verstorbenen COCKPIT-Mitarbeiter Peter Aegerter (Nachruf siehe Seite 44). Seine packenden Fotos prägten auch die ersten vier Seiten des Heftes über die im texanischen Harlingen beheimatete Confederate Air Force, die sich dafür einsetzt, alte Militärflugzeuge flugfähig zu erhalten und jedes Jahr mit einer grossen Flugschau der Bevölkerung vorzuführen.

Wie in diesem einleitenden Beitrag wurde auch das übrige COCKPIT immer mehr mit farbigen Bildern illustriert, unter anderem das unterdessen zum Markenzeichen der Zeitschrift gewordene HB-Register, das nun stets mit Farbaufnahmen von Schweizer Zivilflugzeugen illustriert war. Wenig bis keine Farbe gab es bei Artikeln über historische Flugzeuge wie die kraftvollen DGAs von Ben A. Howard aus den dreissiger Jahren. Die Flugzeuge wiesen eine hohe Bauqualität und luxuriöse Kabinenausstattungen auf.

Aber auch der Aktualität wurde Rechnung getragen: Die Bestellung von Flugzeugen der Airbus A320-Familie löste bei der Swissair eine Ausbildungswave aus. Dazu wurde auf dem Flughafen Zürich ein Simulator aufgebaut, mit dem nicht nur die Piloten, sondern auch die Kabinenbesatzungen für Notsituationen trainiert werden konnten. Ebenfalls neu war das System des Jet-Sharings, das es auch weniger begüterten Interessenten erlaubte, mindestens einen Teil eines Business-Jets zu besitzen. Beiden Themen waren illustrierte Artikel gewidmet. **cp**

Franz Wegmann



Peter Aegerter füllte die ersten vier Seiten der Januar-Ausgabe 1995 mit seinem Fotobericht von der Flugschau der Confederate Air Force. Oben die Curtiss SB2C-5 Helldiver, unten die CASA 2111-H 16.

Der Generationenwechsel  
in der Europaflotte löst bei der Swissair eine Ausbildungswave aus

## WEICHENSTELLUNG IN DER BESATZUNGS-AUSBILDUNG

Mit der Ablieferung des ersten Airbus A321 im Januar 1995 beginnt die grösste Flottenerneuerung in der Geschichte der Swissair. Insgesamt 29 Flugzeuge der A320-Familie werden im Mai 1997 die Europaflotte bilden. Rund 420 Pilotinnen und Piloten...

**Ein Kraftakt zentralisiert**  
Mit einer Investition von 2,35 Milliarden Franken führt die Swissair auf ihrem Europasektor eine neue Flugzeugfamilie ein. Acht Airbus A321, achtzehn A320 und fünf A319 werden die 24 MD-80 und die fünf Airbus A310-300 ablösen. Diese 29 Flugzeuge werden in einem Rhythmus von einer Einheit pro Monat abgeliefert. Damit alle Mitarbeiter sofort in der Produktion eingesetzt werden können, muss die Umschulungsdauer nicht hoch sein. Dies verlangt eine hohe Anzahl von Ausbildern und eine zweckmässige Organisation der Kurse. Das Ausbildungsprogramm ist daher blockartig aufgebaut. Allen für die Cockpitbesatzungen werden zirka 36 Umschulungskurse von je sieben Wochen Dauer angeboten sein. Sie folgen...

**Weitreichende Auswirkungen**  
Es versteht sich von selbst, dass eine derartige Umschulung grossen Stills auch betriebliche Auswirkungen zeigen wird. Inwiefern ist eine massive Reduktion im Flottenpark zu erwarten. Der Parallelbetrieb mit der MD-80 erlaubt anfänglich nur einen beschränkten...

...notwendiger Flugpunkt der die Swissair im vorerhalten verbuchen. Die Kursteilnehmer beweisen eine sehr hohe Motivation und ein überdurchschnittliches Engagement. In der Anfangsphase der Cockpit-ausbildung arbeitet die Swissair eng mit der Deutschen Lufthansa zusammen. Diese stellt die A320-Flotte auf ihrem Streckennetz ein und verfügt über sehr wertvolle Betriebsverfahren.

...auf A310 und MD-11 sowie einige SAS-Flöten etc. Während der nächsten zwei bis drei Jahre wird auf durchschnittlich 80% der Flüge Ausbildung betrieben werden. Fortschritte der Elektronik, noch die zunehmende Automatisierung vermögen den Menschen im Regelkreis zu ersetzen. Deshalb enthält der Umschulungskurs neben den bekanntesten Elementen...

Die Swissair im Flugzeuggenerationenwechsel: Ein Artikel beleuchtet die Besatzungsausbildung. Ein Ausschnitt der Seite 10.

**Genf:** Die A319 OO-SSV der Brussels Airlines mit Schnauz! «Movenber» ist eine Organisation, die Geld im Kampf gegen den Krebs sammelt. Zu diesem Zweck lassen sich die Männer im November einen Schnauz wachsen.

**Foto:** Jean-Luc Altherr

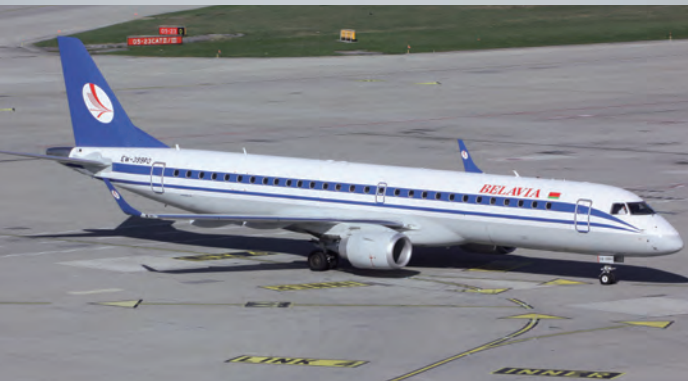


**Basel:** Am 1.12.14 kreuzte ganz unerwartet die Lockheed C-130B Hercules (L-282) Z21115 / TS-MTE der tunesischen Luftwaffe am EuroAirport auf, um eine kleinere Menge Fracht zu laden. Nach dem Verladen machte sie sich umgehend wieder nach Tunis auf.

**Foto:** Dennis Thomsen

**Basel:** Der polnische Aussenminister reiste mit der Embraer 175LR (ERJ-170-200LR) SP-LIG der polnischen Regierungsflotte zur OSZE-Konferenz in Basel an. Hier hebt er am 4.12.14 von der Piste 15 des EuroAirports in den nebeligen Basler Himmel ab.

**Foto:** Dennis Thomsen



**Genf:** Normalerweise fliegt die Belavia mit CRJ-200- und Embraer 175-Maschinen von Minsk nach Genf. Dieses Mal landete eine fabrikneue Maschine des Typs Embraer 195 EW-399PO in der Rhonestadt.

**Foto:** Jean-Luc Altherr



**Genf:** Die KLM hat bei ihren Cityhopper-Maschinen das Aussehen leicht verändert. Der früher dunkelblaue Name Cityhopper ist nun weiss und befindet sich neu auf der gleichen Höhe wie das Logo KLM. Einige Embraer 190 wie diese PH-EZA sind bereits neu bemalt worden.

**Foto:** Jean-Luc Altherr

**Basel:** John Kerry's fliegender Untersatz für den Besuch der OSZE-Konferenz in Basel war die Boeing C-32A (757-2G4) 99-0004 der US Air Force. Die Maschine ist hier am 4.12.14 beim Start auf der Piste 33 des EuroAirports zu sehen.

**Foto:** Dennis Thomsen



**Basel:** Sergey Lavrov reiste einen Tag später als die meisten anderen Aussenminister, am 5.12.14 von der OSZE-Konferenz in Basel ab. Seine IL-96-300 RA-96019 der Rossiya-Regierungsflotte rollt hier bei wolkenverhangenem Himmel zum Start auf die Piste 15 des EuroAirports.

**Foto:** Dennis Thomsen

**Genf:** Die Kanalinsel Guernsey hat nach der Isle of Man ihr eigenes Kennzeichen Z- erhalten. Eine der ersten neu immatrikulierten Maschinen ist diese Gulfstream 4 2-TRAV der Travcorp Air Transportation, deren Heimatflughafen die Insel São Tomé ist, 200 Kilometer von der Küste Gabuns entfernt. **Foto:** Jean-Luc Altherr



**Sion:** Diese Challenger 350 von Bombardier – Kennzeichen OE-HRS – war zum ersten Mal in Europa zu Besuch. Es war am 23. November auch ihr erster Besuch in der Walliser Kantonshauptstadt.

**Foto:** Joël Bessard



**Bern:** Die Gulfstream G550 HB-JKI von Malaysia Jet Service kurz vor dem Aufsetzen im schönen Herbstlicht. **Foto:** Ian Lienhard



Helvetic Airways übernimmt von der österreichischen Fly Niki insgesamt sieben Embraer 190-Flugzeuge (im Bild eine Maschine des Herstellers auf dem Flughafen Genf).

## Helvetic stockt auf: neu 7 Embraer 190

Helvetic Airways expandiert kräftig. Anstelle der früher bekanntgegebenen vier Embraer 190-Flugzeuge werden es gar sieben sein, die die Fluggesellschaft von der Air Berlin-Tochter Fly Niki übernimmt. Vier kommen für die Swiss zum Einsatz, drei dienen der Expansion.

Den 19. Dezember hatten die Helvetic-Verantwortlichen rot in ihrer Agenda angestrichen: Helvetic Airways nahm am Flughafen Zürich den ersten neu bemalten Embraer 190 in ihre Flotte auf. Finanzchef Tobias Pogorevc sprach im Vorfeld von einem «Meilenstein» in der Geschichte der Helvetic Airways, die dem Finanzier Martin Ebner gehört.

Mit dieser Flottenerneuerung wird Helvetic Airways nicht nur die in die Jahre gekommenen Fokker-100-Maschinen ersetzen können; mit den zusätzlichen Maschinen deutet sich auch eine Expansion des Streckennetzes an (mehr dazu in der nächsten Ausgabe).

### Flugzeuge werden geleast

Helvetic wird die sieben Embraer-E190-100 LR-Maschinen leasen. Und so läuft der Deal: Helvetic Airways least die Flugzeuge wiederum von der Airfleet Credit Corporation, von der sie schon die Fokker-100-Maschinen beschafft hatte. Das Leasingunternehmen hat seinen Sitz auf den steuergünstigen Cayman Islands. Über die Laufzeit

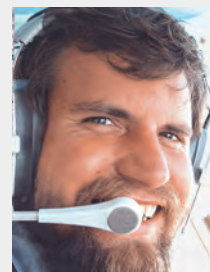
und Konditionen ist Stillschweigen vereinbart worden. Die Flugzeuge stammen von der Air-Berlin-Tochter Niki und haben ein Durchschnittsalter von 4 1/2 Jahren.

Helvetic-Finanzchef und -Pressesprecher Pogorevc bestätigt, dass die Airline jeden Monat eine Maschine übernehmen wird. Die letzte dürfte im Juni 2015 in die Helvetic-Flotte integriert werden. Vier kommen im Wet-Lease-Verfahren für die Swiss zum Einsatz, wobei die Swiss das Cockpit-, die Helvetic das Kabinenpersonal stellt. Die Swiss-Piloten lernen so einen weiteren Flugzeugtyp kennen, bevor sie später auf die C-Series umgeschult werden. Wann die Swiss die neue kanadische Regionalflugmaschine von Bombardier erhält, steht noch nicht fest. Die Rede ist von Herbst 2015. «Für die Piloten wie für uns ist dies eine Win-Win-Situation», führt Pogorevc aus.

Die sechs in die Jahre gekommenen Fokker-100-Maschinen sollen allmählich ausgeflottet werden. Der Leasingvertrag läuft noch bis 2017. **cp**

Patrick Huber

## Peter Aegerter ist verstorben



Nach kurzer, schwerer Krankheit verstarb am 21. Oktober unser Kollege, Freund und freier Mitarbeiter Peter Aegerter. Dem 65-jährigen war

es nach seiner vorzeitigen Pensionierung leider nicht mehr vergönnt, seine Träume und Pläne zu verwirklichen.

Peter war «Cockpit» seit 1981 zugetan. Bis 2014 publizierte er fachkundige Artikel und grossartige Bilder; sein besonderes und kritisches Augenmerk galt auch den Cockpit-Kalendern. Dabei war Peter mit seinem Fachwissen und seinen Qualitätsansprüchen der Redaktion stets eine grosse Hilfe.

Peters «fliegerische Karriere» begann als Helikoptermechaniker bei der Heliswiss in Belp. Die äusserst spannende Zeit schildert Peter Aegerter in seinem Buch «Abenteuer Helikopter», erschienen im Jahr 2013 im Verlag Cockpit, Jordi AG. Seine fantastischen Fotos und höchst lesenswerten Reminiszenzen machen Peter bei den Helikopterfans unsterblich. Seine letzte berufliche Station war das Bundesamt für Zivilluftfahrt, wo er als Inspektor seine Berufung fand.

Peter wird uns als liebenswürdiger, humorvoller und hilfsbereiter Kollege in Erinnerung bleiben. **Max Ungricht**

## Belair-Piloten zu Streik bereit

Die Belair-Piloten wollen Arbeitskampf-Massnahmen ergreifen; 92 Prozent der stimmberechtigten Mitglieder der Pilotenvereinigung Belpers votierten an einer Urabstimmung dafür. Die Arbeitsbedingungen hätten sich für die Piloten massiv verschlechtert, nachdem das Management die Ausgestaltung der Arbeitsbedingungen in einem GAV «kategorisch» abgelehnt habe. Die Kündigung der Einzelarbeitsverträge führe im Schnitt zu einer Einkommenseinbusse von 30 Prozent. Zusätzlich würde die Arbeitszeit um 18 Prozent erhöht, sagt Belpers. Hintergrund sind Forderungen der Besitzerin Air Berlin nach Kosteneinsparungen von zehn Millionen Franken. **cp**

# Ein zweiter Helikopter für Mercy Air

Seit 1991 fliegt Mercy Air International für Menschen in Not. Jährlich werden im südlichen Afrika gegen 1000 Hilfsflüge durchgeführt.

**M**ercy Air Switzerland wurde 2006 als eigenständiger Teil unter dem Dach von Mercy Air International gegründet. Ihren Auftrag sieht die Stiftung darin, mit Helikoptern in Gebiete vorzudringen sowie in Extremsituationen Hilfe zu leisten, in denen der Einsatz von Flächenflugzeugen aus technischen Gründen nicht mehr möglich ist. Zu diesem Zweck wurde eine AS350BA auf die Flugbasis nach White River überführt. Die damalige HB-XJW war 1997 zur Heliswiss gestossen, flog im Jahr 2004 für sieben Monate bei Heli Gotthard und wurde im selben Jahr von Mercy Air übernommen. Die Maschine wurde einem Upgrade unterzogen (von AS350B auf AS350BA) und als N775MA immatrikuliert. In den vergangenen Jahren gelangten je länger je mehr Anfragen für Hilfsflüge an den christlich-humanitären Flugdienst. Aus Kapazitätsgründen musste Mercy Air jedoch immer wieder Anfragen ablehnen. Ein grosses Problem, das nun mit der Anschaffung eines zweiten Helikopters, einem AS350 B2 Ecureuil, gelöst werden kann.

## Schweizer engagieren sich für den Heli

«Dank mehreren Grossspenden und zinslosen Darlehen von Schweizer Firmen, Stiftungen und Privatpersonen konnte im Herbst 2014 eine gebrauchte Maschine gekauft werden», informiert Michael Reiser, Geschäftsführer von Mercy Air und selber Helikopterpilot. Mercy Air habe sich bewusst für eine weitere Maschine des Typs Eurocopter Ecureuil entschieden. Mit der Flottengleichheit sind verschiedene Vorteile verbunden: «Es können hohe Kosten bei der Beschaffung von Ersatzteilen und Spezialwerkzeugen sowie bei der Ausbildung von Piloten und Mechanikern gespart werden», unterstreicht Reiser.

Der einmotorige Mehrzweckhelikopter bietet Platz für bis zu sechs Passagiere und



Foto: zVg

Mercy Air übernimmt den AS350B2 Ecureuil des amerikanischen Flugrettungsdienstes «Air Methods». Derzeit wird der Helikopter in Coshocton/Ohio für den Transport per Seefracht nach Afrika vorbereitet und in die Farben von Mercy Air umlackiert.

Hilfsmaterial. Es können Aussenlasten von rund einer Tonne transportiert werden. «Gleichzeitig kann die Kabine aufgrund des flexiblen Innenraums mit wenigen Handgriffen für beinahe jeden Flugauftrag umgerüstet werden», weist Michael Reiser auf einen weiteren Vorteil der Maschine hin.

## Zweites «fliegendes Eisenhuhn»

Die Occasions-Maschine hat Mercy Air der «Air Methods» aus Pittsburgh/Pennsylvania abgekauft. Der amerikanische Flugretter betreibt eine Flotte von rund 400 Flugzeugen und Helikoptern. Während den Verhandlungen habe sich die amerikanische Firma sehr kooperativ und grosszügig gezeigt, äusserte sich Michael Reiser erfreut. Der Helikopter befand sich zum Zeitpunkt des Kaufentscheids in einer grossen Inspektion. Im Rahmen der Maintenance-Arbeiten wurden diverse Komponenten und Ersatzteile vorsorglich und kostenlos durch Air Methods ersetzt. Dadurch betrug die Ersparnis für Mercy Air Switzerland – die sich ausschliesslich über Spenden finanziert – weit über 100 000 Franken.

Aktuell wird der Helikopter bei Missionary Maintenance Service (MMS) in Coshocton/Ohio für den Transport per Seefracht nach Afrika vorbereitet. Auch die zweite Maschi-

ne wird mit den Mercy-Air-Farben Orange, Weiss und Schwarz lackiert. «Schliesslich ist diese Farbkombination bei den Einheimischen im afrikanischen Busch bereits als jene des «fliegenden Eisenhuhns» bestens bekannt und geschätzt», sagt Reiser schmunzelnd. Die Übernahme in den Flugbetrieb der zweiten Maschine ist für den Beginn des Jahres 2015 vorgesehen. **CP**

Patricia Andrighetto

## Mercy Air Switzerland

Mercy Air bietet seit 1991 Lufttransporte für Mitarbeiter von humanitären und kirchlichen Organisationen an. Die Flugbasis befindet sich in White River im Nordosten von Südafrika. Das Einsatzgebiet erstreckt sich über weite Teile des südlichen Afrika. Das internationale Team besteht aus Piloten, Mechanikern und Logistikern. Mercy Air ist in Südafrika, den USA, Schweden und der Schweiz vertreten. Mercy Air Switzerland setzt sich aus einem vierköpfigen, ehrenamtlich tätigen Stiftungsrat sowie drei leitenden Mitarbeitenden zusammen. Derzeit sind sechs Fachleute aus der Schweiz im südlichen Afrika beziehungsweise in Mosambik tätig.

# News

## Air Berlin weiter in der Bredouille

Air Berlin steckt weiter im Schlamassel. Der operative Gewinn (EBIT) sank um mehr als ein Drittel auf 75 Mio. Euro. Unter dem Strich stand nach den ersten neun Monaten des Jahres mit knapp 50 Mio. Euro weniger als halb so viel Gewinn wie ein Jahr zuvor. Das Ergebnis soll bis 2016 nochmals um 400 Mio. Euro verbessert werden. Das neue Programm, das weitere Kostensenkungen und erhoffte zusätzliche Umsätze umfasst, schliesst sich nahtlos an das seit 2013 laufende Sanierungsprogramm «Turbine» an. CP

## Gategroup: mehr Umsatz, mehr Gewinn

Der Airline-Catering-Spezialist Gategroup hat im dritten Quartal 2014 von der Zunahme des Flugverkehrs profitiert. Der Umsatz stieg um 1,6 Prozent auf 828,9 Mio. Franken. Der Quartalsgewinn stieg gegenüber der Vorjahresperiode um 58,5 Prozent auf 37,1 Mio. Franken. CP

## Die Airbus Group ist auf Kurs

Der Luftfahrt- und Rüstungskonzern Airbus profitiert anhaltend vom guten Geschäft mit Passagierjets. Im dritten Quartal stagnierte zwar der Umsatz, verglichen mit dem Vorjahreszeitraum, bei 13,3 Mrd. Euro. Der Betriebsgewinn (EBIT) kletterte jedoch um 14 Prozent auf 744 Mio. Euro. Der Reingewinn schrumpfte wegen Währungseffekten hingegen überraschend um gut 40 Prozent auf 264 Mio. Euro. «Die starke Nachfrage bei Zivilflugzeugen hält allgemein an», teilt Airbus mit. Der Auftragsbestand lag Ende September zwölf Prozent höher als zum Jahresbeginn. Für das Gesamtjahr sieht Konzernchef Tom Enders Airbus auf Kurs zu den Jahreszielen. Allerdings drohen Belastungen durch die verspätete Militärmaschine A400M. CP

## Ethad-Einstieg bei Alitalia genehmigt

Die EU-Kommission hat den Einstieg des Air-Berlin-Aktionärs Ethad bei der angeschlagenen italienischen Alitalia unter Auflagen genehmigt. Beide Seiten hatten vereinbart, dass Ethad 49 Prozent der Alitalia übernimmt. Die Fluggesellschaften müssen im Gegenzug unter anderem Slots an den Flughäfen Rom Fiumicino und Belgrad an einen neuen Mitbewerber abgeben. Derzeit bieten nur Alitalia und Air Serbia (die teils auch unter Kontrolle von Ethad steht) Direktflüge zwischen Rom und der serbischen Hauptstadt Belgrad an. Die europäischen Wettbe-

werbsüberwacher fürchten, ohne besondere Auflagen könnten die Preise für Tickets auf dieser Strecke ansteigen. CP

## Luca di Montezemolo neuer Chef der Alitalia

Der ehemalige Ferrari-Chef Luca di Montezemolo wird neuer Präsident der kriselnden italienischen Airline Alitalia. «Es beginnt ein langer und sehr wichtiger Weg für das Unternehmen, das Italien in der Welt repräsentiert, und für Italien», sagte Montezemolo. Der 67-Jährige war im Oktober nach 23 Jahren als Präsident von Ferrari zurückgetreten. CP

## Rekordgewinn bei Easyjet



Easyjet hat trotz der Konflikte in Osteuropa und im Nahen Osten erneut einen deutlichen Gewinnzuwachs verbucht. Unter dem Strich verdiente die Lowcost-Airline im Ende September abgelaufenen Geschäftsjahr 450 Mio. Pfund (564 Mio. Euro). Das waren 13 Prozent mehr als im Vorjahr. Damit übertraf Easyjet das eigene Gewinnziel.

Zum Zuwachs trugen mehr Fluggäste und ein strikter Sparkurs bei. Die Zahl der Passagiere nahm um fast sieben Prozent auf 64,8 Mio. zu, während die Erlöse pro Flugzeugsitz stärker stiegen als die Kosten. Der Umsatz wuchs um gut sechs Prozent auf 4,5 Milliarden Pfund. Die Auslastung verbesserte sich den Angaben zufolge leicht auf 90,6 Prozent. Profitiert hatte Easyjet auch vom Streik der Air-France-Piloten, weil Passagiere umbuchten. Vor drei Monaten hatte Easyjet versuchsweise ein Treue-Programm für Stammkunden aus der Schweiz, Grossbritannien und Frankreich eingeführt. Es werde gut angenommen und voraussichtlich bald ausgeweitet, sagte Vorstandschefin Carolyn McCall (Bild). CP

## Mantegazzas verkaufen Monarch Airlines

Die Tessiner Familie Mantegazza hat ihre 90-Prozent-Beteiligung an Monarch Airlines an Greybull Capital LLP verkauft. Von der Übernahme nicht betroffen sind die restlichen zehn Prozent, die vom Pensionsfonds der Fluggesellschaft gehalten werden. Unter dem neuen Besitzer, der 125 Mio. Pfund investiert, soll die in Luton (GB) domizilierte Monarch künftig als europäische Billigfluglinie positioniert werden.

Die derzeit noch angebotenen Langstrecken- und Charteraktivitäten werden daher bis Mai 2015 auslaufen. Von 42 auf 34 Maschinen verkleinert werden wird zudem der Flottenbestand, der mit den in den Jahren 2018 bis 2020 zur Auslieferung kommenden 30 Boeing 737 MAX 8 erneuert werden soll.

Mit ihrem Ausstieg trennt sich die Tessiner Familie von der 1967 von Antonio Mantegazza gegründeten, einstmals erfolgreichen Charterfluglinie, die mit zwei Bristol 175 Britannia 1968 erstmals abhob und in den letzten fünf Jahren ohne nachhaltigen Erfolg mit 150 Mio. Franken gestützt werden musste. Für den 87-jährigen Sergio Mantegazza, der den in Montagnola (TI) ansässigen Reisekonzern Globus Travel Services SA in zweiter Generation übernahm und damit ein geschätztes Vermögen von 4,2 Milliarden Franken erwirtschaftete, war der Zeitpunkt für einen Ausstieg unumgänglich. AM

## Cargolux brilliert mit Rekordwerten

Cargolux konnte im Oktober gleich in mehrfacher Hinsicht Rekordergebnisse vermelden: Gegenüber dem Vergleichsmonat 2013 stiegen die Tonnage um 6,7 Prozent und die Nettoumsätze um 9,9 Prozent. Insgesamt war der Oktober 2014 nach dem November 2013 der zweitbeste Monat in der Geschichte der Frachtfluglinie. Cargolux setzt derzeit elf Boeing 747-400 und elf Boeing 747-8F ein. Beim modernsten Jumbo-Muster kann Cargolux auf die stärkste Nutzung unter allen Anwendern dieses Typs verweisen: Im Schnitt sind die 747-8 rund 16 Stunden pro Tag unterwegs. Insgesamt steuert die Airline im Linienverkehr 60 Destinationen weltweit mit Frachtflügen an – darunter auch Wien. CP

## Hop fliegt Kurzstrecken für Air France

Ab Sommer 2015 fliegt die Air France nun alle Kurzstrecken unter dem Markennamen «Hop! Air France». Das Ziel: Innerhalb von drei Jahren soll die Unternehmensgruppe auf der Kurzstrecke wieder profitabel werden. Dafür arbeitet «Hop!» wie eine Billigflug-Airline und vereinfacht seine Strukturen. Die Verträge mit dem Personal sollen nicht verändert werden. Für jeden Markt brauche es ein passendes Angebot und ein entsprechendes Geschäftsmodell – in Bezug auf Kosten und Gewinn, so die Begründung der Airline für die Umstrukturierung. Die Pläne von «Hop!»: 800 Flüge täglich, 1,7 Mia. Euro Ertrag und 15 Mio. Passagiere. CP

## Swiss nach der Landung telefonieren

Seit Montag, 1. Dezember, hat die Swiss ihre Regelungen für den Ge-

brauch von tragbaren elektronischen Geräten an Bord erweitert. Zukünftig erlaubt sie ihren Passagieren bereits nach der Landung, während der Rollphase zum Gate, sämtliche Funktionen ihrer Mobiltelefone anzuwenden. Aufgrund einer Anpassung der Regeln der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) vom 26. September hat Swiss entschieden, ihre Sicherheitsvorschriften für tragbare elektronische Geräte (PED) an Bord weiter anzupassen. Einzige Ausnahme der Anpassung dieser Sicherheitsvorschriften bilden Laptops und Notebooks; diese müssen sorgfältig verstaut bleiben. CP

## Kehrtwende bei der Air France

Der eigentliche Plan von Air France, ihre Tochter Transavia als Billigflug-Airline innerhalb Europas einzusetzen, war an einem exzessiven Pilotenstreik gescheitert («Cockpit» 12/2014). Stattdessen beschloss die Airline, «Hop! Air France» einzuführen. Nun aber sorgt eine Umfrage der Pilotengewerkschaft für neue Verwirrung. Rund 53 Prozent der 3800 befragten Piloten sprechen sich für eine Vereinbarung mit dem Unternehmen Transavia aus. Inzwischen haben sich bereits 200 Piloten der Air France angeboten, die 72 zu besetzenden Stellen bei Transavia zu übernehmen. CP

## Air France legt auch auf der Kurzstrecke zu

Nach der Enthüllung des neuen Langstreckenangebots wertet die Air France mit einer Investition von 50 Mio. Euro auch ihr Mittelstreckenangebot auf. Unter anderem führt die Fluggesellschaft ab April 2015 einen überarbeiteten Sitz ein. Zudem werde das Gastronomieangebot aufgewertet. In den Business-Kabinen werden auf den kürzesten Flügen morgens ein Frühstück sowie am restlichen Tag ein Imbiss oder eine kalte Mahlzeit serviert. Auf längeren Flügen orientiert sich der Service an den Langstreckenflügen. Ab Sommer 2015 bietet die Airline an Bord von zwei Airbus A320 des Kurz- und Langstreckenbereichs während einer dreimonatigen Testphase einen gebührenpflichtigen WiFi-Zugang an. Mit der «Economy Flex»-Preisgestaltung, die ab Januar 2015 für Reisen ab April 2015 erhältlich ist, will Air France die Geschäftsreisenden überzeugen. CP

## Swiss gibt Ende Mai 2015 Basel auf

Die Schweizer Lufthansa-Tochter Swiss gibt sich am Flughafen Basel den Billigfluggesellschaften geschlagen. Ende Mai 2015 werde sie ihren Flugbetrieb an dem Standort einstellen. Für eine Premium-Fluggesellschaft sei dort kein profitables Geschäft mehr möglich, sagte Swiss-Chef Harry Hohmeister. CP



## InterSky: Pressesprecher wird Airline-Chef

Die österreichische Regionalfluggesellschaft InterSky bekommt mit Roger Hohl einen neuen CEO. Der bisherige Geschäftsführer Peter Oncken wird mit Jahresende aus der Geschäftsführung ausscheiden, um sich intensiver um die weiteren Luftfahrtprojekte der Intro Aviation kümmern zu können.

Derzeit ist Roger Hohl (Bild) als Leiter Marketing & Verkauf sowie als Pressesprecher bei der Regionalfluggesellschaft InterSky tätig. Mit seinen 30 Jahren gehört Roger Hohl zu den jüngsten Airline-Chefs überhaupt. Ihm zur Seite gestellt ist auch weiterhin die 72-jährige Firmengründerin Renate Moser (Bild). CP

## Euro-Airport Basel: Paris buchstabiert zurück

Ein Ende des Steuerstreits um den Euro-Airport in Basel scheint in Sichtweite. «Frankreich scheint bereit, die Diskussionspunkte gemeinsam mit der Schweiz anzuschauen», heisst es aus dem Basler Wirtschaftsdepartement. Geklärt werden sollen in den kommenden Wochen Details zur strittigen Steuerfrage. Eine Lösung könne im Frühjahr 2015 erwartet werden. Im August hatte das französische Aussenministerium angekündigt, dass es ab 2015 die Unternehmen im Schweizer Sektor des Euro-Airports nach französischem Recht besteuern wolle. Dies hätte einen finanziellen Mehraufwand und damit Preiserhöhungen für die Kunden bedeutet. CP

## «The Circle» wird in Angriff genommen

Die Flughafen Zürich AG und die Swiss Life AG haben grünes Licht für den Bau des 1-Milliarden-Franken-Projekts «The Circle» gegeben. Die Vorarbeiten am Grossprojekt beginnen im Januar 2015. Ein Kriterium war das Erreichen einer angemessenen Vermietungsquote. Als Mieter konnten die Hyatt-Gruppe, die sowohl die beiden Hotels Hyatt Regency und Hyatt Place wie auch das Kongresszentrum betreibt, die Flughafen Zürich AG, welche ihren eigenen Büroflächenbedarf deckt, sowie das Universitäts- und Gesundheitszentrum gewonnen werden. Ab Frühling 2016 sollen bereits erste Gebäude- und Bauteile sichtbar sein. Mit einer Fertigstellung der ersten Etappe wird Ende 2018 gerechnet. «The Circle» soll als

Dienstleistungszentrum eine eigene Destination am Flughafen werden. Eigentümer sind die Flughafen Zürich AG (51 Prozent) und die Swiss Life AG (49 Prozent). CP

## Air Berlin mit «Weihnachts-Flieger»

Die Boeing 737-800 mit dem Kennzeichen «D-ABML» (Bild unten) ist bei Air Berlin als «Weihnachtsflieger» unterwegs. Das Motiv hat der Illustrator Thies Schwarz gestaltet. «Das war das grösste Bild, das ich jemals gemacht habe», beschreibt Schwarz die Herausforderung, das 2,3 Meter hohe und 18,7 Meter lange Motiv zu gestalten. Anstatt des Schriftzuges sind auf dem Flugzeugrumpf eine weihnachtliche Häuserlandschaft und darunter das Air Berlin-Weihnachtsmotto «Flying home for Christmas» zu sehen. CP



# PRIMEX

The professional HD Action Camera

N° 01-8004142



# REPLAY XD

LIFE'S IN HD... REPLAY IT.



- Gehäuse aus Aluminium
- Wasserdicht bis zu 3 m unter Wasser

### Die Profi HD-Action Kamera

- Wi-Fi (iOS/Android App)
- Live HD 1080p 60 fps Video Streaming
- Akku 1700mAh Li-ion mit 33% weniger Stromverbrauch für bessere Akkulaufzeit und **3h30 Aufnahmezeit**
- Exklusives, patentiertes **Hyperion CinePrime X Objektiv**
- 140° Weitwinkelobjektiv-Linse, bei T/2.8, f/2.7, geschützt mit schlagfestem Blendschutz und Objektivdeckel
- Neuer High-Speed 1/2.3 Zoll, 16MP CMOS-Sensor



99 g



1080p 60 fps  
720p 120 fps

AGC mic

Replay XD App

16MP

140° Wide FOV

bis 210 min

# 1080 Mini

60 g

N° 01-8004135

### Die kleinste und leichteste HD-Kamera

- Perfekt für anspruchsvolle Anwendungen
- Weitwinkelobjektiv-Linse 120°, f/2.8 mit Blendschutz-Beschichtung
- Strom- und Aufnahmeschalter nur mit einfacher Berührung
- Mit einfachem Switch des Schalters von 1080p 30 fps auf 720p 60 fps oder von internem auf externes Mikrofon
- Vibrations-Feedback und Kontrollleuchten für jeden Befehl

1080p 30 fps  
720p 60 fps

5MP



bis 130 min

AGC mic

120° Wide FOV



Bezug über den Fachhandel - Wiederverkäufer siehe:

Änderungen vorbehalten

[www.lemaco.ch](http://www.lemaco.ch)



# Schweizerisches Luftfahrzeugregister

## 1. bis 30. November 2014

### Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
04.11.2014	HB-2514	Ventus-2CT	243	2014	Segelfluggruppe Oberaargau, Bleienbach	Langenthal
14.11.2014	HB-3439	Duo Discus	659	2014	Segelfluggruppe Obwalden, Sarnen	Kägiswil
03.11.2014	HB-FBG2	Pilatus PC-6/B2-H4	995	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.11.2014	HB-FBH2	Pilatus PC-6/B2-H4	996	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.11.2014	HB-FQB15	Pilatus PC-12/47E	1506	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.11.2014	HB-FQF15	Pilatus PC-12/47E	1510	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.11.2014	HB-FQG15	Pilatus PC-12/47E	1511	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.11.2014	HB-FQH15	Pilatus PC-12/47E	1512	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.11.2014	HB-FQI15	Pilatus PC-12/47E	1513	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.11.2014	HB-FWA	Pilatus PC-12/47E	1515	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.11.2014	HB-HLD6	Pilatus PC-7 MkII	745	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.11.2014	HB-HLE6	Pilatus PC-7 MkII	746	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.11.2014	HB-HVJ	Pilatus PC-21	219	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.11.2014	HB-HWU	Pilatus PC-21	175	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.11.2014	HB-HWV	Pilatus PC-21	176	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.11.2014	HB-JXB	Airbus A320-214	5111	2012	easyjet Airline Co. Ltd. / Easyjet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
04.11.2014	HB-QZZ	Fire Balloons G 34/24	1606	2014	ZZ Wancor AG / Ballongruppe Zugersee, Buchrain	Münchwilen TG
11.11.2014	HB-ZNT	Agusta A109E	11652	2005	Helich SA, Lugano	Locarno
11.11.2014	HB-ZOK	Robinson R66	0553	2014	Mountain Flyers 80 Ltd., Belp	Bern-Belp

### Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
10.11.2014	HB-1654	ASK 21	21138	1982	Groupe de vol à voile de Courtelary, Courtelary	Courtelary
19.11.2014	HB-1784	ASW 20 CL	20795	1985	Veidt Ronald, Merenschwand	Speck-Fehraltorf
18.11.2014	HB-1871	ASW 20 CL	20842	1986	Ramsteiner Wilhelm, Bergdietikon	Birrfeld
04.11.2014	HB-2130	Piccolo	010	1988	Stoffel Daniel, Visperterminen	Raron
11.11.2014	HB-GIX	Be E95	TD717	1968	Schindler Konrad / Aengenheister George, Pfäffikon ZH	Thun
26.11.2014	HB-JFN	Falcon 7X	116	2011	Malaysian Jet Services SDN BHD / Execujet Europe AG, Zürich	Ausland
25.11.2014	HB-JGG	Falcon 2000EX	188	2009	MSC Aviation, Cointrin	Genève-Cointrin
20.11.2014	HB-MSL	EA 300	05	1989	Tscharland Tobias / Extra Aviators, Stein AG	Langenthal
21.11.2014	HB-OUP	Piper J3C-65/L-4	12530	1944	Cantieni Jörg / J3 Flyers, Hausen am Albis	Hausen am Albis
18.11.2014	HB-QCD	AX8-90 S2	3752	1996	Sky Fun Ballon AG, St. Margrethen	St. Margrethen SG
20.11.2014	HB-QNH	Cameron Z-69	11094	2008	Mueggler Arthur / Sky Fun Ballon AG, St. Margrethen	St. Margrethen SG
13.11.2014	HB-TTW	Ce P210N	00621	1981	AeroCare AG, Zug	Zürich
07.11.2014	HB-YNM	Sportcruiser	08SC180QB	2010	Lumitrade Sagl, Gravesano	Locarno
10.11.2014	HB-ZLH	AS 350 B3	7076	2010	LeadEx Ltd., Zug	Haltikon
27.11.2014	HB-ZTC	R 44 II	13432	2013	Chablais Heli Club, Bex	Bex





**Löschung Pilatus PC-12/45 HB-FOB:** Ein historisches Flugzeug ist aus dem Register gelöscht worden: Der zweite Prototyp des Pilatus PC-12/45 war das erste in der Schweiz entwickelte Flugzeug mit Druckkabine (der erste PC-12-Prototyp war noch nicht damit ausgerüstet). Am 28. Mai 1993 war die Maschine erstmals geflogen. Nach 21 Jahren wurde sie nun stillgelegt und demontiert.



**Löschung Prometheus P9SL HB-YBI:** Ein Segelflugzeug mit Strahltriebwerk: Der Prometheus P9SL war 1978 vom Schaffhauser Albert Neukom gebaut worden. Das zweiplätziges Versuchsflugzeug startete am 21. Juni 1978 zum ersten Flug. Im Laufe der Zeit wurde die Maschine mehrmals umgebaut. Nach 22 unfallfreien Einsatzjahren wurde sie vor 14 Jahren stillgelegt.

## Löschungen

Datum	Immatr. Nr.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
19.11.2014	HB-2031	ASK 16	16017	1974	Segelfluggruppe Skylark, Winkel	Buttwil
13.11.2014	HB-2103	G 109 B	6355	1985	Segelfluggruppe Basel Fricktal, Basel	Fricktal-Schupfart
18.11.2014	HB-2301	Piccolo B	112	1997	Tepi-Flyers, Tägertschi	Thun
03.11.2014	HB-2477	DG-500 MB	5E247B23	2004	Byrne Mark James, Verbier	Sion
04.11.2014	HB-5533	Silent 2 Targa	2049	2011	Hiltbrunner Hans, Winterthur	Winterthur
28.11.2014	HB-CMK	Ce 175B	56791	1960	Kohler Ulrich, Roggwil BE	Grenchen
28.11.2014	HB-EDD	MS 885	56	1962	Hydrodynamic SA, Locarno	Locarno
28.11.2014	HB-EDJ	MS 893 A	11973	1972	Hydrodynamic SA, Locarno	Locarno
28.11.2014	HB-EYP	Robin R 1180 T	222	1979	Dionisotti Jean / Brugnolo Stéphane, Evolène	Sion
07.11.2014	HB-FBB2	Pilatus PC-6/B2-H4	990	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.11.2014	HB-FBK2	Pilatus PC-6/B2-H4	999	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.11.2014	HB-FOB	Pilatus PC-12/45	P02	1993	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.11.2014	HB-FQA15	Pilatus PC-12/47E	1505	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.11.2014	HB-FQD15	Pilatus PC-12/47E	1508	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.11.2014	HB-FQE15	Pilatus PC-12/47E	1509	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.11.2014	HB-FSV14	Pilatus PC-12/47E	1500	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.11.2014	HB-FSY14	Pilatus PC-12/47E	1503	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.11.2014	HB-FSZ14	Pilatus PC-12/47E	1504	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.11.2014	HB-FVX	Pilatus PC-12/47E	1461	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.11.2014	HB-HDX6	Pilatus PC-7 MkII	739	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.11.2014	HB-HDY6	Pilatus PC-7 MkII	740	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.11.2014	HB-HDZ6	Pilatus PC-7 MkII	741	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.11.2014	HB-HLA6	Pilatus PC-7 MkII	742	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.11.2014	HB-HWM	Pilatus PC-21	167	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.11.2014	HB-HWN	Pilatus PC-21	168	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.11.2014	HB-HWO	Pilatus PC-21	169	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.11.2014	HB-HWP	Pilatus PC-21	170	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.11.2014	HB-JFM	BD-100-1A10	20022	2004	Scintilla AG, Zuchwil	Ausland
26.11.2014	HB-OFP	Piper J3C-65/L-4	12092	1944	Zeller Albert, Teufen AR	Sitterdorf
14.11.2014	HB-OTF	PA-24-260	24-4915	1970	Mirski Eliana Maria / Mirski Wojciech, La Chaux-de-Fonds	Les Eplatures
26.11.2014	HB-OUN	Piper J3C-65/L-4	12316	1944	Zeller Albert, Teufen AR	St. Gallen-Altentrhein
28.11.2014	HB-QEA	LBL 150A	777	2001	Engelstein Roger, Schlieren	Schongau
19.11.2014	HB-QGS	Fire Balloons G 34/24	857	2000	Blaser René / Ballonclub RHO, Sulgen	Sirnach
12.11.2014	HB-QHT	Thunder & Colt 150A	10270	2002	ballon.li Anstalt, Planken	Blankenburg
28.11.2014	HB-QOI	Cameron C-60	11242	2008	Engelstein Roger, Schlieren	Schongau
04.11.2014	HB-UBZ	AA-5	AA5-0344	1973	Durgniat Claude, Rolle	La Côte
25.11.2014	HB-WCC	CT SW	D-09-10-16	2009	Kuhenuri Djahan, Olten	Bressaucourt
04.11.2014	HB-XZB	AB206B	8735	1994	Mountain Flyers 80 Ltd., Belp	Bern-Belp
11.11.2014	HB-YBI	Prometheus P9SL	001	1978	EFF Entwicklungsgemeinschaft für Flugzeugbau, Lufingen	Mollis
28.11.2014	HB-YIK	Avia Hauler	964	2004	Miéville Pascal, Troistorrents	Bex
27.11.2014	HB-YKR	Elisport CH-7 Kompress	68	2002	Rochat Eric, Savigny	Ecuvillens
19.11.2014	HB-ZLI	A109S	22137	2009	MWT Aviation Anstalt, Vaduz	Lodrino

# Events, Agenda, Wettbewerb

## Kalender: Flüge aus Cockpit-Sicht

Welcome on board: Als Linienspieler darf ich (Sales Wick) verschiedene Menschen, Städte und Landschaften kennenlernen und sehen. Auf meinen Reisen ist meine Kamera meine stetige Begleiterin. Die abgebildeten Aufnahmen sind während des vergangenen Jahres auf meinen Flügen durch Europa entstanden. Gerne möchte ich Sie einladen, im Cockpit Platz zu nehmen und mich für ein Jahr zu begleiten. Mit dem Kauf des Fotokalenders «Up in the Sky 2015» tun Sie Gutes: Pro Kalender spendet SkyProduction 5 Franken der Stiftung Kinderhilfe des Swiss Personals ([www.swiss-kinderstiftung.ch](http://www.swiss-kinderstiftung.ch)). Bestellung auf [www.skyproduction.ch](http://www.skyproduction.ch)



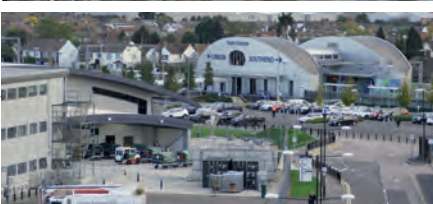
Foto: Sales Wick

## Wettbewerb – Flughäfen dieser Welt

Foto: joel Bessard



Foto: Archiv Cockpit



### Wie heisst dieser Flughafen?

Der Flugplatz liegt in der Romandie. Antworten an: [wettbewerb@cockpit.aero](mailto:wettbewerb@cockpit.aero)  
Einsendeschluss: 12. Januar 2015.

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre **vollständige Adresse** bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2016. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der Februar-Ausgabe publiziert.

### Auflösung Wettbewerb Nr. 12: London Southend

**Richtig geantwortet haben:** Peter Schneeberger, 3600 Thun; John Heider, 8606 Greifensee; Fabio Nay, 8057 Zürich; Heinz Lang, 3111 Tägertschi; Patrick Janiak, 3011 Bern; Louis Sandoz, 6317 Oberwil; Erwin Kälin, 8844 Euthal; Pius Wigger, 8124 Maur; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Jürg Dorninger, 8488 Turbenthal; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Kurt Stirnimann, 4058 Basel; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Max Donzé, 2533 Evilard; Simon Albisetti, 9100 Herisau; Michael Frei, 5436 Würenlos; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Bruno Widmer, 3095 Spiegel b. Bern; Fritz von Allmen, 3600 Thun; Martin Brügger, 3600 Thun; Simon Heinzmann, 3932 Visperterminen; Markus Arnold, 5734 Reinach; Beat Schärer, 7527 Brail; Kuno Matter, 5046 Walde; Ernst Scheidegger, 4803 Vorderwald; Sven Steinmann, 8548 Ellikon/Thur; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Ruedi Susman, 8610 Uster; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Bruno Knecht, 3714 Frutigen; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Kurt Künzli, 4562 Biberist.

**Als Gewinner wurde Walter Blaser ausgelost.** Die Gewinner werden im Dezember 2015 kontaktiert.

### Das läuft 2015

15.–18. April

AERO Friedrichshafen

19.–21. Mai

Ebase Genève

15.–21. Juni

Paris Airshow

17.–19. Juli

Royal Air Tattoo  
in Fairford

22.–23. August

Dittinger Flugtage

29. August

Hunterfestival  
in St. Stephan

3.–4. Oktober

Flugtage in Hausen am  
Albis

## FULL STOP.

### CHICKEN WINGS®

VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER

[www.chickenwingscomics.com](http://www.chickenwingscomics.com)



 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](http://www.pilatus-aircraft.com)

EINE IKONE GEWINNT AN GRÖSSE



DIE NEUE NAVITIMER 46 mm