

British Airways

## Eine Airline auf Erfolgskurs



**Military Aviation**

IDEX im Zeichen  
des Terrors

**Civil Aviation**

Einblick in den  
Alltag einer Crew

**Helicopter**

Neue Vortex-  
Recovery-Methode



ISSN 1424-6460  
04





Swiss Excellence  
in Business Aviation

Corporate and private aircraft maintenance,  
refurbishment and completion services, aircraft management  
and charter operations.

**AMAC AEROSPACE**

AMAC Aerospace Switzerland AG  
Henric Petri-Strasse 35  
4051 Basel, Switzerland

Telephone +41 58 310 31 31  
info@amacaerospace.com  
www.amacaerospace.com





# Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

«Du wirst alt!», meint meine Bürokollegin wenig charmant. Es sind eben Jahrestage, die einem vor Augen führen, wie schnell die Zeit vergeht.

Am 22. März jährte sich jener Tag bereits zum zehnten Mal, als die übermächtige deutsche Lufthansa die kleine Swiss für ein Butterbrot erwarb. Jene Swiss, die sich dank Steuer-Milliarden 2002 wie Phoenix aus der Asche des Swissair-Debakels wieder erhoben hatte. Immerhin konnte dank der Lufthansa ein drohendes zweites Grounding verhindert werden. Mit Christoph Franz übernahm ein deutscher Manager das Zepter; einer, der sich erstaunlich schnell den Schweizer Gepflogenheiten angepasst hatte.

So entwickelte sich die serbelnde Fluggesellschaft prächtig und ist

heute profitabel, sozusagen der Shooting-Star innerhalb des Konzerns. Sie macht oft vieles richtig und oft besser als die Kranich-Mutter, die sich immer wieder mit Streiks und Streikandrohungen ihrer Angestellten konfrontiert sieht.

Die Wende ebenfalls geschafft hat die renommierte British Airways, die – wie die Air France früher mit ihren Concorde-Maschinen – den anderen Airlines voraus und bei den Viel- und Schnellfliegern sehr beliebt war und ist. Dies nicht zuletzt dank einer rigorosen Sparpolitik. Wie es mit der BA weitergeht, erfahren Sie im Interview ab Seite 16.

---

**Herzlichst,  
Patrick Huber, Chefredaktor**

*Im kleinen Bild (von links) Christoph Franz, Swiss-VR-Präsident Pieter Bouw und LH-CEO Wolfgang Mayrhuber bei der Vertragsunterzeichnung am 22. März 2005.*





# FLIEGE SELBER!



# SPHAIR



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee  
Luftwaffe

[www.facebook.com/sphair.ch](http://www.facebook.com/sphair.ch)  
[www.sphair.ch](http://www.sphair.ch)



**Military Aviation**

- 6 Abu Dhabi im Zeichen des Kampfs gegen den Terror
- 12 Letzte zwei Fokker 50 an die Navy Perus verkauft

**Civil Aviation**

- 14 Austrian Airlines und Niki machen Boden gut
- 16 Flugzeugmuseum in Toulouse zeigt Caravelle und Concorde
- 20 Was vor dem Start eines Flugzeugs passiert

**Cover Story**

- 22 Katja Selle äussert sich zu den Plänen der BA in Zürich

**Mittelposter**

- 26 KLM-Jumbo beim Anflug auf Sint Maarten

**Report**

- 28 Spotter-Hochburgen Bangkok und Phuket sind gefragt
- 30 Die spektakulärsten Landeplätze in der Karibik

**Helicopter**

- 33 Data Sheet: Airbus Helicopters AS332L2 Super Puma Mk. II
- 34 Wie ein revolutionäres Vortex-Recovery-Modell Unfälle verhindert

**History**

- 38 Der Schatten-Jäger

**Regelmässige Rubriken**

- 3 Take your Seats
- 10 Inside
- 19 Your Captain speaking...
- 36 SHA Inside
- 37 Heli Focus
- 41 Vor 20 Jahren
- 42 Gallery
- 44 News
- 48 HB-Register
- 50 Letzte Seite: Cartoon, Wettbewerb, Events

**Military Aviation**

Neuer Erdkämpfer an der Militär-Show in Abu Dhabi



**Civil Aviation**

Flugzeugmuseum in Toulouse begeistert die Besucher



**Report**

In Thailand landen und starten viele «Exoten»



6

16

28

**Titelbild: British Airways ist in London Heathrow der Platzhirsch. Bild: BA**

**Herausgeber:**

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

Verlagsleitung: Roger Schenk Verlagssupport: Daniel Jordi

«Cockpit» erscheint monatlich am Ende des 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 Aemmenmattstr. 22 Franziska Schüller 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 einsenden.**

**Druckvorstufe:**

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

**Druck und Vertrieb:**

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

gedruckt in der **schweiz**





Tägliche Airshow des VAE-Teams Al Fursan über den Kriegsschiffen an der Mole des ADNEC-Messegeländes.

# Querverbindungen

Die Angst vor terroristischen Angriffen in den Golfstaaten wächst – und damit die Nachfrage nach moderner Sicherheitstechnik. Zwar gelang den Organisatoren der «International Defence Expo» (IDEX) wieder eine Steigerung auf 1200 Aussteller aus 55 Ländern. «Grosse» Deals – etwa für Kampfflugzeuge – blieben indes aus. Dafür entwickeln sich interessante Querverbindungen.

**D**ie Geschäfte in den von ihren Analysten gern «Schlüsselregion» genannten Golfstaaten sind für die Rüstungsbranche lukrativ bis essentiell. Im Gegensatz zur Situation während vergangener IDEX-Messen ist die Bedrohungslage in der Region nun aber weniger durch den Iran, sondern zunehmend durch den Terrorismus geprägt. Die allein im Laufe dieser Messe für die emiratische Armee verkündeten Vertragsabschlüsse sind um 30 Prozent höher als 2013. Am letzten Tag wurden noch neun italienische AW139-Hubschrauber und nochmals zwei C-17-Transporter gekauft – übrigens die letzten von 223 «Globemasters» und die letzten Grossflugzeuge aus dem ehemaligen Douglas-Werk in Long Beach.

Die Rüstungsausgaben in der Region gingen seit Beginn des arabischen Frühlings insgesamt deutlich in die Höhe; die Emirate (VAE) geben heute doppelt so viel für Rüstung aus wie vor fünf Jahren. Sie und Saudi-Arabien sind zudem strategische Partner des Westens im Kampf gegen IS in Syrien und im Irak und flogen – zusammen mit Jordanien – bis Februar etwa ein Viertel der bisher verzeichneten 2300 Missionen. Weniger bekannt ist, dass F-16E/F der VAE letzten

Sommer von ägyptischen Flugplätzen aus Islamisten der «Libya Dawn» in Ostlibyen bombardierten; die Ägypter taten dies, kurz vor der IDEX auch selber. Die Gastgeber sind also im Krieg, auch wenn das in ihren glitzernden Finanzmetropolen kein grosses Thema ist. Flugzeuge bleiben die wichtigste, weil einzige Waffe auf jenem unübersichtlichen Schauplatz.

## Rafale gegen Eurofighter

Man muss den Dassault-Leuten um Eric Trappier zugestehen, kaufmännisches Wohl beziehungsweise ökonomisch Machbares vor glänzende Prestigeerfolge zu reihen. So hat man in Abu Dhabi – dank den Käufen aus Ägypten etwas entspannter – erläutert, weshalb der Megadeal über 126 Rafale-Maschinen für Indien feststeckt. «Das börsennotierte Familienunternehmen kann einfach nicht für Fertigungstermine und -qualität von 108 Maschinen finanziell haften, die in einer völlig neu zu errichtenden Fertigungsstätte des indischen Staatskonglomerats HAL mit einem Anteil indischer Sub-Zulieferer montiert werden sollen. Wir haben dort keine Kontrolle. Das könnte uns Kopf und Kragen kosten...», so ein Dassault-



Mann in Abu Dhabi. Warum man aber 2011 – so behauptet es die indische Seite – ein Angebot zur Ausschreibung inklusive der verlangten Haftungen auch für die 108 lokal gefertigten Flugzeuge abgab, das blieb unbeantwortet. Klar ist jedenfalls, dass sich das Paket seit 2012 von 12 auf gut 20 Milliarden US Dollar verteuert hat.

Indien kann gemäss seinen Ausschreibungsgesetzen nicht einfach zum zweitgerihten (L2) Eurofighter wechseln. Wenn diesen Monat beim Besuch des indischen Präsidenten Modi bei Frankreichs Präsident François Hollande nicht unterschrieben wird, war der jahrelange Prozess vergebens und müsste neu eröffnet werden. Das bestätigen in Abu Dhabi auch Manager der Eurofighter GmbH.

Sie haben dafür am Eröffnungstag mit den obersten Beschaffungsbeamten der vier Herstellerländer medienwirksam den NETMA-Vertrag für die «Phase 3»-Fähigkeitserweiterung für Tranche 2 und 3 des Eurofighters unterzeichnet. Zentraler Punkt ist die Integration des Luft-Boden-Flugkörpers Brimstone. Die panzerbrechende 50-Kilogramm-Lenkwaaffe ist aber nur für «Typhoons» der Royal Air Force vorgesehen. Sie wird derzeit bereits am Tornado GR4 eingesetzt, der soll jedoch bis 2019 ausser Dienst gehen.

### Eurofighter aufrüsten

Die 200 Millionen Euro des P3E-Vertrags sollen bis 2017 auch in die Integration der Abwurf- beziehungsweise Lenkwaaffen Storm Shadow, Meteor und Paveway-IV

fließen. Zudem will man die Lebenszykluskosten senken. Neben der 2014 in Farnborough unterzeichneten Einrüstung des CAPTOR-E E-Scan-Radars läuft derzeit bereits die Definitionsphase für Phase 4, mit welcher der Eurofighter auch im nächsten Jahrzehnt konkurrenzfähig bleiben soll.

Der Gewinn weiterer Exportkunden ist wohl unabdingbar. Dies wurde in Abu Dhabi auch nicht verneint. Enthüllt wurde auf der IDEX auch der BAE-Systems-Striker-II-Datenhelm mit integrierter Nachtsicht. Vorerst handelt es sich aber nur um ein Modell aus dem 3D-Drucker. Ein Prototyp sei im Test.

### Ukraine sucht nach Hilfe

Da die russisch-unterstützte Gegenseite offenbar materiell uneingeschränkt «nachbessern» kann, steht die Ukraine militärisch mit dem Rücken zur Wand. Der Westen spricht derzeit nur über Waffenlieferungen an Kiew. Petro Poroschenko erschien deshalb gar persönlich auf der IDEX. Einerseits, um mit dem VAE-Regenten Scheich Mohammed bin Zayed al-Nahyan eine umfassende, aber im Detail nicht erläuterte militär-industrielle Zusammenarbeit in allen Rüstungsbereichen zu verkünden. Andererseits, um ukrainische Produkte von über 100 Firmen unter dem Marketing-Dach des staatlichen Konglomerats zu bewerben. Ukrainische Firmen meldeten denn auch etliche Verträge über jeweils Dutzende Millionen Dollar. Die Investment-Managerin Nadiia Stechyshyna im ukrainischen Pavillon erläuterte im Ge-

spräch, dass russische Hersteller bislang bis zu 70 Prozent auf ukrainische Zulieferer angewiesen waren. Solche «Querverbindungen» seien nun nötiger denn je: «Die Araber fürchten sich offenbar – im Gegensatz zu Europäern und Amerikanern – nicht vor Putins Drohungen eines Dritten Weltkrieges, sollte die Ukraine Waffen und militärische Ausrüstung erhalten», so Stechyshyna. Interessant auch die Ausstellung des Überholungswerks in Odessa, wo – auch während des Krieges im Osten – die kroatischen MiG-21 modernisiert wurden und Spotter oftmals exotische MiGs und Suchojs aus afrikanischen oder arabischen Ländern fotografieren können.

### Afrikanischer Big Player

Mit der Ukraine hat auch das nächste Kapitel zu tun. Die südafrikanische Paramount Group ist der grösste private afrikanische Rüstungsproduzent. Sie hat mit Vertretern des bekannten ukrainischen Triebwerks Herstellers Motor Sich JSC Verträge zur Weiterentwicklung und Vermarktung des Mi-24 Super Hind abgeschlossen.

Wie der Direktor von Paramount, Igor Ichikowitz, erläuterte, habe Paramount im Jahr 2013 durch die Übernahme der ebenfalls südafrikanischen Firma ATE deren Hind III geerbt, bekannt durch den Hollywood-Film «Blood Diamonds». ATE hat zuvor 24 dieser mit einer auffälligen 20-mm-Kanone und Visionik-Nase optisch schwer veränderten Version an Algerien verkauft und auch den ähnlichen Mi-24G in Aserbaidschan initiiert. Ichikowitz hat die Produk-



Bis zu 120 Stunden auf Flightlevel 230 soll dieses futuristische UAV (unbemanntes Luftfahrzeug) schaffen, die «United-40» von ADCOM (VAE). Die Designversion fliegt und schießt bereits. Angeblich gibt es drei Kunden. Eine Jet-Version ist im Bau.



## IDEX Abu Dhabi

Fotos Georg Mader



Auf der Drohnenshow UMEX vorgeführt: Der seit 2006 in 80 Stücken vom VAE-Dienstleister ADASI für das VAE-Militär betriebene «Al Sabr» ist eine unbemannte CAMCOPTER S-100 der Firma Schiebel aus Wiener Neustadt. Die Rotor-Drohne ist auch über der Ukraine für die OSZE im Einsatz.

tion von Composite-Rotorblättern für Mi-17 und Mi-24-Maschinen begonnen. Davon fliegen weltweit Tausende und deren Rotorblätter müssen während der Lebensdauer durchschnittlich fünf Mal gewechselt werden. Mit Paramount-Blättern hingegen reicht eine einzige Auswechslung.

Eine Abteilung der Firma hat zudem den leichten Erdkämpfer AHRAC entwickelt, der sich seit 2014 bereits in Flugtests befindet. Dabei handelt es sich um das erste vollkommen in Afrika gebaute Kampfflugzeug. Der auffällige Doppelrumpfhochdecker mit Pusher-Propellerturbine hat etwa 50 Stun-

den absolviert und habe bereits grosses Interesse in Afrika und darüber hinaus geweckt. Für Ichikowitz das beste Beispiel kommen der Querverbindungen, abseits der grossen Hersteller und Staaten.

#### Unterstützung für Afrika

Das sei «in Zeiten tödlicher Bedrohung durch mittelalterliche Religionsfanatiker» auch ganz normal. Wenn in dem jedem Friedensabkommen spottenden Kampf durch Fundamentalisten und Islamisten gegen afrikanische Länder letzteren die nötige Ausrüstung durch westliche Staaten – be-

sonders der USA – vorenthalten würde, suchten sich diese eben andere Wege; wie das erfolgreiche Engagement Pakistans und Chinas in Nigeria bis Zimbabwe beweise. Ichikowitz erzählt in Folge von der grossen Anti-Terrorkonferenz in Washington Anfang 2015, wo er als Gastredner John Lenons Friedensaufforderung in «Give war a chance...!» umdrehte. **cp**

Georg Mader



Paramounts leichter Erdkämpfer AHRAC soll an vier Stationen bis zu 800 Kilogramm Waffenlast tragen, dazu eine 20-mm-Kanone. Kleines Bild: Paramount-Chef Ichikowitz mit dem Autor (links). Bild rechts: Paramount hat mit ATE die Mi-24 Super-Hind III/G in Algerien und Aserbaidschan «übernommen». Mit neuen ukrainischen Triebwerken und Composite-Rotorblättern sollen es mehr Betreiber werden.





**KHAKI TAKEOFF AUTO CHRONO** | AUTOMATIC SWISS MADE | Air Zermatt Limited Edition

Mit der Khaki Takeoff Auto Chrono Air Zermatt Edition führt die Marke Hamilton ihre enge Zusammenarbeit mit Air Zermatt, dem Schweizer Bergrettungsdienst, zu neuen Höhen. Diese dynamisch designte Pilotenuhr, die sich als Armband-, Cockpit- sowie Tischuhr verwenden lässt, wurde speziell entwickelt, um den Anforderungen des Rettungsteams gerecht zu werden. Sie ist abnehmbar und kann in die Instrumententafel eines Hubschrauber- oder Flugzeugcockpits integriert werden.

Für die 60 Besitzer eines der nummerierten Stücke ist die Khaki Takeoff Auto Chrono Air Zermatt Edition das perfekte tragbare Cockpit. Jedes Exemplar trägt auf dem Uhrenboden den Namen einer der 60 Bergspitzen über 4000 Metern, welche vom Matterhorn aus sichtbar sind.

Kaliber H-31, 60-Stunden-Gangreserve.



Official partner of Air Zermatt

**HAMILTON**  
AMERICAN SPIRIT • SWISS PRECISION





# PC-7 TEAM Jahresprogramm 2015

Das PC-7 TEAM startet wie jedes Jahr mit zwei Trainingswochen in Locarno und in Dübendorf in die neue Saison. Im 26. Jahr wird die Schweizer Kunstflugformation an drei Anlässen im Ausland und an zehn Veranstaltungen in der Schweiz fliegen. Die längste Reise wird das Team im September antreten. Bereits zum dritten Mal nach 2006 (siehe Cockpit 11/2006 «Sichtflug nach Malta») und 2011 wird das PC-7 TEAM auf die Mittelmeer-Insel Malta reisen. Die Flugstrecke vom Startort Locarno nach Luqa auf Malta beträgt 1345 Kilometer. Etwas näher liegt der Militärflugplatz von Sliac. Dort nimmt das PC-7 TEAM erstmals an einer Airshow teil. Die ersten zwei Einladungen in die Slowakei führten die Schweizer «Botschafter der Lüfte» 1999 und 2002 nach Bratislava.

Ein Höhepunkt der Saison ist sicherlich die Teilnahme am Royal International Air Tattoo im englischen Fairford. Es ist nicht selbstverständlich, dass das Schweizer Team bereits zum dritten Mal zu diesem traditionellen Anlass eingeladen ist.

Das PC-7 TEAM und die Patrouille Suisse sind in diesem Jahr nur an einer einzigen gemeinsamen Veranstaltung zu sehen; dies anlässlich der 700-Jahr-Feier der legendären Schlacht am Morgarten. **cp**



Foto: Walter Hodel

Walter Hodel

## April

- 13. – 17. Locarno TI, Trainingskurs
- 20. – 24. Dübendorf ZH, Trainingskurs

## Juni

- 12. – 14. Hemberg SG, Bergrennen  
([www.bergrennen-hemberg.ch](http://www.bergrennen-hemberg.ch))  
(Vorführung ev. nur am Samstag)
- 19./20. Morgarten ZG, 700 Jahre Schlacht am Morgarten, Jubiläumsfest und Armeeausstellung  
([www.morgarten2015.ch](http://www.morgarten2015.ch))  
Hinwil ZH, Rock the Ring ([www.rockthering.ch](http://www.rockthering.ch))
- 21. Ossingen ZH, Zürcher Kantonalturnfest  
([www.rtf2014.ch](http://www.rtf2014.ch))
- 26. – 28. Frauenkappelen BE, Mittelländisches Turnfest  
[www.frauenkappelen2015.ch](http://www.frauenkappelen2015.ch)  
(Vorführung ev. nur am Sonntag)

## Juli

- 4./5. Lugano TI, Swiss Harley Days  
([www.swiss-harleydays.ch](http://www.swiss-harleydays.ch))
- 15. – 20. Fairford (GB), Royal International Air Tattoo RIAT ([www.airtattoo.com](http://www.airtattoo.com))

## August

- 7./8. Sitterdorf TG, 50 Jahre Flugplatz Sitterdorf  
([www.flugtage-sitterdorf.ch](http://www.flugtage-sitterdorf.ch))  
Rapperswil SG, Seenachtsfest  
([www.seenachtsfest-rj.ch](http://www.seenachtsfest-rj.ch))
- 27. – 31. Sliac (SK), Slovak International Air Fest  
([www.siaf.sk](http://www.siaf.sk))

## September

- 4./5. Schmerlat SH, Flüegerfäscht Flugplatz Schaffhausen ([www.schmerlat.ch](http://www.schmerlat.ch))
- 24. – 28. Luqa (M), Malta International Airshow  
([www.maltaalrshow.ch](http://www.maltaalrshow.ch))

## Oktober

- 2. Stäfa ZH, Herbstfest ([www.herbstfeststaefa.ch](http://www.herbstfeststaefa.ch))
- 9./10. Luzern, Air Day 2015 Verkehrshaus Luzern  
([www.verkehrshaus.ch](http://www.verkehrshaus.ch))

*Alle Angaben ohne Gewähr.*

Die aktuellen Informationen zu den Einsätzen des PC-7 TEAM findet man auf der Website des Patrouille Suisse Fanclub ([www.patrouillesuisse.ch](http://www.patrouillesuisse.ch)), des PC-7 TEAM ([www.pc7-team.ch](http://www.pc7-team.ch)) oder der Luftwaffe ([www.luftwaffe.ch](http://www.luftwaffe.ch)).





# Sonderangebot für Cockpit-Leser

Abonnieren Sie jetzt die **AeroRevue**  
für das Jahr 2015 zum  
**Vorzugspreis von Fr. 48.--**  
(statt Fr. 60.--).

Angebot gültig bis 30.4.2015 für AeroRevue-Neuabonnenten.

Ja, ich nutze das Sonderangebot für Cockpit-Leser und abonniere die AeroRevue für das Jahr 2015 zum Vorzugspreis von Fr. 48.-- statt Fr. 60.-- (10 Ausgaben pro Jahr).

Name, Vorname

Strasse, Nr.

PLZ, Wohnort

Telefon

E-Mail

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

## Fokker 50



Die umgespritzte Fokker 50 kurz vor dem letzten Start ab dem Militärflughafen Lelystad.

## Letzte Fokker 50 fliegt in Peru

Die letzte Fokker 50 ist nach Peru verkauft worden. Sie stand jahrelang im Einsatz der niederländischen Luftstreitkräfte.

**W**ährend Jahrzehnten stand der Begriff Fokker für Qualität in der niederländischen Luftfahrt. Einer davon war die Fokker 50/60. Die registrierten Nummern 01-06 standen während vielen Jahren auch in loyalen Diensten der Royal Netherlands Air Force (RNLAf oder KLu). Am 10. November letzten Jahres fanden auf dem Lelystad-Airport einige Testflüge mit einer peruanischen Crew statt – mit den letzten beiden noch flugtüchtigen Fokker 50-Maschinen. Diese beiden Maschinen (05 und 06) stehen zwischenzeitlich im Dienst der peruanischen Marine, nachdem sie die Königliche Luftwaffe verkauft hat.

### Nur noch zwei Maschinen flugtüchtig

Die peruanische Marine will die beiden Flugzeuge weiter als Transportmaschinen einsetzen. Im Deal eingeschlossen sind Ersatzteile, Testmaterial und spezielle Werkzeuge sowie das Pilotentraining, aber auch das Umspritzen der beiden Flugzeuge in die peruanischen Farben. Die Unterhaltungsarbeiten werden ebenfalls von niederländischen Industriebetrieben durchgeführt. Die Fokker 50, die unter U-05 (früher PH KXO) registriert war, war in Eindhoven stationiert und trug den Namen «Fons Aler» und gehörte dem 334. Geschwader an. Aler

war in der Nachkriegszeit ein berühmter Luftwaffen-Kommandant. Die Maschine stand bis Dezember 2012 im Einsatz und wurde dann in Lelystad abgestellt.

Die U-06 (früher PH-MXI) stand seit 1996 in Diensten des 334. Geschwaders. Sie wurde auf den Namen «Robbie Wijting» getauft. Wijting gehörte im Zweiten Weltkrieg der Britischen Royal Air Force (RAF) an und war zuletzt Generalmajor des Verteidigungsministeriums.

In beide Maschinen wurden zusätzliche Kommunikations- und Navigationsausrüstungen eingebaut.

Im Gegensatz zu den Fokker 50 (U1-U4), die in militärischen Farben flogen, wurden die beiden Maschinen in Rot-Weiss-Blau umlackiert. Sie dienten früher der Passagierbeförderung, aber auch dem Transport von

Armeeangehörigen und -material. Beide Maschinen wurden aber auch im zivilen Bereich eingesetzt: Neben Hilfsmaterialtransporten nach Albanien sind Einsätze nach den Erdbeben in der Türkei und Italien zu erwähnen.

### Loyale «Arbeitstiere»

Die Fokker 50-Maschinen gelten als loyale und zuverlässige «Arbeitstiere». Angetrieben von zwei Turboprop-Triebwerken, bietet dieser Flugzeugtyp viel Platz für Gepäck und Passagiere. Das Flugzeug wurde während den Testflügen von den Spottern ausgiebig ins Visier genommen. Ein Hinweis für die Spotter: aus U-05 und U-06 werden künftig AE867 und AE868. **cp**

Wim Das und Koos Heemskerk



Unter U-06 war die Fokker 50 «Robbie Wijting» für die Niederländische Luftwaffe im Einsatz.





**Die Flughafen Zürich AG betreibt die national und international etablierte Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz – den Flughafen Zürich. Wir bieten interessante und vielseitige berufliche Herausforderungen in diesem einzigartig spannenden Arbeitsumfeld.**

---

## Leiter Apron Control

Sie führen die Organisationseinheit Apron Control in personeller und fachlicher Hinsicht und sind direkt dem Leiter Flight Operations unterstellt. Mit einem Team von 25 bestqualifizierten Vorfeldverkehrsleiterinnen und Vorfeldverkehrsleitern sind Sie verantwortlich für das Erbringen des Apron Control Service, d.h. die Organisation und aktive Leitung des Flugzeugrollverkehrs auf den Vorfeldern und Teilen der Rollwege des Flughafens Zürich.

### Ihre Aufgaben:

- Führung des Apron Control Teams in Zusammenarbeit mit den Gruppenleitern
- Ertrags- und Kostenverantwortung für die Organisationseinheit
- Gewährleisten eines sicheren und effizienten Flugzeugrollverkehrs
- Durchsetzen eines hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards
- Mitwirken bei der Ausarbeitung sowie Prüfen/Implementieren von betrieblichen Abläufen und Verfahren
- Nutzervertretung bei der laufenden Entwicklung von technischen Systemen und Betriebsflächen
- Enge Zusammenarbeit mit internen und externen Stellen (BAZL, Skyguide, etc.)
- Anpassen und Weiterentwickeln der bestehenden Organisation im Einklang mit neuen nationalen und internationalen Vorgaben
- Sicherstellen der personellen Ressourcen durch rechtzeitige Selektion, Anstellung und Ausbildung von Vorfeldverkehrsleiter/-innen in Zusammenarbeit mit dem Manager Training

### Ihr Profil:

- Höhere technische Aus- oder Weiterbildung
- Fundiertes Luftfahrtwissen, vorzugsweise praktische Flughafen- oder Flugsicherungserfahrung
- Integrative Persönlichkeit mit grosser Führungs- und Sozialkompetenz
- mind. 5 Jahre Erfahrung in der Führung eines Teams mit ca. 10-15 Personen
- Bereitschaft Entwicklungs- und Veränderungsprozesse einzuleiten und effizient umzusetzen
- Belastbarkeit
- Ausgeprägtes Verhandlungsgeschick
- Starkes Durchsetzungsvermögen
- Sehr gute Deutsch- und Englischkenntnisse, Französischkenntnisse von Vorteil

### Interessiert?

Wir freuen uns auf Ihre vollständige Online-Bewerbung auf [www.flughafen-zuerich.ch/jobs](http://www.flughafen-zuerich.ch/jobs).

**Frau Tanja Santoro**  
**Human Resources**

# AUA und Niki kom

Trotz Problemen mit dem Bordpersonal wegen des Kollektivvertrags (KV), startet die AUA durch und mausert sich beinahe zur Lieblingstochter der Lufthansa. Die Air Berlin-Tochter Niki befindet sich ebenfalls im Steigflug und expandiert im Herbst zum benachbarten Flughafen Bratislava (BTS).

Im Vorjahr gab es bei Austrian Airlines (AUA) mit rund 11,2 Millionen Passagieren ein knappes Minus im Vergleich zu 2013. Die Auslastung erreichte gute 79 Prozent. Das Minus ist überwiegend auf die Flugstreichungen in die Krisengebiete Russlands, der Ukraine und des Nahen Ostens zurückzuführen. Hingegen gab es ein starkes Wachstum bei Flügen nach Nordamerika. Aber auch punktuelle Betriebsversammlungen des Bordpersonals während der Dienstzeit führten zu einigen Flug-Streichungen. Diese Unstimmigkeiten mit dem Bordpersonal gehören ab sofort der Vergangenheit an. Nachdem 2012 der Übergang zum wesentlich kostengünstigeren neuen Kollektivvertrag (KV) der Tyrolean vom Betriebsrat vehement abgelehnt und im September 2014 auch vom Europäischen Gerichtshof als nichtig beurteilt wurde, war CEO Jaan Albrecht gefordert, einen neuen KV für rund 900 Pilotinnen und Piloten sowie 3200 Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter auszuarbeiten. Zudem drohte ein dreistelliger Euro-Millionenbetrag an Nachforderungen für Mitarbeiter mit Ansprüchen aus dem alten KV, der die AUA in mehr als nur arge Turbulenzen hätte bringen können.

## Neuer KV für das Bodenpersonal

Dies konnte auch nicht im Interesse des Bordpersonals liegen, sodass im Herbst 2014 ein komplett neuer KV für das Bodenpersonal erarbeitet wurde, der am 1. Dezember 2014 in Kraft getreten ist. Etwas weniger Gehalt, längere Flugdienstzeiten, weniger Abfertigungen – der neue KV wäre wesentlich günstiger als der alte AUA-

KV, wäre aber trotzdem noch immer sehr attraktiv, wie Management und Betriebsrat betonten. Ab 1. April 2015 ist dann das Kapitel «Tyrolean» Geschichte. Die beiden Flugbetriebe werden vereint und der Zusatz «operated by Tyrolean» wird aufgelöst. Nur die technische Wartungsbasis (Tyrolean Technik) für die Dash-Q400 bleibt in Innsbruck bestehen.

## Fokus auf der Langstrecke

Wien galt jahrelang als nicht sehr aufkommensstarker Langstreckenhub, was AUA-CEO Jaan Albrecht aber in Abrede stellt. Der Flughafen Wien (VIE) als Langstreckenhub werde unter seinem Wert «verkauft» und sei sehr wohl attraktiv, wenn das richtige Angebot vorhanden sei. Jedenfalls werde die AUA die Langstrecke ab VIE forcieren, so Albrecht. Dazu wurde im Sommer des Vorjahres eine fünfte B777-200ER eingeflottet und auf die Langstrecke in die USA geschickt. Mit Newark kam neben JFK, Washington und Chicago ein neues Langstreckenziel hinzu, und «das läuft» – wenig überraschend – «ausgezeichnet», so Albrecht.

Weitere Destinationen in den USA und Asien sind in Planung, die mit weiteren B777, die 2016 und 2017 zur Flotte stossen, angefliegen werden. Zuvor wird die Insel Mauritius ab Herbst 2015 neues Langstreckenziel. Geflogen wird einmal wöchentlich mit B767-300ER ab Wien.

Aber auch das Ost-West-Hub-Konzept bleibt aufrecht, wenn auch die Krisen in der Ukraine, im Nahen Osten, in Nordafrika und der Verfall des russischen Rubels die Umsatzerlöse drücken.

## AIRail – mit dem Zug zum Flug

Immer noch gibt es im AUA-Konzern viel zu viele Flugzeugtypen. 18 Bombardier Q400, 29 Airbus A321/A320/A319, 22 Fokker F70/F100, 6 B767-300ER und 5 B777-200ER. Dies ist nicht ideal, um bei Crewplanung und Wartung kostengünstig aufgestellt zu sein. Vier Q400 fliegen derzeit im Wet-Lease für Swiss. Die Fokker-Flotte soll so rasch wie möglich durch neue Flugzeuge ersetzt werden. Am 11. März wurde entschieden, dass 17 E-195-Jets der LH-CityLine die Fokker 70/100-Flotte der AUA, ersetzen werden. Ab sofort bis Ende 2017 soll dann die Umflottung abgeschlossen sein. Unterdessen kooperiert man im Binnenverkehr mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Seit Mitte Dezember 2014 gibt es die Kooperation «AIRail» (gemeinsame Tickets) auf der Strecke Linz Hbf zum Flughafen Wien. Dem europäischen Trend, Ultrakurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern, folgt nun



FOTOS: FRANZ ZUSSNER

Die Dash-8Q400, das «Arbeitspferd» im Binnenflugverkehr und für kurze Strecken an verschiedene Feriendestinationen. Hier steht sie am Kärnten Airport in Klagenfurt.



# men auf Touren

auch die AUA. So verkehren IC- und Railjet Züge im Zwei-Stunden-Takt von Linz über den neuen Wiener Hauptbahnhof zum Flughafen Wien, ab Dezember 2015 «jet-tet» der AIRail im Halbstundentakt. Dadurch entfallen vier tägliche Flugpaare zwischen Linz und Wien, die seit 2011 im Wet-Lease von Welcome Air durchgeführt wurden und immer Verluste geschrieben haben. Nur die AUA-Morgen- und Abendflüge bleiben bestehen.

## Neues Tarifmodell – Eurowings-Hub

Die AUA wird Vorreiter im Lufthansa-Konzern für ein neues, flexibleres Tarifmodell im Europaverkehr. Um gegen die Low-cost-Airlines beziehungsweise gegen die starke Konkurrenz aus den Golfstaaten besser aufgestellt zu sein, werden Sonderbuchungsklassen eingeführt: Vom «Nurflug», der relativ günstig zu haben ist, bis hin zu Zusatzleistungen, die extra verrechnet werden, ohne dass der Status einer Qualitätsairline aus den Augen verloren geht. Der neue Chief Commercial Officer (CCO), Andreas Otto, will die AUA in drei Jahren zur «most desired airline» heranführen. Dazu müsse aber noch viel Geld verdient werden, so CCO Otto. So gab es nach dem dritten Quartal 2014 ein operatives Minus von sieben Millionen Euro. Es wird aber im Gesamtjahr 2014 mit einem ausgeglichenen Ergebnis gerechnet. Und tatsächlich, gab es 2014 ein Plus im operativen Bereich von 10 Mio. Euro, das die AUA am 12. März bekanntgab.

Wien wird ab Herbst die erste Basis für die neue Eurowings (EW) ausserhalb Deutschlands. Zwei Airbus A320 im EW-Design werden in VIE stationiert, um Point-to-Point-Verbindungen auf Europa-Strecken anzubieten. Es ist geplant, die Jets mit Crews von Austrian Airlines zu bereedern.

## Niki fliegt von Bratislava aus

Auch beim Konkurrenten Niki ist einiges in Bewegung. Die Air Berlin-Tochter wird bis Mitte dieses Jahres ihre Embraer-Jets ausflotten und dann nur mehr mit einer reinen Airbus-Flotte operieren. So werden alle sieben E-190 Jets beim Nachbarn Helvetic Airways landen, der sie via «Airfleet Credit Corporation» erwirbt. Stattdessen werden fünf A319 und zwei A320 bis Mitte 2015 die Airbus-Flotte erweitern.



Die neue Business Class der Niki kommt gut an.

Seit Ende November 2014 fliegt täglich ein Airbus A320 von Wien nach Abu Dhabi. Der einzige nur mit Business Class ausgestattete Airbus fliegt in Kooperation mit Etihad in die Metropole am Persischen Golf. Abu Dhabi ist somit der dritte Hub am Golf, der täglich von Wien neben Dubai (Emirates mit B777 und AUA mit B767) und Doha (Qatar Airways mit B787) angefliegen wird. Wegen zu geringer Nachfrage aufgrund der Krisen im Osten (Ukraine, Rubelzerfall, starke Konkurrenz) musste die Destination Moskau, um die noch Niki Lauda sehr hartnäckig gekämpft hatte, eingestellt werden.

Auch Kopenhagen und Frankfurt fielen dem Sparstift zum Opfer. Die Mitbewerber sind zu stark.

Die dadurch freiwerdenden Kapazitäten werden genutzt, um vermehrt Ziele im Süden Europas anzufliiegen; vor allem in Griechenland, Spanien und Italien. Ein A320 ist und bleibt auch in Graz stationiert und fliegt von dort ebenfalls südeuropäische Destinationen an, überwiegend Palma de Mallorca.

## «Fremdgehen» von Niki

Aber auch «Fremdgehen» ist für Niki ein Thema. Erstmals wird eine österreichische Airline, ab Oktober 2015, Liniensflüge

von der slowakischen Hauptstadt Bratislava (BTS) in die EU-Hauptstadt Brüssel durchführen. Ein A320 wird zweimal täglich (ausser Samstag) von BTS nach Brüssel pendeln. Durch das Fehlen einer eigenen Airline wird im Zuge der slowakischen EU-Ratspräsidentschaft ab 1. Juli 2016 die Slowakei durch Niki mit dem EU-Sitz verbunden. So müssen die EU-Kommissare und Abgeordneten nicht via Wien in die Slowakei reisen. In Brüssel erhalten die slowakischen Fluggäste dann auch Zugang zum Oneworld-Netzwerk.

Die sehr kurzen Überstellflüge von Wien nach Bratislava – 47 Kilometer Luftlinie – werden nicht leer, sondern mit Passagieren durchgeführt. Den Passagieren aus der Slowakei steht das gesamte Niki-Air Berlin-Streckennetz ab Wien zur Verfügung. Diese bei Umweltschützern und lärmgeplagten Anrainern als unnütz bezeichneten Überstellflüge werden in geringer Höhe durchgeführt und Sightseeingflügen ziemlich nahe kommen. Auf alle Fälle sind es die kürzesten Liniensflüge, die es zwischen zwei EU-Hauptstädten geben wird. Beinahe reif fürs Guinness Buch der Rekorde. **cp**

# Wo Concorde und Caravelle sich treffen

Das «Musée de l'Air et de l'Espace» in Le Bourget ist vielen Flugzeugenthusiasten ein Begriff. Seit Anfang Jahr verfügt Frankreich in Toulouse, der Wiege der französischen Luftfahrt, über ein zweites grosses Luftfahrtmuseum, das seiner berühmten Schwester in Paris in nichts nachsteht. Bereits im ersten Betriebsjahr von «Aéroscoopia» werden 120 000 Besucher erwartet.



Fotos: Manatour

Unvergessen: die elegante Concorde. Hier handelt es sich um Nummer 9.

Mehr als 80 000 Menschen leben heute in der Region Midi-Pyrénées von der Luftfahrtindustrie, hauptsächlich bei Airbus, ATR und einer Reihe von Zulieferfirmen. Neben den grossen europäischen Herstellern unserer Zeit ist der Südwesten Frankreichs aber auch eng verbunden mit klingenden Namen historischer Flugzeugbauer wie Bréguet, Latécoère, Dewoitine und Sud-Aviation. Wer kennt sie nicht, die Breguet XIX, die Postflugzeuge von Saint-Exupéry, die D.520 und die Caravelle? Es lag also auf der Hand, in dieser Ecke des Hexagons eine weitere Erinnerungsstätte früherer aviatischer Heldentaten ins Auge zu fassen.

## Blagnac langt tief in den Geldbeutel

Die Idee für ein Luftfahrtmuseum im Raum Toulouse entstand schon vor mehr als 30 Jahren. Damals machte sich Jean Pinet, ein ehemaliger Concorde-Testpilot, für ein solches Projekt stark. Fehlte es zu Beginn noch an der politischen Unterstützung, gelang der Durchbruch mit Bernard Keller, seit 18 Jahren Bürgermeister der Stadt Blagnac, auf deren Gemeindegebiet «Aéroscoopia» heute steht. Keller hatte in früheren Jahren bei Aérospatiale als Kommunikations-Chef gearbeitet und war von Anfang an ein glühender Befürworter eines Museums. Am Anfang steht jedoch die 1990 gegründete Vereinigung «Terre d'Envol», die sich für das Erbe der

französischen Luftfahrt in Südfrankreich einsetzt. Ihr gehören sieben verschiedene Interessengruppen der Luftfahrt an: Etwa die Académie Nationale de l'Air et de l'Espace, Ailes Anciennes de Toulouse, aus deren Sammlung mehrere Exponate stammen, sowie Cap Avenir Concorde. Ihrem Engagement war es schliesslich zu verdanken, dass die Finanzierung des Museums zustande kam. Mit 8,5 Millionen Euro leistet das 25 000 Seelen zählende Städtchen Blagnac den mit Abstand grössten Anteil an den Gesamtkosten von 21,5 Millionen Euro. Toulouse (5 Millionen) und Airbus (3,5 Millionen) sind neben weiteren Geldgebern ebenfalls daran beteiligt. Die Grundsteinlegung des Museums erfolgte am 16. Juni 2011. Betrieben wird «Aéroscoopia» heute von Manatour, einer auf die touristische Nutzung von technischem Know-how spezialisierten Werbeagentur, die seit vielen Jahren auch geführte Besichtigungen der Airbus-Werke – pro Jahr sind es rund 150 000 Besucher – durchführt.

## Restaurierungswerkstatt vor Ort

Das Museum besteht aus einer Ausstellungshalle mit einer Fläche von 7700 Quadratmetern, die im Zuge einer Ausbauphase verdoppelt werden kann. Sie hat die Form eines Kreiswulstes und eine maximale Länge von 143 Metern. Mit ihr verbunden ist ein



Empfangsgebäude mit Ticketschaltern, Showroom und einer Boutique. Verschiedene interaktive Informationsstände zu Themen der Luftfahrt, etwa der Herstellung eines Verkehrsflugzeugs, den Flugvorbereitungen und der Durchführung eines kommerziellen Flugs sowie Berufen der Luftfahrt, ergänzen die ausgestellten Flugzeuge. Dazu kommen ein 6000 Quadratmeter grosser Ausstellungs-bereich im Freien und die «Ferme de Pinot», ein ehemaliger Gutshof aus dem 18. Jahrhundert, wo zu einem späteren Zeitpunkt – voraussichtlich Mitte 2016 – unter anderem Restaurierungswerkstätten für historische Flugzeuge, ein Dokumentationszentrum und ein Restaurant eröffnet werden sollen. Im ersten Jahr des Betriebs erwarten die Verantwortlichen von Manatour rund 120 000 Besucher; diese Zahl soll in den Jahren danach auf 125 000 ansteigen.

### Zwei Concordes

Die ausgestellten Flugobjekte sind ein wahrer Augenschmaus, und dies nicht nur für Luftfahrtenthusiasten. Gleich zwei Concordes (Baunummern 1 und 9) beherbergt das Museum: Die eine eine ehemalige Präsidentenmaschine mit einer VIP-Kabine, die andere, welche am 27. Juni 2003 mit der Landung in Toulouse den letzten Flug in Frankreich absolviert hat, in den Farben von Air France. In unmittelbarer Nähe zu einer der beiden Überschalljets steht im Aussenbereich eine Caravelle der früheren Inlandgesellschaft Air Inter. Zu den grossen zivilen Maschinen zählt ausserdem ein Airbus A300B4, der nachträglich in die ursprünglichen Airbus-Farben Weiss-Orange-Silber umlackiert wurde. Das Innere dieses Urahnen aller Airbusse zeigt drei Kabinenkonfigurationen: Eine aus den Anfängen des Airbus-Zeitalters, eine Kabineneinrichtung, wie sie heute üblich ist, sowie ein für Businessjets typisches Intérieur. Nicht fehlen durfte natürlich eine Boeing 377 «Super Guppy», die Airbus vor der «Beluga» während mehr als 20 Jahren für Transporte von Flugzeugkomponenten zwischen den europäischen Produktionsstandorten eingesetzt hatte. Ihr Inneres wurde zum Kinosaal umfunktioniert, wo die Besucher eine Einführung in das Museum erhalten. Ein besonderes Highlight verspricht wohl auch die A380 MSN002 zu werden. Noch ist sie nicht Teil des Museums; sie wird aber für 2016 erwartet.

### Warten auf A400M

Die Business Aviation ist mit einer Dassault Falcon 10 aus dem Fundus von Ailes Anciennes de Toulouse sowie einer Aérospatiale SN-601 Corvette vertreten. Diese diene den Managern von

### Praktische Tipps

Das Museum Aéroscopia liegt nördlich des Flughafens Toulouse-Blagnac an der Rue Roger Béteille, in unmittelbarer Nähe zur Endmontagehalle des Airbus A380. Mehrmals stündlich verkehrt ein Tram der Linie 1 vom Stadtzentrum von Toulouse (Haltestelle Palais de Justice) in die Nähe des Museums. Man steigt in «Beauzelle-aéroscopia» aus, danach sind es noch rund 20 Minuten zu Fuss. Der Eintrittspreis beträgt 11 Euro 50 (Normaltarif). Wer nicht nur einen Museumsbesuch buchen sondern gleich auch an einer Führung durch die Airbus-Werke teilnehmen will, hat die Möglichkeit, ein Kombi-Ticket zu lösen. In diesem Fall sind 23 Euro zu entrichten. Aéroscopia ist das ganze Jahr von 9.30 bis 18 Uhr geöffnet, während der Schulferien sogar bis 19 Uhr. ts.

Sud Aviation und später Airbus als Verbindungsflugzeug zwischen den Airbus-Standorten.

Für die Freunde der Militärluftfahrt hält «Aéroscopia» eine Reihe von interessanten Vertretern der Sparte bereit. Dazu zählen eine Republic F-84 und MiG-15bis, die beide im Koreakrieg zu Beginn der 1950er-Jahre eingesetzt wurden. Ferner sind die Klassiker F-104G Starfighter und Mirage IIIC ebenso vertreten wie Draken JD35, Jaguar und Vought F-8 Crusader für den Betrieb auf Flugzeugträgern. Komplettiert werden soll der militärische Flugzeugpark schliesslich durch eine A400M, und zwar durch jenes Exemplar, das im Dezember 2009 den Erstflug durchführte und anschliessend zu insgesamt 475 Testflügen startete. Noch steht allerdings nicht fest, wann der bärenstarke europäische Militärtransporter in Blagnac eintreffen wird.

Freunde der Helikopterszene kommen mit einer Alouette II in der Marineversion und einer Aérospatiale Westland SA 340 Gazelle auf ihre Rechnung, während die Cessna 337D Super Skymaster, ein Schulterdecker, der in den 1960er-Jahren in seiner militärischen Ausführung für psychologische Kriegsführung und später für die Waldbrandbekämpfung verwendet wurde, wieder ein breiteres Publikum ansprechen dürfte. An die Pionierzeit der Aviatik erinnert eine Replik der Blériot XI, die im Jahr 1909 als erstes Flugzeug den Ärmelkanal überquerte. Mehrere Exemplare aus der Leichtaviatik- und Segelflugzeugsparte sowie zahlreiche Modelle im Massstab 1:25 runden das breite Angebot des «Aéroscopia»-Museums ab. **cp**

Thomas Strässle



Das waren noch Zeiten, als die (sehr lärmintensive) Caravelle nach Zürich flog.

# CONTROL

AKKUS | BATTERIEN | STROMVERSÖRGUNG  
ELECTRONIC MANUFACTURING SERVICE

## Wind- und Wetterfest!

**LEAD CRYSTAL® Akkus – Die neue, zukunftsorientierte Blei Technologie mit langer Lebensdauer und höchster Sicherheit.**

### Zuverlässig und langlebig

Die LEAD CRYSTAL® Technologie überzeugt mit folgenden Eigenschaften:

- 900 bis 5'000 Ladezyklen möglich
- hohe Temperaturbeständigkeit von -40°C bis +65°C
- Überladefest und tiefenentladungsfähig
- hochstromfähig
- keine austretenden Dämpfe oder schädliche Gasemissionen
- absolut Wartungsfrei

### Robust und Beständig

LEAD CRYSTAL® Akkus eignen sich für vielfältige Anwendungen in den Bereichen Mobil- und Festnetzkommunikation, Sonnenenergie, Intelligentes Stromnetz, Militärfunk, Netzwerkkommunikation, Schiffs- und Luftfahrt etc.

Control AG – Ihr zuverlässiger, kompetenter Partner für Akkus, Batterien, Stromversorgung sowie USV-Anlagen und Notstromsystemen.

Control AG, Bösch 35, 6331 Hünenberg, Switzerland  
T 041 781 17 17, F 041 781 11 94, [www.control.com](http://www.control.com)





# Nachtschicht

Flughafen Zürich, 21.00 Uhr. Soeben wurde die Landerichtung aufgrund der geltenden deutschen Verordnung auf Piste 28 geändert. Zahlreiche Landescheinwerfer anfliegender Flugzeuge sind am dunklen Nachthimmel zu erkennen. Für uns Kurz- und Mittelstreckenpiloten geht der Arbeitstag normalerweise nun zu Ende. Das Technikpersonal im Hangar von SR Technics hingegen kommt erst jetzt so richtig in Schwung.

Ich stehe neben dem Bugfahrwerk eines Swiss-Airbus A320 und blicke auf das riesige Tor, welches sich langsam in Bewegung setzt. Kühle Abendluft strömt in das Gebäude, während ein Schleppfahrzeug einen Avro in die Halle zieht. In den kommenden zwei Stunden gesellen sich noch ein Airbus A319, ein Airbus A321 und drei weitere Avros hinzu. Heute darf ich eine Nachtschicht in den «heiligen Hallen» der SR Technics begleiten.

## Vom Blitz getroffen

Es ist mittlerweile 23.00 Uhr und die Langstreckenmaschinen nach Südamerika und Fernost sind bereits in der Luft. Ein solcher Einblick in die Arbeit des Maintenance-Personals ist leider viel zu selten möglich. Ich gehe durch die Halle und sehe zahlreiche Techniker, welche notwendig gewordene Unterhaltsarbeiten durchführen. An einem der Airbusse wird die Abdeckung einer VHF-Antenne abgenommen, welche nach einem Blitzschlag ausgewechselt werden muss. Gleichzeitig ist links die Triebwerksverkleidung geöffnet. Eine Gruppe von Technikern in Ausbildung begutachtet im Licht einer Taschenlampe gemeinsam mit ihrem Instruktor verschiedene Elemente der komplexen Konstruktion. Ich gehe unter dem Rumpf der Maschine durch und geselle mich zu einem Techniker, welcher an einem unserer Avros arbeitet. Die beiden Landescheinwerfer sind eingeschaltet, in der hellen Halle fällt dies aber nicht wei-



Foto: Florian Trojer

Das Nervenzentrum der Flugzeugwartung: die SR Technics-Wartungshalle.

ter auf. Eines der Lichter wurde gerade ersetzt und als nächstes wird das Schmieröl bei allen vier Triebwerken aufgefüllt.

## Durchhaltevermögen ist gefragt

Ich ertappe mich selbst beim Gähnen und muss feststellen, dass ich schon ein wenig müde bin, obwohl die Zeiger der Wanduhr auf kurz nach Mitternacht stehen. Die Nachtschicht für die Techniker ist erst in einigen Stunden vorüber und obwohl der Körper einem das Gefühl gibt, dass genau jetzt die Zeit zum Einschlafen wäre, stehen noch viele Arbeiten auf dem Programm. Diese gilt es, trotz der späten Stunde, konzentriert und fehlerfrei durchzuführen. Müdigkeit ist nicht nur bei uns im Cockpit auf Nachtflügen ein Problem: So ist auch hier in der Maintenance die Kaffeemaschine ein nicht wegzudenkendes Teil am Arbeitsplatz. Nach der kurzen Pause zeigt das Koffein erste Wirkung und ich begleite den Techniker wieder an die Arbeit – dieses Mal in das Cockpit eines Avros hinein.

Der Bildschirm, auf welchem normalerweise das Primary Flight Display (PFD)

uns Piloten die wichtigsten Fluginformationen anzeigt, wurde komplett ausgebaut. Die klaffende Lücke inmitten des Instrumentenpanels wirkt surreal. Der neue Bildschirm liegt bereit und wird eingesetzt. Ich blicke auf mein Smartphone – 1.30 Uhr.

## Es braucht mehr als nur Piloten

Ich nehme mir die Freiheit, mich zu verabschieden und müde den Nachhauseweg anzutreten. Während ich über menschenleere Strassen fahre, wird in den Hangars noch weitere Stunden geschraubt, poliert und Papierkram erledigt, bevor die Flugzeuge pünktlich um 6.00 Uhr wieder auf ihren Standplätzen am Terminal stehen. Das Maintenance-Personal, das während der Nacht gearbeitet hat, freut sich auf wohlverdienten Schlaf. Die Frühschicht ist bereit, den Crews bei allfälligen Problemen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Es braucht eben mehr als nur Piloten, um ein Flugzeug in die Luft zu bringen. **cp**

Florian Trojer

# Einen Tag lang unter



An Bord eines Flugzeugs sind die Arbeitszeiten streng geregelt. Überzeiten sind nur ausnahmsweise möglich.

Was geschieht eigentlich vor dem Flug? Wann sind die Piloten im Cockpit? Was ist der Sinn eines Briefings? Solche und ähnliche Fragen beantwortet Helvetic-Pilot Nicolas Bachmann, der bei der Flugschule Horizon auch als Accountable-Manager tätig ist.

**D**ie Meldung liess aufhorchen: Passagiere eines Air India-Flugs von London nach Delhi konnten ihren Flug nicht antreten, weil die für die Dienstpläne zuständige Stelle vergessen hatte, Piloten anzubieten!

Die Piloten des Hinflugs mussten sich zuerst zwölf Stunden ausruhen, bevor sie mit den ebenfalls in die Hotels zurückgebrachten Passagieren den Rückflug antreten konnten. Ansonsten wäre es zu einer klassischen Überschreitung der Flight Duty Time gekommen – was klar verboten ist.

## Morgendliches Briefing

Wenn der Linienpilot der Helvetic Airways, Nicolas Bachmann, mit einer Maschine der Fluggesellschaft frühmorgens abfliegt muss er in der Regel eine Stunde vor Abflug am Flughafen sein. Dann beginnt seine Duty-Zeit.

Im Flughafengebäude erfolgt als erstes das Briefing zwischen den Piloten und den Flugbegleitern und Flugbegleiterinnen. Bei diesem fünf- bis zehnminütigen Austausch orientieren die Piloten das Kabinenpersonal über die Wetterbedingungen unterwegs und damit verbundene mögliche Turbulenzen während des Flugs. Die Flight Attendants lassen das Cockpit-Personal wissen, welche VIPs (very important persons) an Bord sind oder informieren sie beispielsweise über Rollstuhlfahrer, denen besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird, und die vor den anderen Fluggästen boarden.

## Nur einmal pro Tag

Dieses Routineprozedere findet einmal pro Arbeitstag statt, unabhängig davon, wie viele Flüge an diesem Tag anstehen; auf Europa-Routen sind es meistens vier Starts und Landungen. Oft werden auch spezi-

elle Punkte angesprochen, beispielsweise, wenn für das Ein- oder Ausschalten der Laptops neue Bestimmungen in Kraft getreten sind. Solche morgendlichen Informationsaustausche dienen auch dazu, bewährte Abläufe beim Boarden oder während des Flugs aufzufrischen. Dies kann eine Sicherheitsüberprüfung beinhalten, wie zum Beispiel, was zu tun ist, wenn ein Laptop Feuer fangen sollte.

## 45 Minuten vor dem Start an Bord

Die Crew geht in der Regel 45 Minuten vor dem Abflug an Bord. Auf einem Langstreckenflug meistens früher, da die zusätzlichen Essen gezählt werden müssen oder gecheckt wird, ob auch alle Schwimmwesten vorhanden sind.

Die Passagiere dürfen das Flugzeug meistens 20 Minuten vor Abflug boarden, nachdem das Kabinenpersonal und die Pilo-



# rwegs mit der Crew



ten ihr Einverständnis erteilt haben. Zehn Minuten vor Abflug müssen die Piloten im Besitz der Ladepapiere sein und darüber orientiert sein, wie viele Passagiere sich an Bord befinden. Ein komplettes Boarding erfolgt nur, wenn die Crew vollzählig an Bord ist. Fehlt ein Kabinenmitglied, kann nur in Etappen geboardet werden. Sollte zur geplanten Check-in-Zeit ein Crew-Mitglied nicht erscheinen, muss die Einsatzzentrale, nach erfolglosem Anruf, einen Ersatz anbieten. Dies kann unterbleiben, wenn sich das Mitglied telefonisch meldet und der Einsatzleitstelle sagen kann, wann es am Arbeitsort eintrifft. Verschlafen oder schlechtes Wetter und entsprechend schlechte Strassenverhältnisse sind die häufigsten «Ausfall»-Gründe.

## Schnelle Turnarounds


Die Motoren werden erst nach Freigabe durch Tower und Apron Control in Zürich gestartet. Auf den Europa-Destinationen bleibt der Crew nicht viel Zeit zum Verschnaufen. In der Regel müssen 35 bis 45 Minuten reichen, bis die Passagie-

re das Flugzeug verlassen haben, das Gepäck ausgeladen ist und die Putzquipe ihren Dienst getan hat. Das Kabinenpersonal überprüft vor dem Rückflug, ob alle «Spuckbeutel» in der Ablage vorhanden und die Sicherheitsmanuals griffbereit in der Ablage der Rückenlehne sind. An einzelnen Destinationen wird die Fokker 100 auch auf spezielle Sicherheitsaspekte überprüft.

## 900 Stunden Blockzeiten

Pro Kalenderjahr kommt ein Besatzungsmitglied maximal auf 2000 Arbeitsstunden und 900 Stunden Blockzeiten. Unter den Blockzeiten versteht man die effektive Flugdauer, vom Zurückstossen des Flugzeugs bis zum Setzen der Chocks (Bremsklötze).

Das Crew-Briefing oder das Studieren der Meteo vor dem Flug gilt nicht als Blockzeit, sondern als Arbeitszeit. Das ist insofern von Bedeutung, als eine nebenberufliche Tätigkeit wie Fluglehrer (Pilot) oder das Servieren in einer Bar (Flight Attendant) dem Arbeitgeber ebenfalls gemeldet werden muss, damit die Gesamtarbeitszeit nicht überschritten wird. Die Duty-Zeit be-

trägt zwölf Stunden, kann jedoch bei unvorhergesehenen Ereignissen maximal 15 Stunden erreichen. In solchen Fällen muss ein Rapport ausgefüllt werden, in dem die Gründe (Schneefall etc.) ausführlich aufgeführt werden. Die Einhaltung der Arbeits- und Blockzeitenbestimmungen werden über das System gewährleistet. Die Piloten erkennen so auf ihren elektronischen Plattformen, wie lange ihre Ruhezeit dauert. Bietet die Einsatzstelle einen Piloten zu früh auf, erfolgt über das zentrale System eine Warnung. 

Patrick Huber



Horizon Swiss Flight Academy  
Steinackerstrasse 56, 8302 Kloten  
Telefon 044 862 07 07, [Horizon-sfa.ch](http://Horizon-sfa.ch)



Für Katja Selle immer noch das Flugzeug, das sie zum Schwärmen bringt: der «Jumbo» der British Airways, die Boeing B747-400.

# «Wir sind sehr gut aufgestellt»

Im Gegensatz zu den Mitbewerbern Lufthansa und Air France, die mit den Folgen der Pilotenstreiks zu kämpfen haben und deshalb in die roten Zahlen rutschten, kennt British Airways (BA) solche Probleme nicht. BA habe ihre Hausaufgaben gemacht und sei für die Zukunft gut gerüstet, sagt Katja Selle, Regional Commercial Manager Central and East Europe. Selle ist auch für den Schweizer Markt verantwortlich.

«Cockpit»: *Frau Selle, wie geht es der British Airways wirtschaftlich?*

**Katja Selle:** Der IAG (International Airlines Group) geht es sehr gut. 2013 war schon ein erfolgreiches Jahr, und das hat sich auch im letzten Jahr fortgesetzt. Unter den grossen Airline-Gruppen in Europa ist die Holding von British Airways, Iberia und Vueling derzeit am erfolgreichsten. Alle drei Airlines sind profitabel. Im vergangenen Jahr haben sie zusammen 77,3 Millionen Passagiere (plus 15 Prozent) befördert.

*Wie wichtig ist der Schweizer Markt für die BA?*

Die Schweiz ist für uns sehr wichtig. Wir fliegen schon seit den 1940-er-Jahren hierher. In der Schweiz ist der Anteil an Geschäftsreisenden sehr gross. Wir profitieren von den vielen internationalen Organisationen, den Banken und der Pharma-Industrie. Wir sind mit dem Premium-Geschäft sowohl auf der Strecke nach London wie auch auf den weiterführenden internationalen Verbindungen sehr zufrieden.

Aber auch das Leisure-Geschäft entwickelt sich gut. Wir fliegen beispielsweise vier Mal pro Tag von Basel und acht Mal von Genf aus nach London Heathrow. Zusätzlich fliegen wir im Winter von London City und Gatwick nach Genf, um vor allem Ski-Touristen in die Schweiz und nach Frankreich zu bringen.

Ab Zürich fliegen wir London City täglich fünf Mal an, Heathrow sogar sechs Mal. Das zeigt eindrücklich, welchen Stellenwert Zürich bei BA geniesst.



## Auf ein Wort

**Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?**

Brasilien.

**Ihre Lieblingsdestination?**

New York und Südafrika.

**Wo wollten Sie schon immer mal hin?**

Australien.

**Wen würden Sie gerne mal an Bord begrüßen?**

Roger Federer.

**Ihr Lieblingsmotto?**

Lebe nie ohne zu lachen.

**Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?**

Ja.



Der Airbus A318 fliegt für die BA täglich vom Londoner City-Flughafen nach New York. Darin hat es nur gerade Platz für 32 Passagiere – alle in der Business Class.

**Alles spricht in der Schweiz von der «Gefahr» durch arabische Golf Airlines wie Qatar Airways, Etihad oder Emirates. Wie erlebt die BA diese Situation?**

Bei uns in der Schweiz ist das Geschäft Richtung Westen – vor allem die USA –



Die Finnin Katja Selle (48) ist seit 1999 bei British Airways.

das wichtigere. Die Auswirkungen sind für uns daher weniger von Bedeutung. Wir vernachlässigen den Markt Richtung Osten jedoch keineswegs: So fliegen wir beispielsweise drei Mal täglich nach Dubai und nehmen am 27. Mai neu Kuala Lumpur in unseren Flugplan auf. Nach Japan

fliegt BA im Joint-Business mit der Finnair und Japan Airlines (JAL). Wir sind auch die einzige europäische Airline, die noch nach Australien (Sydney) fliegt.

**Geniesst BA einen «Heimatschutz» oder gelten im UK für alle die gleichen Spiesse?**

Es gibt keinen Schutz, alle Airlines sind gleichgestellt. Wir stellen uns der Konkurrenz.

**BA gehört als Gründungsmitglied seit langem der Oneworld-Allianz an. In letzter Zeit hängen sich die Stimmen, die sagen, dass Allianzen mehr Nach- als Vorteile nach sich ziehen.**

Das habe ich noch nie so gehört. Für den

Kunden hat eine Allianz viele Vorteile, wie zum Beispiel das Frequent-Flyer-Programm, das Meilensammeln; aber auch das nahtlose Umsteigen auf andere Flüge innerhalb der Allianz.

**Es fällt auf, dass BA offenbar vermehrt auf Joint Business-Agreements setzt.**

Zusätzlich zu der Allianz setzen wir sehr erfolgreich auf die Karte Joint-Business. Seit einigen Jahren besteht ein Agreement mit American Airlines (AA) und Iberia in die USA, Kanada und Mexiko. Zudem ist Finnair vor gut einem Jahr dazu gestossen. Das hat viele Vorteile: Wir offerieren gemeinsames Pricing, viele Code-Share-Verbindungen und die Kunden haben eine grössere Auswahl bei den Streckenverbindungen. Alleine in den USA existieren so dank der engen Zusammenarbeit mit AA und der US

«Wir stellen uns der Konkurrenz. Es gibt keinen Schutz.»

Airways 240 Verbindungen. Von London aus fliegen wir beispielsweise 15 Mal täglich nach New York. Davon zwei Mal täglich mit einer A318 von London City aus, die ausschliesslich über Business-Class-Sitze verfügt. Diese Verbindung erfreut sich grosser Beliebtheit. Wir sind quasi im Stundentakt unterwegs.

**Wenn ich das richtig interpretiere, heisst das, dass sich Allianzen für Sie nach wie vor lohnen.**

Ja, für uns rechnen sich die Allianzen immer noch. Die Oneworld hat sich sehr gut etabliert. Bei Skytrax wird Oneworld seit Jahren immer zur besten Allianz gewählt.

**Wie haben sich die von BA lancierten Day-Tripper-Flüge angelassen? (Anm. der Red.: Hin- und Rückflug am gleichen Tag).**

Ursprünglich war das ein vom UK lanciertes Produkt, um englischen Reisenden europäische Tagestrips zu ermöglichen. Da von der Schweiz aus auch am Wochenende sehr viele Flüge nach London gehen, ist das Angebot für Shopping-Trips sehr beliebt. So können wir den vielen London-Fans einen Mehrwert bieten und erreichen gleichzeitig eine bessere Auslastung der Maschinen.

**Wie sieht es bezüglich der Flotte aus? Sind neuere Flugzeugtypen angedacht?**

Letztes Jahr haben wir 20 neue Flugzeuge bekommen: fünf A380, vier B787, vier B777-300 und sieben A320. Wir erneuern unsere Flotte permanent. 2018 kommt der neue Airbus A350 hinzu. Von diesem Flugzeugtyp haben wir 18 Maschinen geordert. Die B767 wird ausgemustert und durch die B787 ersetzt. Mein Lieblingstyp – die Boeing 747 – wird neueren, kosteneffizienteren Modellen weichen. Und auch auf der Kurzstrecke investieren wir in den Komfort für die Fluggäste. Beispielsweise werden leichtere und bequemere Sitze eingebaut. Dies ist auf den A320- und A321-Maschinen bereits



Foto: Jean-Luc Altherr

British Airways transportiert vor allem im Winter sehr viele britische Skitouristen nach Genf.

erfolgt. Bis im Juni werden auch die A319-Flugzeuge damit ausgestattet sein.

#### **Wie kommt der A380 bei der britischen Kundschaft an?**

Sehr gut. Der A380 wird gerne von unseren Kunden gebucht und das Feedback ist durchwegs positiv. Im Moment fliegt er fünf Destinationen an; in Kürze kommen noch San Francisco und Miami hinzu.

#### **British Airways war eine der ersten Fluggesellschaften, die die Premium-Economy-Class eingeführt hat. Welche Erfahrungen hat BA damit gemacht?**

Wir haben die Premium Economy schon seit 2000, also seit gut 15 Jahren. Sie ist etabliert und wird sehr geschätzt. Für einen

geringen Aufpreis hat man auf der Langstrecke in dieser Buchungsklasse viele Vorteile. Anfänglich wurde diese Klasse im Schweizer Markt vor allem von Ferienflie-

«Die BA investiert auch auf der Kurzstrecke in den Komfort für die Fluggäste.»

genden nachgefragt, da diese Reiseklasse bei Geschäftsreisenden in den Reiserichtlinien nicht existierte. Heute haben vermehrt Firmen neben Economy oder Business auch die Premium Economy-Class in ihre Richtlinien aufgenommen.

den möglichst ideale Anschlüsse an andere Destinationen haben.

#### **Mit dem Begriff IAG (International Airlines Group) können die wenigsten etwas anfangen. Wieso ist man nicht bei British Airways und Iberia geblieben?**

IAG ist lediglich der Name unserer Holding-Gesellschaft. British Airways, Iberia und Vueling sind zwar Teil der Holding, werden aber weiterhin als eigenständige Brands geführt. Diese sind bei den Kunden äusserst beliebt und die Identifikation mit den Marken soll keinesfalls verloren gehen. Durch die IAG können wir jedoch sehr viele Synergien wie beispielsweise Flughäfen oder IT nutzen. **cp**

**Interview: Patrick Huber**

#### **Iberia schafft Turnaround**

Die spanische Iberia hat letztes Jahr einen operativen Profit von 50 Mio. Euro, verglichen mit einem operativen Verlust von 166 Mio. Euro ein Jahr zuvor, erzielt. «Der Plan, 2014 den Break-even zu erreichen, ist also aufgegangen», kommentiert IAG-CEO Willie Walsh. In Spanien ist allerdings Vueling für den Konzern eine noch grössere Ertragsperle: Die Billig-Airline aus Barcelona erreichte ein operatives Ergebnis von 141 Mio. Euro.

#### **Geld in die Aufwertung der Kabine auf den Kurzstrecken wird von den Airlines nicht zum Selbstzweck investiert. Damit locken die Fluggesellschaften potentielle Kunden an ihre Hubs und danach auf die Langstrecke. Dieses Geschäftsmodell dürfte auch die BA praktizieren.**

Die Langstrecke ist für uns ohne Frage wichtig. Und da die Langstreckenflüge unserer Gesellschaft von London aus starten, ist eine hohe Frequenz zwischen der Schweiz und London sehr wichtig, damit unsere Kun-

#### **Premium Economy**

Bei BA heisst die Premium Economy World Traveller Plus. 110 Mio. Pfund hat BA während der letzten Jahre in diese Klasse investiert. Die BA war die erste global agierende Fluggesellschaft, die im Jahr 2000 diese vierte Buchungsklasse einführt. Jedes Jahr buchen 1,2 Mio. Passagiere World Traveller Plus, die den Reisenden ausser mehr Beinfreiheit eine grössere Auswahl an Essen und Getränken bietet.



Wir suchen junge, motivierte und luftfahrtbegeisterte Talente für unsere Ausbildungen zum:

## Tactical Fighter Controller (HF)

Nach erfolgreichem Abschluss deiner 2 ½-jährigen Ausbildung führst du im Air Defense & Direction Center in Dübendorf in Zusammenarbeit mit Militärpiloten Luftpolizeieinsätze und taktische Missionen durch.

## Flugverkehrsleiter/in (HF)

Nach erfolgreichem Abschluss der 2 ½-jährigen Ausbildung (Erwerb der Lizenz) erhältst du eine Anstellung auf dem Flugplatz Meiringen.

Die Ausbildungen beginnen jeweils im Oktober 2015 oder im Januar 2016. Du kannst dich bewerben, wenn du...

- ein EFZ oder eine Matura hast
- Schweizer Bürger/in bist (Voraussetzung für militärischen Luftverkehr)
- zwischen 18 und 30 Jahre alt bist
- gute Englischkenntnisse hast

Sende uns deine Bewerbung online und absolviere die Eignungstests!  
Weitere Informationen: [www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch) oder [recruitment@skyguide.ch](mailto:recruitment@skyguide.ch)



skyguide ::

with you, all the way.

# Alle Kalender 2015 zum Spezial-Preis

Die letzten  
**Cockpit-  
Kalender 2015**  
zum **Spezial-Preis!**

**CHF 15.-**

statt CHF 39.80  
zzgl. Versand

Bestellen Sie unter [cockpit.aero](http://cockpit.aero)

VERLAG **Cockpit**  
Jordi AG – das Medienhaus







# **Cockpit**

Nr. 04/April 2015

Spektakulärer Anflug auf die französisch-niederländische  
Karibikinsel St. Martin/Sint Maarten.

**Foto: Ian Lienhard**







# Spotter-Paradiese



Fotos: Erwin Dietrich

Eine Boeing 737-8H6 (9M-MSK) der Malaysian Airlines auf dem Anflug auf den Flughafen Phuket. Aufgenommen am Nai Yang Beach.

## Bangkok und Phuket: Spotter-Hotspots

An den meisten Flughäfen gelten restriktive Sicherheitsbestimmungen – auch für Spotter. Den Hobby-Fotografen bieten die Flughäfen von Bangkok und Phuket jedoch noch ausgezeichnete Rahmenbedingungen.

**A**m Suvarnabumi Airport (Bangkok) existieren nach wie vor diverse Hotels mit vielen Fotografiemöglichkeiten auf den Dachterrassen; so zum Beispiel das Phoenix Hotel, das Kriss Residence oder das Miracle Hotel. Probleme bereiteten im November/Dezember 2014 die ständig wechselnden An- und Abflugrouten. Auch scheint der November nicht gerade der ideale Monat für Fotoaufnahmen zu sein: Dunst und Nebel waren an der Tagesordnung.

Der Schreiber hat sich drei deutschen Spotttern angeschlossen, und alle konnten rund eine Stunde problemlos am Pistenende 19R fotografieren. Diese Ringstrasse rund um den Airport wird von Kameras überwacht, was die Polizei veranlasste, die Spotttergilde (freundlich, aber bestimmt) aufzufordern, das Gelände zu verlassen. Zwei der Spotter kehrten nach Abzug der Polizei zurück – und verbrachten später ein paar Stunden auf dem Polizeiposten...  
Fotografische Highlights: Royal Jordanian

Airlines, Thai, ANA mit Boeing 787, Thai, Emirates mit Airbus A380. Zudem sind diverse « Exoten » zu sehen, die man in den heimischen Gefilden nicht zu Gesicht kriegt: diverse asiatische Airlines wie Thai Airways mit der gesamten Flotte, Thai Smile, NokAir, Bangkok Airways, Lao Airline, Singapore Airlines, Jet Airways und viele mehr. Die chinesischen Fluggesellschaften sind mit Eva Air, Cathay Pacific, China Airlines, China Southern, Xiamen Airlines sehr gut vertreten.

### Don Mueang Airport, Bangkok

Nach einem dreistündigen Transfer quer durch Bangkok checkte der Schreiber im Airport Suite Hotel ein. Der Bitte nach einem Zimmer mit Sicht auf die Runway wurde sofort entsprochen.

Platzhirsche sind auf dem Don Mueang Airport nach wie vor die Air Asia und die NokAir. Neu dazu gekommen ist die Thai Lion Air mit zahlreichen Flügen von und nach dem Don Mueang Airport. Die vor-

übergehend mit einem Flugverbot belegte City Airways fliegt mit der Boeing 737 die Strecke Bangkok–Phuket (Stand Dezember 2014). Verschwunden ist die NokAir Mini mit den bunt bemalten Saab 340.

Leider konnten die Flugzeuge nur im Steigflug fotografiert werden.

Fotografische Highlights: diverse Bemalungen der Air Asia (Airbus A320), Bangkok Airways mit Airbus- und ATR-Maschinen, Lion Air mit der Boeing 737 und NokAir mit diversen Boeing- und den neuen Dash 8-Maschinen.

### Phuket International Airport

Der Nai Yang Beach bietet nach wie vor hervorragende Möglichkeiten, um anfliegende Maschinen zu fotografieren. Der Nai Yang Beach ist der zweite Strandabschnitt nach der Brücke (Sarasin Bridge), die Phuket mit dem Festland verbindet. Es ist kein Problem, Unterkünfte in jeder Preisklasse zu bekommen. Vom Zentrum mit Hotels und Restaurants sind es bis zum Pistenanfang



etwa 20 Minuten Fußmarsch. Tagsüber landen die Maschinen meist auf der Piste 09 vom Meer herkommend. Aufnahmen Richtung Airport sind verboten und auch nicht mehr möglich, da ein Zaun und hohes Gebüsch die Sicht verdecken. Rund um den Airport herrscht eine rege Bautätigkeit: Parkhäuser und weitere Hotels entstehen. Von der geplanten Pistenverlängerung ins Meer hinaus ist weit und breit nichts zu sehen.

Neu in Betrieb genommen ist das Terminal 2 für Billigflug-Airlines. Thailand wird zurzeit von russischen Touristen «überschwemmt». Beim Retourflug nach Bangkok standen diverse russische Flugzeuge auf dem Tarmac: zwei Nordwind-, zwei Transaero- und eine Aeroflot-Maschine.

Fotografische Highlights: NokAir in diversen Bemalungen, mit Airbussen und Dash 8, Chartermaschinen aus Russland, Nordwind, Transaero, Thai Airways meistens mit Boeing 777 und Airbus A330. Den morgendlichen Flug Bangkok-Phuket mit der Boeing 747-400 gibt es leider nicht mehr. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass es sich im Moment noch lohnt, diesen drei Airports einen fotografischen Besuch abzustatten. **cp**

**Erwin Dietsch**

#### Fotoausrüstung

Vollformatkameras: Es sind Teleobjektive von etwa 400 mm Brennweite erforderlich. Bei APS-Digitalkameras reichen 300 mm. Die Fotos dieses Beitrages entstanden mit einer Nikon D-700 und der Optik 70-200 mm. Gelegentlich kam ein Telekonverter x2 zum Einsatz. Die Rohdaten wurden im Photoshop Lightroom verarbeitet und optimiert.



- ❶ Air Asia-Airbus A320, gestartet auf der Piste 03L des Don Mueang-Airports.
- ❷ Thai Airways-Airbus A330-343 (HS-TEU). Anflug auf die Piste 19R des Suvarnabumi Airports.
- ❸ Vietjet Air, Airbus A320-216 (VN-A686).
- ❹ Siam Air, Boeing 737-3J6 (HS-BRU).
- ❺ Bangkok Airways, Airbus A320-232 (HS-PGV).



# Flugplätze in der Karibik



Mehrmals täglich verbindet American Airlines die Karibikinsel St. Martin/St. Maarten mit diversen Zielen in den USA. Dabei setzt sie die ganze Bandbreite an Flugzeugen ein: von der B737 über die B757 und B767 bis zum Airbus A330.



# Nervenkitzel garantiert

Immer wieder tauchen spektakuläre Bilder aus St. Maarten von tief über den Strand anfliegenden Jumbo-Jets auf. Neben dem Hauptflughafen Princess Juliana haben aber auch die umliegenden Inseln schöne und teilweise abenteuerliche Flugplätze zu bieten. Für Piloten eine echte Herausforderung.

Der grösste Flughafen der Region liegt auf dem holländischen Teil der Antilleninsel Sint Maarten. Berühmt wurde der während des Zweiten Weltkriegs eröffnete Flughafen wegen seiner Lage. Direkt vor der Pistenschwelle der Piste 10 liegt der Maho Beach, an welchem sich die Touristen täglich versammeln, um fasziniert das Spektakel zu bestaunen, wenn eine Maschine tief über den Strand fliegt oder beim Start den Sand ins Meer bläst. Auf der anderen Seite befindet sich eine Hügelkette, welche die startenden Flugzeuge zwingt, unmittelbar nach dem Start eine scharfe Rechtskurve zu fliegen. Das Streckennetz verbindet SXM, so der IATA-Code des Princess Juliana International Airport, mit Destinationen in der Karibik, den USA, Kanada sowie Europa. Air France und KLM fliegen SXM sechs respektive drei Mal wöchentlich ab Paris beziehungsweise Amsterdam an. Da die Piste jedoch nur 2180 Meter misst, legt die KLM 747 jeweils einen Tankstop in Curaçao ein.

## Challenge St. Barthélémy und Saba

Auch auf dem französischen Teil der 92 Quadratkilometer grossen Insel gibt es einen Flughafen. Auf dem kleineren L'Espérance Airport bei Grand Case verkehren jedoch lediglich Maschinen bis zur Grösse einer ATR 72, welche die umliegenden Inseln bedienen.

Eine wahre Herausforderung für die Piloten stellen aber die Flughäfen auf den Nachbarinseln Saba sowie St. Barths (St. Barthélémy) dar. Letztere ist seit Februar 2007 ein französisches Überseegebiet, wo die Schönen und Reichen ihre Ferien verbringen.

Die zu den Niederlande gehörende Insel Saba befindet sich knappe 15 Flugminuten südlich von St. Maarten entfernt. Auf der 13 Quadratkilometer kleinen tropischen Insel mit knapp über 2000 Einwohnern befindet sich die kürzeste, kommerziell genutzte Piste der Welt. Auf der 396



Oben: Hoch konzentriert fliegt die Zweimannbesatzung der Winair den spektakulären Endanflug auf St. Barths. Unten: Keine Schranke oder Ampel reguliert den Verkehr auf der vielbefahrenen Strasse im Endanflug der Piste 10 auf St. Barths, während die Twin Otter PJ-WIJ der Winair aus St. Maarten eintrifft.



# Flugplätze in der Karibik

Auf der einzigen flachen Stelle auf Saba liegt die knapp 400 Meter lange Piste des Juancho E. Yrausquin Airports. Für jeden Piloten eine Herausforderung.



Meter langen Betonpiste operiert deshalb auch nur Winair mit ihren leistungsstarken Twin Otter-Maschinen, pilotiert von speziell geschulten Piloten.

## Spektakulärer Anflug

Etwas mehr Piste haben die Piloten auf der weiter östlich gelegenen Insel St. Barths zur Verfügung. Bevor die Flugzeugführer jedoch die 640 Meter der Piste 10 nutzen können, liegt ein spektakulärer Anflug vor ihnen. Der Flughafen liegt etwas versteckt hinter einer Hügelkette, was zu einem sehr steilen Endanflug führt, knapp über eine dicht befahrene Strasse hinweg. Benutzt wird dieser Platz hauptsächlich von den lokalen Fluggesellschaften wie Winair mit ihren Twin Otter-Flugzeugen, der auf St. Barths beheimateten St. Barth Commuter mit ihren Cessna Grand Caravans, sowie der mit Pilatus PC-12 operierenden Tradewind. **cp**

**Ian Lienhard**

Oben rechts: Jeder Meter wird auf der kurzen Runway von Saba ausgenutzt, um die De Havilland DHC-6 Twin Otter der Winair in die Luft zu bringen. Unten rechts: Frühmorgens, wenn es am Strand noch ruhig ist, sieht man gut, wieviel Sand die startenden Maschinen jeweils wegblasen. Aus diesem Grund wird der Maho Beach auch jährlich neu aufgeschüttet.

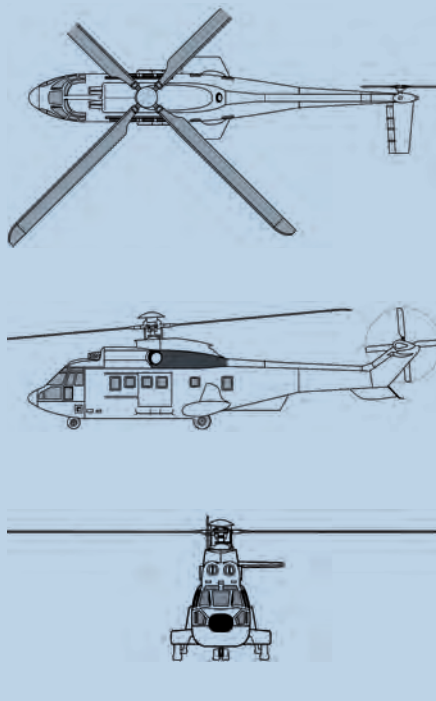




# Airbus Helicopters AS332L2 Super Puma Mk. II

Der leistungsfähigste Super Puma trägt die Bezeichnung AS332L2 und hinter dem Namen den Zusatz Mark 2 (Mk. II). Er steht in erster Linie bei Offshore-Firmen und beim Militär im Einsatz.

Technische Daten	
Hersteller	Airbus Helicopter
Typ	Mittlerer Mehrzweckhelikopter
Erstflug	13. September 1978
Länge (inklusive Rotor)	19,50 m
Kabinenbreite	1,80 m
Max. Höhe	4,97 m
Besatzung/Pax	2/24
Rotordurchmesser	16,20 m
Max./Dauerleistung	2 x 1573 kW / 2 x 1236 kW
Leergewicht	4722 kg
Max. Abfluggewicht	9300 kg
Max. Unterlast	5000 kg
Triebwerk	2 Turbomeca Makila 1A2
Treibstoff	2020 l
Höchstgeschwind.	315 km/h
Reichweite	827 km
Website	airbushelicopters.com



Neben dem im «Cockpit» (3/2015) beschriebenen kurzen Super Puma entwickelte Aerospatiale, heute Airbus Helicopters, auch eine lange Version. Ein wichtiges Zielpublikum für den langen Super Puma sind – nebst den militärischen Kunden – Firmen, welche Transportflüge zu den Öl- und Gasplattformen auf den Weltmeeren anbieten.

Die AS332L hat gegenüber der C-Version eine um 76 Zentimeter längere Kabine. Sie erhielt am 7. Juli 1983 die französische Zulassung. Die erste AS332L lieferte der Hersteller an die Lufttransport AS in Norwegen, welche Flüge zu den Öl-Förderplattformen anbietet. Die weiterentwickelte AS332 L1 Super Puma Mk. I erhielt ihre Zulassung am 21. April 1992, und die aktuelle Version des Super Puma Mk. I trägt die Bezeichnung AS332 L1e.

Bereits am 6. Februar 1987 hob der Prototyp eines noch leistungsfähigeren Super Puma ab. Der als AS332 L2 Super Puma Mk. II bezeichnete Helikopter verfügt über zwei leistungsstärkere Makila-Triebwerke von Turbomeca, die eine höhere Zuladung und eine grössere Reichweite ermöglichen. So erstaunt es nicht, dass als erstes Bristow Helicopters 20 AS332 L2 für Offshore-Flüge in die Nordsee bestellte.

Die Kabine des Super Puma Mk. II wurde gegenüber dem Super Puma Mk. I nochmals um 55 Zentimeter verlängert, um damit Platz für eine zusätzliche Sitzreihe zu schaffen. Die Blätter des Spheriflex Haupt- und des Heckrotors wurden verlängert und mit parabolischen Enden versehen. Beim Bau des AS332L2 verwendete der Hersteller zudem vermehrt Verbundwerkstoffe. Die vergrößerten seitlichen Stummel (Sponson) bieten neben dem Hauptfahrwerk mehr Platz für aufblasbare Rettungsboote, Klimaanlage, Treibstoff und aufblasbare Schwimmer für Notwasserungen.

Der AS332L2 wird auch in einer VIP-Variante mit acht bis 15 Sitzplätzen angeboten. Dieser Hubschrauber ist mit einer Bordküche, einer Toilette und zwei Lounges mit jeweils vier Sitzen aus edlem Material ausgerüstet. Er erreicht mit acht Passagieren eine beeindruckende Reichweite von 1176 Kilometern.

Im Schweizer Luftfahrzeugregister war bis heute nur ein langer Super Puma verzeichnet. Helog AG leaste 1999 während drei Monaten von Brintel Helicopters Ltd eine AS332L für Rotkreuz-Einsätze in Albanien und liess sie als HB-ZBT registrieren. **cp**



Foto: Airbus Helicopters



# Aus dem «Vortex» mit minimalem Höhenverlust

Jedes Jahr ereignen sich weltweit zahlreiche Helikopter-Unfälle aufgrund des Wirbelringstadiums: Beim sogenannten Vortex gerät der Helikopter in einen plötzlichen, rapiden Sinkflug – oftmals mit fatalen Folgen. BAZL-Inspektor Claude Vuichard hat eine alternative Methode erprobt, die den Höhenverlust bei der Recovery (Auffangmanöver) auf ein Minimum reduziert.



Foto: ZVG

Der Helikopter-Hersteller Robinson hat die Vortex-Recovery-Technik des Schweizer Claude Vuichard übernommen.

Es war einer der tragischsten Helikopterunfälle im Jahr 2013: Eine Super-Puma-Maschine des Typs Eurocopter AS332 mit 18 Personen an Bord verunglückte während eines Localizer/DME-Anflugs auf Sumburgh Airport auf den schottischen Shetland-Inseln. Vier Passagiere verloren dabei ihr Leben. Beide Triebwerke lieferten bis zum Aufprall auf der Nordsee Leistung; technische Defekte konnten in den Aufzeichnungen der Blackbox nicht gefunden werden. Die britische Untersuchungsbehörde veröffentlichte kurze Zeit später ein Bulletin, in dem zu lesen war, dass die Kombination zwischen der starken «Nose-Up-Attitude», der tiefen Geschwindigkeit und der hohen Sinkrate, zusammen mit der hohen Leistung (ohne grosse Reserven) den Helikopter in einen «vortex ring state» gebracht hatte. Das Phänomen des Wirbelringstadiums entsteht dadurch, dass der Hauptrotor seinen eigenen Downwash (durch den Helikopter erzeugter Abwind)

ansaugt. Anders ausgedrückt: Die Besatzung gerät in eine gefährliche Situation, weil der Rotor keinen Auftrieb mehr erzeugt, sondern der Helikopter in seinem eigenen Sog nach unten beschleunigt wird. Jede Leistungserhöhung macht somit die Situation noch schlimmer, weil dadurch der Helikopter noch schneller sinkt. Die einzige Möglichkeit, diese Abwärtsbewegung zu stoppen, besteht darin, aus dem Sog, der sich senkrecht unterhalb des Helikopters befindet, herauszufliegen.

## Gemäss Methode Vortex-Erfahrung

Diese bis vor kurzem einzige, weltweit angewandte Recovery-Technik kann aber problematisch sein, zumal insbesondere bei Rettungs- und Arbeitsflügen mit Aussenlasten nicht immer nach vorne weggeflogen werden kann und – noch schlimmer – nicht immer bis zu 500 Fuss (152 Meter) Höhenverlust in Kauf genommen werden können. Auf Video aufgezeichnete Flugunfälle

demonstrieren deutlich, dass die Recovery mit der konventionellen Methode oftmals mit einem Unfall endet.

Es ist schon viele Jahre her, dass der heute 58-jährige Claude Vuichard während eines Holztransportes im Kanton Wallis mit einer 40 Meter langen Leine während eines senkrechten Sinkfluges in ein Wirbelring-Stadium geriet. Zwar gelang es dem Berufspiloten und Fluglehrer, die Ecureuil AS350 aus der Situation zu retten. «Als Folge davon habe ich mir Gedanken gemacht, ob es nicht eine sicherere Variante gibt, um ohne viel Höhe zu verlieren aus diesem gefährlichen Flugzustand herauszukommen», so Vuichard.

## Dem eigenen Sog entrinnen

Der ehemalige Air Zermatt-Pilot realisierte, dass die Methode mit dem geringsten Höhenverlust darin bestand, das äusserste Ende des Upwind-Teils zu erwischen, der neben dem Rotor nach oben strömt. Eine verblüffend einfache Idee, die besonders



bei Operationen an der Leistungsgrenze lebensrettend sein kann. Bei dieser Technik fliegt der Pilot quasi seitlich aus dem eigenen Sog seiner Maschine weg. Es wird Take-Off-Power gesetzt und gleichzeitig die Drehmomentzunahme des Hauptrotors mit dem Leistungspedal kompensiert. Der Cyclic (Steuerknüppel) wird in die Gegenrichtung (10° bis 20° Querlage) zum Leistungspedal (Steuerkreuzung) bewegt. Auf diese Weise gerät der Hauptrotor augenblicklich in den Upwind-Teil des Vortex. Der Höhenverlust liegt bei dieser Methode bei lediglich 20 bis 50 Fuss, was einer Reduktion des Höhenverlustes bis um das Zehnfache im Vergleich zur konventionellen Methode entspricht. Insbesondere für Operationen, die in Bodennähe stattfinden, ist diese Methode die einzige, welche die Besatzung noch aus diesem gefährlichen Zustand retten kann.

### Robinson übernimmt Methode

Im Jahr 2011 fand in der Schweiz ein Safety-Kurs des Helikopter-Herstellers Robinson statt, an dem auch Claude Vuichard teilnahm. Er demonstrierte während des Kurses dem amerikanischen Instruktor Tim Tucker (Chefinstruktor bei Robinson sowie eine Koryphäe in der Helifliegerei) seine Recovery-Methode. Letzterer war begeistert davon und untersuchte die Methode während Flügen in den USA. Zudem sandte er Vuichards Unterlagen an andere Helikopter-Produzenten. Im März 2014 erhielt Vuichard ein erstaunliches Mail: Tim Tucker berichtete ihm, dass nun bei allen Robinson-Safety-Kursen seine Recovery-Methode unterrichtet würde und diese auch in den «Flight Training Guide» von Robinson integriert wurde; dies unter dem Namen «Vuichard-Recovery-Technique».

Claude Vuichard gibt sich diesbezüglich sehr bescheiden, fühlt sich aber geehrt, dass die Recovery-Methode seinen Namen trägt. Dass Robinson seine Methode portiert, wird mittelfristig auch dazu führen, dass weltweit ein Löwenanteil der Helikopter-Piloten seine Methode anwenden wird. Immerhin startet die Mehrheit der Helikopter-Flugschüler die fliegerische Karriere auf einem Robinson-Helikopter.

### Keine Zertifizierungs-Spezifikation

Die Zertifizierungs-Spezifikationen CS27 und CS29, analog zu den FAR 27/29 in den USA, verlangen jedoch kein definiertes Manöver, um aus dem «vortex ring state» herauszukommen. Aus diesem Grund vermutet Vuichard, dass bei den anderen Herstellern wie AgustaWestland, Sikorsky, Bell oder Airbus kein Interesse besteht, ein

neues Verfahren zu entwickeln. Trotzdem dürfte der von Robinson aus Eigeninitiative publizierte Flight Training Guide zahlreiche Helipiloten erreichen – auch solche, die bereits länger im Besitz ihrer Lizenz sind.

### Potenzial, Leben zu retten

Als Gründe, weshalb ausser ihm bis dato noch niemand auf diese alternative Methode gekommen ist, sieht Vuichard die konservativen Schemas in der Fliegerei. «Ein Grossteil der Fluglehrer wird ausgebildet wie seit eh und je; das Einführen neuer Methoden wird so erschwert», ist er überzeugt. Claude Vuichard ist sich bewusst, dass die Einführung seiner Methode langsam fortschreiten wird. Weitere Publikationen in entsprechenden Fachzeitschriften

im englischsprachigen Raum, insbesondere den USA, wären notwendig, um die Aufmerksamkeit der Helikopter-Piloten zu wecken.

Wird die Methode jedoch während der Ausbildung und den Refreshern geübt, so dass sie zu einer programmierten Reaktion wie beispielsweise die «Stall Recovery» bei einem Kolbenmotoren-Flugzeug wird, so ist sich Vuichard sicher, dass sie zu einem deutlichen Rückgang von Unfällen und Zwischenfällen führen kann. Sie hat durchaus das Potenzial, jedes Jahr zahlreiche Menschenleben zu retten und damit verbunden Sachschäden und Versicherungsfälle zu reduzieren. **cp**

Daniel Dubouloz



Foto: zvg

Bazl-Inspektor Claude Vuichard hat eine alternative Methode entwickelt, die den Höhenverlust bei der Recovery aus einem Wirbelringstadium auf ein Minimum reduziert.



# Vittorio Morassi als Gastreferent an der SHA-GV

Hoher Besuch an der nächsten Generalversammlung der Swiss Helicopter Association (SHA): Mit Vittorio Morassi konnte der Präsident des Europäischen Helikopterverbands (EHA) als Gastredner verpflichtet werden.

Für die kommende SHA-Generalversammlung vom 8. April in Bern ist der Präsident der European Helicopter Association (EHA) als Gast eingeladen worden: Vittorio Morassi wird ein Referat über das Verhältnis zwischen der EHA und EASA halten. Dabei geht es um die Interessenvertretung der Heli-Industrie auf europäischer Ebene. Es ist dringend notwendig, dass die Regelwerke der EASA viel mehr auf die effektiven Möglichkeiten der Operators ausgerichtet werden, tatsächliche Mehrwerte geschaffen und nicht nur der administrative Aufwand sowie der Kostendruck erhöht werden. Zudem soll die Bildung einer Gruppe der Alpenländer innerhalb der EHA geprüft werden, damit die Interessenvertretung gegenüber der EASA verstärkt und optimiert werden kann.

## CAT POL 420

Im Rahmen der Herbstversammlung 2014 hat die SHA eine Resolution verabschiedet, in welcher unter anderem gefordert wurde, dass die Einschränkungen beim Einsatz einmotoriger Helikopter aufgehoben werden. Mit dieser Resolution wurde der SHA in der Zwischenzeit wiederholt beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) vorstellig. Nun konnte erreicht werden, dass die vom Bazl



Foto: Heli Rezia



Rudolf Joder

vorgeschlagene Ausnahmeregelung vorläufig akzeptiert wird; allerdings bleibt offen, wie lange. Es ist vorgesehen, die politischen Interventionen im Hinblick auf eine definitive Regelung mit klarer Rechtssicherheit weiterzuführen.

## Luftfahrthinderniskarte

Im Dezember 2014 hat betreffend Luftfahrthinderniskarte eine Sitzung beim Bazl stattgefunden. Die Inputs der SHA wurden alle übernommen, namentlich die Aufnahme der im Swiss Map Mobil enthaltenen Luftfahrthindernisse. Nach wie vor gibt es

verschiedene Punkte, die vom Bazl umgesetzt werden müssen.

## SOP – erste Sitzung der Arbeitsgruppe

Die eingesetzte Arbeitsgruppe betreffend Standard Operating Procedures (SOP) hat am 27. Februar unter der Leitung von Patrick Fauchère/Air Glaciers eine erste Sitzung durchgeführt. Der Zweck der Arbeitsgruppe ist die Erarbeitung von SOPs Generic Manuals Part SPO sowie «Compliance lists». **cp**

Nationalrat Rudolf Joder, Präsident SHA





Fotos: Markus Herzig

AS.350B2 HB-ZFZ in den Farben von Wucher Helicopter auf der Kleinen Scheidegg.

# Heli «Foxtrot Zulu»

Zwei Helikopter mit bewegter Geschichte trugen das Callsign «Foxtrot Zulu». Der Bell 205A-1 «Xray Foxtrot Zulu» wurde 1981 von der Air Grischa in Betrieb genommen. Zuvor flog er in Mexiko und den USA. Während zehn Jahren stand der Transporthelikopter bei der Air Grischa im Einsatz. Ab Sommer 1991 wurde der HB-XFZ zusammen mit den beiden weiteren Bell 205A-1 HB-XRI und HB-XXU in Frankreich als Löschhelikopter eingesetzt. Operiert wurde die Flotte vorerst von der Heli Var, später von der Heli Paca. Im November 1995 wurde der HB-XFZ gelöscht und neu in Luxemburg registriert. Heute fliegt dieser Bell 205A-1 in Kanada bei der

Heli-Inter Inc. als C-FBYU. Der AS.350B2 Ecureuil «Zulu Foxtrot Zulu» stammte aus der Flotte von Wucher Helicopter, deren auffällige Lackierung er vorerst beibehielt. Er wurde im Sommer 2004 von der CAT Heli AG übernommen, welche zu diesem Zeitpunkt auch die SA.315B HB-XMC und SA.319B HB-XOO betrieb. Im Februar 2005 erhielt der HB-ZFZ eine neue schwarze Lackierung. Bereits zum Jahresende wurde der AS.350B2 nach Südafrika verkauft, wo der Helikopter noch heute als ZS-RZJ im Einsatz steht.

Die beiden Helikopter im Detail:

**HB-XFZ Bell 205A-1**; S/N 30168; B/J 1974; Vorher: N401EH; Eintrag: 22. April 1981,

Eigentümer & Halter: Air Grischa Helikopter AG; Handänderung: 18. Februar 1991, neuer Halter: Heliswiss, neuer Eigentümer: Helitrade; Handänderung: 7. Juni 1991, neuer Eigentümer & Halter: EXO Services SA; Löschung: 29. November 1995; neues Kennzeichen: LX-HFZ.

**HB-ZFZ AS.350B2 Ecureuil**; S/N 2158; B/J 1988; Vorher: OE-OXA; Eintrag: 23. Juli 2004, Eigentümer: Rotor-Gloor, Halter: CAT Heli AG; Handänderung: 12. Dezember 2005, neuer Eigentümer & Halter: Rotor-Gloor; Löschung: 12. Dezember 2005; neues Kennzeichen: ZS-RZJ. **cp**

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



Bell 205A-1 HB-XFZ als «Löschhelikopter» bei den Sapeurs-Pompiers du Var.



Bell 205A-1 HB-XFZ der Air Grischa bei einem Maintenance Besuch in Bern.



## Curtiss H-75 A und die Fliegertruppe (1)



Die Schweizer Fliegertruppe zeigte im Sommer 1938 Interesse an der Beschaffung von 30 Exemplaren des amerikanischen Jagdflugzeugs Curtiss H-75 A Hawk. Im Gegensatz zu den Eidgenossen deckte sich die französische Armée de l'Air üppig mit diesem Typ ein. Diese Curtiss H-75 A-1 (No. 99) war im Frühjahr 1940 der Groupe de Chasse I/4 zugeteilt. Das Emblem der 2. Staffel ist unter dem Cockpit aufgemalt.

# Der Schatten-Jäger

Die Curtiss H-75 A war das allererste in grösserer Anzahl nach Europa gelieferte Jagdflugzeug amerikanischer Bauart. Die französischen Hawk erlebten vor 75 Jahren während des Westfeldzugs ihre Sternstunde. Gänzlich unbekannt ist die Tatsache, dass die Schweizer Fliegertruppe im Sommer 1938 ernsthaft den Kauf von 30 Einheiten dieses Typs erwog. Die H-75 A war in erster Linie als Lückenbusser gedacht, bis moderne Muster zur Verfügung gestanden hätten.

**D**ie französische Groupe de Chasse II/4 schrieb am 8. September 1939 ein Stück Luftfahrtgeschichte: Erstmals kamen Flugzeuge amerikanischer Bauart über Europa zu Luftsiegen. Die von Xafféwillers (Lothringen) aus operierenden tapferen Gallier fegten in dieser frühen Phase des Drôle de Guerre mit ihren Curtiss H-75 A zwei deutsche Messerschmitt Bf 109 E vom Himmel. Dabei waren die Erzeugnisse aus dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten noch sieben Jahre zuvor in der Alten Welt gänzlich unbekannt.

### Die Eidgenossen als Pioniere

Als wahre Pioniere bei der Beschaffung amerikanischen Flugmaterials erwiesen sich die Eidgenossen. Mit den ab Sommer-Flugplan 1932 eingesetzten zwei Lockheed 9B Orion («Cockpit» 02/2012) wirbelte die Swissair ordentlich Staub auf. Denn die für damalige Verhältnisse pfeilschnelle Orion liess mit ihren 360 Sachen die Konkurrenz ziemlich flügelahm erscheinen. Das liess aufhorchen.

Mit der Douglas DC-2 fassten die Amerikaner ab Frühjahr 1934 im europäischen Luftverkehr erstmals auf breiter Front Fuss.

Im Rüstungssektor bissen die Amerikaner jedoch auf Granit. Die Luftwaffen der meisten europäischen Nationen erwiesen sich als Biotope der eigenen Aviatik-Industrie. Diese Art von Protektionismus bröckelte erst, als die pechschwarzen Wolken eines bevorstehenden Waffengangs die Rüstungsspirale gewaltig rotieren liess. Praktisch über Nacht zeigten sich die Fabriken den kolossalen Anforderungen ihrer Luftstreitkräfte nicht mehr gewachsen. Es war der Zeitpunkt, wo viele Nationen auf die Vereinigten Staaten schielten – um die schier unerschöpflichen wirtschaftlichen Ressourcen für die eigenen Bedürfnisse anzuzapfen.

### Die Hawk soll es richten

Als erstes Land erkannte Frankreich das Potenzial amerikanischer Jagdflugzeuge und platzierte im Mai 1938 eine erste Order über 100 Curtiss H-75 A-1 Hawk (Falke) – eine Exportversion der seit





Fotos: Michel Cristescu

Der Häuptling ist das Emblem der 1. Staffel der Groupe de Chasse II/5 «La Fayette». Diese Curtiss H-75 A-1 (No. 40) «Weisse 11» kam vor 75 Jahren im Westfeldzug gegen die deutsche Luftwaffe zum Einsatz.

April 1938 beim United States Army Air Corps eingeführten P-36 A (siehe Kasten). Die ersten Exemplare gelangten Anfang Dezember 1938 nach Europa.

Fast zeitgleich mit der Grande Nation fanden die Eidgenossen am schnittigen Curtiss-Jäger Gefallen. Ähnlich wie bei den Franzosen spielte die rasche Verfügbarkeit bei den Erwägungen der Fliegertruppe eine Schlüsselrolle, sich erstmals mit Jagdflugzeugen aus Übersee einzudecken. Ein Dokument der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr vom 2. Juni 1938 nennt im Fall einer umgehenden Bestellung den Sommer 1939 als den vom Herstellerwerk Curtiss-Wright Corporation versprochenen Ablieferungstermin. Die ins Auge gefassten 30 Flugzeuge wären wohl nach der französischen Order in Buffalo im US-Bundesstaat New York vom Band gelaufen. Als Stückpreis nennt ein heute im Bundesarchiv in Bern lagerndes Papier der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) 250 000 Franken.

Eile war durchaus geboten: Denn im Sommer 1938 stand der Fliegertruppe das Wasser bis zum Hals. Sträflich vernachlässigte es die Lorbeerkrantz-Etage der Schweizer Armee, sich in den späten Nachkriegsjahren mit modernem Kriegsmaterial einzudecken. So erwies sich am Vorabend des Zweiten Weltkrieges die 300 Sachen schnelle Dewoitine D.27 noch immer als Speerspitze der Luftstreitkräfte. Mit diesem ab 1931 bei der Truppe eingeführten Hochdecker mit offenem Cockpit war mittlerweile im Luftkampf kein Blumentopf mehr zu gewinnen. Neidisch blickten die Eidgenossen damals über den Rhein: Die ab Herbst 1938 im Dritten Reich vom Fließband rollende Messerschmitt Bf 109 E-1 brachte es auf satte 550 Stundenkilometer.

### Nur Lückenbüsser

Gut ein Jahr vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges war die Curtiss H-75 A das einzige Jagdflugzeug, das rasch und in den gewünschten Stückzahlen für die Schweiz verfügbar war. Diesem Umstand war sich die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr nur zu bewusst. «Unter den heutigen Verhältnissen dürfte es kaum möglich sein, von einem anderen Lieferanten entsprechendes Flugmaterial innerhalb kürzerer Zeit zu erhalten», heisst es in einem an die KTA gerichteten Dokument.

Gedacht war die 487 km/h schnelle H-75 A als pure Übergangslösung, bis geeignetere Muster für die Schweizer Fliegertruppe verfügbar gewesen wären. Identische Beweggründe spielten in der Armée de l'Air bei der Beschaffung der bulligen Curtiss eine Rolle:



Diese in Nordafrika eingesetzte H-75 A-2 (No. 176) besass ein 1200 PS starkes Pratt & Whitney R-1830 SC-3G «Twin Wasp»-Triebwerk und eine Bewaffnung von sechs 7,5 mm Browning-FN Type 38.

Mit der Hawk wollte die Grande Nation Zeit gewinnen, bis moderne Jäger aus eigener Produktion – wie etwa die Dewoitine D.520 – die Arsenale gefüllt hätten.

Vieles spricht dafür, dass die Curtiss H-75 der erste amerikanische Jäger im Bestand der Schweizer Fliegertruppe geworden wäre, hätte das Dritte Reich nicht seine Trumpfkarte gezogen.

Die genauen Hintergründe liefert der zweite und letzte Teil dieser Artikelserie. **cp**

### Hans-Heiri Stapfer

#### Rund um den Globus im Einsatz

Die von Donovan A. Berlin konstruierte Curtiss Hawk – der Prototyp flog am 13. Mai 1935 zum ersten Mal – erwies sich mit rund tausend für ausländische Luftstreitkräfte produzierte Einheiten als der erste wirklich grosse Exportschlager der amerikanischen Rüstungsindustrie. Das US Army Air Corps bestellte lediglich 210 Einheiten unter der Bezeichnung P-36 A, was nicht einmal ein Fünftel der Gesamtproduktion ausmachte. Neben Frankreich (730 Einheiten) orderten auch Argentinien (30), Brasilien (10), China (112), die Niederlande (20), Norwegen (60), Persien (10) und Thailand (24) diesen Typ. Je nach Kundenwunsch kamen unterschiedliche Triebwerke oder Waffen zum Einbau.

Nach der Kapitulation der Grande Nation von Ende Juni 1940 erhielt die Royal Air Force die noch nicht abgelieferten H-75 A aus der französischen Order und flog den Typ als Mohawk. Die deutsche Luftwaffe verwendete Dutzende in Frankreich und Norwegen erbeutete Curtiss als Fortgeschrittenen-Trainer. Das Dritte Reich gab ab Juni 1941 insgesamt 44 Einheiten an die finnischen Luftstreitkräfte ab. (sta)



Foto: James V. Crow

Diese von der deutschen Luftwaffe erbeutete H-75 A war im November 1940 in Freiwaldau (heute Gozdnic, Polen) stationiert.



**air-mail**  
www.flugzeugmodelle.com

Mehr als 4'500 Modelle!  
**Saab Gripen**  
**Patrouille Suisse**  
1:48  
Kleinserienmodell  
CHF 385.-  
www.flugzeugmodelle.com



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



**HOFFMANN PROPELLER**  
bringen Sie voran - ob 50 oder 5000 PS  
gets you going - whether 50 or 5000 hp  
www.hoffmann-prop.com



**HTC HELICOPTER TRAINING+ CHARTER** 25 JAHRE

In den letzten 25 Jahren haben wir über 400 Privat-, Berufspiloten und Fluglehrer ausgebildet.

**Ab sofort: Ausbildungen zum Privatpiloten PPL (H), Berufspiloten ATPL (H), Instrumentenflugberechtigung IR (H) und Fluglehrer FI (H), ab 19 500 CHF.**

**www.htc-helicopter.de/swiss + 49 (0) 7 71 / 16 24 74**

**mt-propeller** Über 200 STCs weltweit!  
The Winner's Propeller!

- 33 Jahre Produktion und Service bei MT-Propeller
- 60 Service Center weltweit
- 110 Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Mehr als 50.000 Propellerblätter in Betrieb
- Verfügbar für Flugzeuge, Luftschiffe, Hovercraft und Windtunnel
- OEM Lieferant für 90% der europäischen und 35% der US-Flugzeughersteller

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



Beech King Air 90 Serie



Piper PA 31 T Serie

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

**FLUGSCHULE**

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



<p><b>DAS FLUGSPORT-ZENTRUM</b></p>		<p><b>HERAUSFORDERUNG MOTORFLIEGEN</b></p> <p>Eintritt in Theoriekurs laufend möglich Praktische Ausbildung mit konkurrenzlos günstigen Katanas: <b>Fr. 136.80 mit Rabattpaket!</b></p> <p>Breites Weiterbildungsangebot Besuchen Sie unsere Homepage</p>
		<p><b>MODERNE, KOSTENGÜNSTIGE DIESELFLOTTE</b></p> <p><b>Attraktiv für Piloten:</b> Zwei moderne Katana Eclipse mit Garmin G500 Glascockpit</p>
		<p>Wir heissen Sie bei uns herzlich willkommen.</p>  <p><b>www.birrfeld.ch</b> Tel. 056 464 40 40 info@birrfeld.ch</p>
<p><b>TRAUMSPORT SEGELFLIEGEN</b></p> <p>Laufend Schnupperflugtage Regelmässig Grundschulkurse Weiterbildung für Kunstflug, Windeneintrag usw.</p>		<p><b>FLUGPLATZ BIRRFELD</b></p>  <p><small>Swiss Aviation Media</small></p>





Das Titelbild vom April 1995 zeigte ein packendes Sujet der De Havilland DHC-2 Turbo Beaver III N20KA des Ketchum Air Service.

Das COCKPIT vor 20 Jahren beginnt mit einem Porträt des Miami International Airport. Der Artikel schildert die Geschichte und die Weiterentwicklung des «Tores zu Südamerika» der USA und zeigt aktuelle Flugzeuge im Landeanflug und auf der Piste. Die europäische Raumfahrtbehörde ESA macht eine Krise durch, aber trotzdem sollen im zweiten Halbjahr 1995 sechs Satelliten in die Umlaufbahn geschickt werden, wie ein zweiseitiger Bericht festhält.

Das Poster zeigt die zu Ehren des LT Bat 4 mit einer hellblauen Spezialbemalung versehene Alouette III V-229 der Schweizer Luftwaffe. Eine Farb-Doppelseite ist Wasserflugzeugen in Alaska und Florida gewidmet; vom einmotorigen Amphibium Turbo Porter bis zum viermotorigen Flugboot Short Sandringham. In der Flugzeuggalerie ist der Klemm L-25 zu erwähnen. Ein Tiefdecker, der 1927 erstmals flog und in verschiedenen Versionen als Schul- und Reiseflugzeug seinerzeit auch in der Schweiz weit verbreitet war.

Auch wer an russischen Flugzeugen interessiert ist, kommt auf seine Rechnung: Ausführlich werden die Entstehungsgeschichte und der Einsatz des Polikarpow I-16 dargestellt. Als erster Jäger mit Einziehfahrwerk war das gedrungene Flugzeug beim Erstflug 1933 seiner Zeit voraus. Im spanischen Bürgerkrieg und im japanisch-russischen Grenzkonflikt sehr erfolgreich, war es aber beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges bereits veraltet.

Franz Wegmann

# Vor 20 Jahren im Cockpit



Wasserflugzeugen unterschiedlicher Bauart war eine Doppelseite im April-COCKPIT 1995 gewidmet.

Ein ausführliches Portrait des Miami International Airport eröffnete das Heft. Das Bild unten zeigt den Flughafen 1994.





**Genf:** Die private, amerikanische Pharmair Corp. betreibt seit 2006 diesen Airbus A319-115 (N3618F). Im Februar landete die Maschine zum ersten Mal in Genf.

**Foto:** Jean-Luc Altherr



**Basel:** Der A319-111 G-EZDE ist eine der ersten Maschinen in den neuen Farben von Easy Jet. Der kleine Airbus ist hier am Nachmittag des 20. Februar 2015 beim Start auf der Piste 15 des Euroairport zu sehen.

**Foto:** Dennis Thomsen



**Basel:** Am 1. Februar 2015 fand sich nach langer Zeit mal wieder eine kurze IL-76 auf dem Euroairport ein. Die IL-76TD-90VD RA-76951 der Volga Dnepr Airlines ist hier auf der Parkposition F21 vor dem neuen Frachtterminal zu sehen. Am darauffolgenden Tag flog sie mit ihrer Ladung nach Abu Dhabi.

**Foto:** Dennis Thomsen



**Genf:** Die iranische Delegation reiste mit diesem Airbus A320-232 EP-AJC der Meraj Air zu den Nuklear-Abrüstungsgesprächen. Die Fluggesellschaft ist meistens im Auftrag der Regierung im Einsatz.

**Foto:** Jean-Luc Altherr



**Sion:** Landeanflug dieser Gulfstream GV 550 VP-BNR über der herrlichen Winterlandschaft des Flughafens Sion.

**Foto:** Joël Bessard



**Sion:** Diese südafrikanische Bombardier Global 6000 (ZS-TDF) zog in Sion wegen ihrer Bemalungen am Heck die Blicke vieler Schaulustiger auf sich.

**Foto:** Joël Bessard



**Genf:** Ursprünglich gehörte die Embraer 190BJ Lineage 1000 der jordanischen Arab Wings (Immatrikulation: JY-AAG). Heute fliegt sie als VP-CCC im Steuerparadies Cayman Islands.

**Foto:** Jean-Luc Altherr



**Bern:** Die Boeing B737-400 SX-ATF der griechischen Gainjet brachte das Team des FC Everton für die UEFA-Cup-Partie gegen die Young Boys nach Bern. Everton siegte problemlos mit 4:1.

**Foto:** Ian Lienhard



**Basel:** Ein Teil der Anhänger des FC Everton reiste mit der bunten Boeing B757-27B4 G-LSAE der Jet2 Holidays via Basel zum Europa-League-Spiel gegen den BSC Young Boys im Stade de Swiss in Bern an. Die Maschine rollt hier am 20. Februar 2015 zum Start für den Rückflug nach Manchester.

**Foto:** Dennis Thomsen



**Genf:** Diese Boeing 777-2FB(LR) CS-TQX der portugiesischen Fluggesellschaft White ist derzeit an Ceiba Intercontinental aus Äquatorial Guinea vermietet. Sie hat im Februar mehrere Flüge nach Genf durchgeführt.

**Foto:** Jean-Luc Altherr



# Skywork ist auf Kurs

Foto: Ian Lienhard



Die von verschiedenen Berner Unternehmern finanziell unterstützte Skywork Airlines scheint auf gutem Weg zu sein.

Skywork Airlines scheint für die Zukunft gerüstet. Präzise Zahlen über Gewinn oder Umsatz veröffentlicht die Airline jedoch nicht.

Wie Skywork-CEO Martin Inäbnit an einer Veranstaltung in Ittigen bekanntgab, befindet sich die Berner Skywork Airlines nach turbulenten Zeiten auf einem guten Weg. So konnte die Airline im letzten Jahr zum ersten Mal einen Bruttogewinn erzielen. Genaue Zahlen oder Details zum Nettogewinn wurden jedoch keine bekanntgegeben.

Obschon Skywork Airlines seit dem Jahreswechsel Besitzerin ihrer fünf Dornier D0328 ist, geht die Suche nach einem

geeigneten 50-Plätzer für die Expansion weiter. Neu will man mit der Unterstützung von diversen Reiseveranstaltern auch vermehrt auf das Segment der Charterflüge im Bereich Event- und Erlebnisreisen setzen. So sind unter anderem Flüge ans Military Tattoo in Edinburgh, an die Eishockey-WM in Prag sowie an weitere Events wie Musicals, Märkte und Airshows geplant. Im Sommer 2015 werden ab Bern 18 Destinationen in Eigenregie angefliegen. Zusätzlich geht es im Auftrag von Reisebüros nach Jersey und Heringsdorf sowie im Auftrag von Intersky von Mai bis Juli von München nach Elba. **cp**

Ian Lienhard

## Wien statt Basel

Basel kommt nicht zum Handkuss! Beim Aufbau von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen von Eurowings ausserhalb Deutschlands eröffnet die Lufthansa ihre erste Operationsbasis in Wien – und nicht am Euroairport in Basel. Möglicherweise hat die Aufwertung des Schweizer Frankens den Ausschlag für Wien gegeben. Lufthansa lässt sich aber ein Hintertürchen offen: Weitere Standorte, unter ihnen auch Basel,

würden in einer späteren Phase geprüft. In einem Marktsegment, das auf billige Kurz- und Mittelstrecken in Europa setzt, spielen die Kosten eine umso grössere Rolle. Zunächst sollen zwei Airbus A320 in Wien stationiert werden.

Die Swiss ist von dieser Entscheidung nicht direkt betroffen, wogegen sich Austrian Airlines aus dem Standortentscheid für Wien einige Impulse verspricht. **cp**

## Leere Akkus erlaubt

Wer ab den Flughäfen Zürich und Genf mit einem Direktflug in die USA oder nach Kanada reist, darf wieder Geräte mit leerem Akku dabei haben. Die amerikanische Transport Security Administration hat die im vergangenen Jahr verhängte Sicherheitsmassnahme aufgehoben. Laut der Fluggesellschaft Swiss verlangen die US-Behörden keine Akku-Kontrollen mehr vor dem Abflug. Seit Anfang Jahr dürfen Passagiere deshalb wieder Handys, Kameras oder Computer mit leeren Akkus an Bord nehmen. **cp**

## Flugpositionen in Echtzeit übermittelt

South African Airlines hat anfangs Februar als weltweit erste Fluggesellschaft das satellitengestützte Flugpositionsmeldesystem Satellite Authorisation Systems (SatAuth) in Betrieb genommen. Das in Südafrika entwickelte Echtzeitsystem stellt zu jedem Zeitpunkt des Fluges die Erfassung und Übermittlung der aktuellen Position an eine ferne Empfangsstelle sicher, die diese etwa zur Feststellung von Flugplanabweichungen und zur treibstoffoptimierenden Routenplanung auswerten kann.

Das zusätzlich bei der Aufklärung von bestimmten Flugunfällen (MH370) hilfreiche System, das derzeit nur bei der A340-300 ZS-SXE implementiert ist, soll im Rahmen der A-Checks bei der gesamten Langstreckenflotte installiert werden. **cp AM**

## Spaniens Airports an der Börse

Die Teilprivatisierung der staatlichen Flughafenbehörde Aena, des grössten Airport-Betreibers der Welt, konnte die Erwartungen übertreffen. Der Aktienkurs sprang am Börsengang am 11. Februar auf 68 Euro, 17 Prozent über dem Ausgabepreis. Der hochverschuldete spanische Staat verkaufte 49 Prozent der Aena-Anteile und erhält dadurch Einnahmen von über 4,3 Milliarden Euro. Der Börsengang war einer der grössten seit Jahren in Europa. Aena stieg damit in die Gruppe der 20 grössten an der Börse notierten Unternehmen auf. Aena hofft nun, durch den Börsengang weiter zu wachsen, vor allem im Ausland. 46 Flughäfen werden in Spanien, 15 ausserhalb des Landes betrieben. **cp RM**



# 3 zusätzliche B777-Flugzeuge



Foto: SWISS

Die Swiss wird ihre A340-300 durch neun Boeing B777-ER-Maschinen ersetzen.

Die Swiss gibt nochmals kräftig Schub. Zu den bereits bestellten sechs Boeing B777ER kommen drei weitere hinzu.

Obwohl die Swiss den Druck durch den erstarkten Schweizer Franken nach der Aufhebung des Euro-Mindestkurses voll zu spüren bekommen hat, da 60 Prozent ihrer Aufwendungen in ausländischen Währungen anfallen, ist die Fluggesellschaft auf Kurs. Im letzten Jahr konnte sie nicht nur das Passagieraufkommen auf 16,17 Millionen (+1,3 Prozent) steigern; sie erzielte auch ein operatives Ergebnis von 347 Mio. Franken, 31 Prozent mehr als im Vorjahr. Dies ist allerdings auf die veränderte Abschreibungs politik der Lufthansa-Gruppe zurückzuführen. Ohne diesen Effekt würde der Gewinn leicht unter dem Vorjahresniveau geblieben. Damit erreichte die Swiss eine operative Marge von 6,7 Prozent (+1,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr).

## Tiefer Kerosinpreis hilft

Zu Hilfe kam der Swiss der im Vergleich zum Vorjahr tiefere Kerosinpreis. Trotzdem betragen die Treibstoffaufwendungen 27 Prozent (2013: 28 Prozent) der Gesamtkosten. Insgesamt gab die Swiss 1,3 Milliarden Franken für Kerosin aus. Mit dem günstigeren Treibstoff konnten die Wechselkurseffekte gegenüber dem Vorjahr aufgefangen werden. Swiss-CEO Harry Hohmeister war denn auch «zufrieden» mit dem Resultat, obwohl die Umsatzentwicklung hinter den Erwartungen zurückblieb.

An der Bilanz-Pressekonferenz konnte er zudem verkünden, dass zu den sechs bereits bestellten Boeing B777ER-Flugzeugen – die erste dürfte im Januar 2016 ausgeliefert werden – weitere drei hinzukommen werden. Die Swiss investiert weitere 900 Millionen Franken in den Umbau der Flotte. Durch diese insgesamt neun Maschinen wird die Swiss kontinuierlich ihre A340-Flotte ersetzen. 500 Millionen US-Dollar hat die Swiss bereits bei den Flugzeugherstellern als Anzahlung hinterlegt. In dieser Summe figuriert auch eine An-

zahlung für die 30 C-Series 100-Maschinen, durch welche die Avro-Flotte ersetzt werden soll. Wann die Swiss jedoch die erste Maschine von Bombardier erhalten wird, steht in den Sternen. Hohmeister wollte sich mit einer Prognose nicht auf die Äste hinauslassen.

## Kein Entscheid zu Premium Economy

Ob eine Premium Economy-Class in den neuen Langstreckenmaschinen eingebaut wird, steht noch nicht fest. «Wir schauen genau, was die Lufthansa macht», sagt Kommerzchef Markus Binkert. Die Swiss will erst danach entscheiden, ob sie diese vierte Klasse an Bord ihrer Langstreckenmaschinen einführen will.

Auf den Europastrecken rüstet die Swiss mächtig auf. Ab Zürich bietet sie in diesem Jahr 22 neue Destinationen an, ab Genf kommen zwölf hinzu. Geflogen wird zu Tagesrandzeiten und in unregelmässigem Wochenrhythmus. Trotz den zusätzlichen Europa-Destinationen verfällt die Swiss laut Hohmeister «nicht in einen Wachstumsrausch». Man fliege Destinationen nur punktuell an und generiere nicht mehr Kapazität. «Wir fliegen vor oder nach der Welle», ergänzt Operationschef Rainer Hiltbrand. Damit meinte er, dass nicht während den Spitzenzeiten geflogen werde. Hohmeister betonte, dass die Swiss weiterhin den Ansprüchen einer Premium-Airline gerecht werden wolle und keinesfalls den Status einer Low-Cost-Airline anstrebe.

## Flugbetrieb in Basel wird im Mai eingestellt

Verloren hat die Swiss jedoch den Kampf in Basel gegen den Low-Cost-Anbieter Easy Jet. Keine Strategie habe in Basel verfangen. Seit 2006 sei die Swiss in Basel dabei, habe es aber nie geschafft, ein positives Ergebnis zu erzielen. «Darum mussten wir den Stecker ziehen», gab CEO Harry Hohmeister unumwunden zu. Ein Teil der Belegschaft habe bei Swiss weiter beschäftigt werden können, für den Rest habe man eine Lösung gefunden. **CP**

Patrick Huber



# News

## Marken-Kaffee auf Delta-Flügen

Im Jahr 2014 hat Delta Air Lines ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 4,5 Mia. US Dollar erwirtschaftet (ohne Sondereffekte). Das ist ein Plus von 1,9 Mia. Dollar im Vergleich zu 2013. Der Nettogewinn lag bei 2,8 Mia. Dollar, die operative Marge bei 13,1 Prozent (ohne Sondereffekte). Durch das Generieren eines starken Cash Flow konnte Delta die Pläne zum Einsatz des Geschäftsvermögens beschleunigen und die Nettoverschuldung auf 7,3 Mia. Dollar reduzieren. Insgesamt 1,35 Mia. Dollar wurden im vergangenen Jahr durch eine Kombination aus Dividenden (USD 251 Mio.) und Aktienrückkäufen (USD 1,1 Mia.) an Shareholder ausgeschüttet.



Delta serviert übrigens ab sofort auf allen Flügen Kaffee von Starbucks. Im Rahmen der Partnerschaft wird die US-Kaffee-Kette täglich auf mehr als 5000 Flügen von Delta und Delta Connection Kaffee ausschenken. CP

## Grünes Licht für den Airport London City

Die Entscheidung zum Ausbau des Airports wurde am 3. Februar getroffen und macht den Weg frei für Investitionen im Rahmen von 200 Mio. Pfund. Dadurch wird es dem Flughafen London City (LCY) möglich, statt der heutigen 70 000 künftig bis zu 111 000 Flüge jährlich durchzuführen. Dieses Kapazitätswachstum wird dabei helfen, den Druck von der bestehenden Infrastruktur der anderen Londoner- und generell der britischen Flughäfen zu nehmen, bis entschieden ist, wo überall neue Runway-Kapazitäten geschaffen werden. Es wird erwartet, dass die neuen Pisten frühestens in den späten 2020er-Jahren in Betrieb gehen können. CP

## Finnair steckt in tiefroten Zahlen

Finnair ist im vergangenen Jahr tief in die roten Zahlen gerutscht. Das operative Ergebnis lag bei minus 36,5 Mio. Euro, nachdem es sich in den vorherigen zwei Jahren noch im positiven Bereich befand. Ähnlich das Bild beim Ergebnis vor Steuern: Die zwei kleinsten Gewinne aus den Jahren 2012 und 2013 wurden durch das letztjährige Resultat von minus 99,1 Mio. Euro

weggefegt. CEO Pekka Vauramo ist für 2015 optimistisch; dies aufgrund des gesunkenen Kerosinpreises. CP

## Singapore Airlines senkt Kerosin-Zuschlag

Die fallenden Kerosinpreise sind der Grund dafür, dass Singapore Airlines und Silk Air ihre Treibstoffzuschläge für sämtliche Tickets anpassen, die am oder nach dem 26. Februar ausgestellt wurden. Die Reduktionen betragen zwischen 5 und 83 US-Dollar pro Sektor. CP

## Kein Nachtflugverbot in Köln-Bonn

Am Flughafen Köln-Bonn wird es weiterhin kein Nachtflugverbot geben. Entsprechende Forderungen der Landesregierung hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zurückgewiesen. Der nächtliche Frachtverkehr war von dem Vorstoss nicht betroffen. CP

## London City: Netjets zertifiziert

Netjets Europe fliegt mit Flugzeugen des Typs Signature Series Phenom 300 künftig den Flughafen London City an. Das Unternehmen hat einen entsprechenden Zertifizierungsprozess erfolgreich abgeschlossen. Netjets ist nach eigenen Angaben mit einem Anteil von mehr als 50 Prozent am gesamten Verkehrsaufkommen der grösste private Anbieter am London City Airport. Allein im Jahr 2014 ist das Unternehmen aus dem Herzen des Londoner Finanzzentrums zu 374 Flugzielen weltweit geflogen. CP

## Lufthansa nur mit Mini-Gewinn

Europas grösste Airline Lufthansa hat das Jahr 2014 mit einem kleinen Gewinn abgeschlossen. Das Konzernergebnis lag mit 55 Mio. Euro deutlich unter dem Vorjahreswert von 313 Mio. Im laufenden Jahr erwartet Finanzchefin Simone Menne einen weiteren Preisrutsch bei den Flugtickets. 2014 seien die Durchschnittserlöse bereits um 3,1 Prozent gesunken. Dafür soll sich der gesunkene Kerosinpreis, die grössere Zahl sparsamerer Flugzeuge und die Verbesserungen aus dem Sanierungsprogramm «Score» für die Lufthansa auszahlen. Die Treibstoffkosten sollen von 6,75 Milliarden Euro im Vorjahr auf 6,0 Milliarden sinken. Zuletzt hatte Menne jedoch nur noch mit 5,8 Milliarden gerechnet. CP

## Tabula Rasa bei Etihad Regional

Spätestens ab Beginn des Sommerflugplans wird Etihad Regional kaum mehr in Zürich präsent sein. Gemäss der Airline werden in Zukunft weiterhin Domestic-Routen angeboten,

ausserdem Flüge von der Schweiz nach Italien in Partnerschaft mit Alitalia. Zudem werden Sommerverbindungen, vor allem ab Lugano, garantiert. Ab Zürich soll somit nur noch die Verbindung nach Genf aufrechterhalten werden. Ab Genf sind – gemäss heutigem Stand – hingegen weiterhin Flüge nach Lugano, Florenz, Rom, Venedig, Valencia, Ibiza, Calvi, Figari, Olbia, Biarritz und Cagliari sowie eben nach Zürich geplant. Lugano soll mit Olbia und Cagliari verbunden werden. Alle anderen Verbindungen werden eingestellt oder kommen nicht zustande. Positive Nachricht: Statt der angekündigten 60 Stellen sollen «nur» deren 30 abgebaut werden. CP

## Air France/KLM: Minus wegen Pilotenstreiks

Das operative Ergebnis der Air France/KLM sackte von plus 130 Mio. auf minus 129 Mio. Euro ab, wie das französisch-niederländische Unternehmen in Paris mitteilte. Die Streikbelastung von 425 Mio. Euro, Währungsschwankungen und eine Sonderabschreibung zum Jahresende schlugen erheblich zu Buche. Unter dem Strich konnte Air France-KLM den Verlust immerhin deutlich eindämmen. Der Nettoverlust lag bei 198 Mio. Euro, nachdem Abfindungen für entlassene Mitarbeiter und eine hohe Steuerlast dem Konzern im Vorjahr noch ein Minus von 1,8 Milliarden Euro eingebrockt hatten. Der Umsatz sank um 2,4 Prozent auf 24,9 Milliarden Euro. 2015 will Konzern-Chef Alexandre de Juniac die Kosten um 250 bis 350 Mio. Euro senken und die Schulden weiter reduzieren. CP

## Aer Lingus mit sattem Plus von 18 Prozent

Vor der geplanten Übernahme durch die British-Airways-Mutter IAG (International Airlines Group) hat die irische Fluglinie Aer Lingus ein positives Jahresergebnis 2014 vorgelegt. Vorstands-Chef Christoph Müller konnte einen um Sondereffekte bereinigten operativen Gewinn von 72 Mio. Euro vorweisen – ein Plus von 18 Prozent im Vorjahresvergleich. Der Umsatz stieg um 9,2 Prozent auf 1,6 Mia. Euro. CP

## SRTechnics steicht



## 250 Stellen in Kloten

Das Flugzeugwartungsunternehmen SR Technics plant den Abbau von rund zehn Prozent seiner aktuell 2400 Stellen am Flughafen Zürich. Betroffen seien während der nächsten zwölf Monate bis zu 250 administra-

tive Stellen. Verschiedene Faktoren – einschliesslich der starken Währungsschwankungen und der hohen Kosten am Schweizer Standort – würden das Unternehmen zwingen, sich «an diese Einflüsse anzupassen, um weiterhin den sich verändernden Kundenanforderungen gerecht zu werden.» Gleichzeitig wird SR Technics ein Service-Center in Belgrad (Serbien) aufbauen. SR Technics beschäftigt derzeit weltweit rund 3300 Mitarbeitende. CP

## Germania AG hat Betriebsbewilligung

Nach einer mehr als siebenmonatigen Vorbereitungszeit hat die in Glattbrugg beheimatete Fluggesellschaft Germania Flug AG das Schweizer «Air Operator Certificate» (AOC) erhalten. Dieses Zertifikat dient als Voraussetzung für die Aufnahme eines kommerziellen Flugbetriebs. Per Sommerflugplan 2015, welcher Ende März in Kraft tritt, wird die Germania Flug AG im Auftrag von zwei Veranstaltern im Einsatz sein: Für Hotelplan Suisse fliegt die Airline ab 26. März unter der Marke Holiday Jet zu 13 Badedestinationen in Europa und Nordafrika. Zudem wird sie im Auftrag von Air Prishtina ab 29. März vier Mal wöchentlich nach Prishtina (Kosovo) und fünf Mal nach Skopje (Mazedonien) fliegen. CP

## Machtkampf bei Gate Gourmet

Bei Gategroup dürfte es anlässlich der Generalversammlung vom 16. April zu einem Showdown kommen. Gross-Aktionär und Hedgefund RBR Capital schlägt eigene Kandidaten für den Verwaltungsrat vor. Sie sollen die gegenwärtigen Verwaltungsratsmitglieder Andreas Schmid, Neil Brown, Brian Larcombe und Anthonie Stal ersetzen, für die RBR eine Nichtwiederwahl beantragt. RBR hält eine Beteiligung von 7,5 Prozent an Gategroup und hat sich mit einem weiteren Aktionär (Camox) zu einer Gruppe zusammengeschlossen, die nun eine Beteiligung von 11,71 Prozent ausweist. CP

## Strategiewechsel bei Air Berlin

Air Berlin will mit einem neuen Billigtarif und mehr Angeboten für Geschäftsreisende die Rückkehr in die schwarzen Zahlen schaffen. Der neue Vorstands-Chef Stefan Pichler kündigte ein Umbauprogramm für dieses und nächstes Jahr an. «Es geht nicht um Fliegen um des Fliegens willen», so Pichler. «Es geht ums Fliegen, um profitabel zu sein.» Die Fluggesellschaft schreibt mit einer Ausnahme seit sechs Jahren rote Zahlen. Air Berlin habe trotz einer Sitzplatzauslastung von über 80 Prozent keine Gewinne eingefahren, so der Airline-Chef. Finanzspritzen des Grossaktionärs Etihad halten die Airline in der Luft. Weitere werde es nicht geben, egal von wem, so Pichler an der Fachmesse ITB. CP



## Jürg Rämi verlässt den EuroAirport

Nach über zwölf Jahren in der Führung des EuroAirports geht CEO Jürg Rämi per 31. Juli 2015 in Pension. Kurz nach Erreichen des 60. Lebensjahres wird er sich auf seinen Wunsch hin vermehrt seiner Familie und seinen persönlichen Interessen widmen. Einen Monat früher wird auch der stellvertretende Direktor, Vincent Devauchelle, das Unternehmen verlassen. Er bekleidete seine Position 13 Jahre lang. Unter der Direktion von Rämi und Devauchelle konnte der EuroAirport seine Passagierzahlen mehr als verdoppeln – von 3 Millionen im Jahr 2002 auf 6,5 Millionen im vergangenen Jahr. Zu den wichtigsten Projekten des Führungsduos gehörten die Erschliessung der Zone 6 bis, die zu einem weltweit bekannten Kompetenzzentrum für Flugzeugumbau und -unterhalt geworden ist, sowie die Inbetriebnahme des neuen Cargo-Terminals. Die Nachfolge steht noch nicht fest. Der Verwaltungsrat wird mit der Rekrutierung so rasch wie möglich beginnen. **cp**

*Ein Interview mit Jürg Rämi erscheint in einer der nächsten Ausgaben.*



Foto: Felix Kälin

## Triebwerk-Standläufe

In Stans fanden kürzlich die ersten Triebwerk-Standläufe für das neue Flaggschiff PC-24 statt (Bild). Für das PC-24-Testflug-Programm werden insgesamt drei Prototypen gebaut.

Der Erstflug des ersten Prototypen, welcher im Rahmen des Rollout am 1. August 2014 präsentiert wurde («Cockpit» 9/2014), ist

für das Frühjahr 2015 geplant. Die Zertifizierung und Ablieferungen an Kunden sind ab 2017 vorgesehen. Mehr Informationen, auch bezüglich neuer Kunden, kann und will Pilatus derzeit nicht veröffentlichen, wie es auf Anfrage hiess. Insgesamt sind 84 PC-24-Maschinen bestellt. Auch der Bundesrat erwirbt eine PC-24. **cp**

## Hermes 900 – durchdacht, flexibel und sicher

UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS (UAS)



### Durchdachte Beschaffung

- Entspricht dem gestiegenen Bedarf nach luftgestützter Aufklärung
- Das wichtigste Mittel zur luftgestützten Aufklärung
- Effizientes und ökonomisches Aufklärungsmittel
- Sichert Fähigkeits- und Know-how-Erhalt

### Flexibler Einsatz

- Leistungen für Armee, Grenzschutz, Polizei und Katastrophenstäbe
- Miliztauglich
- Einsatz unter schwierigsten Wetterbedingungen

### Sichere Standards

- Erfüllt höchste Sicherheitsstandards
- Erfüllt CH/EU-Normen
- Ermöglicht Integration in CH-Luftraum
- Weltweit erfolgreich im Einsatz

**Elbit Systems**

NEXT IS NOW®  
www.elbitsystems.com



# Schweizerisches Luftfahrzeugregister

## 1. bis 28. Februar 2015

### Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
19.02.2015	HB-3448	DG-500 Elan Orion	5E261X90	2007	Vol à voile Club Valais, Sion	Sion
05.02.2015	HB-FQU15	Pilatus PC-12/47E	1525	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.02.2015	HB-FQV15	Pilatus PC-12/47E	1527	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.02.2015	HB-FQW15	Pilatus PC-12/47E	1526	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.02.2015	HB-FQX15	Pilatus PC-12/47E	1528	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.02.2015	HB-FQY15	Pilatus PC-12/47E	1529	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.02.2015	HB-FRB15	Pilatus PC-12/47E	1532	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.02.2015	HB-HLK6	Pilatus PC-7 MkII	752	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.02.2015	HB-HLL6	Pilatus PC-7 MkII	753	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.02.2015	HB-HVM	Pilatus PC-21	222	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.02.2015	HB-HXA2	Pilatus PC-21	181	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.02.2015	HB-HXB2	Pilatus PC-21	182	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.02.2015	HB-JVN	Embraer ERJ 190-100LR	19000285	2009	Bernina Aircraft Leasing Inc. / Helvetic Airways AG, Zürich	Zürich
24.02.2015	HB-JXD	Airbus A320-214	5150	2012	easyjet Airline Co. Ltd. / Easyjet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
11.02.2015	HB-QRV	Wörner NL-STU/1000	1103	2014	Association Fribourg-, Fribourg Challenge, Sommentier	Fribourg
16.02.2015	HB-QRX	Fire Balloons G 30/24	1608	2014	Deltatower GmbH, Schwarzenbach SG	Zürich
06.02.2015	HB-QVC	Ultramagic M-65C	65/202	2015	Vogel Walter / Ballonsport-Club Emil Messner, Feldbach	Maienfeld
06.02.2015	HB-QWW	Ultramagic M-120	120/70	2015	Vogel Walter / Ballonsport-Club Emil Messner, Feldbach	Maienfeld
19.02.2015	HB-ZCR	AgustaWestland AW109SP	22331	2015	Fox Fin SA, Lugano	Lodrino
12.02.2015	HB-ZOA	Guimbal Cabri G2	1050	2013	Swiss Helicopter AG, Chur	Bern-Belp
24.02.2015	HB-ZOG	Robinson R22 Beta	4237	2007	Schlosshotel-Brig AG / CultVent Air, Naters	Raron
24.02.2015	HB-ZOM	Guimbal Cabri G2	1089	2014	Dietsche Friedrich / Cleena Service AG, Zürich	Basel-Mulhouse
10.02.2015	HB-ZRM	MDC 500N	LN076	1995	Rotorforce GmbH, Siat	unbekannt
24.02.2015	HB-ZRO	Airbus EC 120 B	1690	2015	Helijar SA / Heli-Lausanne SA, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
13.02.2015	HB-ZSE	Eurocopter AS 350 B3	3215	1999	Mont Blanc Hélicoptères / Swift Copters SA, Genève	Sion



**Löschung Avro 146-RJ100 HB-IXN:** Bereits ist der zweite RJ100 aus der Swiss-Flotte ausgeschieden. Er war am 22.07.1996 an die Crossair ausgeliefert worden, die später zur Swiss International Air Lines wurde. 2005 übergab diese das Flugzeug an Swiss European Air Lines, die im Januar 2015 zu Swiss Global Air Lines wurde.



**Löschung Robin DR 400/140 B HB-KDD:** Kurz nach dem Start auf seiner Heimatbasis stürzte der Zweiflügler am 23. Februar in der Nähe der Autobahn A5 ab, wobei die beiden Personen an Bord starben. Das Flugzeug wurde 1992 in der Schweiz eingetragen und war seither auf dem Flugplatz Yverdon-les-Bains stationiert.



## Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
27.02.2015	HB-3433	DG-100 G	95G12	1977	Fallegger Joseph, Alpnachstad	Schänis
06.02.2015	HB-CBZ	Ce 182J	18257233	1966	Paravia AG / Flubag Flugbetriebs-AG Beromünster, Neudorf	Luzern- Beromünster
13.02.2015	HB-CGU	Ce F172P	2194	1982	Revi-Leasing & Finanz AG / Flugschule Birrer, Egerkingen	Grenchen
05.02.2015	HB-CSM	Ce F150G	0189	1967	AIRLA Aircraft-Service GmbH, Bleienbach	Langenthal
18.02.2015	HB-CXK	Ce T210L	T21059922	1973	Molinari Michele / Dünser & Partner GmbH, Hausen am Albis	Zürich
02.02.2015	HB-FQN15	Pilatus PC-12/47E	1518	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.02.2015	HB-FQO15	Pilatus PC-12/47E	1519	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.02.2015	HB-FQP15	Pilatus PC-12/47E	1520	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.02.2015	HB-FQS15	Pilatus PC-12/47E	1523	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.02.2015	HB-FVJ	Pilatus PC-12	865	2007	Fribair AG, Zug	Payerne
27.02.2015	HB-HLF6	Pilatus PC-7 MkII	747	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.02.2015	HB-HLG6	Pilatus PC-7 MkII	748	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.02.2015	HB-HWU	Pilatus PC-21	175	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.02.2015	HB-HWV	Pilatus PC-21	176	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.02.2015	HB-IXN	Avro 146-RJ100	E3286	1996	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Basel-Mulhouse
23.02.2015	HB-JZO	A319-111	2398	2005	Celestial Aviation Trading 29 Ltd. / EasyJet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
06.02.2015	HB-KDC	TB 200	1444	1992	Fluggruppe Oberwallis, Raron	Raron
25.02.2015	HB-KDD	Robin DR 400/140 B	2152	1992	Air-Club d'Yverdon-les-Bains, Yverdon- les-Bains	Yverdon-les-Bains
13.02.2015	HB-LCY	Cessna 320C	320C0054	1964	Spahni Thomas, Zollikon	Zürich
19.02.2015	HB-LRZ	AP68TP-600	9010	2011	Vulcanair SA, Vézenaz	Ausland
04.02.2015	HB-QDF	Cameron N-105	4074	1997	Münger Ulrich, Thörishaus	Thörishaus
02.02.2015	HB-QKM	Kubíček BB37N	283	2004	Ballon-Service, Buchrain	Oberburg
11.02.2015	HB-QMK	Ultramagic M-105	105/151	2007	Fondation Espace Ballon / Sky Event SA, Château-d'Oex	Château-d'Oex
23.02.2015	HB-QVE	AS 105 GD	0030	2004	Funk Hans / Ballongruppe Schweiz, Wolfwil	Wolfwil
19.02.2015	HB-SAV	Cap 10B	185	1983	Cap Gruyère, Ursy	Gruyères
09.02.2015	HB-XSR	R22 Beta	0774	1988	Fischer Johann Georg Peter, Buchs SG	St. Gallen- Altenrhein
09.02.2015	HB-ZUU	AW139	31152	2008	Air Engiadina AG / Swiss Jet AG, Zürich	Zürich

## Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
10.02.2015	HB-757	Rhönlerche II	3033	1963	Stierli René, Grösch	Bad Ragaz
18.02.2015	HB-2321	IS-28M2/GR	76	1998	Mäder Jérôme, Villeret	Courtelary
03.02.2015	HB-3283	Discus-2B	37	1999	Zahner Benedikt, Zürich	Schänis
03.02.2015	HB-3301	Discus-2B	58	2000	Zahner Benedikt, Zürich	Schänis
13.02.2015	HB-CLS	Ce 172P	17276640	1986	Brunner Philipp / CLS Flyers Fricktal, Hunzenschwil	Fricktal-Schupfart
04.02.2015	HB-CZW	Ce T182T	T18208719	2007	Boehringer Philipp Curt / ChaZuWi AG, Zürich	Buochs
18.02.2015	HB-LUU	P2006T	22	2010	Verein HB-LUU, Rieden SG	Birrfeld
02.02.2015	HB-OXL	J3C-65/L-4	MDC1039	1944	Blauenstein Eric, Riehen	Basel-Mulhouse
09.02.2015	HB-PHP	PA-18 «150»	18-7901	1963	Lommis Mountainflyer Club, Amlikon- Bissegg	Lommis
24.02.2015	HB-SEH	Jodel D 140 C	50	1960	Saugy Paul-François / Air Sarina AG, Saanen	Saanen
27.02.2015	HB-WAR	MCR-ULC	349	2007	Gruppo Volo a Vela Ticino, Locarno	Locarno
25.02.2015	HB-ZJB	EC 120 B	1123	2000	Linth Air Service AG, Mollis	Mollis
05.02.2015	HB-ZMS	S-76B	760430	1995	Sikornir SA / Partn'Air Management SA, Sion	Sion
12.02.2015	HB-ZOO	AS 355 NP	5751	2007	Sable Air Aps / Heli-Lausanne SA, Lausanne	Sion

# Events, Agenda, Wettbewerb

## Ungewöhnliche Zaungäste

Da soll mal einer sagen, Militärflugplätze seien keine fruchtbaren Böden. Das Gegenteil ist der Fall, wenn man diese neugierigen Besucher am Militärflugplatz in Payerne zum Massstab nimmt. Ob ihr Interesse dem saftigen Gras galt oder der F/A-18-Maschine, hat unser Fotograf nicht in Erfahrung gebracht. Wildtiere scheinen sich auf Flugplätzen wohlfühlen: So beäugen am Flughafen Charles-de-Gaulle in Paris oft Feldhasen den Start der Maschinen. **cp**



Foto: Sven Zimmermann

### Das läuft 2015

15. – 18. April

AERO Friedrichshafen

19. – 21. Mai

Ebace Genève

30. Mai

Tag der offenen Tür in Speyer (D) mit der Super Constellation

15. – 21. Juni

Paris Airshow

17. – 19. Juli

Royal Air Tattoo in Fairford

8. – 9. August

50 Jahre Flugplatz Sitterdorf

22. – 23. August

Dittinger Flugtage

29. August

Hunterfestival in St. Stephan

## Wettbewerb – Flughäfen dieser Welt

Foto: zvg



### Wie heisst diese Fluggesellschaft?

Sie wird für ihren Service hochgelobt. Antworten an: [wettbewerb@cockpit.aero](mailto:wettbewerb@cockpit.aero)

Einsendeschluss: 13. April 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 Mai-Ausgabe publiziert.

### Auflösung Wettbewerb Nr. 03: Meiringen.

**Richtig geantwortet haben:** Urs Andreatta, 9524 Zuzwil; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Fredi Simmler, 8718 Schänis; Jürg Dörninger, 8488 Turbenthal; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Erwin Steiner, 8910 Affoltern am Albis; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Max Donzé, 2533 Evillard; Nino Finckh, 4244 Röschenz; Martin Kiser, 6072 Sachseln; Susanne Golay, 8400 Winterthur; Michael Frei, 5436 Würenlos; Cara Burger, 5742 Kölliken; Hugo Knoblauch, 5742 Kölliken; Marco-Antonio Bellasi, 8477 Oberstammheim; Martin Widmer; 5727 Oberkulm; Louis Sandoz, 6317 Oberwil; Willy Schärer, 2087 Cornaux; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Beat Schärer, 7527 Brail; Sandro Süess, 1712 Tafers; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Carlo Gottsponser, 3932 Visperterminen; Roland Bütler, 5607 Hägglingen; Christoph Schmon, 6374 Buochs; Bruno Jäggi, 4623 Neuendorf; Pius Wigger, 8124 Maur; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Remo Fliegner, 8400 Winterthur; Hans Walker, 6206 Neuenkirch; Josef Romer, 8885 Mols; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Jörg Kern, 8050 Zürich; Fritz Hofer, 3672 Oberdiessbach; Franz A. Neeracher, 8172 Niederglatt; Irene Weibel Durrer, 8307 Effretikon; Bruno Knecht, 3714 Frutigen; Jürg Imbeck, 4455 Zunzgen; Sven Steinmann, 8548 Ellikon/Thur; Ruedi Susman, 8610 Uster; Martin Brügger, 3600 Thun; Ernst Scheidegger, 4803 Vorderwald; Kurt Büchel, 9410 Heiden; Derrick Wildi, K00YONG VIC 3144 (Australien); Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Thomas Winkler, 3018 Bern; Hans Müller, 4704 Niederbipp; Fred Hofmann, Beaumaris 3193 (Australien); Kuno Matter, 5046 Walde; Fritz von Allmen, 3600 Thun; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Nadir Deffeyes, 6713 Malvaglia; Hans Wehrli, 8311 Brütten; Jean-Pierre Cornu, 6500 Bellinzona.

Als Gewinner wurde Bruno Knecht ausgelost. Die Gewinner werden im Dezember 2015 kontaktiert.

Foto: Archiv Cockpit

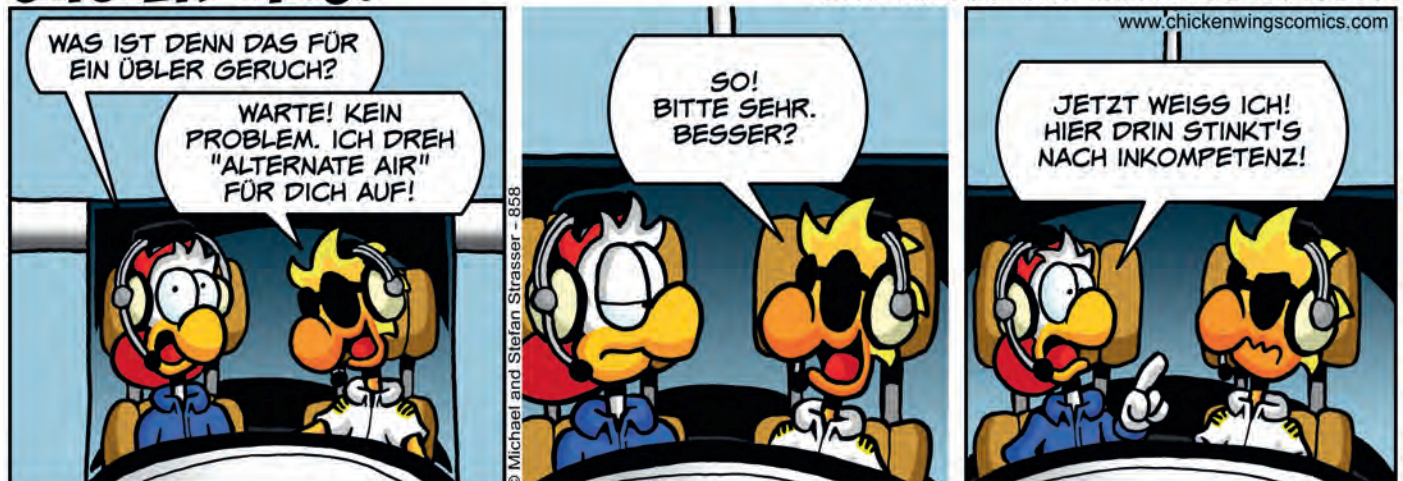


## FULL STOP.

VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER

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

## CHICKEN WINGS®





# Als Pilot mit Edelweiss die Welt entdecken



Sind Sie von der Ferienfliegerei begeistert, technisch interessiert, verantwortungsvoll und zuverlässig? Schätzen Sie es, in einem jungen, professionellen Team zu arbeiten? Bewerben Sie sich jetzt als Ready Entry First Officer oder Linienpilot ab initio: [flyedelweiss.com/company/jobs](https://flyedelweiss.com/company/jobs)

[flyedelweiss.com](https://flyedelweiss.com)



**ALERT  
LOCALIZATION  
RESCUE**

BREITLING  
**EMERGENCY**

IN EXTREMSITUATIONEN BRAUCHT ES EINE GUTE PORTION GLÜCK ODER BESSER NOCH DIE EMERGENCY, DIE WELTWEIT ERSTE ARMBANDUHR MIT INTEGRIERTER, PERSÖNLICHER NOTFUNKBAKE.

Das mit einem Zweifrequenz-Mikrosender ausgerüstete Hightech-Überlebensinstrument kann in jeder Notlage Alarmsignale übermitteln – zu Land, auf See und in der Luft. Diese erste am Handgelenk, also jederzeit auf sich getragene Notfunkbake begleitet Sie bei Ihren Glanzleistungen überall auf der Welt und gewährleistet maximale Sicherheit. Die Breitling Emergency: die Uhr, die Ihr Leben retten kann.



[BREITLING.COM](http://BREITLING.COM)



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™