



Cathay Pacific Liebäugeln mit Europa



Military Aviation

«Tejas» – Indiens fliegender Stolz

Report

Der Mann, der in einer B727 wohnt

Civil Aviation

CSeries 100 besteht die Nagelprobe

PHENOM[®] 100E
BY EMBRAER

PHENOM[®] 300
BY EMBRAER

LEGACY[®] 450
BY EMBRAER

LEGACY[®] 500
BY EMBRAER

LEGACY[®] 600
BY EMBRAER

LEGACY[®] 650
BY EMBRAER

Lineage[®] 1000E
BY EMBRAER



PHENOM[®] 300
BY EMBRAER



PHENOM 300 –
Weltweit meistverkaufter
Business-Jet seiner Klasse!

 **EMBRAER**
Executive Jets

Pana Poulios
+49 172 851 9999
www.embraerexecutivejets.com




ATLAS AIR SERVICE AG

Thomas Frank
+43 664 1 450650
www.atlas-air-service.com



Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Der Flughafen Zürich ist eine Goldgrube. Satte 215 Millionen Franken Gewinn hat die Flughafen Zürich AG letztes Jahr gemacht. Und es sollen noch mehr Millionen werden. Weil der Flughafen wegen des nach wie vor auf Eis gelegten Staatsvertrags mit Deutschland im aviatischen Bereich kaum mehr wachsen kann, muss er sich nach anderen Wachstumsmöglichkeiten umsehen, wie Finanzchef Daniel Schmucki im Monatsinterview (Seiten 15 bis 17) ausführt. Und diese liegen im nicht-aviatischen Bereich.



Nicht zuletzt deshalb entsteht mit dem «Circle» ein neues Dienstleistungszentrum, das dem Flughafen die Chance gibt, sich zu entfalten. In un-

mittelbarer Nähe der Stadt Kloten wird derzeit ein neues Quartier aus dem Boden gestampft. In diesem Gebiet schafft der Flughafen Zürich Tausende neuer Arbeitsplätze. Die Bauarbeiten (siehe Bild oben) sind in vollem Gange; bis 2019 soll das grösste private Immobilienprojekt der Schweiz abgeschlossen sein.

Der Fortschritt hat seinen Preis. Der Butzenbühl-Hügel, von dem aus man einen fantastischen Blick auf den Flughafen hat, soll als Naherholungsgebiet zwar erhalten bleiben. Die Frage sei erlaubt: für wie lange? Wenn man die Aussage eines früheren Flughafendirektors zum Massstab nimmt, wonach ein Flughafen nie fertig gebaut ist, kann einem schon angst und bange werden. Sind dem Fortschritt überhaupt Grenzen gesetzt – oder walzt er alles nieder?

Patrick Huber, Chefredaktor



BEREIT FÜR DIE MISSION?

sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



SPHAIR

Military Aviation

- 6** Indiens leichter Kampfflugzeug «Tejas» im Fokus
- 10** Was macht eigentlich... Fritz Sigg?

Cover Story

- 12** Immer mehr Schweizer Geschäftsleute fliegen mit Cathay Pacific

Civil Aviation

- 15** Monatsinterview mit Daniel Schmucki, Finanzchef Flughafen Zürich AG
- 18** Testflüge mit der CSeries 100 ab Zürich
- 20** Interview mit dem Swiss-Frachtchef
- 22** 1. Aviatik-Symposium zum Thema «Wohin fliegt die Schweiz?»
- 24** Skyguide zieht Bilanz

Mittelposter

- 26** Eine Bell 429 der Air Zermatt, aufgenommen in Croix-de-Coeur im Wallis.
Foto: Joël Bessard



Helicopter

- 30** Data Sheet: Airbus Helicopters Tiger HAD

Report

- 32** Die Geschichte des Mannes, der in einer B727 lebt

History

- 36** Republic P-47: Bulldozer der Lüfte

Regelmässige Rubriken

- 3** Take your seats
- 9** Inside
- 19** Your Captain speaking...
- 29** SHA Inside
- 31** Heli-Focus
- 35** Vor 50 Jahren
- 38** Gallery
- 43** Auf den Punkt gebracht
- 44** News und Services
- 48** HB-Register
- 50** Letzte Seite: Wettbewerb, Agenda

Military Aviation

Indiens Kampfflugzeug «Tejas» – internationales Debüt in Bahrain



Civil Aviation

Erfolgreiche Testflüge mit der CSeries 100



Report

Zuhause in einer Boeing B727



Titelbild: B777-300ER von Cathay Pacific beim Start ab dem Flughafen Zürich. Foto: Hansjörg Egger

Herausgeber:

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

Verlagsleitung:

Christian Aeschlimann
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
Jana Fuchs
Aemmenmattstrasse 22
3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 42
inserate@cockpit.aero

Aboservice:

Jordi AG – das Medienhaus
Kathrin Herren
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

9000 Exemplare
Flughafenaufgabe Zürich und Basel: 3000 Exemplare

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
Chefin vom Dienst: Patricia Andrighetto

Redaktions-Mitarbeitende:

Jean-Luc Altherr, Daniel Bader, Joël Bessard, Andrea

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

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
Aemmenmattstrasse 22
3123 Belp (gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier)

ISSN 0010-0110

Artikel und Fotos bitte nur nach vorheriger Absprache einsenden.

gedruckt in der schweiz

Heller Stern am indischen Himmel



Der «Tejas», das leichte Kampfflugzeug aus Indien.

Bereits seit 1983 läuft das Programm der indischen Firma Hindustan Aeronautics für das leichte Kampfflugzeug (Light Combat Aircraft, LCA) «Tejas» (Sanskrit für «Glanz», «Helligkeit» bzw. «Der Leuchtende»). Anlässlich des internationalen Debüts der Maschine an der Bahrain Air Show im Januar dieses Jahres sprach «Cockpit»-Mitarbeiter Georg Mader mit dem «Tejas»-Programmdirektor und Leiter der indischen Luftfahrtentwicklung (ADA) Cmde (ret'd) C D Balaji sowie dem Staatssekretär für die gesamte Rüstungsforschung (DRDO) Dr. S Christopher⁽¹⁾.

«Cockpit»: *S Christopher, Ihr Luftwaffenchef hat ein düsteres Bild gezeichnet von einem Indien, das im Hinblick auf seine Lage zwischen China und Pakistan klar zu wenige Staffeln habe, nämlich 28 statt 40. Und in den nächsten Jahren werden die MiG-21 «Bison» und die MiG-27 ausgemustert. Kann der LCA «Tejas» die Lösung sein?*

S Christopher: Nun, die 40 Staffeln sind die Anforderungen der Indian Air Force (IAF)-Führung. Die Politik versucht sie bei diesem Ziel zu unterstützen, bezogen auf die Aufklärungsergebnisse einerseits und den Haushalt andererseits. Ich weiss, was Sie mit der Frage meinen, wenn sie auf die lange Geschichte dieser Entwicklung anspielen. Dennoch war es eine mutige und ehrgeizige Unternehmung, dieses Projekt zu beginnen, welches nun endlich Früchte

trägt. Und natürlich würde ich gern alle alten Typen durch den «Tejas» ersetzen. Und darüber hinaus nicht nur in Indien...

Also haben Sie «Tejas» auch wegen möglicher Exporte nach Bahrain gebracht? Die erst kürzlich vereinbarte Produktion von 100 Stück bei Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL) wird ja Jahre dauern. Sehen Sie in diesem Stadium wirklich Kapazität für den Export?

Christopher: Es war sehr wichtig, dass wir der Welt unter Beweis stellen konnten, dass Indien in der Lage ist, ein Weltklasse-Kampfflugzeug zu bauen. Ein anspruchsvolles internationales Publikum beobachtet die Leistungen sehr genau und mein Eindruck ist, dass die Neugier nach der Präsentation in Bahrain noch zugenommen



Der indische Staatssekretär S Christopher (links) und Ingenieur C D Balaji im Gespräch mit «Cockpit»-Mitarbeiter Georg Mader.

Foto: ZVG

Christopher: Ja, die nennen wir Mark. 1A. Bei den ersten 20 handelt es sich «nur» um die Mark. 1; aber ebenfalls ausgerüstet mit dem F404-IN20 Triebwerk.

Und was genau bedeutet das «A»?

Balaji: Die «A»-Serie wird einige wichtige Verbesserungen aufweisen: Zum Beispiel die EloKa-Integration mit Störbehälter (Anm.d.Red.: elektronisches Selbstschutz-Sensorsystem mit integriertem «Jammer-Pod» zum Stören gegnerischer Signale). Für das AESA-Radar haben wir Optionen für ein US- oder ein gemeinsames indisch-israelisches Produkt. Wir werden noch dieses Jahr entscheiden. Mk. 1A wird natürlich auch für die Luftbetankung ausgerüstet sein.

Wie ist der Stand der Flugtests hinsichtlich Leistungslimits?

Balaji: «Tejas» ist ohne Zweifel erwachsen geworden. Er hat das volle Spektrum von +8/-2 G erfliegen, mit einem Anstellwinkel von 24 Grad. So wird es auch in die Handbücher für die Piloten aufgenommen.

Wie ist der Status der Waffenintegration?

Balaji: Die Basis-Waffenintegration ist im Wesentlichen abgeschlossen. Dazu gehören sowohl Luft-Luft- als auch Luft-Boden-Raketen, letztere mit Freifall- und Präzisionsbomben. Die LSP7 wird in Kürze die Verifikation der 23mm-Zwillingskanone gegen Luft- und Bodenziele absolvieren.

Erzählen Sie etwas über die Zweisitzer; die werden ja Teil der Serienproduktion sein.

Balaji: Die Zweisitzer werden für die Typenein- beziehungsweise -umschulung benötigt. Es besteht allerdings auch ein gutes Substitut in Form eines Hochleistungs-Simulators. Für den Geschwader-einsatz werden aber dennoch einige Zweisitzer produziert.

A propos Spezialausführungen: Zu erwähnen wäre noch die Marine-Version des «Tejas».

Balaji: Das ist keine Version der beiden hier in Bahrain ausgestellten Maschinen, sondern baulich eine eigene Variante mit ganz eigenen Herausforderungen. Die indische Marine nutzt sie auf den Flugzeugträgern. Daher benötigt diese Version einen Fanghaken und ein stärkeres, höheres Fahrwerk. Es wird für die Marine immer der Zweisitzer-Rumpf sein. Die Elektronik befindet sich im hinteren Cockpit.

hat. Wir können heute «Tejas» mit einer Rate von acht Exemplaren pro Jahr bauen und ab 2017 werden es mindestens 16 sein. Bereits schicken andere Länder detailliertere Anfragen über die Fähigkeiten des Jets. Wir sind sehr stolz, denn unser Ziel war es, sicherzustellen, dass wir ein qualitativ hochwertiges Produkt haben – nicht nur für heimische Anforderungen, sondern auch für den Export.

CD Balaji: Sie haben Recht: Der Erstflug war 2001, die Entwicklung von «Tejas» hat lange gedauert. Aber die Welt wollte und sollte nun wissen, ob es tatsächlich ein Kampfflugzeug der 4. Generation ist. Heute sehen Sie den Beweis, hier, in einer Region mit einem profitablen Markt für Kampfflugzeuge. Das Interesse stammt von Beobachtern und potentiellen Käufern aus dem Mittleren Osten. Abu Dhabi hat Detailinformationen angefordert. Dazu kommen mündliche Anfragen von vielen anderen Delegationen.

Worum handelt es sich bei den beiden «Tejas»-Flugzeugen in Bahrain?

Balaji: Die Maschinen sind die Nummern 4 und 7 aus den Vorserienproduktionen, genannt LSP. Davor gab es fünf Prototypen oder PVs. Für die Indian Airforce ist der Bau von 100 Exemplaren geplant.

Handelt es sich bei diesen Maschinen um den Typ, den Sie «Mark. 1A» nennen? Bestückt mit dem GE404-Triebwerk aus dem USA?

Foto: Georg Mader

Indisches Kampfflugzeug Tejas



Der erste Zweisitzer-Prototyp PV5. Die Marineversion baut komplett auf diesem Rumpf auf, deren «buckliger» Einsitzer hat allerdings den hinteren Sitz mit Avionik verbaut bzw. keine Kanzelhaube.

Ich habe gehört, dass die indische Marine Zweifel an der Schubleistung des ursprünglichen Triebwerks hatte, so dass das GE414 – bekannt aus der F-18E/F «Super Hornet» – welches für die Zukunft der Mk.2 Landversion geplant war, jetzt früher integriert werden musste?

Balaji: Ja, aber eben jetzt nur für die Marine-Variante. Die landbasierte Mk.2 ist eine noch weiter entfernte Angelegenheit. Für die Flugzeugträgervariante ist die Marge an zusätzlicher Leistung des F414-IN56 auf jeden Fall erforderlich.

Eine Frage bezüglich der Allround-Kampfkraft: Es ist bekannt, dass sich Indien von China und Pakistan eingekreist fühlt. Wäre der «Tejas» in einem grösseren Konfliktszenario duellfähig?

Balaji: Auf jeden Fall! Wir haben eine gute Waffenintegration vorgenommen und haben «Swing Role» erreicht, also Luft-Luft- und Luft-Boden-Einsatzmöglichkeiten innerhalb einer Mission. Das Flugzeug ist sehr einfach zu handhaben und es ist klein. Sogar noch etwas kleiner als der schwedische Gripen, was einen Vorteil im Luftkampf bedeutet. Unsere Senior-Piloten sind bezüglich der Duellfähigkeit sehr zuversichtlich. **Christopher:** Ich möchte noch ergänzen, dass der Überlebensfaktor nur zusammen mit der Fähigkeit des Piloten beziehungs-

weise mit der Güte der Mensch-Maschinen-Schnittstelle voll zum Tragen kommt. Wir haben versucht, den Piloten das Maximum dieser symbiotischen Möglichkeit zu vermitteln, mit unserem Hirn und unseren Händen. Natürlich wird sich im Verlauf des Einsatzes – wie immer – Optimierungspotenzial herauskristallisieren, welches im Rahmen der Möglichkeiten in die Fertigung einbezogen wird.

Letzte Frage: Wie lange wird Hindustan Aeronautics Ltd. für die Produktion der 100 Maschinen brauchen?

Christopher: Mit einer Produktionsrate von 16 Stück im Jahr würde dies sechs oder sieben Jahre dauern. In Anbetracht des anfangs erwähnten dringenden Bedarfs an Staffeln für die IAF will aber niemand eine solch lange Zeitspanne. Daher haben wir diese niedrige Baurate nur auf die Kapazitäten von HAL berechnet und wollen zunehmend in den privaten Sektor – als Zulieferer für Teile oder ganze Baugruppen – «outsourcen». **cp**

Georg Mader

¹ In Indien werden die Vornamen in der Regel nicht wiedergegeben; und wenn, dann nur mit einem Buchstaben ohne Punkt abgekürzt.



Fotos: Georg Mader

Der HAL Tejas

Die Entwicklung des heutigen LCA «Tejas» begann schon 1983; ursprünglich sollte er die hunderten indischen MiG-21 ersetzen. Verzögert durch die Abläufe in der «byzantinischen» indischen Bürokratie sowie technische Probleme rund um den jahrelangen Irrweg mit dem indischen «Kaveri»-Triebwerk, erfolgte der Erstflug erst am 4. Januar 2001. Seit 4. Mai desselben Jahres gilt offiziell der Name «Tejas». Der Zweisitzer flog erstmals 2009, die Marineversion hob 2012 zum ersten Mal ab.

Spezifikationen (Mk.1A):

- Länge: 13,2 m
- Spannweite: 8,2 m
- Flügelfläche: 38,4 m²
- Leergewicht: 5,5t
- max. Startgewicht: >12,5t
- Höchstgeschwindigkeit: Mach 1,8,
- Aktionsradius (m. intern. Treibstoff): 510km
- Flächenbelastung: 221,4 kg/m²

Super Puma Display Team Jahresprogramm 2016



Die sechs Piloten des Super Puma Display Teams führen ihr achtminütiges Flugprogramm in diesem Jahr an 19 Orten vor. Ab Erscheinungsdatum dieser Cockpit-Ausgabe werden sie noch an 15 Veranstaltungen in der Schweiz und an drei Airshows im Ausland zu sehen sein. Im Einsatz steht je Vorführung eine Crew von zwei erfahrenen Displaypiloten. Dadurch wäre es dem Display Team möglich, gleichzeitig an drei verschiedenen Orten aufzutreten. Dennoch wird am 25. Juni eine einzelne Crew alle drei Einsätze in Weesen, Dübendorf und Fehraltorf fliegen. Auch die Einsätze am 2. Juli über der Stadt Zürich und dem Flugplatz Speck werden von einer Crew geflogen. Die Auslandeinsätze führen das Super Puma Display Team nach Dänemark, an die Südküste von England und nach Belgien. Im belgischen Sanicole wird auch das PC-7 TEAM auftreten. Die zwei Teams sind bei diesem Auslandeinsatz logistisch unabhängig. **cp**



Foto: Walter Hodel

Walter Hodel

Mai

7. Pfaffnau LU, 10 – 17 Uhr, Tag der offenen Tür
Swiss Helicopter AG (www.swisshelicopter.ch)

Juni

19. Vojens (DK), Danish Air Show
(www.danishairshow.dk)
25. Weesen SG, Seefäscht Weesen (www.seefaescht.ch)
25. Dübendorf ZH, 6. HeliChallenge Switzerland/Modellhelikopterevent (www.helichallenge.ch)
25./26. Fehraltorf ZH, Open Day 2016, Einweihung und Fliegerfest Flughafen Speck (www.fgzo.ch)

Juli

- 1./2. Zürich, Zürifäscht 2016 (www.zuerifaescht.ch)
2. Beromünster LU, Flüegerchilbi/50 Jahre Flubag
(www.flubag)
16. Mettmenstetten ZH, Freestyle Night 2016
(www.freestyle-night.ch)
23. Gstaad BE, Tennis Swiss Open Gstaad
(www.swissopengstaad.ch)

August

6. Mollis GL, Zigermeet 2016/20 Jahre Hunterverein
Mollis (www.zigermeet.ch)
7. Leuggern AG, A.L.K. Flugtage/Modellhelikopter-
event (www.alk.ch)

- 18.–21. Bournemouth (GB), Bournemouth Air Festival
(www.bournemouthair.co.uk)

- 26./27. Payerne VD, Eidgenössisches Schwing- und
Älplerfest 2016 (www.estavayer2016.ch)

28. Locarno TI, 50 Jahre Swiss Helicopter/Eliticino
(www.swisshelicopter.ch)

September

3. Schaffhausen, Flüeger-Fäscht Schmerlat/50 Jahre
Modellfluggruppe Schaffhausen (www.schmerlat.ch)
9.–11. Kleine Brogel (B), International Airshow Sanicole
(www.sanicole.com)

Oktober

8. Luzern, Air Days 2016 Verkehrshaus der Schweiz
(www.verkehrshaus.ch)
12./13. Axalp BE, Fliegerschiessen, Vorführung
(www.lw.admin.ch)

Alle Angaben ohne Gewähr.

Die aktuellen Informationen mit weiteren Hinweisen findet man auf der Website des Patrouille Suisse Fanclub (www.patrouillesuisse.ch) oder der Luftwaffe (www.luftwaffe.ch). Auf den Facebook-Seiten des Super Puma Display Teams und des PSFC findet man die tagesaktuellen Informationen wie beispielsweise die Einsatzzeiten oder eventuelle Absagen.

Was macht eigentlich... Fritz Sigg?

Ein Leben im Dienst der Luftwaffe



Fritz Sigg war einer der ranghöchsten «Nichtberufsmilitärler». Zuletzt bekleidete er den Rang eines Miliz-Obersten. Er war zivil während 42 Jahren für verschiedene Militärbetriebe tätig, zuletzt im Luftwaffenstab. Heute ist der passionierte Anhänger alter Militärmaschinen freiwilliger Mitarbeiter im Flieger Flab Museum in Dübendorf.

Dienstagnachmittag: Fritz Sigg sitzt, nachdem sich seine Kollegen verabschiedet haben, im Restaurant Holding des Air Force Centers in Dübendorf. Normalerweise macht es keinen Spass, wenn man in einem Flugzeug «holden» muss, doch im Air Force Center stärken sich Jung und Alt, bevor sie die musealen Höhenflüge genießen.

Im selben Jahr, wie die Luftwaffe den P-51D Mustang beschaffte, beginnt der Lebenslauf von Fritz Sigg, der 1949 in Stans das Licht der Welt erblickte. Siggs Vater arbeitete während dem Zweiten Weltkrieg bei der damaligen DMP (Direktion für Militärflugplätze) im Betrieb Buochs-Ennetbürgen. Nach der Versetzung 1954 nach Dübendorf entwickelte sich das Interesse des Sohnes für die Aviatik. In guter Erinnerung sei ihm das Flugmeeting in Dübendorf 1956 geblieben, als ein Super Sabre F-100 über dem Platz erstmals die Schallgrenze durchbrach.

Lehre als Triebwerkmechaniker

Das Handwerk als Mechaniker erlernte Fritz Sigg in Dübendorf, wo inzwischen Vampire-, Venom- und Hunter-Kampfflugzeuge zur Flotte der Luftwaffe zählten. Nach der Lehre arbeitete er kurzzeitig im Flugbetrieb in der Halle 8.

Es folgte die Rekrutenschule auf dem Flugplatz Payerne, die er als Flugzeugmechaniker auf dem Erdkämpfer DH-112/Venom beendete. Im Anschluss daran absolvierte Sigg eine siebenwöchige Fach-RS in Buochs als Triebwerk-Mechaniker auf dem gleichen Flugzeugtyp. Seine Fähigkeiten blieben nicht unbemerkt. Fritz Sigg absolvierte auf Wunsch seiner Vorgesetzten die Offiziersschule. Das war die erste Schule nach der Oswald-Reform – ohne Achtungsstellung und Anrede der Offiziere mit «Herr». In guter Erinnerung blieb ihm das «Abverdienen», obwohl er als ausgebildeter Reparaturzugführer einen Fliegerbereitstellungszug DH-112/Venom zu führen hatte. Hier entdeckte er sein Flair für das Führen von Menschen unter schwierigen Bedingungen. Dieses Talent konnte er in einem Reparaturzug allerdings kaum ausleben.

Ab nach Mollis

Die erste Einteilungsformation von Fritz Sigg war die Fliegerkompanie 20 mit Standort Mollis, wo noch die DH-112/Venom der Staffel 20 stationiert waren. Sigg war für die Reparaturen und den Flugbetrieb von vier Venom zuständig. Nach der Rückkehr von

privaten Aufenthalten in den USA und in England wurde ihm das Kommando der Fliegerkompanie 16 mit dem Mirage-Aufklärer in der Flpl Abt 10 in Buochs übertragen. «Das war ein Highlight in meiner Karriere», sagt Sigg strahlend. Nach fünf Kommando-Jahren kam die Umteilung in die Flpl Abt 6 nach Turtmann.

Nach der Armee reform 2004 erfolgte die Neueinteilung in den Luftwaffenstab als Stellvertretender Chef Logistik. Diese Funktion erfüllte er bis zu seiner Pensionierung und somit auch bis zur Entlassung aus der Armee im Jahre 2011 nach 42 Jahren Militärdienst für die Luftwaffe.

Chef Logistik für das Auslandstraining

Im zivilen Bereich arbeitete Fritz Sigg nach seiner Lehre bei der DMP. Nach einer kaufmännischen Weiterbildung war er zuerst als Einkäufer im Bereich Bau und Installation bei der damaligen AMF (Abteilung für Militärflugplätze) tätig. Seine grösste Beschaffung war die Evaluation und Einführung der Betonpistenplatten für Pistenreparaturen für die Flieger Genie Kompanien bei der Luftwaffe. Bald wurde er zum Chef des Militärbüros beim Bamf (Bundesamt für Militärflugplätze) berufen. Damit war er verantwortlich für die materiellen, personellen und organisatorischen Vorbereitungen für die Überführung der zivilen AMF/Bamf/BLW (Betriebe der Luftwaffe)-Organisationen in die militärische Unterhaltsorganisation FF Pk 35, beziehungsweise den Luftwaffen-Unterhaltsdienst 35. 1991 war ein besonders interessantes Jahr für Fritz Sigg: Als Chef Logistik war er verantwortlich für die gesamte Logistik des Lenkwaffen-Schiessens auf der schwedischen Luftwaffenbasis Vidsel. «Besonders das Luft-Luft- und Luft-Boden-Schiessen in den Nachtstunden mit Kriegsmunition wie auch die Logistik waren anspruchsvoll», erzählt Fritz Sigg. Ferner war er acht Jahre Projektleiter der jährlichen Luftkampftrainings NORKA über der Nordsee, die vom englischen RAF-Stützpunkt Waddington mit jeweils acht Mirage und acht Tiger und zuletzt mit vier F/A-18 geflogen wurden. Im letzten Teil seiner Karriere war Fritz Sigg in Bosnien und dem Kosovo anzutreffen, wo er im Rahmen der SWISSCOY die Infrastruktur für das Luftwaffen-Detachement aufbaute. 2011 schied der langgediente Mitarbeiter aus den Diensten des Bundes aus, auch die Uniform als Miliz-Oberst hängt nun im Kasten. Doch die Erinnerungen bleiben: «Ich habe einer anspruchsvollen, aber auch äusserst interessanten Tätigkeit beim Bund nachgehen dürfen», sagt Fritz Sigg und blickt wehmütig auf den ausgestellten Venom neben sich, der ihn in seinen aktiven Zeiten lange begleitet hat.

Ans Herz gewachsen

Jeden Dienstag fährt Fritz Sigg nach Dübendorf, wo er sich im Flieger Flab Museum mit vier langjährigen Kollegen mit dem Erhalt von historischem Material beschäftigt.

Beim Rundgang durch das Museum merkt man bald, dass ihm die alten Jets ans Herz gewachsen sind. Beim Fototermin bleibt er bei seinem Lieblingsjet Mirage III RS «Mata Hari» etwas länger stehen. Ja, er arbeite auch gerne für die Stiftung Museum und historisches Material der Luftwaffe, denn die Erinnerung an die Vergangenheit der Luftwaffe müsse für die heutige und besonders für die zukünftigen Generationen erhalten bleiben, so Sigg. Und er gebe gerne etwas zurück – auch an Kurt Waldmeier, den CEO der JU-AIR und des Flieger Flab Museums. Mit ihm als Stellvertreter habe er sich während seiner Kommandozeit in Turtmann ausgezeichnet verstanden. Die Freundschaft hält: Noch heute sind sich beide auch sportlich verbunden, sei es auf Rad- oder Skitouren. **CP**

Rolf Müller



Foto: Rolf Müller



Fotos: ZVG



Oben: Fritz Sigg vor seinem Lieblingsflugzeug, dem Aufklärer Mirage III RS «Mata Hari».

Mitte: Fritz Sigg während der Rekognoszierung der Übung «Maple Flag» in Kanada.

Unten links: Letztes Pistolenschiessen vor der Pensionierung. Rechts: Als Kommandant der Flieger Kompanie 16 mit Adjutant Küderli (rechts).

Grosses Bild links: Fritz Sigg als Chef Logistik beim Aufbau des Heliports in Toplicane, Kosovo.

Cathay Pacific



Immer mehr Schweizer Geschäftsleute fliegen mit Cathay Pacific nach Hongkong (im Bild eine B777-300ER).

Cathay Pacific will in Europa zulegen

Seit einem Jahr fliegt die renommierte Fluggesellschaft Cathay Pacific wieder von Hongkong nach Zürich. Dies nach einem 14 Jahre dauernden Unterbruch. 20 Prozent der Passagiere sind Schweizer Geschäftsreisende, die Auslastung der Strecke beträgt 85 Prozent. Cathay Pacific will mit ihrer Strategie in Europa weiter Marktanteile hinzugewinnen und hat dafür einen Trumpf im Ärmel: die Premium Economy Class.

Brian Tsoi, Country Manager Switzerland von Cathay Pacific, zieht nach einem Jahr seit Wiederaufnahme der Flüge von der einstigen britischen Kronkolonie Hongkong nach Zürich ein durchaus positives Fazit: «Wir sind mit der Entwicklung sehr zufrieden.» 85 000 Passagiere sind in diesem ersten Jahr mit der Airline, die heuer ihren 70. Geburtstag feiert, mit einer Boeing B777-300ER von Hongkong nach Zürich und zurück geflogen. Die Auslastung der täglich geflogenen Verbindung betrage im Durchschnitt 85 Prozent, informiert Tsoi. 1988, als Cathay Pacific zum ersten Mal nach Zürich flog, geschah dies zweimal die Woche und über den Flughafen

Frankfurt. Später flog Cathay via Amsterdam, Manchester oder London Gatwick nach Zürich, um die Maschinen – zuerst eine Boeing B747, dann einen Airbus A340 – besser auszulasten.

Der Markt verträgt zwei

Speziell ist, dass Cathay Pacific heute in einer Vierklassen-Konfiguration fliegt (First Class, Business Class, Premium Economy und die Economy Class), die direkte Konkurrentin Swiss mit dem gleichen Fluggerät nur in einer Dreiklassen-Version.

Tsoi hat mit dem Konkurrenzdruck kein Problem. «Es hat durchaus Platz für zwei», ist er überzeugt. Vor allem die 20 Prozent

Geschäftsleute, die Cathay Pacific buchen, seien ein ermutigendes Zeichen. Die Swiss gebe keine Auslastungszahlen zu einzelnen Strecken bekannt, hiess es auf Anfrage.

Zugpferd Premium Economy

Die vielen Touristen hätten die Premium Economy Class entdeckt, die 2011 angekündigt und ab 2012 auf der Langstrecke sukzessive umgesetzt wurde. Weil 79 Prozent der Cathay-Passagiere von Hongkong aus nach Asien und Ozeanien weiterfliegen, sieht Tsoi ein grosses Potenzial in dieser zusätzlichen Buchungsklasse.

Die Anzahl Reservationen in der neuen Buchungsklasse sei erfreulich. Konkre-



Foto: Cathay Pacific



Foto: Hansjörg Egger

Brian Tsoi, Country Manager Switzerland von Cathay Pacific, genießt die Vorzüge der Premium Economy Class.

te Zahlen will Oneworld-Mitglied Cathay aber nicht veröffentlichen. Ein Sitz in der Premium Economy Class kostet im Durchschnitt gut das Doppelte eines Economy-Tickets. Dafür gibt es auch während den sogenannten Peak-Zeiten keinen Aufschlag. Der Preis in der Premium Economy erhöht sich beispielsweise sogar in der Weihnachtszeit nicht, versichert Tsoi.

Mehr Leistung für relativ wenig Geld

Gefragt ist die Premium Economy Class, die 34 Passagieren Platz bietet und zwischen Business Class und Economy angesiedelt ist, in erster Linie, weil sie den Passagieren auf den Langstreckenflügen mehr Annehmlichkeiten bietet. Der Sitzabstand wurde um 15,2 auf insgesamt 96,5 Zentimeter erweitert. Der Sitz ist 49 Zentimeter breit (Economy: 47) und lässt sich weiter zurücklehnen als in der Economy Class. Die Bildschirmgröße beträgt 10,6 Zoll (Economy: 9). Brian Tsoi hebt aber auch den Verpflegungsservice hervor: So wird ein Essen serviert, das einen Mix zwischen einer Business Class- und einer Economy-Mahlzeit darstellt.

Bald kommt der A350

Die Cathay-Flotte wird in den nächsten Jahren erneuert und verjüngt. Im September soll die erste von insgesamt 48 bestellten Airbus A350 ausgeliefert werden. Bestellt sind 22 A350-900 und 26 A350-1000-Modelle.

2019 wird die letzte A350-Maschine ihren Dienst aufnehmen. Zusätzlich ist seit Mai 2015 der erste von zwei A350-Simulatoren einsatzbereit. Der Jungfernflug ist im September von Hongkong nach London Gatwick angesetzt. Zürich wird wohl noch einige Zeit warten müssen, bis der erste

Cathay Dragon

Dragonair heisst neu Cathay Dragon. Cathay Pacific passt den Auftritt ihrer 100-prozentigen Tochter an. Diese bedient seit April ihre 53 Destinationen ab Hongkong in neuem Kleid als Cathay Dragon. Cathay Dragon passe gut ins Netz von Cathay, sagt Tsoi. Die in Hongkong domizilierte Cathay Pacific hat Dragonair 2006 vollumfänglich übernommen. Gemeinsam konnten die beiden Airlines ihre Passagierzahlen von damals 22 Mio. auf 34 Mio. Fluggäste steigern (2015). Cathay Dragon zeichnet sich vor allem durch das dichte Flugnetz zwischen Hongkong und China aus. «Die Anschlussverbindungen sind aufgrund der kurzen Umsteigezeiten ideal», erklärt Tsoi. Mehr als 7 Mio. Passagiere weltweit haben im vergangenen Jahr die Flüge der beiden Fluggesellschaften kombiniert. Die 42 Maschinen von Cathay Dragon erhalten im Zuge des Rebrandings ein neues Kleid und werden in Zukunft den charakteristischen Cathay-Pinselstrich in Form eines Flügels an der Heckflosse tragen. **ph**

Cathay-A350 von Kloten aus abhebt. Alle A340-Maschinen werden sukzessive ersetzt. Die ersten drei werden noch dieses Jahr an Airbus zurückgegeben, vier weitere folgen nächstes Jahr. Im letzten September hat Cathay den 53. und letzten Boeing B777-300ER in die Flotte integriert. Ganz aus der Cathay-Flotte verschwinden werden die Boeing B747-«Jumbos».

Mit dem Gewinn nicht zufrieden

Obwohl das Konzernergebnis 2015 besser war als 2014, sind die Verantwortlichen mit dem Ergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr – es resultierte ein Gewinn von 770 Millionen Franken – nicht ganz zufrieden. Die Nachfrage im Premium-Bereich (First und Business Class) sei nicht so stark gewesen wie erwartet. Zudem konnte der Gewinn nur dank den tieferen Treibstoffpreisen erhöht werden. Der Kerosinbedarf ist mit 34 Prozent nach wie vor der grösste Kostenfaktor. Nichtsdestotrotz will die Airline vor allem in Europa dieses Jahr kräftig zulegen. Als Zielvorgabe nennt Tsoi ein Plus von 13 Prozent, nächstes Jahr sollen es gar 16 Prozent sein. «Wir sehen vor allem in Europa ein grosses Wachstumspotenzial.» **cp**

Patrick Huber

Abendkurs in Brugg AG
Take-off 19.10.16, Landing 23.11.16, Booking www.2assistu.ch

Dieser sechsteilige Abendkurs in Luftfahrtmanagement vermittelt aviatisches Grundlagenwissen der zivilen Luftfahrt. Dazu wird auf spezifische nationale Themen eingegangen. Referenten mit langjähriger Erfahrung bei Fluggesellschaften, Flughäfen,

Flughafendienstleistern und der Aufsichtsbehörde vermitteln Theorie mit Hilfe von praktischem Beispielen. Der Kurs wird mit einer Exkursion an den Flughafen Zürich abgeschlossen.
2assistU GmbH, T +41 44 586 46 50, info@2assistu.ch, www.2assistu.ch

Luftfahrtmanagement von Profis für Interessierte

2ASSISTU
care. train. prevent.

Inserieren auch Sie in den Aviatik-Titeln Cockpit und AeroRevue

031 818 01 17!

Sky-Map für Windows-Tablet PC, iPad, iPhone
...App auch für **ANDROID** verfügbar! ab Fr. 103.-

Moving-Map & Flugplanungsprogramme für VFR-Piloten Mobil und Festeinbau
-- EURO Preise! --

CH-Support in ch, d, f und e

- Map-Overlay: Regen, Wind, Wetter, Lufträume, Notams, **ADS-B** (TCAS / FLARM)
- Live Airspace-Schnitt; Höhenmodell Welt
- Live Movingmap Anflugkarten aus AIPs!
- grosse Kartenauswahl
- Weight & Balance
- Routen-Downloads per WIFI, 3G
- AHRs-Horizont, 3D-Vision**
- Obstacles and Power Lines in 2D und 3D!**

Karten Sets von Fr. 40.- bis 538.-

kek GmbH, 3512 Walkringen
navigation systems
Info +41 79 3019445
kek_gmbh@bluewin.ch
www.flightplanner.ch
oder auch bei:
CUMULUS Pilotshop, Mühlen

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



RUNDFLÜGE | FLUGSCHULE

Schnupperflüge und verschiedene Rundflugrouten
Privat- und Berufspiloten-Ausbildung



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

Luftfahrtversicherungen

mit Vertrauen – von Pilot zu Pilot, klicken Sie
www.luftfahrtversicherungen.ch

Generalagentur Fred Schneider

Länggasse 2A, 3602 Thun

Tel. 058 357 17 02, Fax 058 357 17 18

z.T. mit Vergünstigungsverträgen (AeCS)

Neu: für Drohnen

Walter Schneider

Marc Herzig

Allianz 



Foto: Flughafen Zürich AG

Daniel Schmucki (47) ist seit acht Jahren Finanzchef der Flughafen Zürich AG.

«Der Flugbetrieb ist und bleibt unser Kerngeschäft»

Einst stand sie nach dem Swissair-Grounding selber kurz vor dem finanziellen Kollaps, heute ist die Flughafen Zürich AG bestens kapitalisiert. Hauptaktionäre sind der Kanton Zürich (33 Prozent) und die Stadt Zürich (5 Prozent). Finanzchef Daniel Schmucki äussert sich zu den weiteren Plänen, zum Circle, zu den Ausland-Engagements und den hohen Dividenden.

«Cockpit»: Herr Schmucki, der Flughafen Zürich hat mit einem Gewinn von 215 Millionen Franken erneut ein ausgezeichnetes Ergebnis erzielt. Liegt eine weitere Steigerung drin oder sind die Grenzen allmählich erreicht?

Daniel Schmucki: Es ist tatsächlich ein erfreuliches, solides Jahresergebnis, das wir für 2015 ausweisen können. Wir sind sowohl strategisch als auch operativ gut positioniert. Wir erwarten kurzfristig eine Zunahme bei den Passagierzahlen...

... auf 27 Millionen? (Anm.d.Red.: Der Flughafen zählte letztes Jahr 26,3 Mio. Passagiere)

Dafür dürfte es vielleicht knapp reichen. Wir rechnen für 2016 mit etwa drei Prozent mehr Passagieren. In der Regel wachsen wir rund zweimal so stark wie das Bruttoinlandprodukt. In Indien – zum Vergleich – gehen wir von einer sechsmal höheren Steigerung aus. Das Passagierwachstum in Zürich hat in den letzten Jahren im Vergleich zu den Flugbewegungen überproportional zugenommen. Das liegt vor allem an den grösseren und besser ausgelasteten Flugzeugen.

Kann der Flughafen überhaupt aus eigener Kraft noch wachsen?

Ja, aber nur noch mit Optimierungen, indem wir zum Beispiel die Spitzenzeiten noch besser auslasten. Der Flughafen ist in der Lage, die Nachfrage nach Mobilität kurzfristig zu bewältigen. Aber wir fragen uns, wie wir die Nachfrage gemäss Prognosen in 10 oder 20 Jahren befriedigen können.

Der Flughafen Zürich ist im Ausland an verschiedenen Orten engagiert. Welche Flughäfen laufen gut? Wo sehen Sie Verbesserungspotenzial?

Dazu muss ich zuerst begründen, weshalb wir uns überhaupt im Ausland engagieren.

Ich habe es vorhin schon angetönt: Ohne Änderung der politischen Rahmenbedingungen stossen wir an die Sättigungsgrenze des Systems. Wir wollen uns deshalb in den anderen Themenbereichen weiterentwickeln. Ein Standbein ist der Circle, das andere ist die internationale Strategie, um unsere «aviatische DNA» zu stärken. Wir beteiligen uns weltweit an Flughäfen.

Was bedeutet dies konkret?

Unser grösstes Projekt ist der Flughafen in Belo Horizonte (Brasilien). Der dortige Flughafen ist in den letzten beiden Jahren im Vergleich zur übrigen Wirtschaftsentwicklung Brasiliens überproportional gewachsen. Allerdings spürt auch der Flughafen Belo Horizonte die sehr angespannte Wirtschaftslage. Das äussert sich zum Beispiel in einem negativen Verkehrs- und Passagieraufkommen in den letzten drei Monaten.

Bereitet Ihnen das Sorgen?

Das bereitet mir keine Sorgen. Wir reden ja von einem Investitionshorizont von 30 Jahren Konzessionsdauer. Es wäre natürlich schöner gewesen, das Projekt nicht direkt im Auge des Krisensturms zu übernehmen, denn mitten in der südamerikanischen Wirtschaftskrise bauen wir den neuen Terminal 2 in Belo Horizonte. Im internationalen Portfolio ist Brasilien unser Kronjuwel. Langfristig orientierte Investoren mit etwas Risikoappetit dürfen jetzt in Brasilien investieren.

Wie geht es dem «Problemkind» in Margarita, Venezuela? Hat der Flughafen Zürich das für seine Leistungen zugesicherte Geld nun erhalten?

Nein. Das International Centre for Investment Disputes (ICSID) in Washington hat bestätigt, dass wir vollumfänglich im Recht sind, nachdem der Schuldner seinen Zahlungsverpflichtungen immer noch nicht nachgekommen ist. Venezuela versucht derzeit, das Verfahren wegen angeblicher Formfehler neu aufzurollen. Es sind drei neue neutrale Richter berufen worden, die das gesamte Verfahren neu beurteilen müssen. Im August findet nochmals ein letztes Hearing in Washington statt. Ein Entscheid wird kaum vor 2017 gefällt werden. Unsere Entschädigungssumme wird bis dahin aber weiter attraktiv verzinst.

Wechseln wir das Thema. Der «Circle» ist mit einer Milliarde Franken eines der grössten Investitionsprogramme am Flughafen Zürich. Wie sieht der Standpunkto Zeitplan, Kostenrahmen und Investoren aus?

Das Projekt verläuft planmässig, seit wir Ende 2014 den Regierungsratsentscheid auslösten. Der Bau sollte bis Ende 2018 abgeschlossen sein. Dann werden unsere Mieter ihre Ausbauten vornehmen. Das Grand Opening ist für das zweite Halbjahr 2019 vorgesehen. Hinsichtlich Kosten sind wir auf Kurs. Auch Architektur, Design und selbstverständlich die Funktionalität des Projektes gehen Hand in Hand voran. Soweit ist alles auf Kurs, was nicht selbstverständlich ist, handelt es sich doch um das grösste private Immobilienprojekt der Schweiz. Wir tragen 51 Prozent des Investitionsvolumens, Swiss Life als Partnerin 49 Prozent.

Wie sieht es denn mieterseitig aus?

Verträge mit Mietern wie dem Universitäts-Spital Zürich, der Hyatt-Hotelgruppe oder Swatch Group konnten schon vor dem Realisierungsentscheid abgeschlossen werden.

«Mit den Engagements im Ausland stärken wir unsere aviatische DNA weiter.»

Die Mieten am Flughafen Zürich seien extrem hoch und würden dem Vergleich mit der Zürcher Bahnhofstrasse standhalten, wird moniert. Aus der Luft gegriffen oder Tatsache?

Dem ist nicht so! Ich bin überzeugt, dass langfristig gesehen Flächen an bester Lage im Wettbewerb um Mieter immer siegen werden. Lage bedeutet Wert. Das heisst, verkehrsmässig – vor allem ÖV – gut erschlossen, es müssen Parkplätze vorhanden sein, das Gebäude muss eine positive Grundausstrahlung haben. Wenn dann noch Brandhouses, Hotels, Kongressräumlichkeiten und ein Weiterbildungscampus mit Terminalzugang dazukommen, ist die Lage am Flughafen mindestens so attraktiv wie andere Mietobjekte an guter Lage in der Stadt Zürich. Der Circle mit 180000 Quadratmetern Nutzfläche wird bei Eröffnung voll vermietet sein, davon bin ich überzeugt. Noch etwas zum Mietpreisvergleich: Der Durchschnittspreis ist deutlich tiefer als an der Bahnhofstrasse, aber nicht erheblich höher als im boomenden Zürich-Oerlikon.

Ich muss nochmals nachhaken. Der Flughafen Zürich investiert doch viel mehr in den non-aviatischen Teil als in den aviatischen. Stimmt das?

Der Flugbetrieb ist und bleibt unser Kerngeschäft. Das steht völlig ausser Frage. Der Flugbetrieb generiert 60 Prozent unseres

Umsatzes – deutlich mehr als der ganze nichtaviatische Teil. In den letzten 15 Jahren hat der Flughafen stetig überproportional in den Flugbetrieb investiert – ich erinnere nur an die 5. Ausbautetappe, mit dem Dock B, die zentrale Sicherheitskontrolle und die Aufwertung des Terminals 2.

Richtig ist, dass sich dieses Verhältnis in den nächsten drei bis vier Jahren während des Circle-Baus investitionsmässig in die andere Richtung entwickeln wird. Auch richtig ist, dass wir viel Effort in die Weiterentwicklung des Flughafens in ein Begegnungszentrum stecken und dieses kommerziell so gut als möglich ausschöpfen. Wettbewerbsfähigkeit heisst für uns, den Fluggesellschaften kostendeckende, aber möglichst tiefe Gebühren bieten zu können und gleichzeitig Mehrwert für unsere Aktionäre zu schaffen. Dafür brauchen wir einen profitablen nichtaviatischen Teil.

Die Wahlen in Südbaden sind vorüber. Der Fluglärm über Süddeutschland war ein Thema. Kommt nun Bewegung in die verfahren Situation um die Fluglärm-Debatte?

Die Blockade steht einer Gesamtlösung in allen Himmelsrichtungen im Weg. Die deutschen Landkreise in der Nähe des Flughafens gehören zum Einzugsgebiet und profitieren vom Wirtschaftsraum um den Flughafen. Südbaden müsste an einer langfristigen Entwicklungsperspektive des Flughafens interessiert sein. Ziel muss eine

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?

Mit meiner Frau in Rio de Janeiro.

Ihre Lieblingsdestination?

Miami.

Wo wollten Sie immer schon einmal hin?

Thailand.

Wen würden Sie gerne einmal am Flughafen Zürich begrüssen?

Den Investor Warren Buffet.

Ihr Lebensmotto?

«Auch aus Steinen, die einem in den Weg gelegt werden, kann man etwas Schönes bauen.» (Goethe)

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?

Nein. Ich bin da ein wenig ein Neanderthaler.



Blick auf das Dock B am Flughafen Zürich.

langfristige Rechtssicherheit mit Deutschland sein.

Aber der Status quo hilft doch dem Flughafen Zürich.

Er schadet uns nicht unmittelbar. Die aktuelle Rechtsunsicherheit hemmt jedoch die Planungssicherheit, was Auswirkungen auf die Entwicklungsperspektive des Flughafens hat. Den Lead in Sachen Staatsvertrag hat der Bund.

Die Swiss wehrt sich gegen die «subventionierten Airlines» aus dem Nahen Osten und möchte deren Entfaltungsmöglichkeiten in Zürich beschränken. Hat der Flughafen die Möglichkeit, korrigierend einzugreifen?

Nein. Die limitierende Komponente ist die Slotverfügbarkeit. Jede Airline darf Zürich anfliegen – sofern sie die notwendigen Verkehrsrechte hat, ein Slot verfügbar ist und sie nicht auf der Schwarzen Liste steht.

Ist es auch nicht möglich, einer Golfairline beispielsweise einen Slot wegzunehmen und der Swiss zuzuschancen?

Nein, das geht nicht. Wir halten uns an die Regeln der Slotvergabe. Es gelten die «Grand Father Rights». Ausserdem ist die unabhängige «Slot Coordination Switzerland» für die Zuteilung der Slots in Zürich verantwortlich.

Wie gross ist der Anteil der arabischen Fluggesellschaften am Flughafen Zürich?

Die Middle East Carrier machen im Gesamt-

volumen ungefähr drei Prozent der Passagierzahlen aus. Im Jahr erhält der Flughafen Zürich von ihnen ungefähr 18 bis 20 Millionen Franken an Gebühren.

—
«Wer einen Slot hat, der behält ihn. Es gelten die Grand Father Rights.»
 —

Wieviel Gebühren erhält der Flughafen von der Swiss?

Von den insgesamt 600 Millionen Franken Gebühren und Entgelten entfällt etwa die Hälfte auf die Swiss – gut 300 Millionen Franken also.

Wie sieht es in Sachen Lärmentschädigungen aus? Was ist bezahlt, was noch offen?

Eine Vorbemerkung: Es handelt sich um das Schallschutzprogramm und um formelle Enteignungen. Mit der Erhöhung des Schallschutzprogramms auf 340 Millionen Franken – das ist gegenüber früher eine Zunahme um 100 Millionen Franken – sind schon 207 Millionen Franken ausgegeben. Dies für den Einbau von Schallschutzfenstern, Klammerungen von Dachziegeln oder Rückerstattungen für selbst eingebaute Schallschutzfenster. An formellen Enteignungsentschädigungen sind aus dem Lärmtopf bis heute knapp 50 Millionen Franken ausbezahlt worden. Das tönt nach relativ

wenig. Den Auszahlungsrhythmus bestimmen jedoch nicht wir, sondern die Gerichte. Ausstehend ist zum Beispiel der Gerichtsentscheid zum Südanflug über Gockhausen in der Gemeinde Dübendorf.

Die Flughafen Zürich AG hat für Erstautoren gesorgt. Während vier Jahren wird eine Sonderdividende von 16 Franken ausbezahlt. Woher hat sie das Geld?

Unsere finanzielle Planungssicherheit in den wichtigsten Geschäftsfeldern ist heute hoch, deutlich höher als noch vor wenigen Jahren. Wir wissen zum Beispiel, wie hoch die Passagiergebühren in den nächsten vier Jahren sein werden. Die Investitionssumme für den Circle in Höhe von einer Milliarde Franken ist ebenfalls bestätigt. Seit 2003 haben wir zudem kontinuierlich unsere Verschuldung abgebaut und damit unsere Eigenkapitaldecke erhöht. Wir stehen so solide und robust da, wie noch nie in der Geschichte des privatisierten Flughafens. Diesen Handlungsspielraum wollen wir mit Augenmass ausnutzen. Den grössten Teil möchten wir wertvermehrend investieren. Wir sind schliesslich Unternehmer. Aus den Kapitaleinlagereserven möchten wir zudem einen Teil den Aktionären zurückführen. Sofern die wirtschaftliche Situation uns dies erlaubt, werden wir in den nächsten vier Jahren je 100 Millionen Franken ausschütten. **cp**

Interview: Patrick Huber

CSeries Route-Proving



Foto: Bombardier

Diese CSeries-Prototyp-Maschine wurde während drei Wochen intensiv auf verschiedenen Europaflügen getestet.

Prüfung bestanden

Das neue Flaggschiff der Swiss auf dem Europastreckennetz – die Bombardier CSeries 100 – hat die erste Prüfung mit Bravour bestanden. Flottenchef Peter Koch ist voll des Lobes über die CSeries-Testmaschine, mit der sich die ersten Swiss-Piloten vertraut machen konnten.

Mehrere Jahre hat sich die Auslieferung der CSeries-Maschinen des kanadischen Herstellers Bombardier an den Erstkunden Swiss hingezogen; immer wieder wurde der Termin verschoben. Doch was lange währte, scheint nun endlich gut zu werden. Das drei Wochen dauernde Streckenerprobungsprogramm konnte erfolgreich abgeschlossen werden (siehe auch Beitrag unter der Rubrik «Your Captain Speaking» auf der gegenüberliegenden Seite). Voraussichtlich im Juni wird die erste Maschine der neuen Flotte in Zürich eintreffen. Swiss will sie ab dem dritten Quartal auf ihrem Streckennetz einsetzen.

Reibungsloser Verlauf

Die Verantwortlichen zogen nach den dreiwöchigen Tests (route-proving flights) ein äusserst positives Fazit. «Wir sind hoch zufrieden über den reibungslosen Verlauf», frohlockte der Vicepräsident des CSeries-Programms, Rob Dewar, vor den Medien. Dies dürfte ihn auch aus anderen Gründen zufriedenstellen. Der kanadische Flugzeughersteller hat nämlich erst 243 Flugzeuge verkaufen können. Für 678 Maschinen liegen Optionen vor. Nachdem sich die kauf-

interessierten Fluggesellschaften ein Bild vor Ort machen konnten, dürfte das Interesse ansteigen. «Airlines wollen das Produkt fliegen sehen», begründet Dewar.

Alles selber erarbeiten

Auch Peter Koch, der bei Swiss CSeries-Flottenchef ist, hat nichts zu bemängeln. Derzeit werden 50 Piloten, die vornehmlich aus dem Avro-Korps stammen, zu Instruktoressen ausgebildet. Es gibt aber auch First Officers der Langstrecke, die sich auf dieses Flugzeug umschulen lassen. Swiss benötigt für den neuen Flugzeugtyp 350 Piloten.

Geschult wird in Zwölferblöcken. Nach den Schulungen im Simulator erfolgt die Praxis in Montreal. Das Problem sei, dass in Kanada nicht die gleichen topografischen Verhältnisse herrschten, wie sie die CSeries-Piloten ab dem zweiten Halbjahr in Europa antreffen werden. Deshalb wurden in den drei Erprobungswochen europäische Flughäfen wie Brüssel, Berlin oder Paris und andere angefliegen, die später auch vom neuen Flugzeugtyp bedient werden. Zusätzlich wird die Aufgabe erschwert, weil Swiss als Launching Customer nicht auf die Unterstützung anderer Fluggesellschaften

zurückgreifen kann. Spätere Besteller des neuen Regionalflugzeugs werden dies hingegen bei der Swiss tun können.

Komplett neues Flugzeug

Bei der CSeries-Flugzeugfamilie handelt es sich um ein von Grund auf neu entwickeltes Flugzeug. Dem Kabinendesign hat Bombardier ein spezielles Augenmerk geschenkt. Das Flugzeug setzt mit 19-Zoll-breiten Sitzen (48,26 cm) einen neuen Branchenmassstab und bietet geräumige Gepäckablagen mit viel Stauraum für das Handgepäck der Passagiere. Die maximale Reichweite beträgt 6112 Kilometer und liegt 648 Kilometer über der errechneten Leistung. Die Maschine des kanadischen Herstellers soll eines der leisesten Flugzeugmodelle seiner Klasse sein. Zudem schlägt sich positiv zu Buche, dass die CSeries 100- und auch die grössere 300-Maschine nach Angaben von Bombardier 20 Prozent weniger Kerosin verbrauchen als vergleichbare Modelle von Konkurrenten wie Embraer (E175), Airbus (A319 Neo) oder Boeing (B737 Max). **cp**

Patrick Huber

Auf der Zielgeraden

Das erste Produktionsflugzeug der Bombardier CSeries ist in Zürich eingetroffen. In einem rund dreiwöchigen Route Proving wurde ein Grossteil des für die Zukunft geplanten Swiss-Streckennetzes in Mitteleuropa mit dem Neuling abgeflogen. Bei den ausgiebigen Tests und Übungen arbeitete ein elfköpfiges Team von Bombardier eng mit dem Projektteam von Swiss zusammen.

Ein verkehrsreicher Freitagnachmittag Mitte März am Flughafen Zürich. Doch meine Augen sind auf den brandneuen «Charlie Oscar» (Registrierung C-FFCO) gerichtet, das erste Produktionsflugzeug der Bombardier CSeries, welches zum sogenannten Route Proving in die Schweiz gekommen ist. Heute habe ich die einmalige Gelegenheit, bei zahlreichen Bodentests am Flughafen Zürich dabei zu sein. Bis ins kleinste Detail wird dabei etwa die Ankunft eines Flugzeugs simuliert: Zwei Gangways werden an den Ausgängen angebracht, Passagierbusse zum Abholen der imaginären Passagiere fahren vor und öffnen ihre Türen. Ein mobiles Fördergerät, auch Ramp Snake genannt, wird für die rasche Entladung der Fracht optimal an den beiden Frachttoren positioniert. Der aufgebotene Tankwagen simuliert Tankvorgänge unter der linken und rechten Tragfläche, das Personal macht sich mit dem neuen Fuel Control Panel zur Einstellung der Treibstoffmenge vertraut. Zahlreiche Mitarbeitende des Flughafens Zürich sind involviert in Prozesse des Sicherheitsassessments und der Zertifizierung der Bodenabfertigung.

Foto: ZVG



Der Autor im Cockpit der CS100 (C-FFCO).

Doppelte Kapazität des Avro RJ-100

Dank eines der grössten je entwickelten Nebenstromverhältnisse (Verhältnis von Luftmassenstrom, der an der Gasturbine vorbeigeführt wird, zu jenem, der die Brennkammer des Triebwerks passiert; verantwortlich für einen Grossteil des erzeugten Schubs) von 12:1 profitiert die Bombardier CSeries einerseits von einem geringen Treibstoffverbrauch, andererseits ist das Triebwerk deutlich leiser. Die Kapazität des Tanks beziffert der Kanadier Jade Abdallah, als Bombardier Project Manager verantwortlich für das European Route Proving, mit rund 38 000 lbs (Pfund, umgerechnet gut 17 000 kg), also fast die doppelte Kapazität gegenüber jener des Avro RJ-100. Abdallahs Team führt die Flüge des Route Provings durch; ein strafes Programm mit nur wenigen Verschnaufpausen. Dennoch ist die Stimmung locker, ich fühle mich willkommen und man spürt die Freude, ein solches Produkt nach Europa bringen zu können. «Take a seat on the flight deck», werde ich herzlich eingeladen.

Peter Koch, Program Manager und Flottenchef CSeries, präsentiert mir unseren neuen Arbeitsplatz: Die immensen LCD-Displays, auf welchen sich neben dem Primary Flight Display auch Flugplan, Terrain und diverse Flugzeugsysteme darstellen lassen, beeindruckten mich. Ein übersichtliches Overheadpanel sorgt für Struktur und geringen Workload. Entspannt nehme ich im rechten Sitz Platz und umfasse den Sidestick, die Schnittstelle zum pilotenfreundlichen Fly-by-Wire-System der CSeries. Auf die Frage, ob es schon Pläne für den ersten Linienflug gebe, lächelt Koch und antwortet: «Die gibt es», aber verraten werden diese noch nicht. Die Übernahme der ersten Swiss CS100 ist für Juni 2016 geplant. Die Maschine wird als HB-JBA in den Schweizer Luftraum einfliegen.

Nach einer Stunde ist der simulierte Turnaround beendet und wir beginnen mit dem Pushback – in die Luft geht es heute nicht. Dann

werden wir am Dock E vorbeigeschleppt. Angekommen auf dem nächsten Standplatz, einem India-Stand (vor dem A-Terminal angelegte offene Standplätze und somit Heimat unserer Jumbolinos), wird der komplette Prozess erneut durchgespielt. Hier auf engerem Raum, wo höchste Vorsicht geboten ist, um Schäden zu vermeiden. Nochmals wird minutiös getestet, protokolliert und beobachtet. Nachdem wir zum Hangar gerollt sind, wo die CSeries ihre Nachtruhe antritt, kehre ich beeindruckt und fasziniert zum Swiss Operations Center zurück. Der Jumbolino ist mir in den Jahren ans Herz gewachsen, doch die Zukunft steht bereits glänzend vor der Tür.

Kevin Fuchs

Informationen zur CSeries

Mit einer Reichweite von bis zu 3100 nautischen Meilen (knapp 6000 Kilometer) ermöglicht die CSeries Flüge von Mitteleuropa bis in den Nahen Osten. Bei geringerer Bestuhlung wären sogar Einsätze bis an die US-Ostküste denkbar.

Neu erkennt die Bodenmannschaft beim Zurückstossen anhand einer am Fahrwerk angebrachten Leuchte, ob die Parkbremse bereits gelöst und somit ein Pushback möglich ist – ganz ohne Nachfragen.

Das moderne Head-up-Guidance-System ermöglicht sowohl Flexibilität als auch eine besondere Dimension des Fliegens: Auf die beiden Head-up-Displays werden alle für die Piloten wichtigen Informationen zu Fluglage, Geschwindigkeit und Anflug über das realistische Aussenbild projiziert. Das System verbessert nicht nur das Situationsbewusstsein, sondern ermöglicht auch präzises Fliegen ohne ablenkendes Herabsehen auf die Cockpitinstrumente.

«Gute Servicequalität ist immer gefragt»

Etwas im Schatten der Passageabteilung von Swiss steht deren Frachtsparte. Wie die Zukunftsaussichten von Swiss WorldCargo aussehen und was sich mit der Einführung der Boeing 777-300ER ändert, erklärt Frachtkopf Ashwin Bhat im Exklusiv-Interview mit «Cockpit».



Ashwin Bhat, Head of Cargo von Swiss WorldCargo.

Foto: Thomas Strässle

Wirkt sich die Verlangsamung des Wirtschaftswachstums in China auf Ihr Geschäft aus?

Auf unseren Flügen nach Schanghai, Peking und Hongkong lag der Frachtladefaktor im Jahr 2014 bei rund 90 Prozent. Im vergangenen Jahr allerdings ging die Nachfrage aus China zurück, die Importe blieben jedoch zufriedenstellend. In den ersten Wochen 2016 haben wir kaum Auswirkungen gespürt, denn die Zeit vor dem chinesischen Neujahr ist geprägt von intensiver Frachtaktivität. Aber es ist klar, dass wir jetzt den Markt genau beobachten müssen, auch wenn ich glaube, dass wir in den von uns anvisierten Marktsegmenten in China sehr gut aufgestellt sind.

Was muss also getan werden, damit der Ladefaktor steigt?

Es geht nicht einfach nur um den Ladefaktor und den Ausbau der Marktanteile. Es ist leicht, den Ladefaktor zu erhöhen, aber wir müssen ja schliesslich Gewinne machen! Wichtig ist für uns, Vertrauen in unsere Dienstleistungen zu haben. Die Schweiz steht für Qualität, und es wird immer eine Nachfrage nach qualitativ hohem Service geben. Ich denke aber, dass wir noch näher bei unseren Kunden sein müssen, vor allem auch dann, wenn – und das kann passieren – einmal etwas nicht läuft wie geplant. Ausserdem müssen wir unser Produkt verbessern, und dies in verschiedenen Bereichen.

Wo in erster Linie?

Beispielsweise sind wir bei den Pharmaprodukten, einem Markt, der weiter wachsen wird, schon gut, aber wir müssen uns überlegen, was als nächstes kommt. Das Gleiche gilt für den Transport von Wertsachen und Paketen. Der elektronische Handel ist stark im Steigen begriffen und eröffnet uns neue Möglichkeiten, gerade auch in China. Die

«Cockpit»: Herr Bhat, 2015 lag der Ladefaktor bei Swiss WorldCargo in den ersten neun Monaten 3,7 Prozent tiefer als in der Vergleichsperiode aus dem Jahr zuvor. Wie erklären Sie sich diesen Rückgang?

Ashwin Bhat: Im Gegensatz zu 2014 war 2015 ein hartes Jahr für das Frachtgeschäft. Dafür gibt es eine Vielzahl von Gründen: Die Nachfrage war gering, es gab Überkapazitäten, die Preise waren unter Druck. Aber im vierten Quartal haben wir Boden gut gemacht. Wenn Sie also das ganze Jahr 2015 betrachten, liegen wir zwar immer noch im Minus, aber weniger stark.

Können Sie etwas genauer ausführen, weshalb es zum negativen Resultat gekommen ist?

Die ersten drei Monate waren ausgesprochen gut. Ein wichtiger Grund dafür war der Streik der Hafentarbeiter an der US-Westküste, vor allem in Los Angeles. Die Frachtschiffe steckten während dieser Zeit in den Meereshäfen fest. Dazu kam der Rückruf von fehlerhaften Airbags in der japanischen Automobilindustrie. Wir haben hier also

kurzfristig von einer künstlich erzeugten Nachfrage profitiert, weil fast von einem Tag auf den andern die liegengebliebene Fracht mit dem Flugzeug weiterbefördert werden musste.

Als die Streikenden im April ihre Arbeit wieder aufnahmen, kollabierte im zweiten und dritten Quartal der Markt fast vollständig. Natürlich wirkte sich auch die Aufhebung des Euro-Mindestkurses durch die Schweizer Nationalbank negativ aus, weil die Exporte teurer wurden. Dadurch setzte eine Verlagerung des Frachttransports vom Luft- auf den günstigeren Seeweg ein.

Warum wendete sich das Blatt in den letzten drei Monaten des Jahres?

In unserer Industrie herrscht im letzten Quartal immer Hochbetrieb. Vor allem im Oktober und November erzielten wir ein gutes Resultat. In der ersten Monathälfte Dezember läuft das Geschäft jeweils auch gut, danach flacht es ab, weil viele Unternehmen in den Weihnachtstagen und dem darauf folgenden Jahreswechsel die geschäftlichen Aktivitäten drosseln.



Art der Produkte, die wir befördern, stellt uns im Übrigen auch immer wieder vor die Frage, wie wir sie am sichersten transportieren, wenn Sie nur an so unterschiedliche Güter denken wie Devisen und Lithium-Ionen-Batterien. Zudem planen wir für das dritte Quartal einen neuen Web-Auftritt.

Wie hoch ist der Frachtanteil am Gesamtumsatz von Swiss?

Im Interkontinentalgeschäft liegt er zwischen 15 und 16 Prozent. Das ist deutlich mehr im Vergleich zum IATA-Durchschnitt, wo ein Wert zwischen 9 und 10 Prozent erreicht wird.

Ebendiese IATA sagt für die Luftfracht in diesem Jahr eine steigende Nachfrage voraus. Teilen Sie diese Einschätzung?

Ich hoffe, sie hat recht! Es ist ein bisschen zu früh, um das zu beurteilen, aber ich kann mir tatsächlich vorstellen, dass das Cargogeschäft um etwa ein Prozent wachsen wird, vor allem dank der Zunahme im Bereich des E-Commerce. Allerdings: Selbst wenn die Nachfrage steigt, darf man nicht vergessen, dass es noch immer Überkapazitäten gibt. Ich zweifle daran, dass der Markt dafür gross genug ist.

Welches sind die Schlüsselmärkte für Swiss WorldCargo und wo sehen Sie Entwicklungspotenzial?

2016 wird für uns ein Wachstumsjahr werden, aus dem einfachen Grund, dass wir die Boeing 777 einführen. Eine A340 kann rund

18 Tonnen Fracht aufnehmen, eine Triple Seven dagegen 23 Tonnen. Damit erhöhen wir die Kapazität also um etwa 13 Prozent. Das Ziel lautet nun, die zusätzlichen Kapazitäten in den Märkten, wo die 777 in diesem Jahr eingesetzt wird – also etwa New York, Los Angeles, HongKong, Bangkok und Sao-Paolo – profitabel zu verwenden. Vom amerikanischen Markt abgesehen sind China, Japan und Indien für uns die wichtigsten ausländischen Märkte. Ob diese Märkte auch wachsen werden, ist offen.

«Die Schweiz steht für Qualität, und es wird immer eine Nachfrage nach qualitativ hohem Service geben.»

Welches sind die grössten Konkurrenten von Swiss WorldCargo?

Das sind weniger die grossen Frachtairlines wie Cargolux und Air BridgeCargo, sondern eher Fluggesellschaften, die auch im Passagierbusiness tätig sind, also etwa Emirates, British Airways und Turkish Airlines. Je länger je mehr gehören auch Qatar Airways und Etihad dazu.

Würde es für Ihr Unternehmen Sinn machen, Vollfrachter einzusetzen?

Nein, die Frachtkapazitäten im Unterflurbereich unserer Flugzeuge reichen für unser

Kernsegment aus. Ein reines Frachtflugzeug abzufertigen würde wieder neue Kompetenzen erfordern, die wir nicht haben. Ausserdem ist Zürich kein Frachtmarkt.

Ändert die Einführung der C-Series im Europaverkehr für Sie etwas?

Die Frachtkapazität der C-Series beträgt rund eine Tonne und liegt damit leicht über jener des Avros. Für die Beförderung von Wertsachen und Paketen ist das kanadische Modell perfekt. Aber für umfangreichere Frachtgüter sind wir in Europa weiterhin auf unser grosses Trucking-Netzwerk angewiesen, denn 80 Prozent der Fracht im Kurz- und Mittelstreckenverkehr gehen nach Europa, in erster Linie nach Deutschland und Italien.

Welcher Art von Frachtflugzeug – Vollfrachter, Combis, Umbaufrachter, Quick-Change-Flugzeuge – geben Sie die besten Verkaufschancen?

Ich würde sagen den Passagierflugzeugen, wie sie heute angeboten werden. Eine Boeing 777 kann bis zu 30 Tonnen Fracht befördern. Das entspricht der Kapazität eines mittelgrossen Frachters und ist sehr attraktiv für eine Airline, die im stark wachsenden Passagiergeschäft tätig ist, gleichzeitig aber auch viel Fracht transportieren will. Daneben besteht auch weiterhin eine Nachfrage nach Vollfrachtern. **CP**

1. Aviatik Symposium

Die Politik ist gefordert

Das Thema Luftfahrt stösst in unserem Land auf Interesse und lässt kaum jemanden gleichgültig. Dies zeigte das 1. Schweizer Aviatik Symposium, das Anfang April zum Thema «Wohin fliegt die Schweiz? – Rahmenbedingungen und Trends der Schweizer Luftfahrt» am Flughafen Zürich durchgeführt wurde.

Zum Anlass eingeladen hatten Vertreter der Pilotengewerkschaft Aeropers, allerdings aus privater Initiative, wie Clemens Kopetz, einer der Organisatoren, gegenüber «Cockpit» betonte. Stefan Conrad, COO des Flughafens Zürich und Gastgeber der Veranstaltung, gab in seinen einleitenden Worten der Hoffnung Ausdruck, man möge mehr vom Nutzen als von den Lasten der Aviatik sprechen. Dieses Plädoyer nahmen die nachfolgenden Referenten mehrheitlich auf, sparten aber nicht mit Kritik an den Rahmenbedingungen, unter denen die schweizerische und europäische Luftfahrt heutzutage agieren müsse.

Boomregion Asien

Als neutraler Beobachter der Szene machte Andreas Wittmer, Geschäftsführer des Center for Aviation Competence (CFAC) der Universität St. Gallen, zunächst eine Art Auslegeordnung der Entwicklungstendenzen, so wie sie sich im weltweiten Mobilitätsverhalten und – als Folge davon – in der Luftfahrt derzeit feststellen lassen. Eine wichtige Rolle würden in Zukunft die bevölkerungsreichen Entwicklungsländer Asiens spielen, wo grosse Distanzen überwunden werden müssten, die Urbanisierung voranschreite und sich der Mittelstand stetig vergrössere. Dessen

Anteil an der Gesamtbevölkerung des Kontinents wird laut den Prognosen des Aviatik-Experten von 28 Prozent im Jahr 2009 auf 65 Prozent im Jahr 2030 ansteigen. Entsprechend gross ist in Asien die Nachfrage nach Reisen mit dem Flugzeug. Es ist darum nicht erstaunlich, dass Airbus für die Region Asien-Pazifik für die Jahre 2011 bis 2030 ein Luftfahrtwachstum von 5,7 Prozent prognostiziert, dies bei einer weltweiten Zunahme von 4,8 Prozent. Ebenso gehen laut einer Schätzung von Boeing für dieselbe Periode rund ein Drittel der weltweiten Flugzeugauslieferungen auf das Konto dieser Region. Auch in anderen Teilen der Erde, etwa im

Schwierige Rahmenbedingungen und eine hohe Dichte an immer neuen Regulationen schränken die europäische und damit auch die Schweizer Luftfahrt ein.



Mittleren Osten und in Lateinamerika, ist ein überdurchschnittliches Wachstum zu beobachten.

Mehr Engagement des Bundes

Die Folge davon ist der bekannte enorme Konkurrenzkampf unter den Fluggesellschaften, der in den 1990er-Jahren mit dem Markteintritt von Emirates seinen Anfang genommen und sich in der Zwischenzeit durch Airlines wie Qatar Airways, Etihad und Turkish Airlines intensiviert hat. Diese haben sich nun neue Strategien einfallen lassen, um den europäischen Airlines Marktanteile abzugewinnen, etwa die Entwicklung von neuen Feeder-Hubs (Etihad), die Einführung von Second-Leg-Interkontinentalflügen (Emirates) und riesige Investitionen in die Flotte (allein die Golf-Carrier haben mehr als 600 Flugzeugbestellungen offen), Bordprodukte und neue Flughafeninfrastrukturen (Dubai, Doha, Istanbul). Wenn die europäischen Legacy Carrier dagegenhalten wollen, müssen laut Wittmann die Gebührenpolitik überdacht, Infrastrukturen ausgebaut, die politischen Prozesse beschleunigt und Strategien – etwa der «Single European Sky» – umgesetzt werden. Den Entscheidungsträgern in der Schweiz gab er folgenden Rat: «Ich würde den Fokus auf eine gute Hubinfrastruktur legen. Zudem muss sich der Bund stärker engagieren.»



Foto: Thomas Strässle

Hochkarätiges Podium (von links): Andreas Wittmer (CFAC), Alex Bristol (Skyguide), Dirk Polloczek (ECA), Moderator René Lüchinger, Stefan Conrad (Flughafen Zürich) und Lucas Ochsner (Belair).

Skyguide im Dilemma

Ähnliche Töne schlug Alex Bristol, COO von Skyguide, an. Um das erfolgreiche Aviatiksystem in der Schweiz nicht zu gefährden, brauche es eine klare Strategie und eine zentrale Führung aus Bern. Sorgen bereiten ihm beispielsweise das enge Lärmkorsett und die mässigen Pünktlichkeitswerte des Flughafens Zürich: «Mit weniger strikten Lärm-

der verhindere der vielerorts praktizierte Nationalstaatsgedanke aber eine effiziente Nutzung des europäischen Luftraums. Auf dem alten Kontinent herrsche zudem eine Art «schizophrenes» Denken: «Einerseits will Brüssel die Kosten senken, andererseits gibt es immer mehr kostenintensive Regulierungen.»

Freud und Leid der Piloten

Dirk Polloczek, Vertreter der European Cockpit Association (ECA), die 38 000 Piloten in 37 Ländern repräsentiert, wies als letzter Referent des Symposiums auf die prekären Anstellungsverhältnisse hin, denen viele Piloten bei Niedrigpreisgesellschaften wie Ryanair, Norwegian und Wizzair ausgeliefert seien. Auch er forderte ein Einschreiten der europäischen Luftfahrtbehörden. Gleichzeitig wehte ihm in der anschliessenden, von Blick-Chefredaktor René Lüchinger geleiteten Paneldiskussion ein kühler Wind entgegen. Lucas Ochsner, CEO von Belair, prangerte beispielsweise die «Pfründen» der Cockpit-Gewerkschaften an, die es einer Airline erschwerten, auf die von den Low-Cost-Gesellschaften vorgegebene Kostenstruktur angemessen zu reagieren. Dabei spielte er auf das drastische Kostensenkungsprogramm an, das Belair vor einhalb Jahren hatte bewältigen müssen. Die Teilnehmer waren sich aber einig, dass eine Zusammenarbeit aller Player über die Grenzen hinaus stattfinden muss und der strategische Nutzen der Luftfahrt allgemein zu wenig anerkannt wird. **cp**

«Einerseits will Brüssel die Kosten senken, andererseits gibt es immer mehr kostenintensive Regulierungen.»

verordnungen und variantenreicheren Abflugrouten ab der Piste 16 könnten wir die Kapazität um 40 Prozent erhöhen und 60 Abflüge pro Minute abwickeln.» Dem hielt Stefan Conrad entgegen, dass der Bund dem grössten Landesflughafen zwar klare Zielvorgaben machen müsse, dieser aber auf die Akzeptanz der lokalen Bevölkerung angewiesen sei. Zudem beklagte Bristol eine gewisse Regulierungswut in Europa und fragte sich, ob unser Land bei der Umsetzung die Rolle des Musterschülers übernehmen müsse oder ob nicht mehr Vernunft und wirtschaftliches Denken angebracht wären. Die Schweiz als mitteleuropäisches Land und die Schweizer Flugsicherung, deren Luftraum sich zu 40 Prozent im angrenzenden Ausland befindet, seien in hohem Mass auf eine transnationale Zusammenarbeit angewiesen. Lei-



Die Zukunft auf dem Radar

Skyguide berichtete an ihrer Bilanzmedienkonferenz über ein zufriedenstellendes Ergebnis 2015. In den kommenden vier Jahren müssen die Verantwortlichen indes noch grosse Aufgaben lösen.

Skyguide konnte das Geschäftsjahr 2015 mit einem zufriedenstellenden Ergebnis abschliessen und damit die positiven Resultate der letzten Jahre fortsetzen. «Skyguide misst sich insbesondere an den strategischen Zielen, welche uns der Bundesrat für eine Vierjahresperiode vorgibt», führte Verwaltungsratspräsident Walter T. Vogel einleitend aus. 2015 war das vierte Jahr der Periode 2011 bis 2015. «Wir blicken auf ein anspruchsvolles Jahr zurück. Der Eurokurs hat uns massiv beeinflusst bei unserer Geschäftstätigkeit. Ins-

gesamt sind wir aber mit dem Erreichten zufrieden», betonte Vogel.

«Am 15. Januar 2015 hat sich unser Geschäftsergebnis von einem Tag auf den anderen um 14 bis 15 Millionen Franken verschlechtert», hielt Finanzchef Marc R. Bohren fest. Trotz des schwachen Euro und dank einer strikten Kostenkontrolle habe Skyguide ein relativ gutes Ergebnis erzielt. Der Umsatz erhöhte sich im vergangenen Jahr um 0,2 Prozent auf 450,65 Millionen Franken (Vorjahr 449,72 Mio.). Die Aufhebung des Euro-Mindestwechsellkurses

führte zu einem Einnahmenrückgang, der aber durch das angestiegene Verkehrsvolumen ausgeglichen werden konnte. Skyguide konnte, trotz erschwelter Bedingungen, die Streckenfluggebühren sowie die Anfluggebühren für ihre Kunden auf den Landesflughäfen Genf und Zürich erneut um zwei Prozent senken. Der Betriebsaufwand erhöhte sich 2015 um 0,2 Prozent auf 422,50 Mio. Franken. (Vorjahr 421,64 Mio.). Mit 28,15 Mio. Franken liegt das Betriebsergebnis um 0,2 Prozent über dem Vorjahresresultat (28,08 Mio.).

Skyguide verzeichnete 2015 eine Zunahme des Verkehrs um 1,8 Prozent. Dies entspricht einem Verkehrsvolumen von 1,18 Millionen kontrollierten Flügen. COO Alex Bristol betonte, dass die Sicherheit von Skyguide auf einem Höchststand sei. 2015 habe man mit 191 die tiefste Rate an Vorfällen registriert; keiner davon zählte zur Kategorie A oder B. Das Sicherheitsmanagement von Skyguide gehöre laut Eurocontrol und EASA zu den besten in Europa. Ebenso sei die operative Leistung im komplexesten Luftraum Europas auf einem ausgezeichneten Niveau. Mit 96,8 Prozent verzögerungsfreien Flügen habe sich die hohe Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr weiter verbessert.

«Nicht so der Flughafen Zürich», führte Bristol aus. Dieser habe ein Pünktlichkeitsproblem. Auch wenn Skyguide dazu lediglich wenige Sekunden, nämlich 13 pro Flug beitrage, suche man nach betrieblichen Massnahmen, um das Problem zu lösen. Dazu gehören laut Bristol die Entflechtung des Ostkonzepts, um Ab- und Anflüge separieren zu können, sowie die Südstarts geradeaus (16 straight). Denn ein weiteres Problem entsteht bei Anflügen auf die Piste 14 und Abflügen von der Piste 16 mit der Linkskurve nach dem Start. Dies, weil sich Abflug- und Durchstarttrouten an zwei Konfliktpunkten kreuzen. Durch die als Konsequenz geforderten Sicherheitsabstände reduziert sich die Kapazität erheblich. Unterstützen bei Starts auf Piste 28 und gleichzeitiger Landung auf Piste 34 (Pistenkreuzung) soll ein neues technisches System, das ARSI (Advanced Runway Safety Improvement), welches den Fluglotsen erweiterte Warnfunktionen bietet. Die Umsetzung sogenannter Arrival Departure Windows, ein Konzept aus den USA, biete Potenzial zur weiteren Reduktion von Anfluglücken.

Anspruchsvolle Ziele

Walter T. Vogel hob drei für Skyguide wichtige Ziele für die nächsten vier Jahre hervor. Für den 24-Stunden-Luftpolizeidienst, eine Aufgabe der Luftwaffe, gelte es, die notwendigen Kapazitäten der militärischen Flugsicherung aufzubauen. «Wir sind hier gut unterwegs. Aber es ist ein langer Weg, bis ein Fluglotse die militärischen Qualifikationen und Lizenzierungen erreicht.» Beim zweiten Thema, der Kooperation innerhalb Europas, zeigte sich Vogel enttäuscht über den Rückzug Frankreichs aus dem Projekt der Luftstrassenvereinfachung im Westen unseres Landes. Skyguide habe sich als Projektverantwortliche intensiv dafür eingesetzt und auch finanziell engagiert. «Wir



Alex Bristol (COO).

vermissen den politischen Willen und die Durchsetzungskraft einzelner europäischer Länder, um diesem grossen Projekt zum Durchbruch zu verhelfen», beklagte sich Vogel. «Wir sind überzeugt, dass das Projekt Single European Sky das einzig Richtige ist, und unterstützen das Vorhaben im Rahmen unserer Rolle im FABEC weiterhin engagiert, aber nicht naiv.» Beim dritten Ziel, dem Virtual Center, gehe es darum, eine komplette Ablösung der unterschiedlichen Systeme in Dübendorf und Genf zu vollziehen. Mit dem Virtual Center könnten sehr viel mehr Flexibilität bei der Arbeit einfließen sowie im erheblichen Rahmen Kosten reduziert werden.

Kosten für Regionalflugplätze senken

CEO Daniel Weder legt das Augenmerk für 2016 auch auf eine Lösung für die künftige Finanzierung der Flugsicherungsleistungen auf den sieben Regionalflugplätzen mit Flugsicherung. Bekanntlich sind Quersubventionen bei der Flugsicherung ab Anfang 2017 für die Regionalflugplätze, nach Ablauf einer Übergangsfrist, gesetzlich nicht mehr erlaubt, was zu einem Finanzierungsproblem führt. «Wir haben mit dem Verband Schweizer Flugplätze eine Absichtserklärung unterzeichnet und bieten Hand, um nachhaltige Lösungen finanzieller, operationeller und technologischer Art zu finden», sagte Weder.

Bis 2020 wird Skyguide die Kosten um 3 Millionen reduzieren. Die Regionalflugplätze müssen an die verbleibenden Gesamtkosten von 32 Millionen noch 3,5 Millionen Franken beisteuern. Um diese Kosten weiter zu reduzieren, könnte Skyguide ihr Leistungsangebot je nach Bedarf des Flugplatzes massgeschneidert erbrin-



Daniel Weder (CEO).

gen, etwa mit reduzierten Kapazitäten zu gewissen Tageszeiten oder durch den Einsatz von Satellitennavigation (GNSS-Anflüge) als Ersatz für die teuren Instrumentenlandesysteme (ILS). Derzeit wird auch die Machbarkeit von Instrumentenflügen ohne Flugsicherung geprüft. Das Pilotprojekt diesbezüglich läuft auf dem Flugplatz Grenchen. «Wir müssen vom Ausland lernen, wo dies längst so praktiziert wird», sagte Weder. Eine weitere Option: Keine Flugsicherung auf Regionalflugplätzen mehr. Dafür brauche es aber eine Anpassung der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge, indem Instrumentenflug im Luftraum GOLF zugelassen wird. Dies könnte 2017 der Fall sein.

«Bei der Übernahme der EU-Regelung durch die Schweiz mit dem Verbot für Quersubventionierungen bei der Flugsicherung im Jahr 2011 wurde verpasst, die Ausnahmeregelung ebenfalls zu übernehmen, wonach Flugplätze mit weniger als 50 000 kommerziellen Bewegungen ausgenommen werden könnten», betonte Jürg Marx, Präsident des Verbandes Schweizer Flugplätze (VSF). Er bedauerte auch, dass sich die Projekte «IFR im Luftraum GOLF» und «IFR ohne ATC» aus Gründen der Komplexität dermassen hinziehen. Der VSF strebe ein gemeinsames Vorgehen der Regionalflugplätze mit Skyguide und dem BAZL an, um eine Lösung der Finanzierung zu erreichen, «sonst wären sechs der sieben Flugplätze nach einem Jahr nicht mehr da.» Marx wies insbesondere auf die Bedeutung der Regionalflugplätze, etwa Grenchen, für die Ausbildung des Pilotennachwuchses hin. **cp**



AIR-ZERMATT
ZERMATT-RAKON-SION

VICTORINOX

HIB-ZSU



WINTER
HARD
WEAR

Cockpit





Nonstop ab Zürich

Vilnius	ab CHF	69 *
Mallorca	ab CHF	79 *
Burgas	ab CHF	89 *
Larnaka	ab CHF	99 *
Split	ab CHF	105 *
Beirut	ab CHF	129 *
Calvi	ab CHF	175 *

*one-way



UNSER SERVICEVERSPRECHEN

- + mind. 20 kg Gepäck
- + Snacks & Softdrinks
- + alle Taxen & Gebühren

IM FLUGPREIS INKLUDIERT



germania.ch

Visitenkarten, Postkarten, Flyer und mehr.

Günstig, schnell
und einfach drucken!
Schau vorbei auf
www.printzessin.ch



printzessin.ch

Stellungnahme zum Bericht über die Luftfahrtpolitik 2015

Die SHA stellt fest, dass im letzten Jahr vermehrt Massnahmen in Kraft traten, welche Schweizer Helikopterunternehmungen unverhältnismässig einschränken. Dies widerspricht der Zielsetzung im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 (LUPO 2015), wonach der Bundesrat sich für günstige Rahmenbedingungen in der Arbeitsluftfahrt und insbesondere für ausreichende Trainingsmöglichkeiten einsetzt. Die SHA beantragt, dass diese Zielsetzung des Bundesrats mit einem konkreten Massnahmenkatalog ergänzt wird.

Dieser Katalog soll aufzeigen, mit welchen Massnahmen der Bundesrat welche Rahmenbedingungen zugunsten der Heliunternehmen verbessern will. So ist zum Beispiel in den Massnahmenkatalog aufzunehmen, dass das Pilotenalter nicht gesenkt wird und Landesflughäfen verpflichtet werden, eine Heli-Plattform zu betreiben.

Zu erwähnen ist insbesondere die Aussenlandverordnung und der Beschluss des Bundesrates zur Schliessung von Gebirgslandeplätzen. Verordnung und Beschluss des Bundesrates haben direkte Konsequenzen auf die Ausbildungs- und Übungsgrundlage unserer Piloten. Sie schränken den Aktionsradius ein und verteuern durch administrativen Aufwand die Flüge. Hinzu kommen Massnahmen der Landesflughäfen wie Flugplan-Pflicht, Slot-Koordination und Einschränkung der IFR-Anflüge für Helikopter. Solche Massnahmen gefährden die Existenz der Heliunternehmen, die flexibel auf Kundenwünsche reagieren müssen.

Rahmenbedingungen müssen LUPO-konform gestaltet werden

Die im Bericht genannte rechtliche Erfassung der Spitallandeplätze als «Infrastrukturen des LFG», um die Sicherheits- und Lärmsituation bei Spitallandeplätzen überprüfen zu können, lehnt die SHA ab. Diese Neuregelung ist geeignet, eine Situation zu schaffen, in welcher verschiedene Spitallandeplätze nicht mehr angefliegen werden können. Die finanziellen und verfahrensrechtlichen Folgen dieser Neuregelung sind nicht durchdacht. Auch widersprechen sie der im Bericht erwähnten Zielsetzung, wonach sich die Bevölkerung in der Schweiz jederzeit auf eine rasche und professionelle Not- und Katastrophenhilfe aus der Luft verlassen können soll. Auch hier fordert die SHA, dass die entsprechende Zielsetzung

mit einem Massnahmenkatalog ergänzt wird.

Die SHA schlägt vor, dass eine dieser Massnahmen wie folgt lautet: «Spitallandeplätze der Sonderklasse 1 werden gemäss CASO-Empfehlung Nr. 2012-440-SPR erstellt und betrieben.»

Der Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz ist eine gute Auslegeordnung. Nun müssen aber Politik und Behörden die Rahmenbedingungen so gestalten, dass sie LUPO-konform sind. Zurzeit klafft zwischen Absichtserklärung und Realität ein Loch. SHA-Präsident Rudolf Joder und SHA-Geschäftsführer Philip Kristensen haben in einer Stellungnahme zum LUPO dem Bundesamt für Zivilluftfahrt die in diesem

Bericht erwähnte Einschätzung und die Forderungen zukommen lassen.

www.sha-swiss.ch

Bearbeitung: Max Ungricht

Viele Dienstleistungen

Die Heli-Industrie erbringt wichtige Dienstleistungen für die Bevölkerung in den Bereichen Rettung und Arbeitsfliegerei. Letztere beinhaltet zum Beispiel Transportflüge wie Lawinerverbauungen und Sprengungen, Bergbauernhilfe, Tierrettung, Hütten- und Alpersorgung, Montageflüge für Antennen und Seilbahnen sowie der Einsatz bei ausserordentlichen Naturereignissen.



Foto: Jérôme Zbinden

Die Heli-Industrie erbringt zahlreiche wichtige Dienstleistungen zu Gunsten der Bevölkerung.

Airbus Helicopters Tiger HAD

Der Airbus Helicopters Tiger HAD ist heute in vier Ländern im Einsatz. Er ist einer der modernsten Kampfhubschrauber. Der erste der 206 bestellten Tiger wurde 2005 ausgeliefert.

Technische Daten	
Name	Airbus Helicopters Tiger HAD
Hersteller	Airbus Helicopters
Typ	Mehrzweck-Kampfhelikopter
Erstflug	27. April 1991
Länge (inklusive Rotor)	15,82 m
Max. Höhe	4,32 m
Besatzung	1 Pilot/1 WSO
Rotordurchmesser	13,00 m
Max./Dauerleistung	2x1322 kW/2x1092 kW
Leergewicht	4200 kg
Max. Abfluggewicht	6600 kg
Triebwerk	MTR 390E
Treibstoff	1360 l
Höchstgeschwind.	322 km/h
Reichweite	800 km/h
Website	www.airbushelicopters.com



Frankreich und Deutschland beschlossen 1984 die gemeinsame Entwicklung eines Kampfhelikopters. Aus Kostengründen wurde das Projekt 1986 gestoppt, jedoch bereits 1987 weitergeführt. 1989 erfolgte die Vertragsunterzeichnung für den Bau von fünf Prototypen. Gleichzeitig erhielt der Eurocopter EC665 den Namen «Tiger» (in Deutschland)/ «Tigre» (in Frankreich). Geplant war der Bau eines Begleitschutz- und Feuerunterstützungshubschraubers HAP (Hélicoptère d'Appui et de Protection) mit dem Namen «Gerfaut» (Gerfalke) und eines Panzerabwehrhelikopters HAC (Hélicoptère anti-Char) – in Deutschland als PAH-2 (Panzerabwehrhubschrauber) bezeichnet.

1993 reduzierte Deutschland die Anzahl bestellter PAH-2 zugunsten einer Mehrzweckversion UHU (Unterstützungshubschrauber), später UHT (Unterstützungshubschrauber Tiger) genannt. Als erster Exportkunde entschied sich Australien für den sogenannten Aussie HCP (Hélicoptère de Combat Polyvalent). 2003 folgte Spanien mit der Bestellung des Tiger HAD (Hélicoptère d'Appui Destruction), einer Mehrzweckversion für die Panzerbekämpfung, die Kampfunterstützung, Aufklärung und den Begleitschutz.

Ursprünglich war der Bau von 427 Helikoptern geplant (Frankreich 75 HAP und 140 HAC, Deutschland 212 PAH-2). Aus Kostengründen kürzten die Länder ihre Kontingente und so erhielt Eurocopter bis Anfang 2004 Bestellungen für insgesamt 206 Maschinen (Frankreich und Deutschland je 80, Australien 22 und Spanien 24).

Der Rumpf des Tigers besteht zu 80 Prozent aus Verbundwerkstoffen. Das Triebwerk wurde von einer 1989 gegründeten Firma der Hersteller MTU, Turbomeca und Rolls-Royce (MTR) entwickelt. Im Cockpit dominieren vier Multifunktionsbildschirme und sowohl der Pilot als auch der Waffensystemoffizier (WSO) auf dem hinteren Sitz werden durch ein Helmdisplay-System unterstützt. Unter der Nase ist ein bewegliches 30 mm-Maschinengewehr mit 450 Schuss montiert. Die zwei Stummelflügel mit je zwei Anhängestationen ermöglichen Kombinationen von vier Luft-Luft-Lenk Waffen, acht Luft-Boden-Lenk Waffen, vier Raketenwerfern für 68 ungelenkte 68-mm- oder 52 ungelenkte 70-mm-Raketen oder zwei Behältern mit 12,7-mm-Maschinengewehren. Für die Aufklärung kann ein Dach- oder ein Mastvisier montiert werden. **cp**



Foto: Airbus Helicopters



Foto: Marenco Swisshelicopter

Marenco SKYe SH09 HB-ZXB beim Erstflug in Mollis.

Heli «Xray Bravo»

Zwei Helikopter einer unterschiedlichen Kategorie tragen das Callsign «Xray Bravo». Der VIP-Helikopter Agusta A109C «Xray Xray Bravo» wurde im Dezember 1990 in Liechtenstein eingetragen und stand während acht Jahren in den Diensten der Sky Jet Aviation Establishment. Danach war der A109C in Belgien registriert, kehrte aber im Frühling 2001 wieder zurück und wurde als HB-ZDC in der Schweiz registriert.

Der in der Schweiz von Marenco Swissheli-

copter entwickelte und gebaute zweite Prototyp des SKYe SH09 trägt das Kennzeichen «Zulu Xray Bravo». Er startete den erfolgreichen Erstflug am 26. Februar 2016 um 17:24 Uhr auf dem Flugplatz Mollis. Der innovative SKYe SH09 setzt weltweit neue Massstäbe in der Klasse der einmotorigen Helikopter. Neben einigen Kunden im Ausland wählte auch die Air Zermatt den Marenco Swisshelicopter SKYe SH09 als ihren «Next Generation Single Engine Helicopter».

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XXB Agusta A109C; S/N 7635; B/J 1990; Eintrag: 17. Dezember 1990, Eigentümer & Halter: Sky Jet Aviation Establishment; Löschung: 15. Dezember 1998, neues Kennzeichen: OO-VXB, später HB-ZDC, N52GH

HB-ZXB Marenco SKYe SH09; S/N 02; B/J 2015; Eintrag: 31. August 2015, Eigentümer & Halter: Marenco Swisshelicopter AG. 

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



Fotos: Markus Herzig



A109C HB-XXB der Sky Jet Aviation Establishment in Samedan.

Der ehemalige HB-XXB als HB-ZDC der Swift Copters SA in Monaco.

Der Mann, der in einer Boeing 727 wohnt

«My home is my castle»: Diese Maxime geht auf den englischen Juristen und Politiker Sir Edward Coke zurück, der damit zum Ausdruck brachte, dass alles, was in den eigenen vier Wänden geschieht, niemanden etwas angeht. Dies setzte der 65-jährige Amerikaner Bruce Campbell auf seine Weise um, als er vor Jahren ein Grundstück in einem Wald in Portland, Oregon, für 23 000 Dollar kaufte. Sein Ziel war nicht, dort ein Schloss zu bauen, sondern in einem Flugzeug – einer Boeing 727 – zu wohnen.

Es sei immer sein Traum gewesen, ein stillgelegtes Flugzeug wieder in Betrieb zu nehmen, zumindest indirekt, sagt Bruce Campbell. Seit rund elf Jahren wohnt der Aviatik-Fan, der privat Kleinflugzeuge fliegt, in einer Boeing 727. Die ausgebaute Maschine hebt allerdings nicht mehr ab, sondern steht mitten in einem Waldstück ausserhalb von Portland, Oregon.

Der Zugang zur Boeing 727-284 erfolgt nicht über ein Gate, sondern, wie es früher üblich war, über die Flugzeugtreppe. «My Bird» nennt der Amerikaner liebevoll sein neues Zuhause, das er möglichst

wenig verändern wollte. Er fand für einen Grossteil der alten Ausstattung Verwendung. Die Waschmaschine etwa ist an die Original Wasserleitung des Jets angeschlossen, die Flügel benutzt Campbell gerne als Sonnendeck. Das einstige Cockpit hat er im Originalzustand belassen und benutzt es als Lesezimmer. Ob ihn wohl die Biografie des berühmten amerikanischen Luftfahrtpioniers Howard Hughes als Bettlektüre fasziniert?

Bruce Campbell ist es gelungen, den Wohnraum von insgesamt 100 Quadratmetern wohnlich zu gestalten und dennoch die Illusion auf-



Linke Seite: In dieser Boeing 727 lebt Bruce Campbell seit rund elf Jahren.

Oben rechts: Das Cockpit wurde im Originalzustand belassen und dient als Lesezimmer. Im Bild: Der Flugzeuggewohner Bruce Campbell.

Unten rechts: Blick von oben auf das Grundstück in einem Wald in Portland (Oregon), wo die Boeing 727, das Zuhause des Amerikaners Bruce Campbell, steht.

recht zu erhalten, Tausende Meter über die Erde zu schweben. Wo einst enge Sitzreihen standen, befinden sich nun Campbells Wohn- und Arbeitszimmer, ein Schlafzimmer, funktionstüchtige sanitäre Anlagen und seine persönlichen Gegenstände. Den Teppich hat er entfernt und durch transparente Bodenplatten ersetzt, so dass nun die komplizierte Kabel-Technik der 727 zu sehen ist. 1999 bezahlte Campbell 100 000 US-Dollar für den Kauf der Boeing 727, der Transport auf sein Gelände belief sich auf 120 000 US-Dollar. Weitere Tausende Dollar hat er in den Ausbau des Innenraums investiert. Die Behörden hätten sein Projekt mit Wohlwollen aufgenommen, erklärte Campbell; ob dies auch in der Schweiz möglich wäre, ist zu bezweifeln.

Besucher sind willkommen

Wer Bruce Campbell besuchen will, ist herzlich willkommen. Die einzige Bedingung ist, die Schuhe auszuziehen, um Schmutz im Innern der Kabine zu vermeiden. Der Hausherr stellt allerdings Hausschuhe zur Verfügung. Gerne erzählt er auch die Geschichte der Maschine: Die Boeing 727-284 verließ 1969 die Montagehallen in Seattle, Olympic Airways setzte die Maschine mit der Registrierung SX-CBC für den Verkehr nach Europa ein. Berühmtheit erhielt sie, als 1975 die sterblichen Überreste von Aristoteles Onassis, in Begleitung von Jacqueline Kennedy Onassis und Senator Edward Kennedy, von Paris nach Athen überführt wurden. Pikantes Detail: Nur drei Monate vor seinem Tod hatte Onassis Olympic Airways an die griechische Regierung verkauft.

Zweiter «Bird» bald im Anflug?

Wie Bruce Campbell im Gespräch verriet, verbringt er inzwischen viel Zeit auf Reisen,



Fotos: AirplaneHome.com

ist oft in Japan und dort auf der Suche nach einem weiteren Domizil. Seine Überzeugung: «Passagierjets können und sollten in wundervolle Wohnungen umgebaut werden.» Er plant nun eine zweite Akquisition, doch diesmal soll es eine Boeing 747-400 sein. Bezüglich «Wohnort» hat er bereits ein Auge auf ein Gelände in Shintomi nahe des Flughafens Miyazaki geworfen.

Noch ist er auf der Suche nach einer geeigneten Maschine, die eine Airline ausmustern möchte. Es bleibt Bruce Campbell zu wünschen, dass er auch das Jumbo-Projekt in die Realität umsetzen kann. **cp**

Rolf Müller

www.AirplaneHome.com



Cockpit-Leserreise

3 Tage an der Farnborough International Airshow, Grossbritannien, 16.-18. Juli 2016

Willkommen zu einer der wichtigsten Luftfahrtmessen der Welt im Bereich Luft- und Raumfahrt!

1. Tag | Samstag, 16. Juli 2016
Am frühen Morgen Abflug von Zürich nach London-Heathrow. Nach der Ankunft bringt Sie ein organisierter, direkter Transfer zum Airshow-Gelände nach Farnborough. Damit unsere Gäste ein Maximum aus den gegebenen Möglichkeiten herausholen können, haben wir die Eintrittskarten für die Airshow vorgängig organisiert und werden sie Ihnen während dem Transfer durch die Reiseleitung aushändigen lassen. Sie verbringen den ganzen Tag an der Farnborough International Airshow. Am Abend Transfer zum nahe gelegenen Hotel und Check-in. Der Abend steht zur freien Verfügung. Übernachtung im Hotel Urban Village Farnborough****.

Drei Tage voller Highlights

Auf dieser Reise werden Sie vom kompetenten Reiseleiter Walter Fürst begleitet. Als ehemaliger Mirage-Pilot und Militär-Attaché schlägt sein Herz auch heute noch für die Aviatik! Ebenfalls mit an Bord ist der bekannte Cockpit-Autor Rolf Müller als Vertreter der Cockpit-Reaktion.

2. Tag | Sonntag, 17. Juli 2016

Frühstück im Hotel. Am Morgen Transfer zum Airshow-Gelände. Ganzer Tag an der Farnborough Airshow. Am Abend Transfer zurück zum Hotel. Der Abend steht zur freien Verfügung. Übernachtung im Urban Village Farnborough****.

3. Tag | Montag, 18. Juli 2016

Frühstück im Hotel. Am Morgen Transfer zum Royal Airforce Museum (RAF) in Hendon. Individueller Rundgang durch das hochinteressante Museum (5 Gebäude mit über 100 ausgestellten Flugzeugen!). Am Nachmittag Transfer nach London zum Flughafen Heathrow und Rückflug in die Schweiz.

Kosten pro Person

Pauschalpreis im Doppelzimmer
CHF 1350.-, Zuschlag Einzelzimmer
CHF 230.-. Linienflüge Schweiz-London
retour mit British Airways in der
Economyklasse.

Informationen und Buchungen

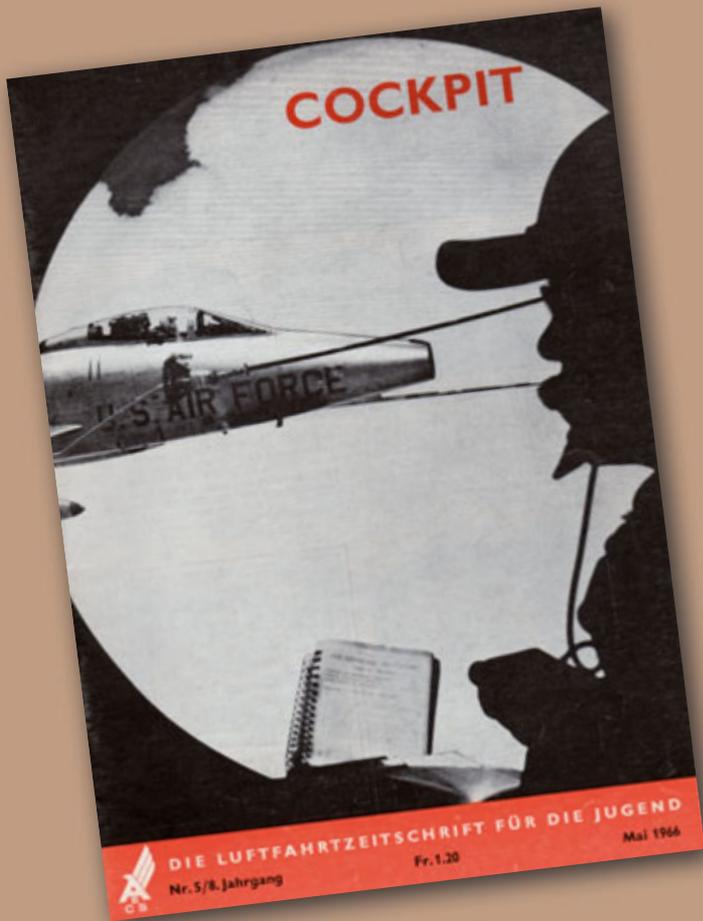
Ausführliche Informationen über
Leistungen, Zusatzangebote und
Buchungen bei unserem bewährten
Partner:

Cosmos Tours

Mühlaudamm 6, 3270 Aarberg
Tel. +41 (0)32 392 75 80/82
Fax +41 (0)32 392 75 81
info@cosmos-tours.ch
www.cosmos-tours.ch



Vor 50 Jahren im «Cockpit»



Im Mai 1965 landeten die ersten US-Soldaten an der Küste Vietnams. Bereits seit März 1965 bombardierten die Amerikaner Nordvietnam. Der Krieg drang immer mehr ins Bewusstsein der Bevölkerung ein, auch auf dem alten Kontinent. Das verspürte auch die COCKPIT-Redaktion: Sie erhielt laufend Fragen zu den in Südostasien eingesetzten Flugzeugen. In der Mai-Ausgabe von 1966 stellte sie deshalb im ersten Beitrag die von den USA in Vietnam am häufigsten verwendeten Flugzeugtypen vor.

Ein interessanter Beitrag des damaligen GRD-Chef-Testpiloten Hans Häfliger schilderte den Jungfernflug der ersten im Eidg. Flugzeugwerk in Emmen gebauten Mirage IIIS J-2304: Er dokumentierte den Flug vom Start bis zur Landung minutiös und stellte dabei die Prüfpunkte und die zu prüfenden Systeme detailliert dar.

Der Mittelteil des Hefts war dem Kleintransporter Shorts SC.7/10 Skyvan gewidmet, inklusive Aufrisszeichnung. In der Typensammlung fiel der On Mark/Douglas B-26K Counter Invader auf. Dabei handelte es sich um einen zweimotorigen Bomber aus dem Zweiten Weltkrieg, der umfassend modernisiert und anschliessend als Erdkampfflugzeug eingesetzt wurde. Ebenfalls dort zu finden war das Flugboot Lohner R, von dem fünf Exemplare 1921 zu den ersten Passagierflugzeugen im Schweizer Luftverkehr zählten.



Zwei amerikanische Martin B-57B über dem Mekongdelta in Süd-vietnam. Es handelt sich dabei um einen Lizenzbau des englischen Canberra-Bombers.



Wahlweise eines der im Vordergrund sichtbaren Fahrzeuge konnte problemlos im Rumpf des Shorts SC-7/10 Skyvan untergebracht werden.



Der Flugpionier Alfred Comte schaffte 1921 fünf österreichische Passagierflugboote Lohner R an und führte damit Passagierflüge über Schweizer Seen durch.

Bulldozer der Lüfte

Vor genau 75 Jahren erhob sich der legendäre amerikanische Republic P-47 Begleitjäger zu seinem Erstflug. In den frühen Nachkriegsjahren landeten insgesamt drei dieser bulligen Jagdflugzeuge aufgrund von Navigationsfehlern in der Schweiz. Alle diese Thunderbolt gehörten zur französischen Armée de l'Air.

Als am 6. Mai 1941 Republic Chief-Test-Pilot Lowry Brabham mit der allerersten XP-47 B zum Jungfernflug startete, konnte kaum jemand ahnen, dass dieser waffenstarrende «Bulldozer der Lüfte» zum veritablen Albtraum der bis dato so erfolgsverwöhnten Nazi-Jagdfliegerkaste mutieren würde. Mit der Thunderbolt hielten die amerikanischen Piloten erstmals eine Waffe in der Hand, die einen effizienten Begleitschutz der zuvor arg gebeutelten alliierten Bomberverbände über dem europäischen Kriegsschauplatz zuließ. Wenn auch die North American P-51 Mustang aufgrund ihrer unübertrefflichen Reichweite alle Lorbeeren im Erringen alliierter Lufthoheit einheimste, war es die in 15 663 Exemplaren gebaute P-47, die zuvor den Jagdverbänden der deutschen Luftwaffe das Rückgrat gebrochen hat.

Zwei Gallier verirren sich nach Basel

Zwischen der Schweiz und der Thunderbolt ergab sich erst kurz nach Kriegsende eine richtige Liaison: Am 25. Mai 1945 verirren sich die beiden französischen Piloten Leutnant Toulouse und

Leutnant Carrère auf ihrem Überführungsflug von Paris nach Strasbourg-Entzheim, wo zu diesem Zeitpunkt die seit Anfang Dezember 1944 mit der P-47 ausgerüstete Groupe de Chasse III/6 «Roussillon» stationiert war. Als die Kraftstoffanlage der einen P-47 Thunderbolt noch Mucken machte, entschloss sich das Duo, seine Mission abzubrechen und auf einem ihm unbekanntem Platz niederzugehen. Kurz vor vier Uhr rollten die beiden Thunderbolt auf dem damaligen Basler Verkehrsflughafen Sternenfeld in Birsfelden aus. Die Verletzung des Schweizer Luftraums blieb nicht ohne Folgen: Eine Nacht mussten die beiden Franzosen im Gewahrsam der Schweizer Armee am Rhein verbringen, dann füllten Soldaten der Fliegertruppe die Tanks ihrer Fluggeräte mit je 500 Liter Kraftstoff. Um 10.47 Uhr röhren die Pratt & Whitney R-2800-59 Doppelsternmotoren wieder auf. Der Start auf dem eigentlich für die 6,4 Tonnen schweren «Bulldozer der Lüfte» viel zu kleinen Platz gehörte durchaus in die Sparte «Nervenkitzel» für die beiden Offiziere. Doch die Schutzengel leisteten ganze Arbeit. Mit einem Tag Verspätung erreichten die beiden Thunderbolt schliesslich ihr Ziel.

Ende einer Dienstreise: Die beiden brandneuen Republic P-47 D-30-RA (Werknummer 44-33681 und 44-33686) der Armée de l'Air sind nach ihrer unfreiwilligen Landung am 25. Mai 1945 auf dem damaligen Basler Verkehrsflughafen Sternenfeld in Birsfelden interniert. Die amerikanischen Hoheitskennzeichen sind nach der Übernahme durch die französischen Kokarden ersetzt worden.



Vom Pech verfolgt

Diese brandneuen P-47 D-30-RA (Werknummer 44-33681 und 44-33686) rollten im Republic Zweigwerk von Evansville im US-Bundesstaat Indiana vom Band und gelangten auf dem Seeweg nach Oran in Algerien. Nach ihrem Zusammenbau in Nordafrika traten die P-47 D-30-RA ihre Reise nach dem alten Kontinent an, wo mittlerweile wieder Frieden eingekehrt war.

Beide Thunderbolt – ihr Stückpreis betrug damals 84 897 Dollar – waren von den Vereinigten Staaten im Rahmen des Leih- und Pachtgesetzes dem französischen Bündnispartner überlassen worden. Insgesamt erhielt die Armée de l'Air gut 600 Einheiten der rund 690 Stundenkilometer schnellen P-47 D. Die letzten Exemplare verblieben bis 1960 im Einsatz.

Das Pech blieb beiden in der Schweiz gelandeten Thunderbolt auf den Fersen: Die P-47 D-30-RA (Werknummer 44-33681) verblieb bei der Groupe de Chasse III/6 «Roussillon» und stürzte am 11. Februar 1946 bei Mondelange in Lothringen ab. Dabei kam der Pilot De La Motte ums Leben. Glücklicher agierte Sergeant Fuchs, welcher am 12. März 1953 einen Landeunfall auf der Heimatbasis in der P-47 D-30-RA (Werknummer 44-33686) unverletzt überlebte. Die zu diesem Zeitpunkt im algerischen Oran-La Sénia stationierte Escadron de Chasse I/17 hingegen musste den Donnervogel als Totalverlust aus ihrer Bestandesliste streichen. Zu diesem Zeitpunkt unterzog sich die für den Einsatz auf dem Kriegsschauplatz in Indochina vorgesehene Escadron de Chasse I/17 einem speziellen Erdkampf-Training.

Ein Donnervogel nistet im Lachener Ried

Veritabler Treibstoffmangel zwang am 23. Juni 1947 die französische Republic P-47 D-30-RA (Werknummer 44-33267) zur Bauch-

Oben: Die P-47 D-30-RA (Werknummer 44-33686) kam zur in Oran-La Sénia stationierten Escadron de Chasse I/17 und musste am 12. März 1953 als Totalverlust abgeschrieben werden. Unten: Mit einem Tieflader holten die Franzosen ihre in Lachen bauchgelandete P-47 D-30-RA (Werknummer 44-33267) zurück auf ihre Basis in Friedrichshafen-Löwental.



landung im Lachener Ried am Obersee (SZ). Der bullige Jagdbomber gehörte zu einer auf dem ehemaligen Dornier-Werkflugplatz von Friedrichshafen-Löwental am Bodensee stationierten Einheit der französischen Besatzungsarmee.

Der 30-jährige Pilot Sergeant Lucien Boisson verlor zuvor während der miesen Wetterbedingungen die Orientierung und hielt über Lachen und Siebnen kreisend am Ufer des Obersees verzweifelt nach einer geeigneten Landemöglichkeit Ausschau. Der überaus durstige, 2000 PS starke Pratt & Whitney R-2800-59 Motor hatte der staubtrockenen Tanks wegen längst seinen Dienst quittiert und der französische Sergeant mogelte seine Thunderbolt kurz nach Mittag im Gleitflug zurück in die Arme von Mutter Erde.

Das Ereignis lockte gleich scharenweise Schaulustige an. Angehörige der Polizeikorps von Lachen und Siebnen bewachten den im Lachener Ried nistenden Donnervogel rund um die Uhr, um das Flugzeug vor «lichtscheuen Elementen» zu schützen, wie es in einem im Bundesarchiv Bern lagernden Bericht vom 7. Juli 1947 heisst. Fünf Tage später demonitierte ein französisches Kommando die während der Bauchlandung leicht beschädigten P-47 D-30-RA und schaffte den flügelhahnen Donnervogel auf dem Rücken eines Schwertransporters zurück an den Bodensee. Damit endete auch die kurze aber durchaus turbulente Geschichte der Thunderbolt in der Schweiz. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern sowie der Stiftung MHMLW/Swiss Air Force Museum für die Überlassung von Unterlagen und Fotos.

Oben: Ebbe in den Tanks führte am 23. Juni 1947 zur Notlandung dieser französischen Republic P-47 D-30-RA (Werknummer 44-33267) im Lachener Ried am Obersee. Unten: Die P-47 D-30-RA (Werknummer 44-33681) stiess zur Groupe de Chasse III/6 «Roussillon» und ging am 11. Februar 1946 verloren.



Genf: Diese Tupolev 154M RA-85042 ist die letzte der 926 produzierten Maschinen aus der Linie des berühmten gleichnamigen Konstrukteurs. Sie verliess die Werkshallen im Februar 2013 und wurde an die 223. Transportstaffel der russischen Armee geliefert. Die Maschine war zweimal in Genf zu sehen. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Genf: Die saudische Privatgesellschaft Alpha Star hat kürzlich eine Tochtergesellschaft namens Sky Prime Aviation Services gegründet und einen Teil ihrer Flotte in die neue Gesellschaft transferiert. So wurde dieser Airbus A340-642 HZ-AA umlackiert und neu als HZ-SKY immatrikuliert. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Sion: Die aparte orange Bemalung dieses Piaggio Avanti II von Rotterdam Private Air BV zeugt unverkennbar von seiner Herkunft: Holland.

Foto: Joël Bessard



Sion: Originelle Immatrikulationen sind immer auffällig und interessant. So auch jene dieser Cessna, die auf der Isle of Man als «Bull» immatrikuliert ist und für einen Besuch nach Sion kam.

Foto: Joël Bessard



Genf: Schöne Überraschung für die Ski-Chartertouristen: Die Boeing 737-8K5 G-FDZG von Thomson Airways ist kürzlich neu bemalt worden und macht jetzt Werbung für die Hotelkette Family Life, die wie Thomson Airways zum Touristik-Konzern TUI gehört.

Foto: Jean-Luc Altherr

Basel: Die malische Regierungsmaschine TZ-PRM hielt sich Anfang Jahr für die Wartung in Basel auf. Nach Beendigung der Arbeiten startete die Boeing B737-7BC (BBJ) am 15. März zu einem Testflug ab Piste 33 des EuroAirports.

Foto: Dennis Thomsen



Basel: Jubiläumsbemalung: Die Boeing 737-75B der Fluggesellschaft Germania (Deutschland) mit der Registration D-AGER hat im Februar 2016 eine Sonderbemalung zum 30-jährigen Bestehen erhalten.

Foto: Daniel Bader

Basel: Nach und nach erhalten die Maschinen der seit Dezember 2014 zur irischen ASL Aviation Group gehörenden ehemaligen Farnair die neuen Farben. Die ATR-72-202(F) HB-AFX ist die zweite Maschine ihres Typs, die in der neuen Corporate Identity der in Allschwil beheimateten ASL Airlines Switzerland erstrahlt. **Foto: Dennis Thomsen**



Genf: Brussels Airlines ehrt berühmte belgische Künstler. Nach Hergé, dem Schöpfer von Tim und Struppi, zieren nun ein Porträt des grossen Malers René Magritte (1898-1967) und Ausschnitte aus seinen berühmtesten Werken «La Clairvoyance» (1936) und «Le Retour» (1940) einen Airbus A320-214 (OO-SNC). **Foto: Jean-Luc Altherr**



Basel: Ein Truppentransport bescherte dem EuroAirport am 7. April 2016 die Typen-Erstlandung eines Airbus A400M Atlas C1. Es handelte sich dabei um die ZM405 der Royal Air Force, welche hier bei ihrer Ankunft am Rheinknie zu sehen ist. Wenn man genau hinsieht, erkennt man die gegenläufige Drehrichtung der rotierenden, sichelförmigen Propellerblätter der beiden EPI TP400-D6-Triebwerke 1 und 2.

Foto: Dennis Thomsen





Bild ganz oben:

Saanen: Ein eindrückliches Spektakel, den Avro 146-RJ70 von Formula One Management inmitten der Berner Alpen vom Flugplatz Saanen mit seiner 1400 Meter langen Piste abheben zu sehen.

Foto: Joël Bessard

Bild oben:

Bern: Am 16. März startete dieser wunderschöne Airbus A319 (M-KATE) in Bern Richtung München.

Foto: Joël Super

Grosses Bild links:

Verbier: Stahlblauer Himmel, klare Luft und die durch den Fenestron des B4 von HeliAlps strahlende Sonne machen das Warten auf die nächste Rotation von Heli-Skifahrern bei «La Croix-de-Cœur» oberhalb Verbiers (VS) zum Vergnügen.

Foto: Joël Bessard



Luftrettung für alle –
Dank Ihrer Unterstützung



Medizinische Hilfe aus der Luft.

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



**EINMAL AB BERN
IMMER AB BERN**

Ihr schnellster Weg ans Ziel.

flyskywork.com | Flights made in Switzerland 



Optimismus trotz widriger Umstände

Volatiler Markt und starker Franken prägten 2015 das Geschäft von Lantal. Innovationen erlauben einen optimistischen Blick in die Zukunft.

Dieses Jahr feiert Lantal Textiles AG sein 130-jähriges Bestehen. Bereits 1954 verkaufte das innovative Unternehmen die ersten Sitzbezüge an die KLM, womit der Einstieg in den Aviatik-Sektor begann. Boeing und NASA ermöglichten dank einer engen Zusammenarbeit die Entwicklung flammenhemmender Textilien.

Das Unternehmen weist für 2015 trotz widriger Umstände schwarze Zahlen aus. Ein Wermutstropfen ist der Umsatzrückgang um 5,1 Millionen auf 96,7 Millionen Franken. Bei der wichtigsten Unternehmenssparte Luftverkehr reduzierte sich der Umsatz um knapp 5 Prozent.

Da in den kommenden Jahren mit einem Anstieg der Passagiernachfrage für Flugreisen gerechnet wird, erwartet das Unternehmen wachstumsfördernde Faktoren. Gesamtlösungen für Stoffe und Teppiche benötigen Air

China, Chengdu Airlines, China Eastern, Swiss und THAI Airways. Auch hofft man in Langenthal, Iran Air als neue Kundin zu gewinnen.

Bemerkenswerte Innovationen

Beim Rundgang durch den Produktionsstandort in Melchnau präsentierte Urs Rickenbacher, CEO und Delegierter des Verwaltungsrats, Innovationen, die Studenten der University of Art and Design Lausanne kreiert haben. Besonders beeindruckend ist der Entwurf eines «Deckensegels» für die Flugzeugkabine zwischen den Gepäckablagen. Auch die Innovation «Licht in Textilien für die Kabinen» überzeugte. Lantal steht zudem vor der Markteinführung von noch leichteren und komfortableren Teppichen und Sitzbezügen. **cp**

Rolf Müller

Investition in Zukunft

Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega blickt auf ein geschichtsträchtiges Jahr 2015 zurück.

Rund 200 Millionen Franken investierte die Rega 2015 in neues Flugmaterial und in zukunftsweisende Projekte. Ende 2015 unterschrieb die Schweizerische Rettungsflugwacht beim italienischen Hersteller AgustaWestland (heute Finmeccanica S.p.A.) einen Vertrag zur Beschaffung von drei allwettertauglichen Rettungshelikoptern AW169-FIPS über 50 Millionen Schweizer Franken. Bis zur Auslieferung im Jahr 2021 werden die Rega und AgustaWestland mehrjährige Entwicklungs- und Pionierarbeit leisten müssen: Helikopter mit einer Enteisungsanlage und einem geforderten Maximalgewicht von fünf Tonnen gibt es heute noch nicht. Der neue Helikopter wird es der Rega ermöglichen, auch unter Vereisungsbe-

dingungen Einsätze zu fliegen. Weitere Investitionen wurden unter anderem für den Auf- und Ausbau eines schweizweiten Netzes von Wetterstationen und Webcams getätigt. Ebenfalls im 2015 unterschrieb die Rega beim kanadischen Flugzeughersteller Bombardier einen Kaufvertrag für drei neue Ambulanzjets vom Typ Challenger 650 für insgesamt rund 130 Millionen Schweizer Franken. Die drei Jets werden 2018 in Betrieb gestellt.

Die Rega-Einsatzzentrale organisierte 15 053 Einsätze im letzten Jahr. Damit half die Rega 2015 im Durchschnitt alle 35 Minuten einem Menschen in Not. Sowohl die Helikopter als auch die Ambulanzjets flogen 2015 mehr Einsätze.

Die Rega geniesst weiterhin grossen Rückhalt in der Bevölkerung. Mit einer Nettozunahme von rund 50 000 Gönnerschaften im 2015 verzeichnet sie einmal mehr ein Wachstum. Per Ende 2015 unterstützten 3,283 Millionen Gönnerinnen und Gönner die Rega. **cp**
www.rega.ch

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Wieviel Schweiz ist noch in der Swiss?

Der Jahrespublikation der Luftwaffe kann entnommen werden, dass Swiss den Miliz-Militärpiloten ab dem Alter 42 den vollen Lohnausfall durch den Militärdienst nicht mehr bezahlt. Somit kostet der Militärdienst eines Milizpiloten einen Teil seines Einkommens. Die Schweizer Milizmentalität ist der Lufthansa absolut fremd.

Aus dem Interview mit einem Bazil-Vizedirektor wird deutlich, dass der Lufthansa-Konzern festgelegt hat, wie viele ausgebildete deutsche Piloten bei Swiss in den nächsten Jahren neu angestellt werden müssen. Den Schweizer Kandidaten steht dadurch nur noch die Hälfte der offenen Pilotenstellen bei Swiss zur Verfügung.

Im März erfährt die Öffentlichkeit, dass die bisher unabhängige Gesellschaft Swiss Aviation Training (SAT) noch in diesem Jahr in die neugeschaffene Lufthansa Aviation Training GmbH (LAT) integriert wird. Der deutsche Konzern verfolgt dadurch das Ziel, einen einheitlichen «Lufthansa-Konzernpiloten» zu schaffen. Vor meinen Augen sehe ich das schöne Bild eines Swiss-Airbus über den Schweizer Alpen. Es ist genau diese tolle Swissness, die uns von der Swiss-Werbung immer wieder vermittelt wird. Die Frage stellt sich nun, wieviel von der immer wieder betonten Eigenständigkeit die Swiss überhaupt noch hat. Der Kranich hat längst nicht nur im Swiss-Management die Führung übernommen; er hat sich bereits in den Pilotensesseln breit gemacht und wird auch im Cockpit immer mehr seine Mentalität einbringen. Da vermag selbst die an die Passagiere verteilte obligate Schweizer Schokolade nicht mehr zu überzeugen. Bleibt zu hoffen, dass der Kranich längerfristig nicht zum Geier mutiert.

Autor Beat Neuenschwander ist profunder Kenner der Schweizer Luftfahrt und erfahrener Pilot.

Der Inhalt dieser Kolumne widerspiegelt die Meinung des Verfassers und muss nicht mit der Haltung der Redaktion korrespondieren.

Take-off für einmal talwärts

Rund 20 Helikopterpiloten sowie eine Helikopterpilotin kämpften bei einem lokalen Skirennen im Oberwallis um den Tagessieg. Dies zu Ehren einer Berufsgattung, die oftmals ans technische und menschliche Limit geht, um Menschenleben zu retten und Spezialtransporte auszuführen.

Ein Skirennen mit einer Kategorie «Helikopterpiloten» klingt eher ungewöhnlich. Doch an einem Sonntag im Februar fand im Rahmen des alljährlich stattfindenden Skirennens des Skiclubs Jeizinen im Wallis auf einer verschneiten Strasse, die aus dem Skigebiet Jeizinen ins Tal führt, ein Anlass der besonderen Art statt: Zum ersten Mal wurde das Skirennen mit einer Teilnehmer-Kategorie «Helikopterpiloten» durchgeführt.

Natürlich hatte das Zusammenkommen auch einen sozialen Charakter und bot die Möglichkeit zum gegenseitigen Austausch. Die Truppe war bunt gemischt: Vom Organisator des Events, dem Bazl-Experten und SAR-Piloten Claude Vuichard, über den pensionierten, französischsprachigen Air Glaciers-Piloten bis zur Privatpilotin waren Vertreter aller Bereiche dabei. Für die Dauer des Anlasses war die Air Zermatt mit ihrem Eurocopter 135 vor Ort. **cp**

Daniel Dubouloz



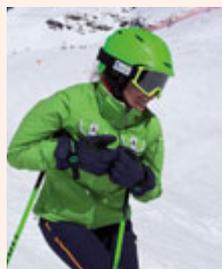
Fotos: Daniel Dubouloz

Ein seltenes Bild: Helikopter-Piloten als Teilnehmer an einem Skirennen.

Drei Piloten im Kurzporträt

«Cockpit» unterhielt sich mit drei Teilnehmenden des Skirennens über ihre Aktivitäten als Piloten, über ihre Perspektiven und was den Beruf «Helipilot» so faszinierend macht.

Karin Bratschi



Seit drei Jahren fliegt die Freiburger Seeländerin Karin Bratschi Helikopter der Typen Robinson R44 und R66/Turbine. «Es war für mich eine grosse persönliche Herausforderung, aber auch ein stiller Jugendtraum», sagt die Unternehmerin, die erst im Alter von 50 Jahren mit der Helipilotenausbildung begann – und sich auch jetzt noch weiterbildet: Letzten September absolvierte sie die Gebirgsflugausbildung, zudem erwarb sie vor rund drei Monaten die Nachtflugberechtigung.

Adrian von Siebenthal

«Dank meiner Lizenz und Erfahrung als Fluglehrer war es einfach, in der Schweiz eine Stelle als Helipilot zu finden», bilanziert der Berner seinen Karriereverlauf. Der ehemalige Hochbauzeichner, der zu Beginn seiner fliegerischen Laufbahn zahlreiche Stunden in den USA absolviert hat, fliegt seit 2001 kommerziell in der Schweiz; zuerst als Fluglehrer, danach bei der Air Glaciers,



und heute bei der Rega, wo er zwischenzeitlich Basisleiter und Pilot in Zweisimmen ist. Die Veränderungen während der Jahre in der Branche sieht er vor allem im administrativen Bereich, wo alles viel «papierlastiger» geworden sei. Die Gefahr, durch die Routine zu vertrauensvoll zu werden, besteht seines Erachtens immer. Deshalb sei es auch für erfahrene Piloten unabdingbar, sich immer wieder Gedanken zu machen, wo Gefahren lauern könnten.

Jo Pouget

Während 36 Jahren bei Air Glaciers hat er eine ganze Menge erlebt: Von Rettungseinsätzen, über Transporteinsätze, Düngemittel-Verteilung über den Reben und Passagierflügen hat Pouget die ganze Palette von Transportarten abgedeckt. Insbesondere die Rettungen seien sehr erfüllend gewesen. «Ich hatte mich jedoch nie als Lebensretter per se gefühlt, eher als Helfer, um die Menschen aus ihrer Situation zu befreien.» Die Rettungen heute, die zwischen 15 bis 20 Minuten dauern, nahmen früher auf terrestrischem Weg bis zu 30 Stunden in Anspruch. Um in schwierigen Bedingungen zu fliegen, musste man die Gegend wirklich gut kennen. Jo Pouget bemerkt: Bei den Rettungseinsätzen geht man weiter, als beispielsweise bei Transportflügen. Ganz wichtig, so betont er, ist die Fähigkeit, nein sagen zu können, um kritische Situationen zu vermeiden. **db**





Foto: Rolf Müller

Thomas Klühr (rechts), hier im Cockpit einer B777 mit Swiss-Captain Andreas Boner, hat am 1. Februar das Zepter der Swiss übernommen.

Die Swiss bleibt eine Perle

Die Swiss bleibt die «Cash Cow» innerhalb der Lufthansa-Group. Sie erwirtschaftete 2015 einen operativen Gewinn von 453 Millionen Franken. Ein besseres Resultat verhinderten der starke Franken und das Kerosin-Hedging.

Es war der erste offizielle Auftritt des neuen Swiss-Chefs Thomas Klühr vor den Medien. Zum guten Ergebnis der Swiss hat der 54-jährige neue CEO noch nichts beigetragen. Diese Meriten können sich sein Vorgänger Harry Hohmeister und dessen Team auf ihre Fahne schreiben. Der Franke war bis Ende 2015 in leitender Stellung für die Lufthansa am Flughafen München tätig. Klühr ist überzeugt, dass die Swiss als eigenständige Marke erhalten bleibt. Die Swiss übe innerhalb des Lufthansa-Konzerns eine Führungsrolle aus. Er werde weiterhin ein wachsames Auge darauf haben, dass in den Cockpits und in den Kabinen das Verhältnis zwischen Schweizern und ausländischen Mitarbeitern bei 70 zu 30 Prozent bleibe. Die Schweizer Kundenschaft würde dies auch explizit verlangen, betonte er.

Frankenschock und Fuel-Hedging

Ein paar Schwachpunkte hat Finanzchef Roland Busch ausfindig gemacht. «Der Frankenschock hat uns viel abverlangt», sprach er die Aufhebung des Euro-Mindestkurses der Nationalbank an. Der Yield pro Passagier ist beunruhigend um über 7 Prozent gefallen. Normal sei ein Minus von 1 bis 2 Prozent. Die Swiss verdiente noch 9,65 Rappen pro Passagierkilometer.

Vom Ölpreiserfall ist Busch ebenfalls überumpelt worden. Die Swiss sichert ihren Treibstoffbedarf preislich seit Jahren ab. Liegt der Ölpreis über 60 Dollar pro Fass (159 Liter), zahlt sich dieses Hedging aus. Nicht so letztes Jahr. Busch beziffert den Mehraufwand durch die Treibstoffabsicherung für 2015 auf 120 Millionen Franken. Als Faustregel gelte, dass eine Erhöhung des Ölpreises um einen Dollar jeweils Mehrkosten von 5 Millionen Franken nach sich ziehen. Busch verwies aber darauf, dass die Swiss in den letzten Jahren viel von der Preisabsicherung profitiert habe. «Ich bin zutiefst überzeugt, dass sich das Hedging lohnt.» Die Prämie für das Absichern des Ölpreises beträgt jeweils 7,5 Dollar pro Fass.

Grössere Flugzeuge füllen

2016 wird die Swiss sechs Boeing B777-300ER in Betrieb nehmen, 2017 stossen

zwei weitere dazu und 2018 nochmals eine B777. Klühr begrüsst die 5 Milliarden Franken kostende Flottenerneuerung, gibt aber zu bedenken, dass die zusätzlichen 121 Sitzplätze zuerst gefüllt werden müssen. «Wir werden eine Menge Gas geben müssen.»

Einen Quantensprung wird die Swiss auch mit dem neuen Kurzstrecken-Flugzeug CSeries von Bombardier machen. Das erste Flugzeug soll seinen Dienst im dritten Quartal dieses Jahres aufnehmen. Die ersten zehn Maschinen werden CS100-Typen sein (125 Sitzplätze), die nächsten zehn Maschinen CS300-Flugzeuge (145 Plätze). Noch ist nicht entschieden, ob die zehn letzten Maschinen zur CS100- oder CS300-Familie gehören. Das neue Flugzeug erzeugt 50 Prozent weniger Lärm und stösst 20 Prozent weniger CO₂ aus.

Verspätungen «inakzeptabel»

Als «völlig inakzeptabel» bezeichnet Klühr die Verspätungssituation am Flughafen Zürich. Fast 25 Prozent der Swiss-Flüge seien verspätet (15 Minuten und mehr). Zusammen mit dem Flughafen und Skyguide will er Gegensteuer geben. Zum Vergleich: München und Wien weisen eine Pünktlichkeitsrate von 85 Prozent auf. **cp**

Patrick Huber

Jumbo-Simulator im Fliegermuseum



Foto: Rolf Müller

Peter Krüsi, Gesamtleiter der Simulatoren-Gruppe des Fliegermuseums im B747-Cockpit.

Nach einem aufregenden Transport von Kemble (England) in die Schweiz steht im SimCenter des Fliegermuseums Dübendorf eine weitere Attraktion: das Cockpit einer Boeing 747-338. Die Simulatoren-Gruppe unter der Gesamtleitung von Peter Krüsi wird das Cockpit in einen Flugsimulator umbau-

en. Besucher können ab 2017 ein vollfunktionierendes Cockpit mit authentischen Flugeigenschaften nutzen. Es wird möglich sein, Echtzeit-Flüge mit Wettervarianten zu simulieren. Auch eine Vernetzung mit den Flugsimulatoren Mirage, F/A-18 und Boeing 737 ist geplant. **RM**

www.airforcecenter.ch

Dittinger Flugtage 2017 fraglich

Nach dem tragischen Unfall mit einem Todesopfer vom 23. August 2015 sind die Organisatoren der Dittinger Flugtage dabei, die Folgen zu verarbeiten. Im Moment ist ein grosser Teil der entstandenen Schäden im Dorf Dittingen noch nicht behoben. Es sind mehrere Haftpflichtversicherungen der beiden involvierten Flugzeuge und des Veranstalters involviert.

Die Generalversammlung der Segelfluggruppe Dittingen, als Organisator der Dittinger Flugtage, hat nun einstimmig beschlossen, dass der Verein in Vorleistung geht und die Schäden umgehend, für die Betroffenen unbürokratisch, behoben werden. Die nötigen Mittel werden aus der Kasse der Segelfluggruppe Dittingen bereit-

gestellt. Für die Organisatoren der Flugtage ist es im Moment nicht opportun, ein Datum für die Durchführung der nächsten Flugtage festzulegen.

In einem ersten Schritt sollen nun alle Schäden beseitigt und die Betroffenen entschädigt werden. Auch die Gespräche mit der Dittinger Bevölkerung sollen weitergeführt werden. Mögliche Korrekturen am Konzept werden geprüft und wo immer möglich in die Planung aufgenommen.

«Da die vorstehend beschriebenen Schritte und die Vorbereitung eines derartigen Anlasses die nötige Zeit fordern, scheint es aus aktueller Sicht eher unwahrscheinlich, dass im Jahr 2017 auf dem Dittinger Feld Flugtage stattfinden werden», schreiben die Veranstalter in einer Medienmitteilung. **cp**

Erfolg für Chinas Luftfahrtindustrie

Das Zubringerflugzeug Y-12F des chinesischen Herstellers Harbin Aircraft Industry hat von der US-Luftfahrtbehörde FAA die Musterzulassung erhalten. Die aus den Modellen Y-11 und Y-12 weiter entwickelte Version F weist markante Neuerungen auf. So wurden der Rumpffquerschnitt vergrössert, die Flügel überarbeitet und die Antriebsleistung durch zwei Propellerturbinen des Typs PT6A-65B erhöht. Neu sind zudem der Fünfblattpropeller, das Einziehfahrwerk und die APEX Avionik von Honeywell. Die der Klasse der RUAG Do228NG zugeordnete Y-12F weist eine Länge von 16,47 Meter sowie eine Spannweite von 19,88 Meter auf und misst in der Höhe 6,04 Meter. Das für 19 Passagiere und maximal 8400 Kilogramm Startgewicht ausgelegte Flugzeug kommt dank der STOL-Eigenschaften mit 540 Meter Startstrecke aus. **AM**

Amazon mietet 20 Boeing 767

Der Online-Händler Amazon wird von der Leasingfirma Air Transport Services Group (ATSG) 20 Boeing-767-Frachter anmieten. Den Betrieb der vorerst für fünf bis sieben Jahre geleasteten Flotte wird ATSG übernehmen, an der sich Amazon in den kommenden fünf Jahren mit bis zu nahezu einem Fünftel beteiligen kann. Amazon will mit dem Einsatz einer eigenen Flotte vorab verlässlichere Lieferzeiten garantieren. **AM**

Schulterschluss in Wien

In Wien haben im April fünf Gewerkschaften und Verbände aus drei Nationen ihren Schulterschluss demonstriert. Gemeinsam werden sie in Zukunft unter dem Titel «DACH» (Deutschland, Austria, Schweiz) gegen Lohn- und Sozialdumping in der Luftfahrt kämpfen. Die Gewerkschaften vida aus Österreich, die Vereinigung Cockpit und UFO (Unabhängige Flugbegleiter Organisation) aus Deutschland sowie die Aeropers (Verband des Cockpitpersonals der Swiss) und die Kapers (Schweizerische Gewerkschaft des Kabinenpersonals) aus der Schweiz treten vereint an, um Qualitäts- und Sozialkriterien in der Arbeitswelt der Luftfahrt-Beschäftigten zu stärken. **cp**

News

Schweiz



Foto: Edelweiss Air

Edelweiss Air fliegt neu nach Sevilla

Edelweiss Air erweitert ihr Streckennetz und bietet für Sommer 2016 zwei neue Ferenziele in Europa an. Ab 4. Juni fliegt Edelweiss jeweils samstags und dienstags ab Zürich in die andalusische Hauptstadt Sevilla. Ebenfalls neu im Streckennetz ist Pula in Istrien. Die kroatische Stadt am Mittelmeer wird ab 25. Juni ebenfalls zwei Mal wöchentlich (Samstag und Dienstag) angefliegen. Pula hat bereits Croatia Airlines im Angebot, Sevilla wird ab Zürich derzeit von keiner anderen Airline angefliegen. CP

Flughafen Genf-Cointrin mit sehr gutem Ergebnis

Der Flughafen Genf erzielte im letzten Jahr einen Umsatz von 423,7 Millionen Franken, was gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von knapp 5 Prozent bedeutet. Der Gewinn beträgt 74,6 Mio. Franken, was auch den Kanton Genf, der die Hälfte des Gewinns bekommt, freuen dürfte. Die Einnahmen aus der Luftfahrt machten 55,2 Prozent des Umsatzes aus. 15,8 Mio. Passagiere benutzten den Flughafen, was einer Steigerung von gut 4 Prozent entspricht. Grösster Kunde ist mit 43,4 Prozent Easy Jet, gefolgt von der Swiss mit 15 Prozent, der BA (4,7%), von Air France (4,6%), Lufthansa (3,8%) und KLM (2,7%). CP

Flughafen Zürich kann Abrollwege bauen

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat der Flughafen Zürich AG die Plangenehmigung für Ergänzungen der Infrastruktur erteilt. Damit können Schnellabrollwege für die Pisten 28 und 34 gebaut werden, wie auch im SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich festgehalten ist. Das UVEK ist zum Schluss gelangt, dass die neuen Rollwege sowohl das Ostkonzept wie das Südkonzept geringfügig leistungsfähiger machen. Damit ergibt sich auch mehr Spielraum für die Reduktion von Verspätungen. Durch die Schnellabrollwege wären maximal zwei Landungen pro Stunde mehr möglich. Während den deutschen Sperrzeiten könnte somit die Lande-

kapazität des Flughafens um täglich höchstens sechs Landungen erhöht werden, schreibt das UVEK. CP

Jürg Christen neuer Head of Sales Switzerland

Jürg Christen (55) wird per 1. Juli neuer Head of Sales Switzerland von Swiss International Air Lines (Swiss) und der Lufthansa Gruppe. Er verfügt über langjährige Erfahrung in der Airline-Industrie und ist aktuell als Regional Director for Greater China and Head of the Sales and Marketing Organization Lufthansa Group tätig. CP

Genf: André Schneider folgt auf Robert Deillon



Foto: Alain Herzog / EPFL

Der Vizepräsident der Polytechnischen Universität in Lausanne, André Schneider (Bild), wird im nächsten Jahr den in Pension gehenden Robert Deillon als Flughafendirektor ersetzen. Deillon war seit 2006 Direktor des Flughafens Genève-Cointrin. Der zweisprachige Schneider ist 56 Jahre alt. Er hatte in seiner Berufskarriere verschiedene Posten inne: Unter anderem war er beim World Economic Forum tätig, aber auch bei CERN und IBM. CP

People's Viennaline mit neuem Webauftritt...

Seit dem 7. März erscheint die Website peoples.ch in neuem Design. In die Überarbeitung sind einige der häufig von Nutzerseite vorgebrachten Kritikpunkte eingeflossen, unter anderem eine einfachere Kombination von Flughafen- und Fluglinie-Website. Das neue Motto der People's Air Group «Zuhause abfliegen» soll über das monatlich wechselnde Hintergrundbild grafisch dargestellt werden. CP

...und bald einem zweiten Flugzeug?

Die People's Viennaline feiert zum Sommerflugplan ihren 5. Geburtstag. Anlass genug, eine vierte Rotation nach Wien einzuführen und über ein zweites Flugzeug nachzudenken. Mit der grössten Fluggesellschaft in der Bodensee-Region fliegen jährlich 90 000 Passagiere zwischen Altenrhein und Wien. Im Jubiläumsjahr sollen mit der Einführung einer vierten Flugrotation erstmals 100 000 Passagiere erreicht werden. Die Geschäftsleitung der People's Air Group evaluiert zurzeit einen zweiten Embraer Jet und mögliche neue Destinationen. Der Fokus liegt beim Charter- und Ferienverkehr. Eine weitere Liniendestination wird ebenfalls intensiv geprüft. CP

Pilatus Flugzeugwerke sind zuversichtlich

Die Pilatus Flugzeugwerke haben letztes Jahr weniger Umsatz und weniger Gewinn gemacht als noch im Rekordjahr 2014. Wie der Flugzeugbauer mit Sitz in Stans mitteilt, sei das wirtschaftliche Umfeld mit einem starken Franken anspruchsvoll. So gingen die Flugzeugverkäufe um 4,4 Prozent auf 1,1 Milliarden Franken zurück, der Gewinn im gleichen Ausmass auf 191 Millionen Franken. Für die Zukunft zeigt sich Pilatus zuversichtlich, nicht zuletzt auch deshalb, weil die australische Luftwaffe 49 Trainings-Flugzeuge bestellt habe. CP

International

Never ending story Flughafen Berlin

Nach neuerlichen Verzögerungen bei den Baugenehmigungen will Berlins Flughafenchef Karsten Mühlenfeld womöglich erst im Oktober entscheiden, ob der neue Hauptstadtflughafen Ende 2017 eröffnet werden kann. Diese Entscheidung war eigentlich für April angekündigt. Dafür kann der Berliner Flughafen Tegel bei Bedarf auch noch 2018 betrieben werden. Das dafür notwendige europäische Sicherheitszertifikat könne noch immer beantragt werden, sagte Flughafenchef Mühlenfeld. Vom 1. Januar 2018 an müssen alle Flughäfen nach EU-Recht zertifiziert werden. CP

Ryanair will massiv expandieren

Die irische Fluggesellschaft Ryanair zieht trotz ihres Expansionskurses eine ihrer Maschinen vom kriselnden Flughafen Frankfurt-Hahn ab. Auch am Flughafen Bremen werde man eine Maschine abziehen, um die Realisierung der Wachstumspläne mit 14 zusätzlichen Flugzeugen an anderen deutschen Flughäfen zu ermöglichen, bestätigt Ryanair. Am stärksten wird in Berlin expandiert, wo neun neue Flugzeuge dazukommen, ausserdem in Köln, Hamburg und Nürnberg. Von aktuell rund 5 auf 20 Prozent will die Billigflug-Airline Ryanair seinen Marktanteil in Deutschland in den nächsten fünf Jahren ausbauen. CP

Schreibt Aeroflot rot oder schwarz?



Foto: Jean-Luc Allthier

Russlands Fluggesellschaften sind in den letzten beiden Jahren ordentlich ins Straucheln geraten oder im

Fall von Transaero gar in die Insolvenz geflogen. Die staatliche Aeroflot hat nach eigenen Angaben letztes Jahr einen operativen Gewinn in der Höhe von umgerechnet rund 565 Mio. Euro eingeflogen. Allerdings war Aeroflot nur auf den ersten Blick so erfolgreich, denn unter dem Strich steht im Finanzbericht 2015 ein Verlust in der Höhe von umgerechnet rund 83,3 Mio. Euro. Dies lässt sich laut Aeroflot mit äusserst hohen Ausgaben für Fuel Hedging und Finanztransaktionen begründen. CP

München knackt die 40-Mio.-Barriere

Der Flughafen München ist im vergangenen Jahr kräftig gewachsen und erwartet im laufenden Jahr einen noch grösseren Zuwachs. Der Freistaat Bayern, der Bund und die Stadt München als Eigentümer können sich über einen Rekordgewinn von 135 Millionen Euro nach Steuern freuen. Die Zahl der Passagiere stieg im vergangenen Jahr um gut drei Prozent auf 41 Millionen, das Frachtaufkommen legte um neun Prozent zu. Damit war am bayerischen Airport erstmals die 40-Millionen-Marke geknackt worden. CP

Boeing will 4500 Stellen streichen

Boeing streicht 4500 Stellen – und das trotz voller Auftragsbücher! Der US Flugzeughersteller begründet diese ungewöhnliche Massnahme damit, «Wachstum zu finanzieren und ein gesundes Geschäft führen zu können.» Die Sparte Verkehrsflugzeuge ist mit 4000 Stellen am meisten betroffen; bereits bis Jahresmitte sollen diese wegfallen. Damit reduziert sich die Belegschaft, die aus rund 160 000 Mitarbeitern besteht, um knapp 3 Prozent. Boeing hatte im letzten Jahr im Kampf mit Airbus 57 Prozent der Bestellungen eingeholt und einen Rekordumsatz von 96,1 Mia. Dollar erzielt. Der Gewinn war aber rückläufig. CP

Alexandre de Juniac wird IATA-Präsident



Foto: Air France

Alexandre de Juniac, CEO von Air France/KLM (Bild), legt sein Amt per August nieder und wird im Juni Tony Tyler bei der IATA ersetzen. Der 53-jährige de Juniac hatte seinen Vertrag letztes Jahr zwar noch verlängert. Offenbar hat er sich nun aber ument-schieden und legt sein Amt aus eigenem Antrieb nieder. De Juniac führt die fusionierte Air France-KLM seit 2013 und war bereits zuvor seit 2011 Chef von Air France. CP

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 31. März 2016

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
02.03.2016	HB-FRC16	Pilatus PC-12/47E	1610	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.03.2016	HB-FRE16	Pilatus PC-12/47E	1612	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.03.2016	HB-FRF16	Pilatus PC-12/47E	1613	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.03.2016	HB-FRH16	Pilatus PC-12/47E	1615	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.03.2016	HB-FRI16	Pilatus PC-12/47E	1616	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.03.2016	HB-FRJ16	Pilatus PC-12/47E	1617	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.03.2016	HB-FRM16	Pilatus PC-12/47E	1620	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.03.2016	HB-FRO16	Pilatus PC-12/47E	1622	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.03.2016	HB-FRP16	Pilatus PC-12/47E	1623	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.03.2016	HB-HCB7	Pilatus PC-7 Mk. II	766	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.03.2016	HB-HCC7	Pilatus PC-7 Mk. II	767	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.03.2016	HB-HCD7	Pilatus PC-7 Mk. II	768	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.03.2016	HB-HPR	Pilatus PC-7	314	1982	FMPA Fondation pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique / PC7 Turbo Association, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
04.03.2016	HB-IOO	Airbus A321-212	7007	2016	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
23.03.2016	HB-JHR	Airbus A330-343	1711	2016	Swiss International Air Lines Ltd. / Edelweiss Air AG, Zürich	Zürich
29.03.2016	HB-JNB	Boeing 777-3DE(ER)	44583	2016	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Zürich
17.03.2016	HB-KLT	Robin DR 400/160 D	2687	2016	Air-Club d'Yverdon-les-Bains	Yverdon-les-Bains
08.03.2016	HB-KMD	Tecnam P2010	024	2015	Swiss Aircraft AG / Verein HB-PCB, Wallisellen	Speck-Fehraltorf
09.03.2016	HB-MAG	Aviat Pitts S-2C	6070	2005	Bariani Giuseppe Mario Angelo, Lugano	Locarno
03.03.2016	HB-MTT	Extra EA 300/SC	SC159	2016	Take-Off Balloon AG, Möriegen	Grenchen
07.03.2016	HB-QDW	Kubiček BB85Z	N/A	2016	Holly Ballon AG, Meisterschwanden	Fahrwangen
21.03.2016	HB-QRW	Fire Balloons G 22/24	1658	2016	Deltatower GmbH, Schwarzenbach SG	Zürich
15.03.2016	HB-TNT	Cessna T206H	T20608276	2001	Mathys Roger, Feldbrunnen	Grenchen
14.03.2016	HB-WAA	Ikarus C 42 B	1602-7441	2016	Cadwork Informatik CI AG / Webmodellbau AG, Basel	Basel-Mulhouse
14.03.2016	HB-YMP	Van's RV-7A	71849	2013	Stadler Dominik / Swisseagle, Meisterschwanden	Birrfeld

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
31.03.2016	HB-1016	Standard Libelle	195	1971	Schläfli Norbert Jean, Lugnorre	Langenthal
17.03.2016	HB-1058	Standard Libelle	312	1972	Zlot Stefan, Bern	Bern-Belp
15.03.2016	HB-1670	Ventus B/16.6	123	1983	Hirtl Anton, Gams SG	Bad Ragaz
31.03.2016	HB-1741	Ventus B/16.6	193/84	1984	Jenni Jean-Marie / Jenni Gilbert, Saanen	Saanen
16.03.2016	HB-1775	ASW 19 B	19409	1984	Hunziker Erich, Ins	Bellechasse
09.03.2016	HB-2237	Ventus cT	179	1993	Drake Ross Andrew, Effretikon	Birrfeld
30.03.2016	HB-2318	ASH 25 E	25019	1987	Zuber Ralph, Schaffhausen	Ausland
15.03.2016	HB-2445	Discus-2cT	56	2007	Gamma Thomas, Hitzkirch	Buochs
15.03.2016	HB-2510	ASH 25 EB 28	25260	2006	Sütterlin Thomas, Duggingen	Dittingen
01.03.2016	HB-3034	LS 4-a	4782	1990	Page Bernard, Aigle	Bex
10.03.2016	HB-CFY	Ce F172M	1123	1974	Skyparts GmbH, Kloten	Beromünster
15.03.2016	HB-CQF	Ce 172M	17261782	1973	Silver Goose Aviation Ltd., Zurzach	Birrfeld
22.03.2016	HB-DFA	M20J	24-0262	1977	Bonforte Sioux, Interlaken	Ecuvillens
29.03.2016	HB-EJV	35-C33	CD-1028	1966	Goldinger Martin, Schindellegi	Altenrhein
15.03.2016	HB-ETF	7AC	7AC1792	1946	Schweingruber Thomas, Ulmiz	Langenthal
11.03.2016	HB-EWH	F33A	CE-844	1979	Bourquin André, Solothurn	Grenchen
14.03.2016	HB-FOX	Pilatus PC-12/45	334	2000	Aminoverde SA / FLY 7 Executive Aviation SA, Lausanne	Zürich
18.03.2016	HB-JMD	Airbus A340-313	556	2003	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
18.03.2016	HB-JME	Airbus A340-313	559	2003	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich

21.03.2016	HB-JMG	Airbus A340-313	562	2003	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
17.03.2016	HB-JMH	Airbus A340-313	585	2004	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
18.03.2016	HB-JMI	Airbus A340-313	598	2004	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
03.03.2016	HB-JVL	ERJ 190-100 LR	19000354	2010	GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. / Helvetic Airways AG, Zürich	Zürich
03.03.2016	HB-JVQ	ERJ 190-100 LR	19000420	2011	GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. / Helvetic Airways AG, Zürich	Zürich
03.03.2016	HB-JVR	ERJ 190-100 LR	19000435	2011	GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. / Helvetic Airways AG, Zürich	Zürich
30.03.2016	HB-OVT	PA-28-180	28-1174	1963	Klug Marian, Lachen SZ	Bad Ragaz
14.03.2016	HB-OYB	PA-18 «150»	18-1192	1952	Bressand Gérald Boris, Colombier NE	Môtiers
02.03.2016	HB-QTZ	Z-105	11635	2012	Groupe Aérostatique de Genève	Genève
08.03.2016	HB-RDN	AT-16	14-201	1942	Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL), Dübendorf	Dübendorf
02.03.2016	HB-SPH	GY 201	05	1950	Schefer Karsten / Minicap-Verein, Effretikon	Speck-Fehraltorf
10.03.2016	HB-TBZ	Pelikan U4M	29	1964	Gygax Florian Jan, Wohlen AG	Speck-Fehraltorf
18.03.2016	HB-WAK	MCR-ULC	328	2006	Gruppo Volo a Vela Ticino, Locarno	Locarno
31.03.2016	HB-ZIV	AS 355 F2	5401	1989	Mataneg Establishment / Heli-TV SA	Lodrino
07.03.2016	HB-ZPD	AS 350 B3	7515	2012	Europavia (Suisse) SA, Bern	Bern-Belp

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
01.03.2016	HB-120	Grunau Baby II	281	1934	Glassey Gérard / Groupe de vol à voile de la Gruyère, Gruyères	Gruyères
09.03.2016	HB-524	Bergfalke II-55	338	1961	Fessler Thomas / Sportfluggruppe Solothurn, Solothurn	Grenchen
04.03.2016	HB-1132	Pilatus B4-PC11AF	120	1974	Gafner Peter, Dürnten	Speck-Fehraltorf
15.03.2016	HB-1179	ASW 15 B	15306	1973	Fischer Ron, Hosenruck	Hausen am Albis
14.03.2016	HB-1538	DG-100 G Elan	E-31G16	1980	Dauner Gert Joachim, Altstätten SG	Altenrhein
01.03.2016	HB-1818	LS 4	4523	1985	Facchinetti Bruno, Gravesano	Ambri-Piotta
08.03.2016	HB-1859	LS 6	6079	1986	Trilli Antonio, Magliaso	Locarno
08.03.2016	HB-1915	Discus B	183	1987	Drake Ross Andrew, Effretikon	Schaffhausen
18.03.2016	HB-BYT	N-160	3101	1993	Hampi's Ballonfahrten, Holzhäusern ZG	Zug
23.03.2016	HB-EJM	Beech F33A	CE-962	1981	Bonanza-Flyers, Egerkingen	Grenchen
31.03.2016	HB-FNI	Pilatus PC-6/B2-H4	964	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.03.2016	HB-FQS16	Pilatus PC-12/47E	1600	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.03.2016	HB-FQX16	Pilatus PC-12/47E	1605	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.03.2016	HB-FQY16	Pilatus PC-12/47E	1606	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.03.2016	HB-FQZ16	Pilatus PC-12/47E	1607	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.03.2016	HB-FRB16	Pilatus PC-12/47E	1609	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.03.2016	HB-FRC16	Pilatus PC-12/47E	1610	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.03.2016	HB-FRG16	Pilatus PC-12/47E	1614	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.03.2016	HB-GJU	Beech 300	FL-327	2001	VF International SAGL, Stabio	Lugano
03.03.2016	HB-GSB	Beech B200GT	BY-142	2012	Investis Management SA / Albinetti Aeronautics SA, Meyrin	Sion
17.03.2016	HB-HYX	Pilatus PC-21	207	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.03.2016	HB-HYY	Pilatus PC-21	208	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.03.2016	HB-HYZ	Pilatus PC-21	209	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.03.2016	HB-JFA	CL-600-2B16 (604 Variant)	5715	2008	Credit Suisse AG / Nomad Aviation AG, Kloten	Bern-Belp
08.03.2016	HB-JRR	BD-700-1A11	9198	2006	Skywings Aviation AG / Comlux Aviation AG, Zürich	Ausland
10.03.2016	HB-JZU	A319-111	2402	2005	Sky High V Leasing Co. Ltd. / EasyJet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
08.03.2016	HB-JZV	A319-112	2709	2006	GAL MSN 2709 & 2729 Ltd. / EasyJet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
29.03.2016	HB-JZW	A319-112	2729	2006	GAL MSN 2709 & 2729 Ltd. / EasyJet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
03.03.2016	HB-LDH	PA-23-250	27-3305	1966	Siffert Ursula, Stettlen	Bern-Belp
11.03.2016	HB-QMO	N-180	180/65	2007	Zeberli Rebekka / Air Ballonteam Stefan Zeberli GmbH, Andwil SG	Andwil SG
07.03.2016	HB-QMY	LBL 150A	449	1997	Serex Yannick Samuel, Montricher	Montricher
01.03.2016	HB-RAX	Pilatus P2-05	23	1947	Oldy Air Service AG, Rotkreuz	Ausland
02.03.2016	HB-RCG	Pilatus P3-05	483-32	1958	Autopasta SA, Mendrisio	Locarno
04.03.2016	HB-SCB	ATL «S»	74	1986	Hofer Iwan Oliver, Ottenbach	Ecuvillens
07.03.2016	HB-YEG	Dragonfly	748	1992	Anderegg Helmut, Reussbühl	Emmen
01.03.2016	HB-YJY	Votec 322	001	2001	Oldy Air Service AG, Rotkreuz	Ausland

Zu guter Letzt...

Ein «5-Sterne-Hotel»



Foto: Rolf Müller

Welch ein Erlebnis: Hotelzimmer mit Blick auf den Tarmac.

First-Class-Passagier sollte man sein; zumindest bei der Swiss. Die auf 3000 Quadratmetern verteilten Lounges im Dock Midfield am Flughafen Zürich lassen keine Wünsche offen. In der First Lounge beispielsweise stehen den wartenden Passagieren unter anderem zwei Hotelzimmer zur Verfügung. Swiss-CEO Thomas Klühr spricht von einem «Benchmark und einem 5-Sterne-Hotel». In der Senator-Lounge können die Swiss-Kunden aus einer Vielzahl von Whisky-Marken wählen. Ausserdem hat die First-Class-Lounge 1000 Weinflaschen im Sortiment. Klühr ist überaus angetan vom Blick auf die Berge, wie er sagte. **cp**

Das läuft 2016

7. Mai

Tag der offenen Tür
Swiss Helicopter-Basis
in Pfaffnau (10 - 17h)

24.-26. Mai

Ebace Genf

1.-4. Juni

ILA Berlin Air-Show

17.-18. Juni

75 Jahre Militärflugplatz
Meiringen

2. Juli

«Flügerchilbi» auf
dem Flugplatz
Beromünster

8.-10. Juli

Royal International Air
Tattoo Fairford

11.-17. Juli

Farnborough Airshow

5.-6. August

Zigermeet in Mollis,
20 Jahre Hunterverein

11.-14. August

18. European Antonov
AN-2 Meeting in Gera
(Thüringen)

27. August

Hunterfest
in St. Stephan

9.-11. September

Oldtimer Fliegertreffen
in Hahnweide (D)

Wettbewerb – Flughäfen/Flugzeuge dieser Welt



Foto: Simon Vogt

«Schatz»-Suche nach der Immatrikulation

Verkleidet als das haiförmige U-Boot aus dem Tim-und-Struppi-Album «Der Schatz Rackhams des Roten», fliegt die Maschine von Brussels Airlines seit einem Jahr täglich quer über Europa. Welche Immatrikulation trägt der A320 mit dem Namen «Rackham»?

Einsendeschluss: 11. Mai 2016.

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre **vollständige Adresse** bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2017. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der Juni-Ausgabe publiziert.

Die Gewinner werden im Dezember 2016 kontaktiert.

Richtig geantwortet haben:

Max Donzé, 2533 Evillard; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Roger Haudenschild, 5412 Gebenstorf; Markus Forrer, 9442 Berneck; Bruno Knecht, 3714 Frutigen; Nadir Deffeyes, 6713 Malvaglia; Melgg Lüttschg, 8754 Netstal; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Jürg Rimensberger, 8049 Zürich; Plus Wigger, 8124 Maur; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Hans R. Schindl, 8906 Bonstetten; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Erwin Kälin, 8844 Euthal; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Markus Arnold, 5734 Reinach; Fritz Hofer, 3672 Oberdiessbach; Jürg Jeltsch, 8057 Zürich; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Heidi Kälin, 8844 Euthal; Urs Andreatta, 9524 Zuzwil; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Willy Schärer, 2087 Cornaux; Beat Schärer, 7527 Brail; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Susanne Golay, 8400 Winterthur; Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Pierre Jacot, 3184 Wünnwil; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Ruedi Susman, 8610 Uster; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Alexander Güth, D-17489 Greifswald; Jörg Brugmüller, D-17489 Greifswald; Gérard Fabich, 4104 Oberwil; Hans-Peter Gubler, 3018 Bern; Kuno Matter, 5046 Walde; Hans Wolf, 3097 Liebfeld; Markus Hirter, 9545 Wängi; Gerhard Jöhr, 3052 Zollikofen.

Auflösung Nr. 04: Airbus A320-214.

Als Gewinner wurde Max Donzé ausgelost.



Foto: Archiv cockpit

 Crafted in Switzerland

PC-12 NG



 **PILATUS** 

MEHR SPEED. MEHR ZEIT FÜR WICHTIGES.

Kürzere Startrollstrecke, schnellerer Aufstieg, optimierte Aerodynamik. Das ist der neue PC-12 NG. Mit Fünf-Blatt-Propeller ausgestattet und mit 285 Knoten Speed, jederzeit bereit für die Höhenflüge zu Ihrer Wunschdestination. Ohne eine Erhöhung des Kerosinverbrauchs. Effizient und sparsam – typisch Pilatus eben.

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



COCKPIT B50

THE ULTIMATE **PILOT'S** INSTRUMENT

Der beispiellos leistungsstarke Multifunktionschronograf Cockpit B50 prägt eine neue Ära der Aviatik. Kernstück dieser Performance ist ein speziell für die Aeronautik entwickeltes, von der COSC Chronometer-zertifiziertes SuperQuartz™-Werk von Breitling. Die Cockpit B50 setzt mit ihrem leichten und robusten Titangehäuse, der breitgefächerten Funktionspalette, dem Bedienkomfort, dem Akku und den ultralesbaren Anzeigen auf Hochintensitätsdisplays neue Maßstäbe. Präzise, zuverlässig, effizient – das ultimative Piloteninstrument.

BREITLING.COM



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™