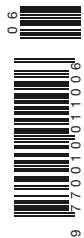


AERO Friedrichshafen

Viel Publikum – viel Qualität



Military Aviation

In Meiringen
wird gefeiert

Civil Aviation

Grosses Interview
mit Martin Ebner

Report

Marshaller am
Flughafen Zürich

Vor mehr als 80 Jahren hob sie ab -
Die „Grand Old Lady“ der Luftfahrt

Limitierte & nummerierte
Sonder-Edition



Durchmesser: ca. 4 cm

120-Tage-Rücknahme-Garantie

EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN
Einsendeschluss: 18.07.2016

55323

Ja, ich bestelle die Fliegerarmbanduhr
„DC-3 Grand Old Lady der Luftfahrt“

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

Gültig bis: [][][][][] (MMJJ)

Vorname/Name *Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen*

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

E-mail

Unterschrift Telefon

THE BRADFORD EXCHANGE

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

Weltweit limitiert auf nur 5'000 Exemplare
Mit hochwertigem Quarz-Uhrwerk
Stoppuhr-Funktion und Datumsanzeige
Aus bestem Edelstahl
Jede Uhr wird auf der Rückseite einzeln nummeriert
Elegantes Leder-Armband
Von Hand nummeriertes Echtheits-Zertifikat
Exklusiv bei Bradford Exchange



Auf der Rückseite
werden die Nummern
einzeln graviert



Mit Echtheits-Zertifikat
und Präsentations-Box

Die Fliegerarmbanduhr „DC-3 Grand Old Lady der Luftfahrt“

Die DC-3 ist ohne Zweifel eines der wichtigsten Flugzeuge in der Luftfahrtgeschichte. Sie steht für luxuriöses Reisen in den 1930er und 1940er Jahren und wurde als zuverlässiges Transportflugzeug weltberühmt. Auch in der Schweiz taten ab 1937 die ersten DC-3 ihren Dienst, denn die „Grand Old Lady“ war ein einzigartiges Flugzeug mit einem bis dahin nicht gekanntem Komfort. Wie kein anderes Flugzeug erinnert deshalb die DC-3 auch heute noch an die Grandeur der Zivilluftfahrt. Sichern Sie sich rechtzeitig diese elegante Armbanduhr und damit ein kostbares Andenken an eines der legendärsten Flugzeuge der Luftfahrt.

Produktpreis: Fr. 249.90 oder 3 Raten à Fr. 83.30
(+ Fr. 11.90 Versand und Service)

 **www.bradford.ch**
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Für Online-Bestellung:
Referenz-Nr.: **55323**

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



Foto: Helvetic Airways

Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Ich bekenne mich dazu: Die magentafarbenen Fokker 100 der Helvetic Airways haben mir von Anfang an gefallen. Ebenso die baufällige Baracke, in der das gesamte Team der Airline zu Anfangszeiten gleich neben dem Frachtgebäude am Flughafen Zürich einquartiert war. Alles schien alt, die Pressekonferenzen waren improvisiert. Die Medienleute nahmen die beengenden Platzverhältnisse ohne Murren in Kauf. Die Fluggesellschaft genoss viel Sympathie. Indes: Es hätte Gelegenheit gegeben, die Airline zu bemäkeln. Der Erstflug ging tüchtig in die Hose. Die Maschine nach Wien konnte wegen eines technischen Defekts am Flugzeug gar nicht erst abheben.



Aber es herrschte so etwas wie Goldgräberstimmung. Man sah geflissentlich

über die sich summierenden Fehler hinweg. Ein Mitglied der damaligen Geschäftsleitung meinte nach einem Interview auf die Frage, was in einem Jahr sein werde: «Wir sitzen nächstes Jahr hier, trinken Champagner und stossen auf die Helvetic an.»

Tatsache ist: Ohne den Financier Martin Ebner und dessen investierten Millionen gäbe es Helvetic Airways längst nicht mehr.

Dafür nimmt man auch in Kauf, dass aus dem schönen Magenta ein biederes Weiss wurde. Der Markt verlangt dies offenbar so. Angeblich steigen die Passagiere entspannter in ein weisses Flugzeug mit einem Schweizerkreuz auf der Heckflosse.

Zu hoffen ist, dass Helvetic Airways – mit oder ohne Ebner – auf Dauer erfolgreich bleibt. Lesen Sie dazu unser Monatsinterview ab Seite 20 in dieser Ausgabe.

Patrick Huber, Chefredaktor



Nonstop ab Zürich

Vilnius	ab CHF 69*
Larnaka	ab CHF 79*
Mallorca	ab CHF 79*
Rhodos	ab CHF 79*
Burgas	ab CHF 89*
Split	ab CHF 89*
Beirut	ab CHF 99*

*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

Military Aviation

- 6** Der Flugplatz Meiringen vor dem grossen Jubiläum
- 8** Decklandetraining mit dem NH-90 NFH
- 10** Letzte Tiger-RS

Civil Aviation

- 12** Boeing – ein Blick in die Zukunft
- 16** Schweizer Geschäftsleute fliegen günstiger
- 20** Monatsinterview mit Martin Ebner, Besitzer der Helvetic Airways

Report

- 24** Von Beruf: Marshaller am Flughafen Zürich

Cover Story

- 28** AERO Friedrichshafen: Erwartungen mehr als erfüllt

Helicopter

- 32** Data Sheet: Airbus Helicopters H135M

History

- 36** Comte AC-8: Pechvogel vom Zürichsee

Regelmässige Rubriken

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

8

Military Aviation

Decklandetraining mit dem NH-90 NFH



Civil Aviation

10 Jahre Martin Ebner bei Helvetic Airways



20

Cover Story

AERO – massgeschneidertes Branchenmeeting



28

Mittelposter

- 26** Solar Impulse 2 überfliegt die Golden Gate Bridge in San Francisco.
Foto: Solar Impulse



Titelbild: PC-6/B2-H4 (HB-FJI) an der AERO Friedrichshafen.

Foto: zvg

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
Daniel Enggist
Aemmenmattstrasse 22
3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 42
inserate@cockpit.aero

Abo-service:

Jordi AG – das Medienhaus
Aemmenmattstrasse 22
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
Chef vom Dienst: Patricia Andrighetto

Redaktions-Mitarbeitende:

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

Bolliger, Hansjörg Egger, Markus Hertzog, 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

75 Jahre Militärflugplatz Meiringen



Die J-5011 im alten «Tiger Look» (2011 bis 2016) über dem Militärflugplatz Meiringen.

Volksfest im Haslital

Am 17. und 18. Juni feiert die Luftwaffe das 75-Jahr-Jubiläum des Militärflugplatzes Meiringen – mit Tagen der offenen Tür, Flugvorführungen und einer Armeeaussstellung. Das Programm ist attraktiv, ein Besuch in jedem Fall lohnenswert.

Die ersten Militärflugzeuge landeten in den 1920er-Jahren auf dem Flugplatz in Unterbach bei Meiringen. Doch der Entscheid für den Bau des Militärflugplatzes fiel erst 1941, zwei Jahre nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Taktische Gründe führten zur Standortwahl. Der Flugplatz liegt gut geschützt im Haslital und wird von über 2200 Meter hohen Bergen umgeben. Der Anflug auf die Piste ist sehr anspruchsvoll. Die Jetpiloten müssen mit einem extrem hohen Anflugwinkel von elf Grad anfliegen. Auf zivilen Flugplätzen beträgt der Anflugwinkel in der Regel drei Grad. Schnell wechselnde Wetterverhältnisse und Winde erschweren die Arbeit der Piloten zusätzlich. Direkt über dem Flugplatz treffen sich die lokalen Winde von Brienzensee, Brünig und Grimsel. So kommt es vor, dass der Wind am Pistenanfang in die eine und am Pistenende in die entgegengesetzte Richtung weht. Anflüge in Meiringen verlangen auch von den sehr gut ausgebildeten Schweizer Militärpiloten höchste Konzentration.

«Meiringen – das Paradies»

Der Betrieb wird vom Flugplatzkommando Meiringen geführt. Dieses wird während den WKs vom Flugplatzkommando 13, einer Milizformation, unterstützt. Meiringen wurde in den vergangenen 75 Jahren stetig ausgebaut und gewann immer mehr an Bedeutung. Heute ist es einer der wichtigsten und modernsten Standorte der Schweizer Luftwaffe. Seit dem 3. Januar 2006 beheimatet er eine der drei Schweizer Hornet-Staffeln.

Die Fliegerstaffel 11 «Tiger» verliess Dübendorf 2005 mit einem weinenden Auge. Heute ist sie im Haslital zu Hause und bezeichnet Meiringen als das Paradies, wie der Flugplatzkommandant Oberst i.Gst. Reto Kunz, ein ehemaliger «Tiger», betont. Zum Meiringer Fliegergeschwader 13 gehört neben der Berufpilotenstaffel 11 auch die Milizpilotenstaffel 8 mit Northrop F-5E/F Tiger II.

Jubiläumsfest wird ein Armeeanlass

Die Luftwaffe wird von der Bevölkerung in



Oberst im Generalstab Reto Kunz.

der Tourismusregion Haslital mehrheitlich geschätzt. Flugplatzleitung und Behördenvertreter treffen sich regelmässig. «Wir nehmen die Anliegen der Einheimischen ernst und erhalten dafür eine gute Unterstützung aus der regionalen Bevölkerung», betont Reto Kunz. Die Jubiläumsveranstaltung war anfänglich als lokaler Anlass geplant. Im Auftrag der Armeeführung wurde sie nun zum Armeeanlass aufgewertet. Darum werden nicht nur die Mittel der Luftwaffe, sondern diejenigen der ganzen Armee gezeigt.

Fliegerische Leckerbissen

Eine Airshow mit Patrouille Suisse, PC-7 TEAM, Swiss Hornet Display Team und dem PC-21 Display werden am 17. und 18. Juni für ein fliegerisches Spektakel im Haslital sorgen. Am Boden sind die aktuellen Mittel der Luftwaffe und einige ehemalige Flugzeugmuster der Schweizer Luftwaffe ausgestellt. Drei mit der Fliegerstaffel 11 befreundete Staffeln, davon zwei Tiger-Staffeln, senden Flugzeuge nach Meiringen. Zwei deutsche EADS Eurofighter des taktischen Luftwaffengeschwaders 74 in Neuburg, zwei französische Dassault Rafale der Escadron 01.007/Escadrille SPA162 «Tête de


tigre» aus Saint-Dizier und zwei belgische Lockheed Martin F-16 Fighting Falcon der 31 Squadron «Tijger» aus Kleine Brogel werden am Donnerstag, 16. Juni, in Meiringen landen.

«3, 2, 1, Go»

Action am Boden versprechen die Demonstrationen von Panzern, Diensthunden oder dem Flugunfallpikett. Die Besucher erhalten einen spannenden Einblick in das Leben auf einem Militärflugplatz. Verschiedene regionale Anbieter sind mit Verpflegungs- und Verkaufsständen auf dem Flugplatz präsent. Mit einem Fieseler Storch des Vereins «Freunde des Fieseler Storch» und einer DC-3 Dakota wird der spektakulären Rettungsaktion am Gauli-Gletscher gedacht. Diese wurde 1946 vom Militärflugplatz Meiringen aus durchgeführt. Ein Highlight der Jubiläumsveranstaltung wird ein Beschleunigungsrennen zwischen einer F/A-18 Hornet, einem Panzer 87 «Leopard» und einem Formel 1-Rennwagen Monteverdi Onyx F1 sein.

Um der militärischen Bedeutung des Flugplatzes und dem öffentlichen Interesse an der Luftfahrt gerecht zu werden, wird zudem im Rahmen der Jubiläumsfeier einer der drei grossen Anlässe der Ausstellungsreihe «Deine Armee» in Meiringen durchgeführt.

Freier Eintritt

Der Anlass wird mit zivilen Partnern geplant und ist selbsttragend. Den Besuchern wird die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln empfohlen. Vom Bahnhof und den Parkplätzen wird ein kostenpflichtiger Shuttle-Betrieb organisiert. Die Zufahrt zum Flugplatz ist nur für Anwohner möglich. Der Eintritt zum Gelände ist kostenlos. 

Walter Hodel

Weitere Informationen zum Anlass unter:
www.armee.ch/meiringen
www.facebook.com/75jahremeiringen



Gar nicht so einfach: Wer auf einem Schiff landen will, muss die Prüfungen als Decklande-Pilot bestehen. Kleines Bild: Kenneth «Birdie» de Mey hat die Eule bekommen als Zeichen dafür, dass er die Prüfung bestanden hat. Unten: Die «Zr.Ms. Zeeland».

Helipad auf hoher See



Der belgische Helikopter-Pilot Kenneth «Birdie» de Mey arbeitete während mehreren Jahren als Austauschpilot auf der niederländischen Marine-Helikopter-Basis «De Kooy» in der Nähe von Den Helder. Zwischenzeitlich hat er auf dem NH-90 NFH die Decklande-Qualifikation erlangt und viel Erfahrung mit Starts und Landungen auf dem holländischen Patrouillenschiff «Zr.Ms. Zeeland» gesammelt.

Belgier und Holländer sind nicht nur Nachbarn, sondern auch Freunde. Das gilt für die Armeen und die Luftwaffen, wie auch für die Marinen der beiden Länder. Anschauungsunterricht gibt das Beispiel des belgischen Luftwaffenpiloten Kenneth «Birdie» de Mey. Kürzlich hat er auf dem neuen Transporthelikopter NH-90 NFH der belgischen Luftwaffe die Decklande-Qualifikation erlangt. Sein Instruktor: ein Pilot des Dutch Helicopter Command (DHC), also ein Holländer.

Die belgische Luftwaffe hat heute vier NH-90 NFH (Marineversion) in ihrer Flotte. Zum Training der Piloten auf dem neuen Fluggerät gehört unter anderem auch die Qualifikation für Decklandungen. Belgische Luftwaffenpiloten sind zwar hinsichtlich Landungen auf See nicht unerfahren. Die bisher eingesetzte Alouette III unterscheidet sich aber deutlich vom grösseren NH-90 «Cayman». In Holland hingegen werden die NH-90 bereits seit einigen Jahren in der Marine eingesetzt. Für sein Decklandetraining mit dem NH-90 NFH griff Kenneth «Birdie» de Mey daher auf die Erfahrung der holländischen Luftwaffe zurück. Er nahm zu diesem Zweck an einer so genannten «High Qualified Week» (HQW) teil. Solche Trainingswochen mit dem Ziel, Crews für den Einsatz ab Schiffsdeck fit zu machen, werden bis zu sieben Mal im Jahr von der Dutch Helicopter Command (DHC) organisiert. Gelandet und gestartet wird auf dem holländischen Patrouillenboot «Zr.Ms. Zeeland». Neben seiner Funktion als Trainingsplattform ist das Schiff unter anderem gegen Seepiraterie und zur Grenzkontrolle im Einsatz.

Hervorragend zu fliegender Helikopter mit Mängeln

Der NH-90 (NATO-Helikopter 90), auf dem Kenneth «Birdie» de Mey seine Decklandungs-Qualifikation erlangte, ist ein mittlerer militärischer Transporthelikopter der 10-Tonnen-Klasse von NATO Helicopter Industries. Er stellt das grösste jemals in der Europäischen Union aufgelegte Militärhubschrauberprogramm dar und ist der erste Serienhelikopter, der über ein elektronisches Flugsteuerungssystem (Fly by wire) gesteuert wird. Der NH-90 ist allerdings wegen einer Vielzahl technischer Mängel nicht unumstritten. Die ursprüngliche Version für die Seestreitkräfte beziehungsweise für den schiffsgestützten Einsatz als Bordhelikopter erhielt die Bezeichnung NATO Frigate Helicopter (NFH = NATO-Fregattenhubschrauber). Der NFH ist insbesondere durch seine Avionik und Sensorik speziell für die Seezielbekämpfung ausgestattet. Er wird aber auch für Such- und Rettungsdienste sowie für Personal- und Materialtransporte eingesetzt.

«Das Fliegen mit dem NH-90 war am Anfang gewöhnungsbedürftig. Zwischenzeitlich ist es aber eine wahre Freude. Der NH-90 ist eine grosse Maschine, die beherrscht werden will», erzählt Kenneth «Birdie» de Mey.



Oben: Die Crew der NH-90 wartet auf die Erlaubnis, landen zu dürfen. Unten: Die NH-90 ist auf dem hinteren Deck der «Zr.Ms. Zeeland» gelandet.

Austausch bald auch mit anderen Nationen

Belgien und die Niederlande unterzeichneten vor einiger Zeit ein Abkommen, das den Austausch von Material und operationellen Techniken möglich macht. Das führt dazu, dass heute beide Luftwaffen über ähnliche Fähigkeiten verfügen. Insbesondere die belgische Luftwaffe profitierte aber viel von den niederländischen Erfahrungen im Zusammenhang mit den NH-90-Operationen.

Gut möglich, dass in Zukunft bald auch Crews zwischen Belgien, Holland und Deutschland ausgetauscht werden. Auf der «Zr.Ms. Zeeland» waren auch einige deutsche Beobachter dabei. «Durch diese multikulturelle Zusammenarbeit können verschiedene Einheiten weltweit gemeinsam schnell und effektiv operieren», glaubt Kenneth «Birdie» de Mey. Er hat notabene während der Trainingswoche sein «Owlet» erhalten; die Bestätigung dafür, dass er das Training erfolgreich abgeschlossen hat und nun für Decklandungen qualifiziert ist. **cp**

Das Ende einer Ära

Während 35 Jahren haben hunderte Milizangehörige die Fliegersoldaten-Rekrutenschule absolviert und wurden im Rahmen ihres Militärdienstes am Flugzeug F-5 Tiger geschult. Dieses Jahr ging mit dem Abschluss der letzten Tiger-Rekrutenschule eine Ära zu Ende, zu deren Ehren der Tiger mit der Immatrikulation J-3074 eine Sonderbemalung erhielt.

Ab Oktober 1978 begann die Einführung des Tiger F-5 E/F bei der Schweizer Luftwaffe. Nach Abschluss der Einführung der ersten Serie – 66 Einsitzer und 6 Doppelsitzer – startete die Umschulung der ersten Miliz-Einheiten auf das Flugzeug. Im Sommer 1981 – also vor 35 Jahren – fand die erste Rekrutenschule in Payerne statt. Die zweite Rekrutenschule endete am 9. November 1982 im Berner Oberland.

Mit der Beschaffung der zweiten Serie von 32 Einsitzern und weiteren sechs Doppelsitzern von Mitte 1983 bis Mitte 1985, umfasste die Flotte schliesslich 110 Tiger-Kampffjets. Die Flugzeuge wurden durch sieben Staffeln – die heutigen Miliz-Fliegerstaffeln 6, 8 und 19, den aktuellen drei Hornet-Staffeln 11, 17 und 18 und der aufgelösten Fliegerstaffel 1 – geflogen.

Intensive Zeit

Mitte der 80er-Jahre war die Zeit der intensiven Einsätze. Einmal in der Woche begann der Flugdienst bereits um 6 Uhr und endete nach 55 Einsätzen abends um 22 Uhr. Dies ergab während eines WKs in Alpnach während zwei Wochen Flugdienst ab zwei Kavernen bis zu 750 Einsätze; viel zu tun also für die Milizangehörigen. Zu der Zeit war es bei den Kampffjet-Formationen üblich, Dislokationen auf andere Flugplätze oder sogar auf einen Autobahnstützpunkt durchzuführen.

Das Ende der Ausbildung auf Tiger

Der Bestand von 110 Flugzeugen wurde mit dem Verkauf von 44 Flugzeugen an die US Air Force zwischen 2005 und 2007, zehn Abstürzen während den 38 Betriebsjahren und mit der Stilllegung der restlichen Flugzeuge auf die aktuell genutzten 26 F-5 reduziert. In den vergangenen 35 Jahren haben etliche Instruktooren, Berufsoffiziere und Berufsunteroffiziere mit grossem Einsatz hunderte junger Milizangehöriger auf dem System F-5 E/F ausgebildet. Als Zeichen für das Engagement sowohl der Berufs- als auch der Milizangehörigen wurde zum Abschluss der letzten Tiger-Rekrutenschule der 32-jährige Tiger J-3074 mit einer Sonderbemalung – dem Emblem des Lehrverbands 31 – versehen. **CP**

Was bedeutet das Emblem des Lehrverbands Flieger 31?

Der Löwe symbolisiert Stärke, Mut und Schutz.

Die Flügel stellen die «dritte Dimension», d.h. den Luftraum, dar. Die drei Pfeile stehen für drei Kampfflugzeuge des ehemaligen Überwachungsgeschwaders. «PA CAPONA» ist das Motto des Lehrverbandes. Es bedeutet «nicht kapitulieren».

www.lvbf31.ch



Swiss Hornet Display Team Jahresprogramm 2016

Acht Vorführungen wird Hauptmann Julien «Teddy» Meister als F/A-18 Hornet Solo Display-Pilot in seiner letzten Saison fliegen. Diese begann für Meister am 18. April mit einer Trainingswoche in Payerne, die er am Freitag, 22. April, beendete. Sein erster Einsatz folgte erst über einen Monat später auf dem französischen Luftwaffenstützpunkt Istres nahe der Côte d'Azur.

In der Schweiz wird Meister erstmals anlässlich des 75-Jahr-Jubiläums des Militärflugplatzes Meiringen in Unterbach zu sehen sein. Und gerade diese Flugvorführung im engen Talkessel über Unterbach darf mit Spannung erwartet werden. Insgesamt wird Meister viermal in der Schweiz und viermal im Ausland sein atemberaubendes Display-Programm vorfliegen. Ursprünglich hätte er auch in England am Bournemouth Air Festival auftreten sollen. Nun wird die Schweiz dort durch das Super Puma Display Team vertreten. Meisters letzter Auftritt ist im Oktober auf der Axalp geplant. Es ist zu hoffen, dass das Wetter dem Veranstalter keinen Strich durch die Rechnung macht und Julien Meister sich nach drei Jahren als Display-Pilot mit einer tollen Show von seinen Fans verabschieden kann. **cp**

Walter Hodel



Foto: Walter Hodel

Juni

- 4./5. Istres (F), Meeting national de l'Air
(www.fosa.fr/meetingdelair/)
- 16.-18. Meiringen/Unterbach BE, 75 Jahre Flugplatz
Meiringen (www.armee.ch/meiringen)
- 25./26. Florennes (B), Belgian Air Force Days /
70th anniversary Belgian Air Force
(www.belgianairforcedays.be)

Juli

- 9. Murten FR, Wake'n'Jam Festival (Musikfestival)
(www.wakeandjam.ch)

August

- 6. Villeneuve VD, Sonchaux Acro Show (Gleitschirme)
(www.acroshow.ch)
- 27./28. Linköping (S), 90th anniversary Swedish Air Force
(www.forsvarsmakten.se/sv/aktuellt/uppvisningar-och-evenemang/huvudflygdagar-2016)

September

- 17./18. Ostrava (CZ), NATO Days & Czech Airforce Days
(www.natodays.ch)

Oktober

- 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 Swiss Hornet Display Teams und des PSFC findet man die tagesaktuellen Informationen wie beispielsweise die Einsatzzeiten oder eventuelle Absagen der Vorführungen.

Boeing – ein Blick in die Zukunft



Die Produktionsstätten in Everett für die Boeing B777- und B787-Maschinen. 40 000 Menschen sind allein im zivilen Bereich beschäftigt.

38 000 Flugzeuge in 20 Jahren

Das Wachstum im Bereich der Zivilluftfahrt wird sich weiter fortsetzen, zumindest erwartet dies der Flugzeughersteller Boeing. Das amerikanische Unternehmen, das für die Swiss die B777ER produziert, rechnet für die nächsten 20 Jahre mit 38 000 zusätzlich benötigten Flugzeugen. Ihr Wert wird auf 5,6 Billionen US-Dollar beziffert.



Fotos: Alessandro Della Bella

Die Amerikaner lieben es, mit der grossen Kelle anzurichten: Es wundert deshalb wenig, dass Boeing-Vertreter das Potenzial ihrer Produkte weit höher einschätzen als jenes des grossen europäischen Gegenspielers Airbus.

Das neue Flaggschiff der europäischen Flugzeugindustrie, der Airbus A350-1000, könne zwar zu einem «grossen Player» werden. Boeing weise aber zum heutigen Zeitpunkt drei Mal mehr Flugzeugbestellungen in ihren Büchern aus als Airbus, liess Boeing-Geschäftsleitungsmitglied Randy Tinseth die Journalistenschar vor dem Werksbesuch im Januar in Everett in der Nähe Seattles wissen. Als wichtiges Argument führte er an, dass der A350 zwölf Prozent mehr Kerosin verbrauche als vergleichbare Boeing-Typen wie die B787. Und Larry Schneider, Chefprojekt-Ingenieur bei Boeing, sieht einen weiteren Vorteil: Die Kabine der B777 sei 30 Zentimeter breiter gegenüber jener des A350, wodurch die Flugesellschaften 11 Prozent an zusätzlicher Sitzkapazität gewinnen würden.

Boeing richtet den Fokus allerdings seit einiger Zeit auf die nächste Generation, da es eine ganze Reihe alter Modelle zu ersetzen gilt. Gemäss Tinseth werden in den kommenden 20 Jahren weltweit 38 000 neue Flugzeuge benötigt, die einen Gesamtpreis von 5,6 Billionen US-Dollar haben.

Europa ist grösster Austauschmarkt

Gemäss Berechnungen von Boeing wird Europa der grösste Austauschmarkt sein. Viele Flugzeuge hätten ihr Lebensalter erreicht und müssten ersetzt werden. Mit den neuen Flugzeugtypen B777X und B737Max haben die Amerikaner zwei Typen in der Pipeline, mit denen sie die Konkurrenz ausstechen wollen.

Nach Boeing-Berechnungen werden allein in Europa bis zum Jahr 2034 zusätzlich 7310 neue Flugzeuge benötigt. Dafür sieht sich der amerikanische Flugzeugbauer gut gewappnet. Obwohl die B787 weltweit nur einen Marktanteil von 5 Prozent hat, kommt

- Sea & Sky Spectacular, Jacksonville Beach
- Aviation Nation, Las Vegas

ab
Fr. 4890.-



2 Flugshows – 1 Reise

12. exkl. Aviatikreise 3. – 15. November 2016

Stallion 51 (Passagierflüge P-51, T-6), Kennedy Space-Center



Reisebüro Menziken AG
Bahnhofstrasse 7, 5737 Menziken
Tel. 062 765 50 60

 REISEGARANTIE
Detailprogramm unter:
www.airshow-reisen.ch

Cadamon THE PILOT GEAR

fashion for pilots

www.cadamon.com

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 

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

044 814 00 14 www.bbhelicopter.ch

mt-propeller *The Winner's Propeller!*

- 34 Jahre Produktion und Service bei MT-Propeller
- 60 Service Center weltweit
- Über 200 STCs weltweit!
- 110 Millionen Flugstunden
- Mehr als 60.000 Propellerblätter in Betrieb
- Verfügbar für Flugzeuge, Luftschiffe, Hovercraft und Windtunnel
- OEM Lieferant für 90% der europäischen und 35% der US-Flugzeughersteller

PA-46-350P STC Nr. 10034435

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

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

www.mt-propeller.com



JETZT HELI-PILOT WERDEN
20 FLUGLEHRERSTUNDEN GRATIS

Jubiläums-Angebot

20 JAHRE hs
ABHEBEN MIT **helisitterdorf**

Sitterdorf • Zürich • Fehraltorf
www.helisitterdorf.ch

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 www.flightplanner.ch
kek_gmbh@bluewin.ch oder auch bei: CUMULUS Pilotshop, Muen

Boeing – ein Blick in die Zukunft

sie in den neu dazugewonnenen Märkten schon auf einen Marktanteil von 20 Prozent. Am schnellsten wachsen gemäss Boeing-Unterlagen derzeit die Middle East-Carrier. In Europa werde das Wachstum vor allem durch die Low Cost-Airlines vorangetrieben, so Tinseth.

Kerosin als Zünglein an der Waage

All diese Prognosen können allerdings schnell zur Makulatur werden, wenn der Kerosinpreis wieder nach oben tendieren sollte. Obwohl das Jahr 2015 für die Airlines ein gutes war – die meisten Fluggesellschaften erwirtschafteten ansehnliche Profite –, hätten diese aber auch viel Geld verloren, so Tinseth. Der Grund: Viele

Fluggesellschaften haben ihren Kerosinbedarf preislich abgesichert (gehedget), was ihnen bei Ölpreisen um die 30 US-Dollar pro Fass (159 Liter) grosse Verluste eingebracht habe, weil sie nicht so einfach die vertraglichen Vereinbarungen ändern konnten. Boeing-Manager geben sich sehr vorsichtig, wenn sie gefragt werden, wie sich der Ölpreis entwickeln werde. «Wir rechnen konservativ», lässt sich Tinseth lediglich entlocken.

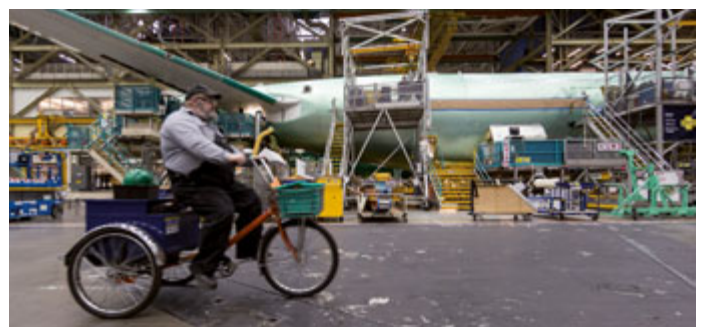
Umweltanforderungen steigen

Gar nicht erfreut sind die Flugzeugbauer über die dauernd schärfer werdenden Umweltanforderungen: Da würden sich den Fluggesellschaften in den nächsten Jahren

neue Hürden in den Weg stellen. Kommt hinzu, dass auch die Eisenbahnen eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz darstellen. Die sogenannten High-Speed-Trains seien vor allem in China sehr gefragt – ein Markt, der aber auch von der Airline-Industrie heftig umworben wird.

Trotzdem glaubt Boeing, dass sich die Flugzeugindustrie weiter entwickeln wird. Allein in Asien geht der Flugzeughersteller von einem Wachstum von 38 Prozent in den nächsten Jahren aus. Den grössten Binnenmarkt stellen heute immer noch die USA; in 20 Jahren dürften aber die Chinesen die Oberhand haben. **cp**

Patrick Huber



Fotos: Alessandro Della Bella

Impressionen aus den Boeing-Werkhallen. 26 Tage dauert es – ab Baubeginn bis zu den Testflügen – bis eine Maschine flugtüchtig ist. Gearbeitet wird von Montag bis Freitag in drei Schichten. Jede Arbeitsschicht dauert acht Stunden. Weil die Wege zu den einzelnen Produktionsstätten weit sind, lohnt es sich, das firmeneigene Fahrrad einzusetzen.



Schweizer Geschäftsleute reisten letztes Jahr gleich häufig wie 2014, aber kostengünstiger.

Geschäftsleute profitieren von günstigeren Tickets

Air Plus, ein führender Anbieter von Lösungen für das Business-Travel-Management und Unternehmen der Lufthansa Group, hat letztes Jahr in der Schweiz weniger Umsatz gemacht. Schweizer Geschäftsleute profitierten vom starken Franken. Sie konnten ihre Flugkosten deutlich reduzieren, obwohl sie nicht weniger in der Luft waren als 2014.

Der starke Schweizer Franken hat auch seine gute Seite. So gaben Schweizer Geschäftsleute letztes Jahr fast zehn Prozent weniger für Flüge aus als ein Jahr zuvor. Gemäss Angaben von Air Plus, einem Unternehmen der Lufthansa Group, buchten Geschäftsleute aber nicht weniger Flüge ins Ausland: Die Anzahl Flüge blieb konstant. Knapp drei Viertel der Geschäftsflüge fanden in Europa statt. London, Düsseldorf, Wien und Berlin waren die meistbereisten Destinationen in Europa,

New York, Schanghai, Moskau und Singapur interkontinental. Patrick W. Diemer, CEO von Air Plus International, registrierte für das vergangene Jahr unter dem Strich einen Rückgang von zwei Prozent des Geschäftsreisevolumens in der Schweiz. Trotz diesem Minus ist Diemer mit dem Schweizer Geschäftsgang «sehr zufrieden». Kunden hat Air Plus keine verloren, der Rückgang sei in erster Linie auf die tieferen Flugpreise zurückzuführen – ein Geschehen, das sich im neuen Jahr wohl nicht wiederholen

werde, so Diemer. Der Durchschnittspreis in der Schweiz für ein Flugticket sank um fast 10 Prozent von 1012 (2014) auf 914 Franken. Einen leichten Anstieg von 8,3 auf 9,1 Prozent erfuhren Buchungen von Low-Cost-Carriern. «Allerdings hat das wenig zu bedeuten», sagt Patrick W. Diemer. «Firmen suchen einfach nach günstigen Tickets.» Dabei spiele es eine untergeordnete Rolle, ob es sich um einen Legacy-Carrier oder um einen Low-Coster handle. Ebenfalls gesunken sind die Preise für Bahntickets und

Automieten – im Durchschnitt aber nur um gut zwei Prozent.

46 500 Firmenkunden weltweit

Air Plus stellt die Kreditkarten-Abrechnungen für weltweit 46 500 Firmenkunden zusammen, wobei alle Ausgaben erfasst werden. Der grösste Markt ist Deutschland, vor Frankreich, Italien und neu China, das Grossbritannien von Position 4 verdrängt hat. Die Schweiz figuriert auf dem 6. Platz. Die grössten Wachstumsmärkte waren letztes Jahr China, Mexiko, Australien und Grossbritannien. Patrick W. Diemer würde gerne in neue Märkte wie Vietnam, Thailand, Indonesien oder Taiwan vorstossen. Allerdings gelte es dafür hohe bürokratische Hürden zu überwinden.

Frauen organisieren sich besser

Geschäftsfrauen sind offenbar kostenbewusster als Männer. Gemäss den Air Plus-Auswertungen reisen sie günstiger als ihre männlichen Kollegen, weil sie vermehrt Economy anstatt Business Class buchen. Auch würden sie früher buchen und weniger Flüge stormieren. Allerdings muss dazu angemerkt werden, dass sie mit einem Anteil von 20 Prozent in der Minderheit sind. Wer einen Blick auf die Flugzusatzkosten wirft, konstatiert, dass bei Air Plus 83 Prozent dieser Zusatzkosten auf Umbuchungen zurückzuführen sind. 10 Prozent der Zusatzkosten entstehen durch Sitzplatzreservierungen, 4 Prozent für zusätzliches oder zu schweres Gepäck.

Vor neuer Parkkostenerfassung

Air Plus beabsichtigt, neue Märkte zu erschliessen. So läuft derzeit in Frankfurt am Flughafen ein Pilotversuch für eine neue Parkkostenerfassung. Dabei hält der Autofahrer seine Company-Card an den Automaten vor der Parkhausschranke. Die Parkkarte, welche auf den Namen des Unternehmens ausgestellt ist, erfasst in Sekundenschnelle die Daten des Autofahrers. Nach seiner Rückkehr braucht er nicht an den Kassenautomaten zu gehen, sondern hält wiederum seine Company-Card an den Automaten vor der Ausfahrtsschranke. Die Parkgebühren werden zentral erfasst, der Zahlungsprozess wird via E-Mail eingeleitet.

Sollte sich dieses Vorgehen als effektiv erweisen, wird es auf die Flughäfen München, Düsseldorf und Stuttgart ausgeweitet. Zürich könnte in einer späteren Phase hinzukommen, informiert Diemer. **cp**

Patrick Huber



Foto: Travel News

Patrick W. Diemer, CEO von Air Plus International, ist mit dem Geschäftsgang in der Schweiz zufrieden.

Swiss wird oft gebucht

Die Swiss wird nach Angaben von Air Plus Schweiz von den Schweizer Firmenkunden am häufigsten gebucht (siehe Kasten). Letztes Jahr wurde fast ein Drittel der von Air Plus abgerechneten Tickets über das Reservationssystem von Swiss gebucht. Es ist jedoch schwierig, die Anzahl effektiv verkaufter Flugtickets herauszufiltern, wie Air Plus Schweiz-Chef Klaus Stapel erörtert. «Wir rechnen sie nur über unser System ab. Der Verkauf findet in verschiedensten Buchungssystemen statt.» Ein Vergleich der verschiedenen Airlines werde deshalb immer schwieriger und sei fast nicht möglich.

Bei einigen Airlines bestehe ein Flug momentan aus mehreren (Ticket)-Dokumenten, bei anderen Airlines sind alle Services bereits in einem Dokument enthalten. Dies erschwere die Suche nach den effektiv verkauften Tickets. «Schon daraus könnte leicht der Eindruck entstehen, dass die eine Airline doppelt so viele Tickets an Schweizer Firmenkunden verkauft hat wie die andere.»

Getrübter Ausblick

Bei einer Umfrage von Air Plus äusserten sich viele Schweizer Geschäftsleute skeptisch zu den wirtschaftlichen Aussichten. Die Situation bleibe wegen des starken Frankens herausfordernd. Dennoch rechnen

23 Prozent der Schweizer Travel Manager mit einem Anstieg der Geschäftsreisen. Ein Jahr zuvor waren es noch 34 Prozent gewesen. Die Schweizer Geschäftsreisenden sind noch kritischer: Nur 19 Prozent sind der Meinung, dass sie mehr reisen werden und 17 Prozent gehen davon aus, 2016 weniger zu reisen als noch vor einem Jahr. Allerdings zeichnet sich in punkto Kostenerwartung ein besseres Bild ab: 33 Prozent der Geschäftsreisenden rechnen mit tieferen Kosten (2015: 9 Prozent). **ph**

2015	Anteil Tickets in %
Swiss	30,71
Lufthansa	15,59
Easy Jet	5,02
SAS	4,45
Air France	3,59
SN Brussels Airlines	3,56
British Airways	3,41
KLM	2,42
Turkish Airlines	2,35
Austrian Airlines	2,34
Air Berlin	2,15
Iberia	1,67
Ryanair	1,51
Emirates	1,39
United Airlines	1,18
Qatar Airways	1,18
Alitalia	1,17

Quelle: Air Plus

+ 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

«Mission Support flight»

Seit dem 21. Februar werden die Langstreckenflüge von Swiss vom «Mission Support» in Echtzeit überwacht. Die Piloten erhalten damit neu Planungsunterstützung während des Fluges. Was es mit dieser neuen Abteilung auf sich hat und inwiefern die Crew davon profitiert, zeigt dieser Artikel auf.

Innerhalb des Lufthansa-Konzerns wuchs das Bedürfnis einer aktiven Echtzeit-Überwachung, die die Crews auf einem Langstreckenflug optimal unterstützt. Die Absicht dahinter war, frühzeitig mögliche Risiken zu minimieren sowie die Effizienz zu steigern, indem man die Piloten während des Fluges über Änderungen in Form von Wettererscheinungen, operationellen Anpassungen oder signifikanten Veränderungen (zum Beispiel Treibstoffmeherverbrauch) informiert.

In den letzten fünf Jahren wurde am «Mission Support» gearbeitet. Heute steht diese Abteilung auf einem stabilen Fundament und kann uns Piloten bei der täglichen Operation bestens unterstützen.

Aufbau und Aufgaben

Der «Mission Support» von Swiss ist sowohl in Zürich im Operations Control Center (OCC) als auch am Flughafen John F. Kennedy in New York angesiedelt und setzt sich aus insgesamt 14 Dispatchern (Flugdienstberatern) und Mitarbeitenden aus der Einsatzleitstelle (Network Operations Control) zusammen. Gearbeitet wird in drei Schichten, 24 Stunden pro Tag und 7 Tage die Woche. Die Mitarbeitenden verfügen über eine Zusatzausbildung in den Bereichen «Meteorologie» und «Inflight Support». Piloten profitieren somit nicht nur von erfahrenen, sondern auch von spezifisch geschulten Flight Dispatchern.

Zweimalige Kommunikation

Im Normalfall und auf einem Standardflug von A nach B findet die Kommunikation mit dem «Mission Support» zweimal statt. Sobald

wir auf unserer Reise Flughöhe angekommen sind, erhalten wir eine sogenannte «TOC-Info» (TOC = Top of Climb). Diese besteht aus den bevorzugten Flight Levels (Reise Flughöhen), errechnet anhand des aktuellen Winds und Gewichts und gegebenenfalls Besonderheiten im weiteren Flugverlauf. Der zweite Austausch erreicht uns im Cockpit ungefähr zwei Stunden vor der Landung. Diesmal erhalten wir Informationen zur Destination (aktive Landebahn, Standplatz, aktuelle Besonderheiten am Flughafen und dort herrschende Wetterbedingungen) und möglichen Verzögerungen in der Anflugssequenz.

Ein weiterer Kontakt zwischen den zwei Schnittstellen kann bei Bedarf (zum Beispiel instabile Wetterlage) schon vor dem Abflug am Boden stattfinden. Dies hat den Vorteil, dass der «Mission Support» schon vor dem Flug gewisse Absichten der Crew wie beispielsweise favorisierte Ausweichflugplätze kennenlernt und bei der weiteren Planung berücksichtigen kann. Natürlich darf auch während des gesamten Fluges von beiden Seiten Kontakt aufgenommen werden.

Wichtige Wetterinformationen


Weitere Aufgaben des «Mission Support» sind unter anderem das Kommunizieren von kritischem Wetter an die Crew und die Unterstützung beim Umfliegen, eine Überwachung der gesamten Grosswetterlage und bestmöglicher Support im Fall einer Diversion (Landung auf einem Ausweichflugplatz).

Als Informationsquelle erhält der «Mission Support» unter anderem per Downlink kontinuierlich die Flugzeugposition, den aktuellen Treibstoffvorrat und das sich ändernde Gesamtgewicht (jede Minute nimmt das Gewicht einer A330 um ungefähr 90 Kilogramm ab). Um bei Unregelmässigkeiten eine reibungslose Operation zu gewährleisten, sind eine effiziente Kommunikation und eine proaktive Haltung essenziell. Je früher ein Umstand gemeldet wird, desto rascher und genauer können Massnahmen ergriffen werden. Davon profitieren beide Seiten.

Gegenseitiger Austausch

Es kann vorkommen, dass die Piloten gewisse Informationen aufgrund von Meldungen von vorangegangenen Flugzeugen (PIREPS-Pilot Reports) erhalten, die dem «Mission Support» noch nicht bekannt sind, beziehungsweise umgekehrt. Am Ende ergibt sich durch das gegenseitige Updaten ein detaillierteres Bild für beide Seiten.

Abschliessend noch eine wichtige Bemerkung: Der «Mission Support» sieht sich als Unterstützer und als Empfehlungs- respektive Informationsträger. Die Entscheidungshoheit liegt jedoch bei den Piloten.

Die ersten Rückmeldungen über die Zusammenarbeit beider Seiten haben sich als sehr positiv erwiesen. Somit heisst es bald wieder: «This is a Mission Support Flight.» 

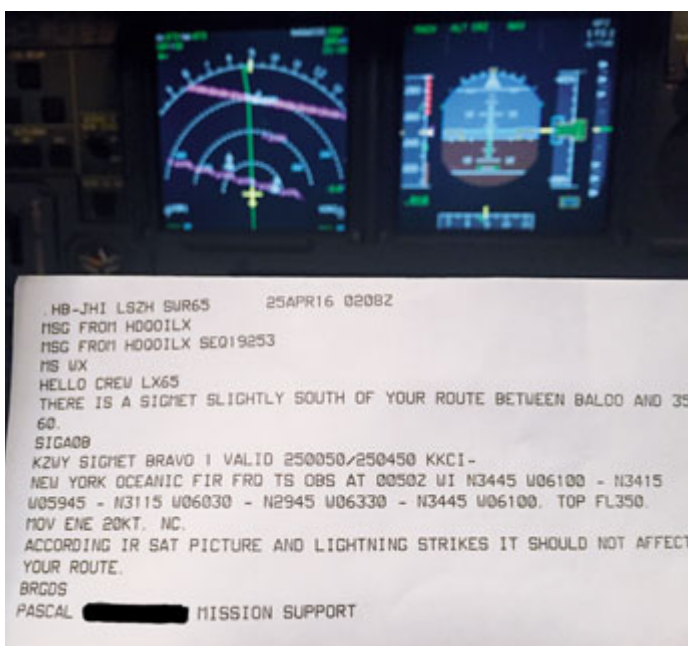


Foto: ZVG

Vom Mission Support an die Crew gesendete Information mit auftretendem signifikantem Wetter über dem Atlantik.

«Helvetic Airways war de facto konkurs»

Vor zehn Jahren stieg der bekannte Financier Martin Ebner als Investor bei Helvetic Airways ein. Damals musste vorerst ein Loch von 40 Millionen Franken gestopft werden, um die Airline weiterbetreiben zu können. Der bald 71-jährige frühere Banker feierte kürzlich sein Helvetic-Jubiläum auf Palma de Mallorca und unterhielt sich mit «Cockpit» über die Airline und seine Zukunft.



«Cockpit»: Gratuliere Herr Ebner, zehn Jahre Helvetic Airways sind eine lange Zeit. Was kommt Ihnen spontan in den Sinn, wenn Sie an Ihre Anfangszeiten zurückdenken?

Martin Ebner: Die ersten beiden Jahren waren wirklich hart, bis wir sicher waren, dass wir das richtige Geschäftsmodell gefunden hatten. Die Fluggesellschaft wurde erst richtig erfolgreich, nachdem ich die Geschäftsleitung mit Bruno Jans als CEO und Tobias Pogorevc als CFO besetzte. Die beiden harmonieren hervorragend.

Rosmarie und Martin Ebner (im Bild mit Captain Markus Hummel) haben immer an den Erfolg von Helvetic Airways geglaubt.



Foto: Rémy Steiner

Ihre Vorgänger hatten einen gewaltigen Schuldenberg angehäuft. Helvetic Airways war de facto konkurs.

Sie war konkurs, das ist richtig.

Wie perplex waren Sie, als Sie die Geschäftsbücher geprüft hatten?

Es war keine Überraschung. Über den Schuldenberg mag ich heute nicht mehr sprechen. Er hat mich lange genug belastet (*lacht*).

Gab es einen Moment, in dem Sie den ganzen Bettel am liebsten hingeworfen hätten?

Nein. Ich war von Anfang an überzeugt, dass man mit guter Dienstleistung im Airline-Business Erfolg haben kann. Ich war ja zuvor mit der Helvetic Airways einige Male unterwegs und hatte gesehen, wo man den Hebel ansetzen musste. Unser heutiger Erfolg basiert darauf, dass wir Qualität und Servicedienstleistung gross schreiben.

Vor zehn Jahren war Helvetic Airways noch in auffälligen Magenta-Farben unterwegs.

Mit dieser Bemalung hätten wir im Markt auf Dauer keine Chance gehabt. Swiss hätte uns als Partnerin nie akzeptiert.

Was waren die schönsten Momente als Besitzer von Helvetic Airways?

Als ich spürte, dass ich die richtige Mannschaft beisammen hatte. Als das Führungsteam stand, waren die Sorgen weitestgehend vergessen. Vor allem die eingebrachten Vorschläge wie der Aufbau einer eigenen Maintenance, einen zweiten und dritten Flugzeugtyp zu integrieren, überzeugten mich. Das waren jeweils sehr konstruktive Vorschläge der Geschäftsleitung, die mir Freude bereiteten.

Ohne Sie wäre Helvetic Airways schon lange gegroundet. Wie haben Sie den Turnaround geschafft?

Sie war eigentlich ja schon gegroundet. Ohne meine Frau und mich würde es Helvetic Airways gar nicht mehr geben. Den Turnaround schafften wir, indem wir die Bilanz bereinigten. Wir entledigten uns aller Altlasten und kapitalisierten das Unternehmen frisch. Ich machte allen Mitarbeitern klar, dass wir zwei Jahre Zeit hätten, die Fluggesellschaft wieder auf Vordermann zu bringen. Alle waren begeistert und machten mit.

Sie haben die Altlasten angesprochen. Es wird gesagt, dass Sie 40 Millionen Franken aufbringen mussten.

Wenn man den Flugzeugpark hinzunimmt,

war es etwas mehr. Unter Altlasten verstehe ich, dass zum Teil Rechnungen nicht mehr beglichen worden waren und dadurch der Ruf litt.

Das sind vergangene Zeiten. Heute steht Helvetic Airways wieder auf soliden Beinen.

Wenn ich unsere Partner betrachte, kann ich sagen, dass wir über dem Berg sind. Heute arbeiten wir mit den besten Partnern zusammen. Das spricht für sich selber.

Es gibt auch kritische Stimmen, die behaupten, dass Helvetic ohne die Zusatzaufträge (Anm.d.Red.: Flüge im Wetlease-Verfahren für Swiss) nicht überleben könnte. Was entgegen Sie darauf?

Das stimmt, wenn man das heutige Geschäftsmodell zum Massstab nimmt. Acht unserer 13 Flugzeuge sind fest für die Swiss im Einsatz. Das ist ein Teil des Geschäftsmodells, das man Lohnarbeit nennt. So erzielen wir eine garantierte Marge. Ein Flugzeug fliegt seit kurzem im Auftrag der Lufthansa. Dabei handelt es sich um langfristige Verträge.

«Über den Schuldenberg mag ich heute nicht mehr sprechen.»

Wie lange gedenken Sie der Helvetic die Stange zu halten? Sie haben die 70-Jahre-Barriere ja überschritten.

Heute ist es keine Frage von «Stange halten» mehr. Die Airline bereitet mir nur noch Freude. Meine Präsenz hält sich in Grenzen. Einmal monatlich treffe ich die Geschäftsleitung und den Verwaltungsrat (Anm.d.Red.: Leonardo De Luca) zu einer Sitzung, wo wir einerseits das Tagesgeschäft besprechen, andererseits strategische Fragen erörtern. Die Belastung ist nicht mehr so gross wie früher.

Wie viele Male fliegen Sie selber mit Helvetic Airways?

Ich fliege immer wieder und kann mich so überzeugen, welch gute Arbeit an Bord geleistet wird. Im Jahr sind das so um die fünf Flüge. Ich glaube, das wird auch geschätzt.

Ist es immer noch so, dass Sie fast jeden Helvetic-Mitarbeiter persönlich kennen?

Das ist gar nicht mehr möglich. Wir zählen ja heute 450 Mitarbeiter. Von den Piloten, bei denen wir nur wenige Wechsel



Karriere in der Flugsicherung bei skyguide

Als Flugverkehrsleiter bei skyguide ist Sebastian für die Sicherung und Bewirtschaftung des Luftraumes am grössten Schweizer Flughafen in Zürich zuständig. «Als ich die fliegerische Vorschule absolvierte um den Pilotenberuf kennenzulernen, kam ich erstmals mit Fluglotsen in Kontakt. Ihr Englisch, die klare und präzise Ausdrucksweise, knapp und bündig – das hat mich von Anfang an fasziniert», sagt der 31-Jährige. Somit hatte Sebastian plötzlich ein neues Berufsziel. Er bewarb sich bei skyguide und konnte im September 2006 die Ausbildung zum Flugverkehrsleiter im skyguide Training Center beginnen. Eine spannende Zeit, in der er sich mit Themen wie Aerodynamik, Wetterkunde und Radartechnologie auseinandersetzte. Nach der Theorie ging es daran, das erlangte Wissen in die Praxis umzusetzen – in einem für die Ausbildung von FlugverkehrsleiterInnen entwickelten Simulator wurde die sichere und effiziente Abwicklung des Luftverkehrs trainiert. Danach folgte – immer mit einem Coach an der Seite – der Wechsel in die reale Arbeitswelt.

Teamspirit zwischen Blitz und Donner

Gut zwei Jahre später, im Oktober 2008, erhielt Sebastian bereits die Berechtigung, selbständig als Air Traffic Controller zu arbeiten. «Es ist ein verantwortungsvoller Job, einer, der tagtäglich neue Herausforderungen mit sich bringt. Und genau das spornt mich an», sagt der Flugverkehrsleiter. Wenn sich beispielsweise eine Schlechtwetterfront ankündigt, Sturmböen oder Blitz und Donner aufkommen, muss er seine persönliche Strategie für die Organisation von Starts und Landungen innert kürzester Zeit überdenken. «Solche Momente sind zwar hektisch, doch es ist dann immer auch ein unglaublicher Teamspirit zu spüren: Alle ziehen am gleichen Strick, suchen nach Lösungen und meistern gemeinsam die Situation. Ich werde mir in solchen Situationen bewusst, dass ich mich auf meine Kollegen verlassen kann».

Offene Kultur und Weiterentwicklung

Dass der Teamgedanke grossgeschrieben wird, schätzt Sebastian ebenso an seinem Arbeitgeber wie die offene Kultur, die bei skyguide gelebt wird. «Bis zum CEO sind alle per Du. Die flachen Hierarchien sind auch auf den Gängen zu spüren, die Türen stehen immer offen, auch um Feedback zu geben oder sich auf persönlicher Ebene auszutauschen», sagt der Basler. Dass er bereits seit acht Jahren für das gleiche Unternehmen arbeitet, habe gute Gründe: «Ich fühle mich bei skyguide gut aufgehoben, werde begleitet, gefördert und kann mich weiterentwickeln.» Bereits nach drei Jahren auf dem Beruf konnte er sich zum Instruktor ausbilden lassen, um sein Know-how an den Nachwuchs weiterzugeben. «Es macht mir Freude, zu unterrichten. Das sorgt für eine willkommene Abwechslung und ich lerne im Umgang mit den Schülern auch persönlich einiges dazu», sagt er.

Arbeitsplatz: Flugpiste und Tower

Wenn Sebastian nicht im Klassenzimmer steht, arbeitet er entweder im Tower Zürich in der Nähe der Flugpisten, wo er visuell den Verkehr überwacht und Rollmanöver, Start- und Landefreigaben erteilt, oder er sitzt im Flugsicherungszentrum in Dübendorf an einem der An- und Abflugsektoren des Flughafens Zürich vor Radarbildschirmen und regelt den Verkehrsablauf innerhalb der Luftstrassen. Somit hat er quasi zwei unterschiedliche Arbeitsplätze, in die er unterschiedliche Stärken einbringen kann. «Egal, wo ich gerade arbeite – ich gebe auf jeden Fall immer mein Bestes.»

Bewirb dich jetzt!

Möchtest du FlugverkehrsleiterIn werden und die Zukunft der Flugsicherung mitgestalten?

Dann bewirb dich jetzt online unter: <http://www.skyguide.ch/de/company/karriere/flugverkehrsleiterin>

Weitere Informationen erhältst du unter:

www.skyguide.ch, [facebook.skyguide.ch](https://www.facebook.com/skyguide.ch), [twitter.skyguide.ch](https://twitter.com/skyguide.ch), recruitment@skyguide.ch

Wir freuen uns auf dich!





Foto: Patrick Huber

Das Ehepaar Ebner auf dem Jubiläumsflug nach Mallorca (für einmal nicht in Sitzreihe 1). Bild unten: Martin Ebner stösst auf Mallorca auf sein Zehn-Jahr-Jubiläum an.

verzeichnen, kenne ich die meisten. In der Kabine ist dies nicht möglich, weil wir eine hohe Fluktuation haben, so dass ich nur die Leute auf einem Flug kennenlerne.

Irgendeinmal gibt es eine Zeit nach Martin Ebner. Kann man eine Airline überhaupt gewinnbringend veräussern?

Helvetic ist profitabel. Ich kann mir schon vorstellen, dass es Interessenten gibt.

Sie bleiben somit noch einige Jahre dabei?

Mein Planungshorizont ist in nächster Zeit nicht so ausgerichtet, dass ich Helvetic Airways verlassen werde.

Helvetic Airways ist schlank aufgestellt. Ist sie für die Zukunft genügend gewappnet?

Die grösste Herausforderung dürfte sein, das Wachstum zu bewältigen. Wir begannen mit 100 Mitarbeitern, diesen Sommer zählen wir 450. Dadurch wird der Charakter einer Gesellschaft verändert, was Anpassungen in der Führungsstruktur verlangt. Ich habe aber das Gefühl, dass bis jetzt alles reibungslos läuft.

Sie haben neue Destinationen aufgebaut, wie Bordeaux, andere wieder gestrichen, wie Cardiff. Gibt es wieder Bestrebungen, neue ins Streckennetz aufzunehmen?

Das ist ein Teil unseres Geschäftsmodells. Wir sind immer Jäger und Gejagte gleichzeitig und permanent am Suchen von neuen, attraktiven Destinationen, die andere noch nicht anfliegen. Die Crux ist aber: Wenn wir erfolgreich sind, springen andere auch auf den Zug auf – und dann ist für uns kein Platz mehr. **cp**

Interview: Patrick Huber



Foto: Rémy Steiner

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?

Meine Frau und ich leisten uns häufig ein verlängertes Wochenende, zum Beispiel in Palma de Mallorca, Wien oder Paris. Zuletzt waren wir in Asien.

Ihre Lieblingsdestination?

Eigentlich keine. Ich fliege nicht mehr so gern Langstrecke. Kürzlich waren wir in Hongkong, Schanghai und Tokyo. Diese Flüge sind mir aber zu lang.

Wo wollten Sie immer schon einmal hin?

Ich war überall dort, wo ich hin wollte.

Wen würden Sie gerne einmal bei der Helvetic an Bord begrüessen?

Ich habe keine spezielle Präferenz. Ich bin stolz darauf, dass wir jährlich zwei Millionen Passagiere befördern dürfen. Die vielen positiven Feedbacks freuen mich sehr.

Ihr Lebensmotto?

Opportunitäten packen.

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?

Ich persönlich nein. Aber über die börsenkotierte Gesellschaft Myriad bin ich in den neuen Medien vertreten.

Von Beruf Marshaller



Die Klotener «Dirigenten»

«Zebra 1, chasch vom Rollweg Hotel uf d Piste 14 fahre.» Eine Bombardier Global Express mit Landeklappenproblemen ist im Anflug. Toni Di Fonzo, Marshaller auf dem Flughafen Zürich, fährt nach dem Funkspruch des Towers los, um die Maschine auf Piste 14 abzuholen.

Toni Di Fonzo ist einer von 16 Spezialisten, welche mit ihren gelb-schwarzen Fahrzeugen (genannt Zebras) die Flugzeuge zu ihren Parkpositionen einweisen. Dazu gehört auch die vorherige Kontrolle der Standplätze auf allfällige Hindernisse wie Fluggastbrücken oder Fahrzeuge, die zu nahe an den Standplätzen stehen. Marshaller sind ebenfalls für das Ein- und Aushangieren der Geschäftsreiseflugzeuge im General Aviation Center (GAC) zuständig.

Der Flughafen Zürich ist in je einen Sektor Nord und Süd – mit der Piste 28 als Trennlinie – aufgeteilt; somit sind im-

mer zwei Marshaller gleichzeitig unterwegs. Zwei weitere Mitarbeitende sind für das Hangarieren und Disponieren im GAC zuständig. Der südliche Teil gestaltet sich deutlich anspruchsvoller, da dort viele Flugzeuge auch auf Aussenparkpositionen betreut werden müssen. Im Norden mit dem Terminal E werden alle Flugzeuge durch Dockleitsysteme (DLS) an ihre richtige Position gebracht. Nur bei Ausfall eines solchen Systems muss der Marshaller das Flugzeug von Hand am Terminal einweisen.

Umfassende Ausbildung

Für das Erlernen der Tätigkeit als Flight Line

Marshaller ist eine abgeschlossene Berufsvorbereitung Voraussetzung. Gute Kenntnisse über die operationellen Abläufe am Flughafen Zürich und Kenntnisse der einzelnen Sektoren sind von Vorteil. Aber auch fliegerisches Grundwissen – beispielsweise das Verständnis für Funktionen, Systeme und Vorrichtungen – sind Teil des Anforderungsprofils. Gerade für einen Anfänger kann der Funk sehr anspruchsvoll sein. Von diesem haben die Marshaller vier Systeme an Bord. Funk Nord, Funk Süd, Blau 1 (die Verbindung zum Tower) und der Flugfunk laufen alle gleichzeitig. Um aus dieser Vielfalt den Apron herauszuhören und umgehend zu reagieren,



Fotos: Simon Vogt



Grosses Bild links: Eine Dash 8 der Austrian Airlines wird auf ihren Standplatz eingewiesen
 Oben: Die E-4 B der amerikanischen Luftwaffe wird auf dem Rollweg Echo begleitet.
 Unten links: Toni Di Fonzo vor der A319-115X der italienischen Regierung.
 Unten rechts: Überwachung des Einparkierens eines türkischen Airbus-A310-Frächters von ULS Cargo.

kann für jemanden, der noch in Ausbildung ist, eine Herausforderung darstellen.

Der Weg zum Marshaller

Die ersten vier Wochen der Ausbildung finden im GAC statt, wo das Hangarieren von Flugzeugen und das Trockentraining des Flugzeugeinweisens mit einem Fahrzeug geübt wird. Nach einer Woche des Mitfahrens mit einem Marshaller setzt sich der Neuling für die nächsten zwei Wochen selber ans Steuer, jedoch immer mit Begleitung. Auf diese Weise lernt er die Rollwege, Fahrstrassen und Sektoren kennen. Nach rund vier Monaten mit einem Auszubildner an seiner Seite kann der neue Mitarbeitende nach der Fahrprüfung für Strasse, Rollwege und Pisten sowie der Funkprüfung seine Arbeit aufnehmen. Er wird aber immer noch von einem «Schatten» im Büro begleitet, der ihm auf dem Funk zuhört und bei Problemen jederzeit zu Hilfe eilen kann.

16 Mitarbeitende, davon 3 Frauen, teilen sich in Zürich den Drei-Schichten-Betrieb

auf. Die erste Schicht beginnt um 5.15 Uhr, die letzte endet um 23.30 Uhr.

Jeder Tag bringt Neues

Als Supervisor ist Toni Di Fonzo der Dienstplaner für alle Mitarbeitenden. Zudem betreut er die SAP-Unternehmenssoftware. Auch die anderen Marshaller haben noch Nebentätigkeiten, wie etwa das Unterhalten der Einsatzfahrzeuge. Die Arbeit kann ganz schön stressig werden. Kaum hat Toni Di Fonzo auf den «Hotel»-Standplätzen eine Dash 8 der Austrian Airlines eingewiesen, kommt die Meldung, dass eine Boeing B737 mit einem medizinischen Notfall ausserplanmässig auf Piste 16 landet. Und schon rast Di Fonzo dorthin, um den Jet zu einer Standposition zu bringen, wo auch ein Notarzt eintreffen wird.

Als wäre das nicht genug, ist auch noch ein Gast im Anflug, den der Flughafen Zürich noch nie gesehen hat. Es ist die Zeit des World Economic Forums (WEF) und damit verbunden ist ein Grossaufmarsch vieler Politiker mit ihren Regierungsjets. Mit der

Boeing E-4B Nightwatch im Anflug, den amerikanischen Verteidigungsminister an Bord, herrscht in Zürich der Ausnahmezustand. Di Fonzo muss sofort Richtung Piste 16, um dort die E-4B abzuholen und sicher auf ihren Standplatz zu geleiten. Auf die Frage, was er an seiner Arbeit am meisten schätzt, meint Toni Di Fonzo freudestrahlend: «Momente wie dieser! Die Nähe zu einem solch aussergewöhnlichen Flugzeug ist besonders. Dazu kommt die Zusammenarbeit mit einem tollen Team. Und ich weiss nie, was der nächste Tag bringt. Das macht meinen Job so einzigartig.» **cp**

Simon Vogt

Zur Person

Der gebürtige Italiener Toni Di Fonzo ist im Alter von 14 Jahren in die Schweiz gekommen. Nach einer Lehre als Koch hat er von 1997 bis 2008 bei der Motorfluggruppe Zürich MFGZ gearbeitet. Seit acht Jahren ist er Marshaller am Flughafen Kloten.





Cockpit

AERO Friedrichshafen



Erwartungen mehr als erfüllt

606 Aussteller aus der ganzen Welt präsentierten anlässlich der AERO in Friedrichshafen 30 800 Besuchern ihre Produkte. Trotz der – in diesem Jahr – grossen Abwesenden Tecnam aus Italien und Diamond Aircraft aus Österreich wurde dem Fachpublikum ein interessantes Spektrum aus der General Aviation geboten. Wiederum stark vertreten waren Business-Jets und Turboprops.

Trotz des Rückgangs von Aussteller- und Besucherzahlen gegenüber dem Vorjahr äusserten sich sowohl die Organisatoren als auch die Aussteller positiv über die AERO 2016. «Die hohe Erwartungshaltung, mit der unsere Kunden nach Friedrichshafen gekommen sind, wurde auf der AERO sogar noch übertroffen», freute sich Projektleiter Roland Bosch. Die Allgemeine Luftfahrt war mit ein- und mehrmotorigen Motorflugzeugen, Helikoptern, Gyrocoptern, Turboprops und mehrstrahligen Jets gut vertreten. Drohnen, neue

Flugmotoren und Bordelektronik, Zubehör und Dienstleistungen rund um die Luftfahrt sowie der Flugschulen sorgten für ein umfassendes Angebot.

Der «HondaJet» ist da

Nach vielen Verzögerungen und über zwölf Jahre nach dem Erstflug ist der Honda HA-420 «HondaJet» endlich in Europa eingetroffen. Am 20. April übergab Michimaso Fujino, CEO der Honda Aircraft Company, den ersten HondaJet an einen europäischen Kunden. Rheinland Air Service (RAS) in

Mönchengladbach ist einer von drei exklusiven Vertriebspartnern in Europa und mit Ausnahme der Kantone Genf und Waadt für Verkäufe in die Schweiz zuständig. Die erste Serienmaschine lieferte Honda noch vor Weihnachten direkt nach der amerikanischen Zulassung vom 9. Dezember 2015 aus. Bis heute sind fünf Maschinen in den USA an Kunden übergeben worden. Als zweiter europäischer Kunde erhält die TAG Aviation im englischen Farnborough im Mai einen HondaJet. TAG Aviation ist der Vertriebspartner für die Schweizer Kunden aus

den Kantonen Genf und Waadt. Honda erwartet die EASA-Zulassung seines Jets bis zur diesjährigen EBACE im Mai in Genf.

Der HondaJet bietet Platz für einen Piloten und je nach Konfiguration fünf bis sechs Passagiere. Auffallend ist die ungewöhnliche Triebwerksanordnung über den Flügeln. Vorteile dieser Konstruktion gegenüber der Befestigung der Triebwerke am Rumpf sind gemäss Honda weniger Lärm in der Kabine durch Triebwerks- und Windgeräusche, eine höhere Treibstoffeffizienz und ein grösseres Gepäckfach. Der HondaJet ist mit 778 Kilometern pro Stunde sehr schnell und erreicht mit einer beachtlichen Steigrate von 1216 Metern pro Minute eine Dienstgipfelhöhe von 13 106 Metern über Meer (FL430). Seine Reichweite mit einem Piloten und drei Passagieren beträgt rund 1941 Kilometer. Der Pilot wird im Cockpit von einem Garmin 3000 mit drei 14-Zoll-Bildschirmen mit Touchscreen unterstützt.

Deutschlandpremiere: Embraer Legacy 450

Seit September 2015 ist Atlas Air Service (AAS) aus Bremen autorisierter Vertriebspartner für Embraer Executive Jets in Deutschland, Österreich und der Schweiz. An der diesjährigen AERO präsentierte AAS die erfolgreichen Embraer-Business-Jets Phenom 100E, Phenom 300, Legacy 450 und Legacy 500. Die Markteinführung des Legacy 450 erfolgte erst im vergangenen Jahr und nun zeigte AAS das jüngste Mitglied der Embraer Business-Jet-Familie erstmals in Deutschland. Kleinere Modifikationen am Flügel zur Aufnahme einer grösseren Menge Treibstoff erhöht die Reichweite des Jets auf 5371 Kilometer. Als erste Business-Jets ihrer Klasse verfügen der Legacy 450 und der Legacy 500 über keine konventionelle Steuerung, sondern über modernste Fly-by-wire-Technologie, welche den Piloten unterstützt und entlastet. Obwohl der Markt für Business-Jets seit einigen Jahren stagniert, verzeichnet Embraer gute Verkaufszahlen. Der Phenom 300 war 2015 zum dritten Mal in Folge der weltweit meistverkaufte Business-Jet seiner Klasse. In der Schweiz sind heute zwei Phenom 100, drei Phenom 300 und ein Legacy 600 immatrikuliert.

Bell meldet sich zurück

Im vergangenen Jahr noch mit einem Mockup des neuen Bell 505 JetRanger X an der AERO vertreten, zeigte Atlas Air Service (AAS) als europäischer Vertriebspartner von Bell Helicopter Textron eine Bell 429 in VIP-Ausführung und eine gegenüber dem Bell 407GX leistungsgesteigerte Version 407GXP. Weil Bell lange Zeit keine Neuentwicklungen auf den Markt brachte, verloren die Amerikaner etwas den Anschluss. Nun sind sie jedoch mit mehreren neuen Mustern zurück. In der Schweiz sind zurzeit ein Bell 407GX und zwei Bell 429 immatrikuliert. Mit dem Bell 525 Relentless folgt in Kürze ein weiterer erfolgsversprechender Helikopter. Zurzeit fliegen zwei Prototypen und der dritte Prototyp folgt im April. Bell will die ersten Serienmaschinen noch in diesem Jahr ausliefern. Der Relentless profitiert von Bells Erfahrung aus dem V-22 Osprey-Projekt und wird über eine Fly-by-wire-Steuerung verfügen. Bisher sind Bestellungen für 80 Bell 525 eingegangen. Für den Bell 505 JetRanger X sehen Bell und damit AAS als Schweizer Vertriebspartner auch in unserem Land einen grossen Markt. Der Kaufpreis für den JetRanger X wird 1,1 Mio. Franken betragen. Bisher sind über 350 Kaufoptionen eingegangen.

Risen und Siren von «Swiss Excellence Airplanes»

Sie sorgte an der letztjährigen AERO für die Überraschung: Die junge Schweizer Firma «Swiss Excellence Airplanes» (SEA) des Konstrukteurs Alberto Porto. Zwischenzeitlich stellte Porto mit dem Risen einen Geschwindigkeitsweltrekord in der Ultraleicht-



1



2



3



4

Foto: Joel Bessard

Fotos: Walter Hodel

- 1 Durfte an der AERO nicht fehlen: Der vom verstorbenen Schweizer Künstler Hans Erni gestaltete PC-12. 2 Bell 429. 3 Phenom 300. 4 Risen von «Swiss Excellence Airplanes».

AERO Friedrichshafen

klasse auf. Der Rekordflug fand am 16. Dezember 2015 in Ozzano dell'Emilia (Provinz Bologna) statt. Die Rekordgeschwindigkeit von 323,31 Kilometern pro Stunde erreichte Porto mit einer von einem Rotax 912ULS mit 100 PS angetriebenen Risen. Weder Motor noch Flugzeug wurden für den Rekordflug modifiziert, sondern entsprachen der Standardausführung. Bis heute hat SEA drei Risen in die USA und nach Südamerika verkauft. Der Vertrag für eine weitere Maschine wurde unterzeichnet. Porto verhandelt zurzeit mit potenziellen Kunden in Brasilien, den USA und Russland. Die Risen könnte bis 2017 EASA-zertifiziert werden, doch hängt dies vom Kundeninteresse in Europa ab. Porto hat den Zertifizierungsprozess zwar gestartet, doch so lange er keine europäischen Käufer hat, wird dieser nicht priorisiert. Neben dem Risen präsentierte SEA erstmals den Siren. Dieser hat die gleiche Zelle wie der Risen, jedoch kein Einzieher, sondern ein starres Fahrwerk. Mit dem Siren will SEA ein günstiges Sport- und Schulflugzeug anbieten. Der Basispreis liegt bei rund 107 000 Franken. Mit dem Bau des ersten Siren will SEA erst starten, wenn ein Kundeninteresse besteht.

Schweizer Storchfreunde

Ein Blickfang der diesjährigen AERO trug ein Schweizer Kreuz: Die 1946 gebaute Morane-Saulnier MS-505 Criquet (Heuschrecke) des Vereins «Freunde des Fieseler Storch» mit der Immatrikulation HB-EJJ. Die wunderbar restaurierte Maschine mit einem Lycoming-Motor präsentierte sich in tadelloser Schweizer Luftwaffenbemalung und der Kennung A-99. Diese Kennung trug von 1943 bis 1946 ein ebenfalls bei Morane-Saulnier in Frankreich für Deutschland gebauter Fieseler Fi 156 Storch der Schweizer Luftwaffe. Die MS-505 Criquet ist die französische Lizenzversion des deutschen Fieseler Fi 156 Storch. Ziel des Vereins der «Storchfreunde» ist es, die historischen Flugzeuge zu erhalten und in flugfähigem Zustand zu betreiben. Aus diesem Grund sammelt der Verein «Störche» und ist nach eigenen Angaben im Besitz mehrerer Maschinen. Sie dürften bis heute zehn «Störche» eingefangen haben, wovon neun Lizenz- und ein Original-Storch. Zurzeit befinden sich fünf «Störche» in

Polen zur Restaurierung. Beim Original-Storch handelt es sich um die ehemalige Schweizer Luftwaffenmaschine Fi 156C3 trop A-97. Sie war 1946 einer von zwei «Störchen», mit denen die Besatzung und die Passagiere einer auf dem Gauli-Gletscher bruchgelandeten amerikanischen Douglas C-53 «Skytrooper» gerettet wurden. Die A-97 war von 1965 bis 2015 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt und hing zuletzt an der Decke. Nachdem der Bund als Eigentümer mit dem Verein «Freunde des Fieseler Storch» einen Leihvertrag abgeschlossen hatte, wurde die A-97 am 18. November 2015 abgehängt. Während der Argus-Motor in Deutschland beim Luftfahrttechnischen Betrieb von Dirk Bende wieder funktionsfähig gemacht wird, befindet sich das Flugzeug bei Aero-Kros in Polen zur Restaurierung. Im November planen die «Storchfreunde» zum 70. Jahrestag einen Flug mit anschließender Landung auf dem Gauli-Gletscher. Die notwendigen Bewilligungen liegen vor. Das Training der drei Piloten beginnt aus Rücksicht auf ein brütendes Adler-Paar jedoch erst im Juli.

Überraschender Besuch vom Yeti

Der zweite Blickfang trug ebenfalls die Schweizer Flagge und den farbenfrohen Anstrich eines legendären Flugzeuges. Die Überraschung dürfte wohl bei so manchem Besucher der AERO gross gewesen sein, als er plötzlich vor einem Pilatus PC-6/350 mit Kolbenmotor in den Farben der «Swiss Dhaulagiri Expedition» von 1960 stand. Dieser allererste Pilatus PC-6 Porter mit der Immatrikulation HB-FAN und dem Namen «Yeti» war am 5. Mai 1960 auf dem Dambuschpass in Nepal verunglückt. Der Schweizer Philipp Sturm kaufte in Alaska einen der letzten Kolben-Porter und brachte ihn zusammen mit zwei Motoren, darunter einem original Lycoming-Motor, in die Schweiz. Hier liess er ihn in den Farben des legendären PC-6 «Yeti» bemalen. Er will das 1962 als 42. Kolben-Porter gebaute Flugzeug wenn möglich flugfähig machen und für die Nachwelt erhalten. **CP**

Walter Hodel

Nach vielen Verzögerungen und über zwölf Jahre nach dem Erstflug endlich auch in Europa eingetroffen: der Honda HA-420 «HondaJet».



Elektrisch fliegen

Die Entwicklung von Elektroflugzeugen kommt immer mehr auf Touren. Der deutsche Technikkonzern Siemens AG stellt am Bodensee in Zusammenarbeit mit dem slowenischen Flugzeugbauer Pipistrel ein Hypstair genanntes Hybrid-Triebwerk für kleinere Propellerflugzeuge vor. Herzstück ist ein neuartiger Siemens-Elektromotor, der 150 Kilowatt Dauerleistung hat, aussergewöhnlich leicht und dazu leise ist. Er wird kombiniert mit einem herkömmlichen Vierzylindermotor, der als Generator dient. Im viersitzigen Flugzeug vom Typ Panthera, das an der diesjährigen AERO ausgestellt war, treibt der Elektromotor einen Fünfblatt-Propeller an. Im Flug bezieht er seinen Strom entweder aus mitgeführten Akkus oder der Generator läuft parallel und versorgt den Elektroantrieb mit Strom. Zudem ist eine Kombination aus beiden Energiegewinnungen möglich. Ziel ist es, eine ähnliche Reichweite wie mit herkömmlichen Kolbenmotorflugzeugen zu erreichen.

Bemannter Erstflug mit dem Volocopter

Ein weiteres elektrisch angetriebenes Luftfahrzeug, das bereits auf der AERO 2014 ein absoluter Blickfang war, war dieses Jahr wieder in Friedrichshafen mit dabei. Wenige Tage vor der Messe hob ein Pilot mit dem futuristischen Volocopter in Südbaden zum bemannten Erstflug ab. Revolutionär ist nicht nur der elektrische Antrieb mit insgesamt 18 Elektromotoren und Rotoren, auch das Steuern soll kinderleicht werden. Anders als beim konventionellen Helikopter, dessen Beherrschung ständiges Training und viel Fingerspitzengefühl erfordert, soll der per Joystick gesteuerte und von Computern überwachte Drehflügler sehr einfach zu fliegen sein.

Kunstflugmaschine mit Elektroantrieb

Dass auch eine «reinrassige» Kunstflugmaschine mit einem neuen Elektromotor von Siemens ausgerüstet ist, der 230 Kilowatt Dauerleistung liefert, war eine der Überraschungen auf der AERO. Die Maschine basiert auf einem Trainingsflugzeug des Typs Extra 330 L. Der deutsche Flugzeugbauer Extra Flugzeugproduktions GmbH produziert seit vielen Jahren hochwertige Wettbewerbskunstflugzeuge, bisher allerdings immer nur mit Benzinmotoren. Siemens hat deshalb einen extrem leichten und dennoch leistungsfähigen Elektromotor entwickelt, der auch in anderen Flugzeugen zum Einsatz kommen soll. Der am Bodensee ausgestellte Prototyp geht nicht in Serie, sondern soll als Erprobungsträger für die neuen Elektromotoren dienen.



Foto: zvg Aero Friedrichshafen



Foto: Jürgen Schelling

Oben: Hybrid-Triebwerk Hypstair. Unten: Eine kunstflugfähige Extra 330 L mit einem Elektromotor (230 Kilowatt Dauerleistung) von Siemens.

Airbus Helicopters H135M

Zehn Jahre nach dem Erstflug präsentierte Eurocopter (heute Airbus Helicopters) erstmals eine militärische Version des EC135 («Cockpit» 8/2014). Bis heute setzen neben der Schweiz zwei weitere Luftwaffen den H135M (vormals EC635) ein.

Technische Daten

Name	Airbus Helicopters H135M
Hersteller	Airbus Helicopters
Typ	Leichter Mehrzweckhelikopter
Erstflug	Mitte 1997
Länge (inklusive Rotor)	12,26 m
Kabinenbreite	1,56 m
Max. Höhe	3,35 m
Besatzung	1/7 oder 2/6
Rotordurchmesser	10,40 m
Max./Dauerleistung	2x492 kW/2x463 kW
Leergewicht	1530 kg
Max. Abfluggewicht	2950 kg
Max. Unterlast	1300 kg
Triebwerk	Turbomeca Arrius 2B2plus
Treibstoff	790 l
Höchstgeschwind.	259 km/h
Reichweite	630 km
Website	www.airbushelicopters.com



Foto: Airbus Helicopters

Eurocopter zeigte den EC635 erstmals am 28. April 1998 an der Aerospace Africa Air Show und bot ihn, am Ende erfolglos, Südafrika an.

Am 22. Oktober 1999 bestellte Portugal neun EC635T1 für seine Heeresflieger. Die für 2001 geplante Lieferung verzögerte sich infolge notwendiger Modifikationen vor der Auslieferung der Serienmaschinen. Aus diesem Grund kündigte Portugal den Vertrag rückwirkend. Schliesslich kaufte Jordanien sechs EC635T1 für seine Luftwaffe. Die Auslieferung erfolgte ab Juli 2003. Bis Mitte 2004 erhielt Jordanien neun EC635T1 und bis 2007 vier weitere Maschinen.

Als zweiter militärischer Kunde bestellte die Schweiz im Rahmen des Rüstungsprogramms 2005 den EC635 in der Version P2+ mit Pratt & Whitney Canada PW206B2-Triebwerken. Neben den 18 unbewaffneten militärischen EC635P2+ beschaffte die Schweizer Luftwaffe zwei Maschinen in der zivilen Ausführung EC135P2+ als VIP-Helikopter. Am 19. August 2008 lieferte Eurocopter die ersten zwei EC635 und die zwei EC135 in die Schweiz. Die restlichen Maschinen baute RUAG in Alpnach zusammen. Am 28. Mai 2010 feierte die Luftwaffe den Abschluss der Einführung.

2009 bestellte der Irak 24 EC635. Die Auslieferung begann im Juni 2011. Als erste militärische EC635 erhielt die auch von der Schweiz beschaffte Version EC635P2+ am 6. Dezember 2006 eine EASA-Zulassung. Für bewaffnete Einsätze wird der H135M mit einem sogenannten SAWS (Stand-Alone Weapons System) ausgerüstet. An zwei Stationen links und rechts am Rumpf können Behälter mit 12,7-mm-Maschinengewehren, Raketenwerfer für sieben oder zwölf ungelenkte 70-mm-Raketen, 20-mm-Kanonen-Behälter oder Denel «Ingwe»-Luft-Boden-Raketen mitgeführt werden. In den Türen ist die Montage von zwei 7,62-mm-Maschinengewehren möglich. Als potentielle Bewaffnung sind zukünftig auch lasergesteuerte Luft-Boden-Lenk Waffen und Luft-Luft-Lenk Waffen vorgesehen.

Die Besatzung besteht aus einem Piloten, einem Kommandanten und einem Beobachter. Ein Mehrzweckcomputer, TV- und Infrarotkameras sowie ein Laser-Beleuchtungs- und Zielgerät unterstützen die Besatzung. Für den Schutz sorgen eine leichte Panzerung in der Kabine und modernste Warngeräte. Die Reichweite des H135M kann mit speziellen Treibstofftanks um 200 Kilometer erhöht werden. **cp**



EC135 P1 HB-ZPQ der Helipool GmbH im Lauterbrunnental.

Heli «Papa Quebec»

Zwei Helikopter mit einem unterschiedlichen Einsatzgebiet tragen das Callsign «Papa Quebec». Der Mehrzweck-Helikopter Agusta-Bell 206B «Xray Papa Quebec» wurde im März 1986 eingetragen. Bereits fünf Monate später verkaufte die Helitrade AG den Jet Ranger nach Spanien. Aber schon im nächsten Jahr erfolgte der Wiedereintrag im Schweizer Luftfahrzeugregister.


Die Heliswiss übernahm den «Jetti» in ihre Flotte. Während den 25 Jahren im Dienst der Berner Firma erhielt der HB-XPQ zwei Mal eine neue Lackierung in den je-

weils aktuellen Firmenfarben. Bei einem tragischen Unfall am 24. Mai 2012 bei Eggschwand verloren drei Piloten ihr Leben. Der VIP Helikopter EC135 P1 «Zulu Papa Quebec» wurde im Jahre 2013 von der Helipool GmbH aus Japan importiert. Nach zwei Jahren konnte der überholte und neu lackierte Helikopter verkauft werden und fand vorerst bei Einsätzen in Griechenland ein neues Zuhause.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XPQ Agusta-Bell 206B Jet Ranger; S/N 8606; B/J 1980; Vorher: OE-DXV; Eintrag: 20.

März 1986, Eigentümer: Helitrade AG, Halter: Heliswiss; Löschung: 21. August 1986, neues Kennzeichen: EC-EAN; Wiedereintrag: 1. Juni 1987, Eigentümer & Halter: Heliswiss; Löschung: 17. Juni 2012.

HB-ZPQ Eurocopter EC135 P1; S/N 0014; B/J 1997; Vorher: JA30TH; Eintrag: 14. Juni 2013, Eigentümer & Halter: Helipool GmbH; Löschung: 27. Mai 2015, neues Kennzeichen: D-HPSC. 

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



Agusta-Bell 206B HB-XPQ in der ursprünglichen Lackierung.



In Erinnerung an die letzte Crew der HB-XPQ Agusta-Bell 206B.

EASA-Direktor besucht die SHA

Am 28. und 29. April besuchte Ricardo Génova Galvàn die Swiss Helicopter Association. Der EASA-Direktor für den Bereich Flight Standards folgte damit einer Einladung, die der Präsident der SHA, Rudolf Joder, anlässlich seines Besuchs vom 25. September 2015 bei der EASA in Köln ausgesprochen hatte.

Die Schweizer Helikopterbranche ist immer wieder mit Regulierungen konfrontiert, die nicht eins zu eins auf die örtlichen Gegebenheiten und Einsatzszenarien übertragbar sind. Oft sieht sich die Regulierungsbehörde im fernen Köln nicht bewusst, wie komplex der Flugbetrieb auf einer konventionellen Helikopterbasis geregelt ist. Die Mehrfachnutzung eines Helikopters für Personen-, Transport- oder Arbeitseinsätze betrifft sowohl die Arbeitsgeräte wie auch das gesamte Flugpersonal.

Piloten sollen bis 65 fliegen dürfen

Nach heutigen CAT-Vorschriften dürfen Berufspiloten über 60 Jahre keine gewerblichen Personenflüge durchführen; auch wenn gegenwärtig eine temporäre Ausnahmeregelung bis 1. Januar 2018 besteht. Der Mix der Aufgaben einer klassischen Helikopterbasis erfordert sehr viel Flexibilität. Für die Einsatzleitung einer Basis ist die Unterscheidung in Arbeitsflüge JA / Personentransportflüge NEIN schwer organisierbar und unlogisch.

Im Fokus des Besuchs von Ricardo Génova Galvàn stand der vertiefte Einblick in die tägliche Arbeit einer Schweizer Helikopterbasis. Die Air-Glaciers SA hatte sich bereit erklärt, dem wichtigen Gast am Standort Lauterbrunnen die Komplexität eines Flugbetriebs mit Einsatzleitung, Hangar, Flotte und Material vorzuführen. Schlussfolgerung: Die Piloten müssen für alle Flugaufträge einsetzbar sein und die Unterscheidung zwischen Arbeitsflügen und Personentransporten ist ohne personellen Mehraufwand nicht möglich.

Empfang auf der Rega-Basis Belp

Empfangen wurde der Gast aus Köln auf der Rega-Basis Bern-Belp. Stefan Becker, Head of Corporate Development, stellte das Thema HEMS in den Mittelpunkt seines Willkommensreferats und kam auf die Zukunft der Rega zu sprechen. Anschliessend überführte die Rega die Delegation mit einem Helikopter nach Lauterbrunnen. Air-Glaciers-CEO Bruno Bagnoud und Patrick Fauchère, Flight Operations Manager Air-Glaciers sowie



Von links nach rechts: Bruno Bagnoud, Ricardo Génova Galvàn, Rudolf Joder, Stefan Becker, Patrick Fauchère. Es fehlt Philip Kristensen.

Schweizer Delegierter der European Helicopter Association EHA, fiel es leicht, dem EASA-Direktor die Problematiken an Ort und Stelle aufzuzeigen. Ricardo Génova Galvàn zeigte sich sehr offen und interessiert.

Verständnis für Sonderregelungen

Mit Blick auf eine landesspezifische Regelung zum Pilotenalter 60/65 zeigte sich Génova offen. Zunächst muss eine Studie der Universität München zu diesem Thema, die die EHAC (European HEMS & Air Ambulance Committee) in Auftrag gab, noch überarbeitet werden. Diese Studie wird nachweisen, dass bei Piloten über 60 keine medizinischen Nachteile bestehen, die eine Suspendierung vom Dienst rechtfertigen. Erste Resultate werden Ende September erwartet.

Antragsteller für eine Sonderklausel bleibt das Bazl

Die heutige Sonderregelung mit einem Proficiency-Check und regelmässigen kardiologischen Untersuchungen könnten in derselben Art in eine dauerhafte Regelung umgewandelt werden. Der definitive Antrag dazu muss aber vom Bazl an die EASA gestellt werden. Ricardo Génova Galvàn liess im persönlichen Gespräch durchblicken,

dass die EASA auch bei anderen Themen situationsbezogen gesprächsbereit ist.

Die Teilnehmer der Reise sowie Philip Kristensen, Geschäftsführer SHA, trafen sich anschliessend in Bern zu einem Lunch und besprachen das weitere Vorgehen. Ein wichtiger Schritt ist dabei der kommende Besuch von ex Nationalrat Rudolf Joder in Brüssel. Er trifft dort auf den Generaldirektor der EU-Kommission Mobilität und Verkehr, Henrik Hololei, um das offene Thema «Pilotenalter» politisch auf höchster Ebene zu besprechen. Einen Bericht über diesen Besuch können Sie in der nächsten Ausgabe des «Cockpit» lesen.

Für den Präsidenten der SHA, Rudolf Joder, ist es eine Befriedigung, dass sein unermüdlicher Einsatz auf politischer Ebene Früchte zu tragen scheint: «Dieser Besuch war sehr wertvoll und ist vielleicht der Anfang für mehr Autonomie der EASA-Mitgliedsländer. Wir müssen aktiv auf die EU zugehen, unsere Argumente überzeugend begründen und unsere Position klar darlegen. Dann haben wir echte Chancen, dass die EU im Sinne der schweizerischen Bedürfnisse Anpassungen vornimmt.»

Karin Mürger

Vor 50 Jahren im «Cockpit»



Die Juni-Ausgabe des COCKPIT vor 50 Jahren beginnt mit einem unterhaltsam geschriebenen Pilotenbericht über die Fernstrecke der Swissair. Der Verfasser schlägt sich dabei mit allerhand Widrigkeiten herum. Ein kurzer Artikel berichtet über ein epochales Ereignis, das die Aviatikwelt nachhaltig beeinflussen sollte: «PanAm bestellt neue Riesenflugzeuge» ist er überschrieben. Am 13. April 1966 unterzeichnete Pan American eine Bestellung für 25 Boeing 747 für 525 Millionen Dollar. Es ist der Startschuss für eines der grössten und markantesten Zivilflugzeuge der Luftfahrtgeschichte, das die Flottenpolitik der Fluggesellschaften in den folgenden Jahren weltweit prägte.

Mit Grösse kann auch das russische Transportflugzeug Antonow An-22 Antäus punkten: Unerwartet tauchte es 1965 am Aérosalon in Le Bourget auf und war damals das grösste Flugzeug der Welt. Es wird in der Flugzeuggalerie vorgestellt. Einem weiteren russischen Luftfahrzeug werden zwei Seiten gewidmet: Der Helikopter Mil Mi-6 ist vier Meter länger als die Caravelle! Auf dem Berner Flughafen demonstriert er seine Leistungsfähigkeit. Zum Abschluss kommen die geladenen Gäste zu einem Rundflug. Bis zu 65 Passagiere könnten mitfliegen.

In der Serie «Die Sicherheit im Flugzeugunterhalt» wird belegt, wie markant sich die Sicherheit im Luftverkehr seit 1945 verbessert hat. Insbesondere seit Einführung der Strahlflugzeuge nahm die Unfallhäufigkeit kontinuierlich ab.

Franz Wegmann



Der Blick aus dem Coronado-Cockpit im Anflug auf den Flughafen Hong Kong-Kai Tak ist spektakulär.



Der Mil Mi-6 CCCP-06174 auf dem Berner Flughafen. Er war während rund zehn Jahren der weltweit grösste Helikopter und konnte eine Nutzlast von bis zu 12 Tonnen transportieren.



Mit der Übernahme der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft stiess der De Havilland D.H.88 Dragon Rapide 1937 zur Swissair-Flotte. Es war der erste Dragon Rapide-Prototyp.

Der Pechvogel vom Zürichsee

Vor genau 70 Jahren ereignete sich auf dem Zürichsee das wohl spektakulärste Unglück eines Sportfliegers. Einer Armada von Schutzengeln verdankt Karl Schroeder sein Leben. Seine Comte AC-8 hingegen war nach der Bruchlandung vom 8. Juni 1946 ein lupenreiner Fall für die Schrottpresse.

Dem Richterswiler Sportpiloten Karl Schroeder haftet nachhaltig das Prädikat eines Pechvogels der Lüfte an, ist er doch der wohl einzige Flugzeugführer, der gleich zwei Mal in der Zürichsee-Region kräftig Bruch machte. Bereits Ende Oktober 1931 verarbeitete der «Seebub» seine aus Liquidationsbeständen der Fliegertruppe übernommene De Havilland DH-9 CH-84 nahe der heutigen Wädenswiler A3 Autobahnraststätte Herrlisberg zu Kleinholz. Doch alles schön der Reihe nach.

Das Luftamt drückt ein Auge zu

Kurz nach Kriegsende erwarb der durch clevere Patentverwertung zu einigem Wohlstand gekommene Schroeder die von der Firma «Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik» in Oberrieden am Zürichsee entwickelte AC-8 (Werknummer 31) HB-ALA. Das im Juni 1930 von der Alpar mit der Immatrikulation CH-189 und dem Merknamen «Jungfrau» in Dienst gestellte sechsplätzig Sportflugzeug war bis zum Verkauf an den Zürichsee auf dem Berner Verkehrsflugplatz Belpmoos stationiert.

Per Bahntransport gelangte die AC-8 für den Umbau zum Schwimmerflugzeug zum Seeflug-Hangar in Bäch. Schroeder beschaffte sich für seine Comte in Deutschland gefertigte Schwimmer, die seit Mai 1938 an der wesentlich grösseren BFW M 18 d (Werknummer 476) HB-IME der Flugzeugwerke Farner montiert waren. Dabei schlug der geflügelte Seebub alle Warnungen von Sachverständigen des Berner Luftamts in den Wind, welche in aller Entschiedenheit vom Kauf dieser «plumpen und äusserst ungünstigen Schwimmer» abrieten.

Da der Start vom Wasser mehr Power braucht, musste das französische Lorraine-Mizar-Triebwerk mit 230 PS einem amerikanischen Wright R-975 J.6 Motor mit 300 Pferdestärken weichen.

Am Samstag, 8. Juni 1946 nahmen Experten des Eidgenössischen Luftamts die AC-8 nach drei Probeflügen ab – auch wenn sie die ungewöhnlich lange Startstrecke von 800 bis 2000 Meter der kaum beladenen AC-8 bemängelten. Ein Makel, der auf die ungünstige Form der Schwimmer zurückzuführen war. Die Herren aus Bern drückten wohl beim «Pumpen» während der Wasserung ein Auge



Oben links: Mit einem Kopfstand haucht die von Karl Schroeder gesteuerte Comte AC-8 (Werknummer 31) HB-ALA vor dem Richterswiler Inselchen Schönenwerd ihr Leben aus. Oben rechts: Die AC-8 HB-ALA flog früher mit der Immatrikulation CH-189 und dem Merknamen «Jungfrau» für die Berner Alpar. Unten rechts: Die hydrodynamisch ungenügend ausgebildeten Schwimmer an der AC-8 knickten während der Wasserung ein.

zu. Dieser Makel entstand durch die strömungstechnisch ungünstige Form der Schwimmer, die mächtig Wasser vor sich her schoben.

Notausgang Fenster

Um 18.55 Uhr des gleichen Tages startete Schroeder – mittlerweile mit dem Persilschein für seine wassertaugliche AC-8 ausgestattet – zu zwei weiteren Flügen. Bei der zweiten Wasserung kam es zum Unglück. «Beim Niederdrücken der Schwimmer auf das Wasser barst plötzlich der rechte Schwimmer, die Comte drehte sich etwas nach rechts und sofort brach auch der linke Schwimmer», beschreibt Schroeder diese dramatischen Momente in einem Unfallreport an das Luftamt, «die Maschine ging kopfüber und stellte sich nachher wieder senkrecht auf.»

Während der Bruchlandung rissen die Sitzgurte, schlimmer noch: Der Richterswiler Sportflieger war drauf und dran, in seiner AC-8 zu ertrinken. «Durch das heruntergedrehte Fenster zu meiner Linken strömte Wasser in die Kabine», gab Schroeder in einem heute im Bundesarchiv Bern befindlichen Dokument zu Protokoll, «ich verliess das Flugzeug durch dieses Fenster und kam schwimmend unter dem Flügel durch an die Oberfläche.» Ein unverzüglich herbeigeeiltes Motorboot nahm Karl Schroeder auf. Die einzige zum Schwimmerflugzeug umgebaute AC-8 aber besass nur noch Schrottwert – notabene nicht durch die Bruchlandung verursacht, sondern wegen der unsachgemässen, bis tief in die Nacht dauernden Bergung durch die Mannschaft eines Ledischiffs. **CP**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern sowie dem Ortsmuseum Richterswil am Zürichsee für die Überlassung von Unterlagen und Fotos.

Defektheze als blinder Passagier

Mit der von Willy Messerschmitt konstruierten BFW 23 b D-1836 hat mit grösster Wahrscheinlichkeit das allererste Sportflugzeug auf dem Zürichsee Bruch gemacht – dies vor genau 86 Jahren.

Fremden Vögeln war der Zürichsee nicht immer wohl gesonnen: Das mussten der deutsche Flugzeugführer Gerald Klein und sein Passagier Krammel erfahren, als sie am frühen Morgen des 19. Juni 1930 rund 200 Meter vor Zürich-Wollishofen ihre BFW M 23 b (Werknummer 496) bei Windstille und glattem Wasser aufsetzten. Während der Wasserung knickte der rechte Schwimmer unerwartet ein und riss den Flügel vom Rumpf. «Das Flugzeug war bis zur Vorderkante des Beobachtersitzes in den See eingetaucht und begann zu sinken, als sich die Tragflächen mit Wasser füllten», gab Gerald Klein in einem heute im Bundesarchiv Bern lagernden Bericht zu Protokoll. Das geschockte, aber unverletzte Duo harrete so lange im arg lädierten Sportflugzeug aus, bis ein Dampfboot die Besatzung an Bord und die bös geschundene BFW M 23 b ins Schlepptau nahm. Die von einem 82 PS starken Siemens Sh 13 Motor angetriebene M 23 b war im April 1930 – nur wenige Wochen vor der Havarie – bei den Bayerischen Flugzeugwerken (BFW) in Augsburg vom Band gelaufen. Ironischerweise jenem Unternehmen, wo der gefallene Ikarus Gerald Klein seine Brötchen als Testpilot verdiente.

Die vor Wollishofen verunfallte M 23 b mit der deutschen Immatrikulation D-1836 war das einzige mit Schwimmern ausgerüstete Modell dieses von Willy Messerschmitt – dem geistigen Vater der weltberühmten Bf 109 – konstruierten und in rund 70 Einheiten gebauten Typs. Eigentümer dieses Unikats war Erich Scheuermann, der vor dem Unfall die Werkserprobung auf dem bayrischen Ammersee absolviert hatte. **(sta)**



Die auf dem Zürichsee verunglückte BFW M 23 b absolvierte ihre Werkserprobung auf dem Ammersee in Bayern.

Basel: Auch diesen Sommer bietet Air Bucharest Flüge nach Pristina an. Zur Freude der Flugzeugfotografen hat die rumänische Airline eine «wahrhaftig» neue Bemalung eingeführt. Die Boeing B737-3L9 YR-TIB präsentiert sich hier am 8. Mai auf der Piste 15 des EuroAirports beim Start zum Flug in die Hauptstadt des Kosovo. **Foto: Dennis Thomsen**



Zürich: Edelweiss Air führt sukzessive eine überarbeitete Bemalung ein, wie auf dem Airbus A320 HB-IHY, welcher zum Start auf Piste 10 rollt. Neu entfällt das grosse Edelweiss hinter dem Cockpit, dafür wurde die Blume auf dem Heck etwas vergrössert.

Foto: Ian Lienhard



Basel: Der schweizerische Nischencarrier Zimex Aviation bekam kürzlich seine ersten beiden Maschinen des Typs ATR 72. Die ATR 72-202(F) HB-ALL legte bei einem Flug von Altenrhein zum Flughafen Oued Irara-Krim Belkacem in Hassi Messaoud/Algerien einen Tankstopp auf dem EuroAirport ein. **Foto: Dennis Thomsen**



Basel: Der Airbus A330 Voyager (A330-243 MRTT) G-VYGJ der zivilen Gesellschaft Air Tanker fliegt im Auftrag der Royal Air Force. Er kommt als Tankflugzeug wie auch als Truppentransporter zum Einsatz und hat am Abend des 23. April, aus Brize Norton kommend, Truppen in Basel abgeholt und diese nach Nürnberg geflogen. **Foto: Dennis Thomsen**



Zürich: Bald nur noch ein seltener Anblick am Flughafen Zürich: Die A340 der Swiss International Air Lines werden nach und nach durch die neuen B777 ersetzt.

Foto: Thierry Weber

Basel: TUIfly ist Spotters Liebling. Die neuste Kreation der Sonderbemalungen ist auf der Boeing B737-8K5 D-ATUG zu sehen. Mit der TUI Magic Life-Bemalung wird die gleichnamige Hotelclubmarke beworben. Die Maschine ist hier am 8. Mai bei der Landung auf der Piste 15 des EuroAirports zu sehen. **Foto: Dennis Thomsen**



Genf: Nach «Magritte» im letzten Monat hat Brussels Airlines noch einen dritten Airbus A320-214 mit einer Sonderbemalung – genannt «Trident» – ausgestattet. Diesmal zu Ehren der «Red Devils», der belgischen Fussball-Nationalmannschaft. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Genf: Emirates lanciert demnächst einen zweiten Flug pro Tag zwischen Dubai und Genf, ebenfalls mit einer Boeing 777-300ER. Ein Zusatzflug hat dieses Bild zweier Emirates-Maschinen auf dem Genfer Tarmac ermöglicht. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Zürich: Der Airbus A330, HB-JHE, von Swiss International rollt zu seinem Gate. Der nasse Boden sorgt für eine wunderschöne Spiegelung des ganzen Flugzeugs. **Foto: Thierry Weber**

Foto: Thierry Weber



Zürich: Ein A330 von Korean Air bei schönster Beleuchtung im Anflug auf Piste 14.

Foto: Christian Merz





Bild ganz oben:

Zürich: Air Malta bedient Zürich täglich mit einem ihrer Airbusse. Hier präsentiert der A320 9H-AEQ seine wunderschöne Bemalung auf dem Weg zur Piste.

Foto: Ian Lienhard

Bild oben:

Sion: Premiere in Sion: Der Avro RJ146-85 von Jota Aviation (G) kam zum ersten Mal auf den Walliser Flughafen. Er brachte Pilgerinnen und Pilger nach Sion, welche die Lourdes-Grotte besuchten.

Foto: Joël Bessard

Grosses Bild links:

Zürich: A380 von Emirates im Anflug auf Piste 28.

Foto: Christian Merz

Als Pilot mit Edelweiss die Welt entdecken



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

Connie und Crew sind fit für die Saison

Mit der Basler Super Constellation wurden im französischen Dole Trainingsflüge absolviert. Mit an Bord: ein neuer Pilot.

Dass am idyllischen Airport Dole im französischen Jura Cessnas oder Piper ihre Platzrunden drehen, ist für die Anrainer nichts Aussergewöhnliches. Der viermotorige Airliner-Oldtimer hingegen, der Anfang Mai über ihre Köpfe flog, warschon eher ungewöhnlich. Die Crew der Lockheed L-1049 Super Constellation, von allen «Super Connie» genannt, absolvierte die ersten Trainingsflüge der Saison. Gleichzeitig wurde ein neuer Pilot ausgebildet.

Umfangreiche Ausbildung

Derzeit fliegen vier Kapitäne und ein Copilot die «Super Connie». Um auf dieser Maschine Pilot zu werden, ist Routine im Airlinerfliegen Grundvoraussetzung. Ein Cockpit-Kandidat sollte aber möglichst auch Erfahrung mit Kolbenmotor-Flugzeugen haben. Der neue Pilot, Hans Breitenmoser, fliegt im Alltag einen modernen Airbus A340. Er ist zudem seit vielen Jahren mit den Oldtimern DC-3 und Junkers Ju 52 vertraut. Das hilft bei der Umstellung auf die 1955 gebaute Connie. Die Super Constellation Flyers Association als Halterin der Maschine verlangt zwar keine ausdrückliche Mindestflugstundenzahl von ihren Piloten. Allerdings besteht die Versicherung darauf, dass angehende Connie-Piloten mindestens 5000

Stunden Flugerfahrung aufweisen können, bevor sie die Maschine fliegen dürfen. Hans Breitenmoser absolvierte daher unter der Aufsicht von Chefpilot und Fluglehrer Francisco Agullo zahlreiche Starts und Landungen in Dole; dazu kamen eine umfangreiche theoretische Unterweisung sowie eine Einweisung in Notverfahren.

Mit der Maschine vertraut werden

Das neue Crewmitglied war in Dole etwa acht Stunden mit der Connie in der Luft. Seinen erfahrenen Kollegen reichen jeweils rund eineinhalb Flugstunden und vier oder fünf Landungen, um mit der Maschine wieder vertraut zu sein. Insgesamt war die viermotorige Maschine bei der Trainingswoche Anfang Mai knapp 15 Stunden in der Luft. Die Saison für Passagiere beginnt am 28. Mai mit Rundflügen ab Basel. In der Schweiz ist die Maschine unter anderem in Bern, Samedan und Payerne zu sehen. Im Ausland werden die deutschen Flugplätze Speyer, Hahn und das deutsche Eschbach-Bremgarten in der Nähe von Basel angefliegen. Ausserdem ist ein Trip nach Wien geplant. **CP**

Jürgen Schelling

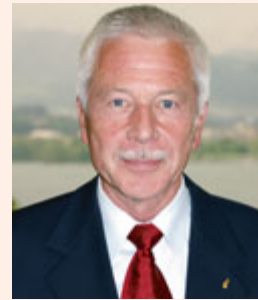
www.superconstellation.org



Der neue Super Constellation-Pilot Hans Breitenmoser (links) im Gespräch mit Bordmechaniker Markus Aerne und Connie-Flugkapitän Ernst Frei (rechts).

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Ist denn die Pilotenausbildung ungenügend?

Will ein Autofahrer in die Stadt Zürich fahren, muss er am PC einen Online-Test bestehen, bevor er eine Bewilligung erhält. Wenn er mit gültigem Fahrausweis ins Engadin fahren will, muss er zuerst mit einem Fahrlehrer den Julierpass überqueren, bevor er alleine oder mit Passagieren auf die Strecke darf. Zugegeben, ein bizarres Szenario. Doch in der Luftfahrt ist eben dieses Szenario eine Tatsache.

Das gewohnte und umsichtige Verhalten in den Bergen ist Merkmal unserer Gesellschaft und eine Eigenschaft der Schweizer, auf welche wir zu Recht stolz sind. Obwohl sich unsere nationale Airline zusammen mit der Patrouille Suisse regelmässig am Lauberhorn präsentiert, obwohl Piloten der General Aviation jährlich Hunderte von Alpenrundflügen und Aussenlandungen auf Alpenflugplätzen durchführen und obwohl das Fliegen im Gebirge in der Grundausbildung zu Recht eine wichtige Stellung einnimmt und jeder im Ausland ausgebildete Pilot eine Alpeneinweisung analog der Schweizer Lizenz machen muss, ist ein in der Schweiz ausgebildeter und bestandener Pilot vor einer Landung in Samedan verpflichtet, zuerst eine Einweisung mit einem Fluglehrer am Doppelsteuer zu machen. Und für einen Flug nach Zürich muss er einen Online-Test bestehen. Hier stimmt doch etwas ganz und gar nicht mehr.

Ist unsere Pilotenausbildung gut und die Piloten sind fähig, Flugvorbereitung und Flug auch in speziellen Situationen sicher durchzuführen, dann brauchen wir solche Zusatzregulierungen nicht. Werden Lücken in der Ausbildung festgestellt, sind diese rasch zu schliessen.

Einen Ausbildungssyllabus vorzuschreiben, den erfolgreichen Abschluss behördlich zu prüfen und dann dem fertig ausgebildeten Piloten trotzdem nicht zu vertrauen, ist absurd. Solche Auflagen sind Ausdruck einer Fehlentwicklung, die rasch gestoppt werden muss.

Der Autor 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 übereinstimmen.

«Solar Impulse 2» auf Kurs Richtung «Heimat»



Foto: Solar Impulse

Am 12. Mai ist «Solar Impulse 2» in Oklahoma angekommen. Pilot Bertrand Piccard landete das Solarflugzeug auf dem Tulsa International Airport.

gestartet war «Solar Impulse 2» 18 Stunden und 10 Minuten zuvor auf dem Phoenix Goodyear Airport in Arizona. Auf dieser 11. Etappe legte Bertrand Piccard eine Strecke von 1570 Kilometern zurück. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 86,4 km/h, erreichte das Solarflugzeug eine Maximalhöhe von

22 000 Fuss (6706 Meter). Sobald es die Wetterbedingungen erlauben, wird die Reise quer über die USA fortgesetzt (*Stand bei Redaktionsschluss*).

«Solar Impulse 2» war am 9. März 2015 von Abu Dhabi zur Weltumrundung aufgebrochen. Die beiden Schweizer Piloten Bertrand Piccard und André Borschberg wechseln sich am Steuerknüppel des Solarflugzeugs ab. Bislang legte die «Solar Impulse 2» mehr als die Hälfte der Gesamtstrecke von 35 000 Kilometern zurück. Angetrieben wird das 2,3 Tonnen schwere Flugzeug von 17 000 Solarzellen auf den Tragflügeln. **CP**

Tag der offenen Hangartüre bei Swiss Helicopter

Swiss Helicopter lud am 7. Mai auf ihrer Basis Pfaffnau zum Tag der offenen Hangartüre ein. Grund dafür war die Vorstellung des frisch revidierten und in den neuen Farben von Swiss Helicopter lackierten Schulungs- und Personentransporthelikopters EC 120 B Colibri (im Bild links).

Über 10 000 Interessierte informierten sich in der statischen Ausstellung über den einmotorigen Cabri G2, den leisen Colibri und

den EC 145 der Rega. Wem die Warteschlange für die Rundflüge zu lang erschien, vergnügte sich in der Festwirtschaft. Ergänzt wurde der Anlass durch zwei Showblocks. Unter tosendem Applaus demonstrierte die Interventionsgruppe «Luchs» der Luzerner Polizei verschiedene Abseil- und Einsatzstechniken. Die atemberaubende Darbietung des Super Puma Display Teams zog Gross und Klein gleichermaßen in ihren Bann. **Tina Steiner**



Fotos: Tina Steiner



Spezielle Kunst im Herzen Londons



Foto: London City Airport

Flughafen-CEO Declan Collier (links) und Künstler Gerry Buxton am Flughafen London City.

Der London City Airport (LCY) als farbenfroher Siebdruck des Künstlers Gerry Buxton: Ein neues Kunstwerk zeigt den Alltag des Flughafens mit der typischen Skyline Londons und den Canary Wharfs im Hintergrund.

Anlässlich der Übernahme des London City Airports durch die neuen Besitzer hatte Gerry Buxton, Künstler und Grafiker aus dem Londoner Stadtteil East End, das Bild gestaltet. Gemeinsam mit dem CEO des Flughafens, Declan Collier, präsentierte er es Mitte April direkt an der Startbahn zum ersten Mal der Öffentlichkeit. Seither ist das Bild im Flughafenterminal zu bestaunen.

«Für unseren Flughafen, der als Herzstück des Wandels und Wachstums von East London gilt, ist der kreative Londoner Gerry Buxton wie dafür gemacht, dieses unvergessliche Kunstwerk zu erstellen», sagte Declan Collier anlässlich der Präsentation. Mit den neuen Besitzern und dem rekord-

brechenden Jahr 2015 bringe dies nun Farbe in die Pläne von London City, um den einzigen Flughafen, der sich wirklich in London befindet, noch weiter voranzubringen.

Der Stadtflughafen, der letztes Jahr mit 4,3 Millionen Passagieren einen Rekord verzeichnete, entwickelt sich seit seiner Eröffnung im Jahr 1987 stetig weiter; mittlerweile werden bis zu 50 Destinationen in Europa und den USA ab London City angefliegen.

Neun Fotos als Grundlage

Für den Siebdruck verbrachte Buxton mehrere Stunden an der Startbahn und fotografierte über 500 rollende und startende Flugzeuge. Als Basis nutzte er ein Grundbild aus neun verschiedenen Fotos, welche an zwei Standorten aufgenommen wurden. Buxton zeichnete dabei sorgfältig die wichtigsten Elemente nach und hob diese hervor, bevor er das Bild für die finale Reinzeichnung auf fünf Farben komprimierte. «Es war mir eine besondere Ehre, den Kunstdruck des London City Airport anfertigen zu dürfen. Seit ich in London wohne, bin ich fasziniert von der Anzahl und Frequenz an Flugzeugen, welche den Himmel kreuzen», äusserte sich der Künstler begeistert. **cp**

Volocopter hebt ab

Der mit staatlichen Fördergeldern von der Karlsruher e-volo GmbH entwickelte Volocopter hat Ende März in Bruchsal den ersten Testflug absolviert. Weitere Tests in niedrigen Höhen und mit Geschwindigkeiten von 25 und 50 km/h werden nun folgen. Anschliessend soll die Erprobung in grössere Höhen mit Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h ausgeweitet werden. Mit Multicopter VC200 soll nach Aussagen der Entwickler autonomes Fliegen für Jedermann möglich gemacht werden. Obwohl der Volocopter aufgrund seiner mehreren Rotoren mit festem Blattstellwinkel zunächst instabile Flugeigenschaften aufweist, sorgt sein mehrfach redundantes Flugsteuerungssystem für eine exakte Fluglage- und Positionstabilität. Die Steuerung des von 18 Elektromotoren angetriebenen Geräts ist mit einem Fly-by-wire-System ausgerüstet. Geflogen wird mit dem Joystick. Die Elektronik umfasst über 100 Mikroprozessoren und eine Vielzahl von Sensoren. Mit ihren Regelalgorithmen vermag diese Elektronik beispielsweise die Fluglage zu stabilisieren oder die Landegeschwindigkeit in Abhängigkeit zur Bodendistanz zu verringern, womit sanftes Aufsetzen garantiert ist. Unabdingbar ist bei diesem 450 kg schweren, rund 10 m langen Gerät ein Rettungsfallschirm, der im Störfall ein sicheres Landen ermöglicht. **AM**

Supertanker ist einsatzbereit

Im Vorfeld der Waldbrandsaison hat die amerikanische Global Super Tanker Services mit ihrer Boeing 747-400-SuperTanker den Markt aufgemischt. Mit einem Fassungsvermögen von 74 200 Litern und einer Reichweite von 7400 Kilometern hebt sich der Löschgigant deutlich von der 45 500 Liter fassenden DC-10 der Konkurrenz ab. Der 1991 als Passagiermaschine an Japan Air Lines ausgelieferte Jumbo, der später von Evergreen Airlines erworben wurde, hätte eigentlich bereits früher zum Löschflugzeug umgerüstet werden sollen. Doch die Insolvenz der Gesellschaft verhinderte das Vorhaben. Im letzten Jahr lancierte die neue Betreibergesellschaft das Projekt neu. Aus der Konkursmasse übernommen wurde dabei nicht nur die zuvor beim Boeing 747-132-Vorgängermodell eingebaute computergesteuerte Tankanlage, sondern auch die dazugehörigen Patente. Stationiert ist der Gigant nun im für Löscheinsätze zentral gelegenen Colorado Springs. **AM**

Edelweiss Air fliegt nach Rio



Edelweiss Air-CEO Bernd Bauer enthüllt den Schriftzug mit dem Namen der Maschine. Unten: Kommerzchef Alain Chisari schneidet die Torte an.

Edelweiss Air vergrössert die Flotte und fliegt neu nonstop von Zürich nach Rio de Janeiro. Die Flugzeuge werden auf Regionen umbenannt, wo die Edelweiss-Blume gedeiht. Der jüngste Zugang, ein Airbus A330, wurde auf dem Flughafen Zürich auf den Namen «Chäserrugg» getauft.

Passagiere trauten ihren Augen und Ohren nicht, als sie im Warteraum des Abfluggates D43 ungewohnte Töne hörten und an einer Samba-Show mit bezaubernden brasilianischen Tänzerinnen, Trommlern und Capoeeristen teilnehmen konnten. «Flying down to Rio» sei ein tolles Hollywood-Musical aus dem Jahr 1933 mit dem Leinwandpaar Fred Astaire und Ginger Rogers, erklärte eine betagte Passagierin, die sich auf den Eröffnungsflug nach Rio freute. Sie habe den Film mehrmals gesehen; gerne würde sie mit dem einstigen luxuriösen Flugboot nach Rio fliegen, doch der Airbus A330 sei auch bequem und natürlich um ein Mehrfaches schneller als das Amphibienflugzeug Sikorsky S-40 der Pan Am... Bernd Bauer, CEO der Ferienfluggesellschaft Edelweiss Air, eröffnete die Erstflug-Zeremonie. Es sei für ihn und alle Mitarbeitenden ein hochemotionaler Event, denn die Airline fliege nun am Montag und Freitag nonstop nach Rio de Janeiro.

Der Erstflug war der Auftakt zu einem neuen Werbeauftritt von Edelweiss Air. Mit der Vergrösserung der Flotte und der neuen Bemalung der Flugzeuge mit der prominenten Edelweiss-Blüte auf der Heckflosse ist der Zeitpunkt gegeben, um die Flugzeuge zu benennen. «Wir vermitteln bereits mit unserem Catering und unserer Gastfreundschaft Heimatgefühle an Bord. Mit den neuen Namen und dem Zusatz «Switzerland» zeigen wir unsere Herkunft auch

gegen aussen», sagte Bernd Bauer, der Mélanie Eppenberger von der Tourismusregion Toggenburg eine hölzerne Sitzbank in der Form von Flugzeugsitzen übergab. Nach dem obligaten Cake- und Ribbon-cutting ging es zur Taufe der ersten Maschine auf den Tarmac.

Die «Chäserrugg» fliegt nach Rio

Spannung herrschte unter den Gästen nahe des geparkten Flugzeugs, als CEO Bernd Bauer den bisher geheimgehaltenen Namen «Chäserrugg», übernommen vom gleichnamigen Berg im idyllischen Toggenburg, enthüllte. Das Flugzeug, das die Linie nach Rio eröffnete, der Airbus A330-300CT mit der Immatrikulation HB-JHR, ist mit einem zusätzlichen Treibstofftank ausgerüstet, was den elf Stunden dauernden Direktflug nach Rio ermöglicht. Airbus lieferte die Maschine im März an Edelweiss aus; die Ausstattung des Interieurs erfolgte in Zürich. Es stehen 289 Economy- und 27 Business-Class-Sitze zur Verfügung. **cp**

Rolf Müller



News

Schweiz

Flughafen Zürich verkauft Beteiligung

Die Flughafen Zürich AG hat eine Vereinbarung zum Verkauf ihrer 5 Prozent-Beteiligung an Bangalore International Airport Limited (BIAL), der Betreiberfirma des Kempegowda International Airport im indischen Bangalore, unterzeichnet. Der vereinbarte Preis beträgt 48,9 Millionen Dollar vor Steuern. Seit Aufnahme der Bauarbeiten im Jahr 2005 war die Flughafen Zürich AG auf der Basis eines Operations-, Management- & Services-Vertrages aktiv. Mit dem Ablauf des Betreibervertrages im Jahr 2015 reduzierte sich die Rolle der Flughafen Zürich AG zunehmend zu der eines Minderheitsaktionärs, was zum Entschluss führte, die verbliebene Beteiligung von 5 Prozent zu verkaufen. Im Jahr 2009 verkaufte die Flughafen Zürich AG bereits einen 12-Prozent-Anteil an BIAL an GVK Power & Infrastructure Ltd. CP

Swiss nimmt C-Series-Flüge im Juli auf



Foto: Swiss

Swiss nimmt am 15. Juli als weltweit erste Fluggesellschaft die neuen Bombardier CS100 (Bild) in Betrieb. «Die Lärmemissionen für die Anwohner reduzieren sich um die Hälfte», schreibt die Airline. Die Auslieferung der ersten C-Series 100 erfolgte planmässig Ende Juni. Am Freitag, 15. Juli, soll der erste kommerzielle Flug mit der Nummer LX638 um 12.30 Uhr von Zürich nach Paris-Charles de Gaulle abheben. CP

Swiss mit 22 Mio. Franken Gewinn

Swiss International Air Lines verzeichnete in den ersten drei Monaten 2016 einen Rückgang des Betriebsertrags um 7 Prozent auf 1071 Mio. Franken (Q1 2015: 1154 Mio.). Im Vergleich zur Vorjahrsperiode sank der EBIT um 56 Prozent auf 22 Mio. Franken (Q1 2015: 51 Mio.). Die rückläufige Entwicklung ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass das Währungsicherungsergebnis aufgrund des starken Schweizer Frankens deutlich geringer ausgefallen ist als im Vorjahr.

Im ersten Quartal sind 3,498 Millionen Fluggäste mit Swiss geflogen. Damit sind die Passagierzahlen gegenüber dem Vorjahr weitestgehend stabil geblieben (Q1 2015: 3,533 Mio.). Die Anzahl der Flüge wurde um 2,7 Prozent auf 38905 erhöht (Q1 2015: 33339). Die Flüge waren mit 75,9 Prozent etwas weniger gut ausgelastet (Q1 2015: 78,9 Prozent). CP

Bazl passt Gebührenkatalog an

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat die von der Flughafen Zürich AG im September 2015 beantragten Gebühren genehmigt. Mit dem neuen Gebührenkatalog sollen die Nutzer des Flughafens jährlich mit rund 40 Mio. Franken entlastet werden. Passagiere und Fluggesellschaften profitieren ab 1. September von tieferen Kosten. Die Lande- und Flugzeugabstellgebühren werden gemäss Antrag vom September 2015 ebenfalls angepasst. CP

Skywork verschiebt Paris-Verbindung

Skywork Airlines plante, ab Mai zwei 50-plätzig Saab 2000 Flugzeuge einzuleasen. Die für den 22. April vorgesehene Übernahme des ersten Flugzeugs hat nicht stattgefunden. Die schwedische Leasingfirma Rockton konnte das Flugzeug bis jetzt nicht in vertragskonformem Zustand zur Übergabeinspektion bereitstellen. Somit muss die Verbindung Bern-Paris vorläufig zurückgestellt werden. CP

Lausanne-Blécherette zertifiziert

Die Sicherheitsprozesse des Flugplatzes Lausanne erfüllen die Anforderungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat der Betreibergesellschaft Aéroport Région Lausannoise «La Blécherette» S.A. (ARLB) das entsprechende Zertifikat erteilt. CP

International



Foto: Malaysian Airlines

Christoph Müller verlässt Malaysian

Schon nach der Hälfte seiner Vertragslaufzeit tritt der deutsche Manager Christoph Müller (Bild) als Chef der Fluggesellschaft Malaysia Airlines zurück. Er werde das Unternehmen im September dieses Jahres verlassen,

teilte der Hauptaktionär der Fluglinie, der Staatsfonds Khazanah Nasional mit. Motiv für Müllers Ausstieg vor Ablauf seines Dreijahresvertrages seien persönliche Gründe. Der als Sanierer bekannte Manager hatte im Mai 2015 von der Aer Lingus an die Spitze von Malaysia Airlines gewechselt. Dort startete er einen drastischen Sparkurs: Gut ein Drittel der 20000 Beschäftigten wurde entlassen. Wenig profitable Routen, auch nach Frankfurt, wurden eingestellt. CP

Alitalia verliert jeden Tag eine halbe Million Euro

Die italienische Fluggesellschaft Alitalia hat bei einem Umsatz von 3,3 Mrd. Euro einen Verlust in der Höhe von 199 Mio. Euro ausgewiesen. Die Firmenführung versuchte, dies bei der Bekanntgabe der Resultate als Erfolg zu feiern. Man habe den Fehlbetrag im Vorjahresvergleich um 381 Mio. Euro reduziert und das Ziel des Anfang 2015 gestarteten Restrukturierungsprogramms erreicht, hiess es. Alitalia macht damit aber noch immer täglich über 0,5 Mio. Euro Verlust, und das trotz niedriger Kerosinpreise. CP

Ethiad profitabel – Baumgartner steigt auf

Die Golf-Airline Etihad Airways, die zu 29 Prozent an Air Berlin beteiligt ist, weist für das abgelaufene Geschäftsjahr gute Zahlen aus. So stieg der Nettogewinn von 73 Mio. (2014) auf 103 Mio. Dollar im Jahr 2015. Der Gesamtumsatz wuchs von 7,55 Mia. (2014) auf 9,02 Mia. Dollar im abgelaufenen Geschäftsjahr. Die Etihad Aviation Group erneuert zudem ihre Management-Struktur. Der Schweizer und bisherige Chief Commercial Officer (CCO) Peter Baumgartner steigt zum CEO von Etihad Airways auf. James Hogan, bis anhin Etihad Airways-Präsident und CEO, wird innerhalb der neuen Struktur zum Präsidenten und CEO der Etihad Aviation Group. CP

Jean-Marc Janaillac übernimmt Air France

Der 63-jährige frühere Manager des Bahn- und Busunternehmens Transdev, Jean-Marc Janaillac, wird neuer CEO von Air France-KLM. Der bisherige CEO Alexandre de Juniac verlässt das Unternehmen, an dem der französische Staat immer noch mit 15,9 Prozent beteiligt ist. Er wird die Führung der International Air Transport Association (IATA) übernehmen. Janaillac



Foto: Air France

war in den 90er-Jahren COO der heute nicht mehr existierenden AOM (eine Tochter der Swissair). CP

Easy Jet sucht 450 Piloten

Easy Jet sucht 450 Piloten. 50 werden als Direct Entry-Piloten angeworben, bei den restlichen 400 handelt es sich um erfahrene Co-Piloten und Anfänger. Easy Jet hat angekündigt, ihr Streckennetz massiv erweitern zu wollen. Die britische Billigflug-Airline möchte auch mehr Frauen als Pilotinnen anstellen. Derzeit beträgt der Frauenanteil im Cockpit sechs Prozent. CP

Air Berlin – Verlust weitete sich aus

Nach dem Rekordverlust im Jahr 2015 ist Air Berlin noch tiefer in die roten Zahlen geflogen. Der Betriebsverlust (Ebit) weitete sich auf 172 Mio. aus, nach einem Fehlbetrag von 160 Mio. Euro im Vorjahreszeitraum. Die Diskussion um die umstrittenen Gemeinschaftsflüge mit dem Partner Etihad sowie die Anschläge in Ägypten und der Türkei hätten das Geschäft belastet, erläuterte Konzernchef Stefan Pichler. Der Umsatz schrumpfte um gut 7 Prozent auf 737 Mio. Euro. Ein Finanzpolster hat Air Berlin längst nicht mehr. Ende März wies die Airline ein negatives Eigenkapital von fast 1 Mrd. Euro aus. CP

Slowakei will Staatsflotte erneuern

Die Slowakische Republik will die aus der Zeit der Sowjetunion stammende Regierungsflotte der Slovak Government Flying Service ablösen. Bei der 50 Millionen Euro teuren Erneuerung soll ein aus den Beständen der Comlux Aviation (CLA Zürich) übernommener Airbus A319CJ die Tupolew Tu-154M ersetzen. Als Ersatz für die beiden Yakowlew Yak-40 sollen zwei Fokker 100 der österreichischen Mjet Aviation angeschafft werden. Die neue Flotte soll nach dem Abschluss der Akquisition mit einer VIP-Ausstattung und medizinischen Einrichtungen versehen werden. AM

Emirates erzielt ein Traumergebnis

Die in Dubai ansässige Emirates Group verzeichnete im Geschäftsjahr 2015/16 einen Gewinn von 8,2 Mia. Dirham (2,2 Mia. Dollar). Die Airline steuerte 7,1 Mia. Dirham (1,9 Mia. Dollar) bei. Zum 28. Mal in Folge hat die Emirates Group einen beachtlichen Gewinn erwirtschaftet. Die Unternehmensgruppe, zu der neben dem Bodenabfertiger Dnata über 80 Tochtergesellschaften gehören, erzielte trotz «ungünstigen Währungseffekten» einen Gewinnzuwachs von 50 Prozent gegenüber dem Vorjahr, teilte CEO Sheikh Ahmed bin Saeed Al Maktoum in Dubai mit. CP

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 30. April 2016

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
01.04.2016	HB-ALL	ATR 72-202	411	1994	Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Zürich
11.04.2016	HB-ALM	ATR 72-202	396	1993	Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Zürich
22.04.2016	HB-CCQ	Cessna 172S	172S10928	2009	Motorfluggruppe Olten des AeCS, Olten	Grenchen
06.04.2016	HB-FRK16	Pilatus PC-12/47E	1618	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.04.2016	HB-FRL16	Pilatus PC-12/47E	1619	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.04.2016	HB-FRN16	Pilatus PC-12/47E	1621	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.04.2016	HB-FRQ16	Pilatus PC-12/47E	1624	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.04.2016	HB-FRR16	Pilatus PC-12/47E	1625	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.04.2016	HB-FRS16	Pilatus PC-12/47E	1626	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.04.2016	HB-FRT16	Pilatus PC-12/47E	1627	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.04.2016	HB-FRU16	Pilatus PC-12/47E	1628	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.04.2016	HB-FRV16	Pilatus PC-12/47E	1629	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.04.2016	HB-HCE7	Pilatus PC-7 Mk. II	769	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.04.2016	HB-JNC	Boeing 777-3DE(ER)	44584	2016	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Zürich
19.04.2016	HB-KJA	Tecnam P2010	006	2015	Half Laurence, Arveyes	Bex
19.04.2016	HB-QUE	Kubiček BB34Z	1233	2016	Blaser René / Ballonclub RHO, Gossau SG	Sirnach
25.04.2016	HB-QXM	Ultramagic M-145	145/88	2016	Take-Off Balloon AG, Möriegen	Worben
18.04.2016	HB-TLA	Cessna 172R	17281159	2003	Paravia AG / Flubag Flugbetriebs-AG Beromünster, Neudorf	Luzern- Beromünster
06.04.2016	HB-YPO	Kitfox S7	KA13334277	2016	Lutz Daniel, Hüntwangen	Lommis

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
12.04.2016	HB-486	S 18 III	--	1945	Gallati Fridolin, Mollis	Mollis
08.04.2016	HB-1337	Astir CS	1334	1976	Kälin Peter, Leukerbad	Raron
14.04.2016	HB-2206	Ventus cT	163	1991	Billeter Lukas / Segelfluggruppe Randen, Schaffhausen	Winterthur
21.04.2016	HB-2431	Ventus-2cM	202	2007	Schweizer Hansjörg, Binningen	Fricktal-Schupfart
19.04.2016	HB-CZI	Cessna T182T	T18208735	2007	Schneider Theodore, Evillard	Grenchen
25.04.2016	HB-DIO	Mooney M20R	29-0034	1996	Fast Events GmbH / Verein Flyout, Obfelden	Birrfeld
21.04.2016	HB-EQM	Robin DR 300/180R	710	1972	Segelfluggruppe Solothurn, Solothurn	Grenchen
01.04.2016	HB-QMJ	Fire Balloons G 40/24	1232	2007	Ballonteam Marcel Wittwer GmbH, Sulgen	Sulgen
01.04.2016	HB-QOF	Fire Balloons G 30/24	1318	2008	Ballonteam Marcel Wittwer GmbH, Sulgen	Sulgen
18.04.2016	HB-SFX	Aquila AT01	AT01-216	2011	SWISS Flying Club, Hausen am Albis	Hausen am Albis
15.04.2016	HB-VMX	Cessna 550	550-0946	2000	Lions Air AG, Zürich	Zürich
05.04.2016	HB-YMZ	Van's RV-4	2422	2008	Krull François, Prangins	La Côte
13.04.2016	HB-ZID	Robinson R44 II	11564	2006	Association CH-Kompress, Villaz-St-Pierre	St. Gallen- Altenrhein
22.04.2016	HB-ZLK	AS 350 B3	7115	2011	Tarmac Aviation SA, Agno	Lugano
27.04.2016	HB-ZLV	AS 350 B3	4582	2008	Heli-TV SA, Lodrino	Sion

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
13.04.2016	HB-1014	SZD-12	87	1954	Schneider François, Neuchâtel	Courtelary
21.04.2016	HB-BLB	Bronschhofen BFB 1050	8408	1988	Ballongruppe Basel des AeCS, Basel	Basel
25.04.2016	HB-BUX	Cameron A-180	2682	1992	Frieden Fritz, Hohentannen	Hohentannen
25.04.2016	HB-CRG	Cessna 182A	51429	1958	Actis Franco, Epagny	Gruyères
26.04.2016	HB-EUM	Robin HR 100/210 D	174	1973	Comtesse Christian, Basel	Birrfeld
20.04.2016	HB-FBD2	Pilatus PC-6/B2-H4	992	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2016	HB-FBH2	Pilatus PC-6/B2-H4	996	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2016	HB-FBI2	Pilatus PC-6/B2-H4	997	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2016	HB-FBJ2	Pilatus PC-6/B2-H4	998	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2016	HB-FBL2	Pilatus PC-6/B2-H4	1000	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2016	HB-FBM2	Pilatus PC-6/B2-H4	1001	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2016	HB-FBN2	Pilatus PC-6/B2-H4	1002	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.04.2016	HB-FBP2	Pilatus PC-6/B2-H4	1005	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.04.2016	HB-FQU16	Pilatus PC-12/47E	1602	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.04.2016	HB-FRA16	Pilatus PC-12/47E	1608	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.04.2016	HB-FRE16	Pilatus PC-12/47E	1612	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.04.2016	HB-FRF16	Pilatus PC-12/47E	1613	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.04.2016	HB-FRH16	Pilatus PC-12/47E	1615	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.04.2016	HB-FRI16	Pilatus PC-12/47E	1616	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.04.2016	HB-FRO16	Pilatus PC-12/47E	1622	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.04.2016	HB-HVV	Pilatus PC-21	231	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.04.2016	HB-HVW	Pilatus PC-21	232	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.04.2016	HB-HVX	Pilatus PC-21	233	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.04.2016	HB-IZW	Saab 2000	039	1996	Nordic Aviation Capital A/S / Darwin Airline SA, Lugano	Lugano
06.04.2016	HB-LSK	UC-1 Twin Bee	018	1976	Lörtscher Jean-Jacques / Twin Bee Club TBC, Gwatt	Reichenbach
22.04.2016	HB-QAW	Ultramagic M-145	145/03	1996	K&N Ballonfahrten GmbH, Basel	Hochwald
20.04.2016	HB-TCB	Zlin Z 326	902	1963	Haller Isabella, Aarau	Ausland
05.04.2016	HB-VNE	Beech 400A	RK-318	2001	Sirius AG, Zürich	Zürich
28.04.2016	HB-VWP	Cessna 525	525-0102	1995	OneAir Service SA / Phenom Cub, Sion	Sion
28.04.2016	HB-XCM	Sud Aviation SE 3160 Alouette III	1443	1967	Air-Glaciers SA, Sion	Sion
12.04.2016	HB-XJN	Sud Aviation SA 315 B Lama	2609	1981	Air-Glaciers SA, Sion	Sion
28.04.2016	HB-XRF	Sud Aviation SA 315 B Lama	2490	1977	Air-Glaciers SA, Sion	Sion
28.04.2016	HB-XXJ	Sud Aviation SA 315 B Lama	1155/16	1980	Air-Glaciers SA, Sion	Sion
12.04.2016	HB-YFN	Kitfox III	1078	2001	Lütkenhaus David Bernd, Rifferswil	Speck-Fehraltorf



Löschung UC-1 Twin Bee HB-LSK: Das Amphibium war das einzige Flugzeug dieses Typs in der Schweiz. Es wurde 1976 gebaut und war bis im Mai 1995 als N9512U in den USA registriert. Am 21. Juni erfolgte die Eintragung in der Schweiz. Auf dem Rückflug von Como nach Reichenbach erlitt die Maschine am 28. Oktober 2000 bei einer Notlandung bei Wilderswil schwere Schäden. Später wurde das Flugzeug wieder aufgebaut.



Löschung Pilatus PC-6/B2-H4 HB-FBJ2: Pilatus erobert China: Der Turbo Porter HB-FBJ2 ist einer von acht PC-6/B2-H4, die im April gelöscht und in China eingetragen wurden. Er ist Teil einer Flotte von elf Turbo Portern der Asian Express General Aviation Wuxi Co Ltd., die Arbeitsflüge, Rundflüge für Touristen, Einsätze für Fallschirmsportler etc. anbietet. In China sind heute in verschiedenen Provinzen 20 Turbo Porter im Einsatz.

Zu guter Letzt...

Flügel ausbreiten und fliegen



Foto: Joël Bessard

Die bekannte Extremsportlerin Géraldine Fasnacht beim Absprung aus einem B3.

Wingsuit-Springerin Géraldine Fasnacht gehört zu den ganz wenigen Frauen weltweit, die Alpinismus mit Basejumps kombinieren. Seit rund 15 Jahren besteigt die Walliserin Gipfel rund um den Globus, um anschliessend mit dem Schirm am Rücken zurück ins Tal zu gelangen. Als erste Frau überhaupt ist sie auch schon in der Antarktis gesprungen. Vincent Marquis, Ecureuil B3-Pilot der Heli Alps, transportierte die Sportlerin kürzlich in die Höhe. Cockpit-Fotograf Joël Bessard dokumentierte den Moment, als Géraldine Fasnacht über dem Val de Bagnes aus dem Helikopter in die Tiefe sprang. **cp**

Das läuft 2016

1.-4. Juni

ILA Berlin Air-Show

17.-18. Juni

75 Jahre Militärflugplatz Meiringen

25.-26. Juni

Belgische Airshow in Florennes

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 Huntervereine

11.-14. August

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

27. August

Hunterfest in St. Stephan

4. September

Flügerchilbi in Langenthal/Bleienbach

9.-11. September

Oldtimer-Fliegetreffen in Hahnweide (D)

Wettbewerb – Flughäfen/Flugzeuge dieser Welt

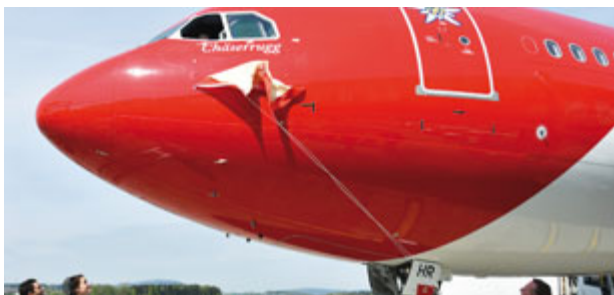


Foto: Rolf Müller

Wo liegt der Berg?

Die Edelweiss Air hat ihren neusten A330 getauft. In welchem Kanton liegt der Berg, dessen Name die Maschine trägt? Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 11. Juni 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 Juli-Ausgabe publiziert.

Die Gewinner werden im Dezember 2016 kontaktiert.

Auflösung Nr. 05: 00-SNB.

Richtig geantwortet haben: Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Markus Forrer, 9442 Berneck; Willy Schärer, 2087 Cornaux; Beat Elsasser, 8134 Adliswil; Roger Haudenschild, 5412 Gebenstorf; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Hans R. Schindl, 8906 Bonstetten; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Fritz Hofer, 3672 Oberdiessbach; Pius Wigger, 8124 Maur; Manfred Schenk, 5507 Mellingen; Hans-Peter Gubler, 3018 Bern; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Christoph Urwyler, 5037 Muhlen; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Susanne Golay, 8400 Winterthur; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Markus Hirter, 9545 Wängi; Jan Mårtensson, 5734 Reinach; Dieter Jöhr, 3294 Büren a.Aare; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Emil Ramsauer, 3604 Thun; Fritz von Allmen, 3600 Thun; Urs Andreatta, 9524 Zuzwil; Beat Schärer, 7527 Brail; Hanspeter Kunz, 8636 Wald; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Timon Minder, 4466 Ormalingen; Melvin Minder, 4466 Ormalingen; Michel Minder, 4466 Ormalingen; Salome Minder, 4466 Ormalingen; Ruedi Susman, 8610 Uster; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Kurt Lopp, 8123 Ebmatingen; Gérard Fabich, 4104 Oberwil; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Paul Burri, 3414 Oberburg; Heinz-Peter Bächler, 3309 Kernenried; Bruno von Ah, 6045 Meggen; Patrick Göransson, 8820 Wädenswil.



Foto: Archiv cockpit

Als Gewinner wurde Beat Schärer ausgelost.



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 

WELCOME TO OUR WORLD



EXOSPACE B55CONNECTED

Breitling erfindet die Smartwatch neu. Eine bahnbrechende Idee für mehr Leistung! Der elektronische Multifunktionschronograf Exospace B55 ist ein Instrument der Zukunft, das neue Maßstäbe in Sachen Komfort, Ergonomie und Effizienz setzt. Das innovative Konzentrat birgt im Titangehäuse ein exklusives SuperQuartz™-Kaliber mit offiziellem Chronometerzertifikat der COSC sowie eine breite Palette neuartiger und für Piloten und aktive Männer massgeschneiderter Funktionen. Herzlich willkommen in der Welt der Präzision, der Topleistungen und der Spitzentechnologie. Herzlich willkommen in der Avantgarde der Instruments for Professionals.

BREITLING.COM



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™