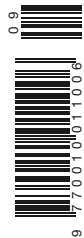


Begeisterndes Zigermeet Grösste Flugshow in der Schweiz



Military Aviation

Fairford: grosser Auftritt der F-35

Civil Aviation

Hommage an die Concorde

General Aviation

Erinnerungen an Hermann Geiger

 Crafted in Switzerland

PC-12 NG



 **PILATUS**

DAS ORIGINAL

Bei der Entwicklung des PC-12 hatten wir eine unverkennbare Vision: ein sparsames, universell einsetzbares und leistungsstarkes Flugzeug mit geräumiger Kabine, welches überall starten und landen kann. Dazu Service auf höchstem Niveau. Mittlerweile operieren weltweit über 1400 PC-12 und liefern den Beweis für das bewährte und stets weiterentwickelte Konzept. Kommen Sie an Bord und fliegen Sie das Original – den PC-12 NG!

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



Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Feste soll man bekanntlich feiern, wie sie fallen. Getreu diesem Motto liessen sich die Swiss-Verantwortlichen um Lorenzo Stoll in der Romandie nicht von ihrem Vorhaben abbringen, die zweite C Series 100-Maschine auf den Namen des Kantons Genf



zu taufen, just zum Auftakt des Geneva Lake Festivals Anfang August. Das zahlreich erschienene Publikum bekam dabei an den Ufern des Genfersees einen Überflug des neuen Flugzeugtyps zu sehen (Bild). Das Flugzeug wird ab April 2017 die Flotte von Swiss in Genf ergänzen. Obwohl für den Taufakt am Flughafen Genève-Cointrin nur ein Flugzeugmodell vorhanden war, zeigte sich Lorenzo Stoll, Directeur Général de la Suisse Romande

bei Swiss International Air Lines, erfreut. «Der Name «Canton de Genève», welcher die zweite C Series zieren wird, ist ein starkes Zeichen des Vertrauens und des Engagements von Swiss gegenüber der Romandie», frohlockte er.

Stolz darf auch das OK des Zigermeets sein. Obwohl die meteorologischen Bedingungen am Freitag alles andere als ideal waren, kamen die zahlreichen Besucher und Spotter in den Genuss von spektakulären Flugdarbietungen (Seiten 10 bis 13). Schade, findet es nicht jedes Jahr statt: Die Glarner Bergwelt bietet eine ideale Kulisse für Flugaufnahmen. Die Stadt Genf, die den fotogenen Jet d'Eau zum Zeitpunkt des Swiss-Überflugs wegen der kräftigen Bise hatte abstellen müssen, konnte diesbezüglich nicht mithalten.

Patrick Huber, Chefredaktor

RUNDFLÜGE | FLUGSCHULE

Schnupperflüge und verschiedene Rundflugrouten
Privat- und Berufspiloten-Ausbildung



heli-züri.ch

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

Privatpiloten-Ausbildung

ab **10'500.-**

LAPL auf C-152 und
nicht RPPL

inklusive Theorie, Schulungsmaterial, Voice, Landetaxen, usw.
Unglaublich! Melden Sie sich noch heute an: 041 930 18 66
Flugbetriebs AG Beromünster, 6025 Neudorf www.flubag.ch



Luzern-Beromünster
FLUBAG
Abheben und erleben!



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



Fluglehrer gesucht!

Die ATO Flugschule Basel sucht free lance
Fluglehrer (FI). Wenn Sie interessiert sind, im
FSB Team auf dem internationalen EuroAirport
mit einmotorigen Tecnams und PA28 bei der
modularen Ausbildung von Piloten mitzuwirken,
dann kontaktieren Sie am einfachsten telefonisch
Thierry Spichtin, **Tel. 079 518 74 74.**

Wir freuen uns auf Ihren Anruf.

Inserieren auch Sie in
den Aviatik-Titeln Cockpit
und AeroRevue
031 818 01 17!

ONE TO ONE MOCK UP F/A 18 C

FOR GROUND OPERATIONS



Hugo Wolf AG
Fiberglass
Allmendweg 1+1 a
CH-3662 Seftigen

tel: +41 (0) 33 345 26 66
fax: +41 (0) 33 345 72 66
www.fiberglass.ch
info@fiberglass.ch



Military Aviation

- 6** Publikumsmagnet
Fairford
- 8** Farnborough: weniger
Bestellungen im
Rüstungsbereich

Cover Story

- 10** Das Zigermeet in Mollis
war ein voller Erfolg

Civil Aviation

- 14** Concorde in der
Schweiz
- 16** Pfarrer Walter Meier
im Interview
- 18** Airbus: die Bürde des
Erfolgs
- 20** People's Viennale:
gute Auslastung von
Altenrhein nach Wien
- 21** Horizon: Simulator für
die Multi Crew Co-
operation-Ausbildung
- 24** Was macht eigentlich...
Paul Ruppeiner
- 28** Farnborough: Die zivile
Seite der Messe

Mittelposter

- 26** Die Boeing B777-FFX
A6-DDE der Etihad Cargo
landet im schönsten
Abendlicht auf Piste 15
des EuroAirports.
Foto: Dennis Thomsen



General Aviation

- 30** Zum 50. Todestag von
Hermann Geiger

Helicopter

- 32** Data Sheet: Airbus
Helicopters AS565MBe

History

- 36** Ju 86 der Swissair mit
technischen Problemen

Regelmässige Rubriken

- 3** Take your seats
- 9** Inside
- 23** Your Captain speaking...
- 33** Heli-Focus
- 34** SHA Inside
- 35** Vor 50 Jahren
- 38** Gallery
- 43** News und Services
- 48** HB-Register
- 50** Letzte Seite:
Wettbewerb, Agenda

6

Military Aviation

Royal International Air Tattoo
Fairford mit grosser Premiere



Civil Aviation

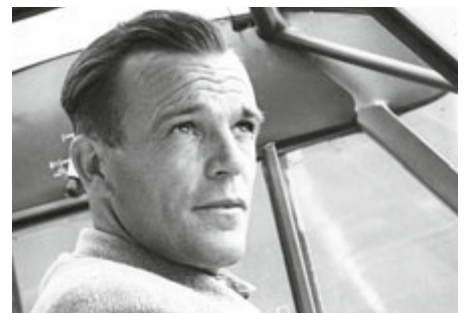
Als die Concorde
die Schweiz beehrte



14

General Aviation

Hermann Geiger:
der Adler von Sitten



30

**Titelbild: Breitling Super Constellation am Zigermeet in Mollis.
Foto: Andrea Bolliger**

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 17
inserate@cockpit.aero

Abo-service:

Jordi AG – das Medienhaus
Aemmenmattstrasse 22
Shenja Graber
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 Aviation Media
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



Die F-35B der Royal Air Force zeigte in Fairford ihre Fähigkeiten eindrücklich und lautstark. Bei der Maschine mit der Immatrikulation ZM137 handelt es sich um die dritte für die Streitkräfte von Grossbritannien gebaute F-35, welche zurzeit beim U.S. Marine Corps für die Pilotenumschulung eingesetzt wird.

Der Star: die F-35

Auch dieses Jahr begeisterte die grösste militärische Airshow der Welt am Royal International Air Tattoo (RIAT) die Besucher. Höhepunkt war der erste internationale Auftritt der Lockheed Martin F-35 Lightning II. An beiden Tagen boten Kunstflugstaffeln, darunter auch die Patrouille Suisse, sowie Kampf- und Trainingsflugzeuge faszinierende Flug-Ballette.

Zahlreiche Freunde der Militär-Aviatik reisen jedes Jahr nach Fairford zum Royal International Air Tattoo. So auch am 8. und 9. Juli diesen Jahres, als über 153 000 Menschen die grösste militärische Flugschau der Welt besuchten, um über 230 Flugzeuge in der Luft, im Static Display oder auf Flightlines zu sehen. Neben den bekannten Jets wie Mirage 2000N, Rafale C, F-16C, Saab JAS 39 Gripen, F/A-18 oder MiG 29 brillierten die Kunstflugstaffeln Patrouille Suisse, Red Arrows, Frecce Tricolori und Krila Oluje der kroatischen Luftwaffe mit ihren sechs Pilatus PC-9M. Letztere erhielt

am Ende der Veranstaltung die Auszeichnung für die beste fliegerische Vorführung, «The King Hussein Memorial Sword».

F-35 im Brennpunkt

Rendez-Vous im Ruag-Chalet in Fairford: Gespannt blickten die Patrouille Suisse-Piloten und der ehemalige Luftwaffen-Kommandant Markus Gygax auf die Startbahn, auf der sich die Lockheed Martin F-35B, ein Stealth-Jagdbomber mit Kurzstart- und Senkrechtlandefähigkeiten, anschickte, sein Leistungspotenzial erstmals in Europa zu zeigen. Und sie wurden nicht ent-

täuscht, denn RAF-Squadron Leader Hugh Nichols demonstrierte neben dem Kurzstart die Fähigkeiten des Tarnkappen-Jets, senkrecht landen und wieder starten zu können. Im Gegensatz zum Unterschallflugzeug Harrier, das die RAF vor einigen Jahren ausmusterte, fliegt die F-35B maximal Mach 1,6. Ob und um wieviel besser die F-35 gegenüber den heutigen Kampffjets ist, darüber wurde im Ruag-Pavillon (Ruag ist übrigens seit vier Jahren Mitglied des RIAT Air Tattoo Organisations Royal Charitable Air Force Trust) lebhaft diskutiert. Einige bemerkten, dass der neue Fighter der F-15E im Kurven-

kampf deutlich unterlegen sei, weil er geringere Flügelfläche und Nachbrennerschub bei ungefähr gleichem Gewicht aufweise. Die einmotorige F-35 ist mit einem Pratt & Whitney F135 Turbofan (128,1 Schub, 191,3 mit Nachbrenner) ausgerüstet. Doch die Ansicht überwog, dass die F-35 mit enormen Stückzahlen (derzeit sind 2800 Maschinen geplant) und einer weltweiten Verbreitung die Kampfflugszene der nächsten Jahrzehnte bestimmen werde.

F-35 in der Schweiz vorführen?

Von dem Stealth Fighter waren sechs Exemplare in Fairford zu sehen. Auf dem Tarmac stellte sich Major Will «D-Rail» Andreotta, Demo-Pilot des F-35A Lightning II, den Fragen von «Cockpit». Er sei stolz, dem Publikum ein Kampfflugzeug mit Stealth-Technologie und modernster Avionik vorstellen zu dürfen. Der neue Fighter schliesse die Lücke zwischen dem Luftjäger F-22 Raptor und der F/A-18E/F Super Hornet. Alle F-35 Typen verfügten über Tarnkappenfähigkeiten, solange keine Waffen an Aussenpositionen geführt würden, erklärte Andreotta. Die F-35 sei das Kampfflugzeug der fünften Generation, die dank Stealth-Eigenschaften, modernster Avionik und grosser Anzahl von Sensoren den Luftwaffen in den nächsten Jahrzehnten als Luftüberlegenheitsjäger zur Verfügung stehen werde, zeigte sich Andreotta überzeugt. Natürlich würde er gerne die F-35 im Rahmen der geplanten Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs in der Schweiz vorführen, sagte Andreotta. Und wie Markus Gygax nach der überragenden Flug-Demo des F-35 erklärte, könne der Jet auch für die Schweiz eine von verschiedenen möglichen Varianten sein, sofern sich der Beschaffungspreis um maximal 100 Millionen Franken pro Flugzeug bewege, denn die Entwicklungskosten seien inzwischen abgeschrieben. Derzeit liegen aber die Stückkosten (Fly-away, also ohne Entwicklungskostenanteil) bei 130 Millionen Franken für die F-35B beziehungsweise bei 108 Millionen Franken für die F-35A. Ziel von Lockheed Martin ist es allerdings, die Kosten auf ungefähr 80 Millionen Franken zu senken, um vor allem Exportkunden zum Kauf zu motivieren.

Die Zuschauer bereuten, trotz veränderlichem Wetter, die Reise nach Fairford nicht. Und sie werden auch im nächsten Jahr wieder dort sein, steht doch 2017 ein grosses Jubiläum an: der 70. Geburtstag der U.S. Air Force. **CP**

Rolf Müller

Major Will «D-Rail» Andreotta, F-35A Lightning II-Vorführpilot.



Beste Flugvorführung in Fairford: PC-9M Turboprop Trainers der kroatischen Luftwaffenstaffel Krila Oluje.



Die «As The Crow Flies»-Trophäe der Freunde des Royal International Air Tattoo für die beste Flugvorführung ging an Major Dan «Rock» Dickinson für die spektakuläre Demonstration mit dem F-22 Raptor der US-Luftwaffe.



USAF Heritage Flight: Im Formationsflug einer P-51D Mustang und einer F-35A Lightning gedenkt die US-Luftwaffe ihrer Besatzungen der letzten sieben Jahrzehnte. Zwischen den Erstflügen der beiden eingesetzten Maschinen liegen über 70 Jahre!



Zurückhaltende Käufer

1500 Aussteller lockten 73 000 Fachbesucher nach Farnborough. Vertragsabschlüsse über grössere Lieferungen für Kampfflugzeuge blieben aus. Nur England bestellte neue Apache-Kampfhelikopter und Poseidon-Seeaufklärungsflugzeuge. An der Messe vertreten waren auch Ruag Aviation mit der Dornier 228 und Pilatus mit den beiden Modellen PC-21 und PC-12NG.

Vom 11. bis 17. Juli reiste alles, was in der Aviatik-Branche Rang und Namen hat, nach Farnborough in der südenglischen Grafschaft Hampshire, mit dem Ziel, die grösste Luftfahrtmesse der Welt zu besuchen. Während im Rahmen der vergangenen Messen Rekorddeals abgeschlossen wurden, hielten sich die Armeen diesmal zurück.

Auch die Rüstungsindustrie schloss weniger Aufträge für Militärflugzeuge ab, obschon die F-35B Lightning II der Royal Air Force (RAF) täglich am Himmel zu sehen war. Das Gripen E-Mock-up von Saab lockte zahlreiche Fachbesucher an. Doch neue Bestellungen gab es für Schweden nicht zu verbuchen. Auch die Kampffjets Rafale, Eurofighter, F/A-18E Super Hornet und F-35 fanden keine neuen Abnehmer.

Allerdings verzeichnete BAE Systems einen Betreuungsvertrag über 2,1 Milliarden Pfund für britische Eurofighter Typhoon. Auch wird das britische Heer seine Apache-Kampfhelikopter für 2,3 Milliarden Dollar durch 50 Maschinen der aktuellen Version AH-64E ersetzen. Kurz vor Messe-

ende bestätigte das britische Verteidigungsministerium den Erwerb von neun P-8A Poseidon-Seeaufklärungsflugzeugen für die RAF. Die ersten P-8A sollen 2019/20 ausgeliefert werden. Die Kosten werden rund drei Milliarden Pfund betragen.

Dornier 228 erhält Zulassung

Erstmals in Europa zu sehen war der taktische mittlere Transporter Embraer KC-390, ein Schulterdecker mit zwei V2500-E5-Turbofans-Triebwerken. Pilatus war mit dem PC-21 vertreten. Der erste von 49 PC-21 für die australische Luftwaffe ist inzwischen in Buochs zum Erstflug gestartet (siehe auch Beitrag auf Seite 43).

Ruag verzeichnete den Verkauf einer weiteren Dornier 228 für die in der Region von Tokio ansässige New Central Airservice (NCA). Die jüngste Bestellung folgt auf die Bestätigung der Ruag, die Serienproduktion der Dornier 228 in Oberpfaffenhofen fortzuführen.

Während der Luftfahrtmesse konnte Ruag Aviation ferner bestätigen, dass sie die Zulassung der Federal Aviation Administra-

tion (FAA) für die modernisierte Version der Dornier 228-212 erhalten habe. Dies sei ein beträchtlicher Meilenstein und gebe dem Unternehmen die Möglichkeit, die Märkte in Nord- und Südamerika noch besser zu erschliessen.

Einsatz zur Ölpest-Bekämpfung

Die Zuschauer staunten nicht schlecht über eine Boeing 727, die zur Bekämpfung von Ölteppichen zum Einsatz kommt. Die Oil Spill Response Ltd. ist die weltgrösste industriefinanzierte Organisation, die weltweit luftgestützte Gegenmassnahmen bei Ölpest-Katastrophen ausführen kann. Eine zweite Maschine wird in den nächsten Wochen geliefert. Die 727-2S2F (RE) (ex FedEX) wurden mit internen Tanks, Pumpen und einer Sprühvorrichtung zur Ausbringung von flüssigem Dispersionsmittel ausgestattet. Damit kann ein grosser Ölteppich in kleinere Teile aufgespalten werden, was den biologischen Abbau des Öls beschleunigen und die Umweltbelastung vermindern soll. **cp**

Rolf Müller



Fotos: Rolf Müller



Nach erfolgreichen Testflügen werden für den Embraer KC-390, der mit der Präsenz in Farnborough erstmals in Europa zu sehen war, neue Kunden gesucht.

Verkaufsschlager aus Schweizer Produktion: Zahlreiche Luftwaffen interessieren sich immer noch stark für den PC-21.

PC-7 TEAM 2016



Oberstleutnant Daniel Stämpfli hat in diesem Jahr das Kommando des PC-7 TEAMS von Oberst Werner Hoffmann übernommen. Von den Piloten ist Hauptmann Christoph Schneider zurückgetreten. Er unterstützt das PC-7 TEAM aber noch als Reservepilot, wo er Major im Generalstab Martin Hess ablöst. Durch den Rücktritt von Schneider ist Hauptmann Mario Thöni als neuer zweiter Solist nachgerückt. An seiner Stelle ist Hauptmann Matthew Leavy neu ins PC-7 TEAM gewählt worden. Er fliegt direkt

links hinter dem Leader und hat sich sehr schnell in die Formation integriert. Für den Zuschauer war bereits bei den ersten Vorführungen nicht erkennbar, dass ein neuer Mann im Team mitfliegt. Eine grosse Veränderung der Formation wird es aber in der nächsten Saison geben: Leader Hauptmann Martin Vetter und zwei weitere Piloten werden das PC-7 TEAM verlassen. **cp**

Walter Hodel



Kommandant
Oberstleutnant Daniel
«Stampa» Stämpfli
Pilotenschule/chefpilot
PC-21
4000 Flugstunden
Kommandant seit 2016



Turbo Tre (3)
Linker innerer Flügelmann
Hauptmann Matthew
«Murphy» Leavy (neu)
Fliegerstaffel 17
800 Flugstunden
Mitglied seit 2016



Turbo Uno (1)
Leader
Hauptmann Martin «DJ»
Vetter
Fliegerstaffel 11
3000 Flugstunden
Mitglied seit 2006
(bisherige Positionen:
1, 3 und 7)



Turbo Due (2)
Rechter innerer Flügelmann
Hauptmann Alain
«Fondü» von Büren
Fliegerstaffel 17
1700 Flugstunden
Mitglied seit 2014
(bisherige Position: 2)



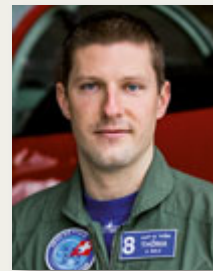
Turbo Cinque (5)
Linker äusserer Flügelmann
Hauptmann Cyril
«Johnny» Johner
Fliegerstaffel 11
1900 Flugstunden
Mitglied seit 2011 (bisherige
Positionen: 3 und 5)



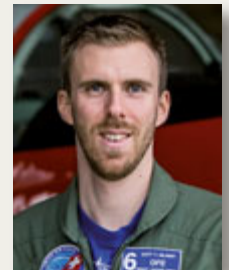
Turbo Sette (7)
1. Solist
Hauptmann Marius
«Crus» Krüsi
Fliegerstaffel 18
1300 Flugstunden, Mitglied
seit 2013 (bisherige Positionen:
2 und 7)



Turbo Quattro (4)
Slot
Hauptmann Matthias
«Moeli» Müller
Fliegerstaffel 17
1300 Flugstunden
Mitglied seit 2014
(bisherige Position: 4)



Turbo Otto (8)
2. Solist
Hauptmann Mario
«Thöma» Thöni
Fliegerstaffel 18
1100 Flugstunden
Mitglied seit 2013
(bisherige Positionen: 3
und 8)



Turbo Sexi (6)
Rechter äusserer Flügelmann
Hauptmann Thomas «Ofe»
Hilpert
Fliegerstaffel 18,
2600 Flugstunden
Mitglied seit 2012
(bisherige Positionen: 4
und 6)



Reservepilot
Hauptmann David
«Mensen» Menth
Fliegerstaffel 17, 2300 Flugstunden,
Mitglied seit 2008 (ehemalige
Positionen: 3 und 8)



Reservepilot
Hauptmann Christoph «Paso»
Schneider
Fliegerstaffel 18, 2150 Flugstunden,
Mitglied seit 2010 (ehemalige
Positionen: 2, 7 und 8)



Turbo Nove (9)
Unterleader
Hauptmann Mario
«Blacky» Schwarz
Fliegerstaffel 18
2000 Flugstunden
Mitglied seit 2013
(bisherige Positionen: 4
und 9)



PR/Speaker
Hauptmann Philippe
«Philippe» Hertig
Zielfliegerstaffel 12 Tiger F-5
Mitglied seit 2006



PR/Speaker
Major Andreas «Lifty»
Hebeisen
Fachstab Skyguide/Jägerleitoffizier,
Mitglied seit 2010

Der «Zigerschlitz» – Nabel der Aviatikwelt



30 000 Aviatikfreunde besuchten das zweitägige Zigermeet. Im Bild: Momentaufnahme aus der Flugdemonstration des Gripen C mit Pilot Stefan Kaarle.



Foto: Sven Zimmermann

Das Zigermeet war die grösste Flugshow der Schweiz im 2016. Es lockte trotz nasskaltem Wetter bereits am Freitag 5000 Flugzeugfans ins Glarnerland. Zur Show am Samstag durften die Veranstalter 25 000 Besucher begrüßen. Diese waren begeistert vom internationalen Flugprogramm.

Bereits kurz nach neun Uhr am Samstagmorgen herrschte reger Betrieb auf dem Flugplatz Mollis. Noch immer klebten Wolken und Nebelschwaden an den Bergen. Vor dem Mock-up des Eurofighter Typhoon hatte sich bereits eine lange Schlange interessierter Menschen gebildet. Vornehmlich Kinder wollten sich in das nachgebaute Cockpit des Kampffjets setzen. Am andern Ende der Piste deutete der Start eines Jet-Triebwerks den baldigen Beginn des Flugprogramms an. Es war jenes des Saab JAS-39C Gripen. Seiner aufregenden Demonstration mit Rauch und Flares folgte jene des Eurofighter. Dieser wurde von Gerhardt Krähenbühl vorgeführt. Der Schweizer ist seit 2005 als Testpilot bei Airbus Defence & Space (früher EADS) angestellt. Gegen Mittag landete der Helikopter des Super Puma Display Teams in Mollis. Als Passagiere hatten sie die Piloten des PC-7 TEAMS an Bord. Kurz danach trafen auch die Piloten der Patrouille Suisse mit dem Pilatus-Porter «Felix» ein. Sie nutzten den kurzen Aufenthalt für eine Autogrammstunde. Nach dem Mittagessen flogen sie zu ihren Heimbasen zurück, um sich auf ihre Vorführungen am späteren Nachmittag vorzubereiten.

Internationale Gäste als Hingucker

Für die vier Piloten der Royal Jordanian Falcons war es die erste Flugshow inmitten hoher Berge. Dabei war die Topografie nicht die einzige Herausforderung. «Gestern konnten wir nur ein reduziertes Programm fliegen. Heute sind die Sichtbedingungen besser und wir werden die Vorführung entsprechend anpassen können», sagte Leader Odi Al Qaraleh am Samstagvormittag. Die Berufsmilitärpiloten der französischen Equipe de Voltige de l'Armée de l'Air nehmen regelmässig auch an Kunstflugmeisterschaften teil. Steil liess Pilot Alexis Busque die Extra 330 SC/LC in den Himmel steigen und zeigte eine atemberaubende und zuschauerfreundliche Demonstration. Die einzige in Europa stationierte Lockheed P-38 Lightning und die Chance Vought F4U-4 Corsair sind nur zwei der Trouvailles des Hangars 7 in Salzburg und nicht oft in der Schweiz zu sehen.

Wegen der Feuchtigkeit am Himmel wollte sich der Rauch aus den vorherigen Vorführungen einfach nicht verziehen. Zusammen mit dem entsprechenden Stand der Sonne war die Patrouille Suisse zeitweise vernebelt zu sehen.

Flares und eine Ehrenrunde

Die Flares nach dem «Grande» waren noch nicht ganz erloschen, als sich die ersten Besucher in Richtung Parkplatz aufmachten. Andere liessen den perfekten Flugtag am Pistenrand ausklingen und sahen den abfliegenden Maschinen nach. Die beiden Hunter und der Vampire liessen es sich vor ihrem Heimflug nicht nehmen, in Formation durch den «Zigerschlitz» zu donnern. **cp**

Andrea Bolliger

Zigermeet – Impressionen



Super Connie und PC-7 des FMA bei der Synchron-Wende kurz vor dem Start.

Fotos: Rimo Zigerlig



P-3-Flyers in Aktion.

Foto: Joel Super



Swissness: PC-7-TEAM und Super-Puma.



Lichtspiele am «Zigerschlitz»: Zwei Tiger der Patrouille Suisse.

Fotos: Sven Zimmermann



Der Eurofighter-Display Pilot startet in den Glarner Himmel.



Alexis Busque mit seiner Extra.

Foto: Sven Zimmermann



Der Papyrus Hunter bahnt sich seinen Weg zwischen Sonne und Wolken an der Rautispitz-Flanke.

Foto: Rino Zigerlig



Die beiden Dewoitine D.26 vom Hangar 31 in Grenchen und von der AMPA in Lausanne waren die ältesten Maschinen am Meeting.

Foto: Andrea Bolliger

Erinnerungen an die Überschall-Legende

Vor 40 Jahren, im August 1976, landet erstmals eine Concorde in der Schweiz auf dem Flughafen Genf. Weitere Besuche des Überschalljets auf dem Flughafen Basel und ein einmaliges Gastspiel in Zürich-Kloten folgen in den nächsten Jahrzehnten.



Foto: Flughafen Zürich AG

50-Jahr-Jubiläum des Flughafens Zürich: das einzige Mal, als eine Concorde in Kloten landete.

Der 8. Mai 1986 ist ein strahlend schöner Frühlingstag. Rings um den EuroAirport Basel-Mulhouse stauen sich die Autos. Die bevorstehende Sensation hat sich herumgesprochen: Eine Concorde landet. Grund für deren Abstecher nach Basel ist das Jubiläum «40 Jahre Flughafen Basel-Mulhouse». Deshalb schickt British Airways nicht die übliche Boeing, um die Gäste ihres regulären Linienflugs nach London-Heathrow zu befördern, sondern zu deren Überraschung eine Concorde.

5000 Zuschauer in Genève-Cointrin

Allerdings ist dies nicht der erste Aufenthalt des Überschalljets in Basel-Mulhouse: Bereits im April 1979 landet hier eine Concorde. Damals war es eine Maschine der Air France, die als aviatischer Ehrengast bei der Zeremonie zur Pistenverlängerung dabei ist. Mit der allerersten Landung einer Concorde in der Schweiz wurde aber der Genfer Flughafen beehrt: Dort setzte

vor 40 Jahren, am 31. August 1976, bereits kurz nach Einführung des Überschallflugverkehrs, eine Air-France-Concorde auf. 5000 Menschen beobachten das Spektakel.

Ausnahmebewilligung in Zürich

Am Flughafen Zürich muss man hingegen noch mehr als 20 Jahre warten, bis die Concorde ein einmaliges Gastspiel gibt. Erst im August 1998 landet eine Air-France-Maschine mit Ausnahmebewilligung anlässlich des Jubiläums «50 Jahre Flughafen Zürich». Insgesamt landen die Concorde von Air France und British Airways im Laufe ihrer Dienstzeit rund 20 Mal in der Schweiz, darunter mehrmals in Genf, einmal in Zürich und erstaunlich oft in Basel-Mulhouse.

In 3,5 Stunden zum Big Apple

Das Gemeinschaftsprojekt «Concorde» der französischen

Aérospatiale und der British Aircraft Corporation ist das mit Abstand schnellste und modernste Transportmittel. Nur 3,5 Stunden dauert der Flug von London oder Paris nach New York. Maximal Mach 2,23 (2405 Kilometer in der Stunde) erreicht die Concorde. Überschall darf wegen der Lärmbelastung für die Bevölkerung nur über Wasser geflogen werden. Die Maschine ist in diesem Fall mit Mach 2 in einer Höhe von 15 bis 18 Kilometern unterwegs. Wenn sie auch noch starken Rückenwind hat, ist die Concorde unglaublich schnell: Ihr Rekord für eine Atlantiküberquerung von New York nach London beträgt zwei Stunden, 52 Minuten und 59 Sekunden. Kein ziviles Flugzeug war jemals auf dieser Strecke schneller.

Katastrophe im Jahr 2000

Unweit des Pariser Flughafens Charles-de-Gaulle kommt es am 25. Juli 2000 zum tragischen Unfall einer Air-France-Concorde. Eine kurz zuvor gestartete DC-10 verliert ein Metallteil des Schubumkehrmechanismus des Hecktriebwerks. Dieses Teil schlitzt beim Überrollen einen Reifen der startenden Concorde auf, dessen Bruchstücke in die Fläche hochschleudern. Die Druckwelle beschädigt einen Tank. Das Treibstoffleck führt dazu, dass die Maschine Feuer fängt. Beim darauffolgenden Absturz sterben 109 Menschen an Bord sowie vier weitere Opfer am Boden.

Alle Concorde-Maschinen werden nach diesem Unfall gegroundet. Nach Sicherheitsmodifikationen an Tanks und Reifen gibt es nochmals ein kurzes Comeback ab dem Herbst 2001. Allerdings brechen von Mitte September 2001 an die Buchungszahlen nach den Anschlägen von «9/11» durch verunsicherte Kunden drastisch ein. 2003 gehen die Concorde von British Airways und Air France aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit endgültig in den Ruhestand.

Der Traum lebt wieder auf

Viele lässt der Traum vom zivilen Überschallflugzeug dennoch nicht los. Das US-Unternehmen Aerion will in Zusammenarbeit mit Airbus einen zivilen Überschalljet bauen: Die auf der Genfer Ebace als Konzept vorgestellte AS2 soll ab 2023 als schnellster Business-Jet der Welt solvente Kunden transportieren.

Derzeit laufen bei der NASA in den USA zudem Forschungsprojekte, wie durch spezielle Flugzeugformen der Überschallknall am Boden verhindert werden kann. Sollte dies gelingen, hätten zivile Überschallflugzeuge wohl auch in Zukunft wieder Chancen auf ein Comeback. **cp**

Foto: © EuroAirport



Fotos: Klaus Niermann

Oben: 40 Jahre Flughafen Basel-Mulhouse mit einer Concorde der British Airways. Mitte und unten: Grosser Publikumsaufmarsch im Jahr 1976 auch in Hamburg.

«Die Trennung wird mir schwerfallen»

Walter Meier hat als reformierter Pfarrer am Flughafen Zürich einiges erlebt: viel Schönes, aber auch viel Tragisches. So war er beim Swissair-Absturz SR111 oder den Crossair-Tragödien bei Nassenwil und Bassersdorf dabei. Ende September geht er nach 19 Dienstjahren in Pension.

«Cockpit»: *Walter Meier, Sie sind seit 19 Jahren Pfarrer am Flughafen Zürich. Mussen Sie am Anfang nicht gegen Widerstände ankämpfen?*

Walter Meier: Ich hatte sogar damit gerechnet. Aber an meinem ersten Arbeitstag am 3. Januar 1979 hat sich etwas Tragisches ereignet: Ein Ramparbeiter verlor bei einem Arbeitsunfall sein Leben. Als ich den rauchgeschwängerten Raum betrat, in dem die Kollegen des Verstorbenen sassen, spürte ich die Verzweiflung, die Trauer, aber auch die angestaute Wut. Der Vorgesetzte war froh, dass ich am nächsten Tag eine Trauerandacht am Unglücksort halten wollte. 100 Swissport-Mitarbeiter nahmen daran teil. Das hatte sich rasch herumgesprochen, so dass ich schnell meinen Platz am Flughafen fand. Heute sind wir in erster Linie Betriebsseelsorger für die 27 000 Mitarbeitenden am Flughafen.

Der Flughafen Zürich ist im übrigen nicht der einzige mit einem Pfarramt. Der Genfer Flughafen hat sogar seit über 40 Jahren ein Flughafenpfarramt. Die Seelsorger sind dort aber aus finanziellen Gründen nur stundenweise am Flughafen anzutreffen.

Flughafengeschichten

Walter Meier hat seine Erlebnisse im Buch «Flughafengeschichten» festgehalten. Es ist im Buchhandel und online erhältlich: Jordan Verlag, 2. Auflage 2014, ISBN 978-3-906561-53-0.



Walter Meier verabschiedet sich Ende September vom Flughafen Zürich, wo er während 19 Jahren als Pfarrer tätig war.

Ein Flughafenpfarramt ist etwas Spezielles. Wodurch unterscheidet es sich von einem herkömmlichen Pfarramt?

Es gibt keine so grossen Unterschiede. Das Ambiente ist etwas verschieden und man sollte sich auch in anderen Sprachen ausdrücken können. Meistens handelt es sich um existenzielle Fragen, die an uns herangetragen werden. Man muss immer ein offenes Ohr haben. Das gilt übrigens auch für die Arbeit im Gemeindepfarramt.

Bei Katastrophen – zum Beispiel Flugzeugabstürze bei Crossair und Swissair oder auch der Zusammenstoss bei Überlingen – war

«Ich habe meinen Platz am Flughafen schnell gefunden.»

Ihre seelsorgerliche Unterstützung gefragt. Wie haben diese Ereignisse Sie geprägt?

Das erste Grossereignis während meiner Tätigkeit als Flughafenpfarrer war das Attentat auf die Touristen in Luxor. Ich erinnere mich noch an die Trauerandacht in der Nacht, als die 36 Särge ankamen. Das hat mich stark geprägt. Vermutlich habe ich deswegen so schnell weisse Haare bekom-

men. Ich erinnere mich an schlimmste Albträume, und dies nur aus den Erzählungen der Betroffenen. Manchmal hatte ich wirklich das Gefühl, ich drehe durch. Man nennt das sekundäre Traumatisierung.

Sie haben am Anfang auch den Lotsenmörder Vitali K. betreut. Wie kam das?

Ich hatte vom Passagiercarecenter der Swiss einen Anruf erhalten, sie hätten auf dem Flug von Barcelona nach Zürich eine Person an Bord, die möglicherweise Angehörige bei diesem Unglück verloren habe. Ich sollte mich doch um sie kümmern. Ich musste zuerst einen Dolmetscher organisieren: Vitali K. hatte nämlich nur einen «Fresszettel» in der Hand, auf dem das Wort «Überlingen» stand. Am gleichen Tag fuhren wir zu dritt im Taxi an den Unfallort. Dank meinen früheren Kontakten zum Flughafen München konnte ich über die Hotline herausfinden, dass die Familie von Vitali K. tatsächlich auf diesem Flug gewesen war. Er war völlig verzweifelt. Am Abend übergab ich ihn den deutschen Kollegen.

Sind Sie nicht an Ihre persönlichen Grenzen gestossen, angesichts von solchem menschlichen Leid?

Sicher. Als Notfallseelsorger und Mitglied des Careteams sind wir auf solche Ereignisse zwar vorbereitet worden, auch auf körperliche Probleme als Folge von solch traumatischen Ereignissen. Aber die seelische Belastung ist dennoch enorm. Ich wurde nach dieser Serie von Katastrophen fast zum Kettenraucher (*Anm.d.Red.: Walter Meier hat vor sechs Jahren mit dem Rauchen aufgehört*). Die Gespräche mit meiner Frau, die nebst Theologie auch Psychiatrie studiert hat, waren enorm wichtig, damit ich später wieder das Gleichgewicht fand. Der Gedankenaustausch mit meinem römisch-katholischen Amtskollegen Claudio Cimaschi hat ebenfalls viel geholfen. Erst nach den Erfahrungen von Ramstein (*Anm.d.Red.: Unglück an einer Flugshow 1988 in Deutschland mit 70 Todesopfern*) hat man sich auch mit der psychologischen Betreuung der Helfer zu befassen begonnen. Damals wurden einzelne Feuerwehrlaute und Polizisten zu IV-Fällen, weil sie das Gesehene nicht verarbeiten konnten.

Sie kennen den Flugbetrieb gut, arbeiteten Sie doch früher in einer Teilzeitanstellung für die Swissair als Flight Attendant. Wie wichtig war diese Erfahrung?

Sie war enorm wichtig. Die Tätigkeit als Seelsorger des fliegenden Personals bei der Swissair begann ich im Oktober 1988, also

noch vor dem Wechsel ins Flughafenpfarramt. Die Ausbildung zum Flight Attendant absolvierte ich aber schon 1974. Als Flugbegleiter konnte ich auf diese Weise mein Studium finanzieren. Danach war ich ausschliesslich als Pfarrer tätig. Später wurde ich angefragt, ob ich nicht doch wieder als Flight Attendant tätig sein wollte, damit das fliegende Personal einen Seelsorger habe. Das Pfarramt Bülach und die Landeskirche waren damit einverstanden.

Erzählen Sie uns noch etwas über diese Zeit?

Im Oktober 1988 nahm ich meine Ausbildung wieder auf, schaffte später den eidgenössischen Fachausweis als Flight Attendant und war danach für die First Class qualifiziert. Anschliessend wurde ich auch noch Fachprüfungs-Experte bei der Rekrutierung von Flight Attendants. Die Tätigkeit als F/A hat mir einen unmittelbaren Einblick in die Arbeit eines Flight Attendant verschafft. Ich stellte dabei unter anderem fest, wie anstrengend ein Nachtflug sein kann.

«Der Flughafen ist für mich wie eine zweite Heimat geworden.»

Haben die Crewmitglieder bei Ihnen um Rat nachgefragt?

Meine Flugeinsätze dienten in erster Linie der Kontaktnahme. Ich erlebte noch das Ende der «schönen Zeit» mit längeren Layovers. Ich war eine Woche lang mit der ganzen Besatzung in Caracas und mehrere Male einige Tage in Dar es Salaam (Tansania). Das war insbesondere deshalb bemerkenswert, weil wir als Crew am Abend unser Essen selber zubereiteten; vielleicht traute die Swissair der örtlichen Hygiene nicht. Wir nahmen Fleisch und palettweise Wasser mit, die Besatzung sprach sich ab, wer das Gemüse, wer die Kartoffeln und wer die Teigwaren mitbrachte. Einer der Bungalows am indischen Ozean wurde zur Küche mit Kühlschrank umfunktioniert. Die Gespräche dauerten jeweils bis in die Nacht und ich wurde über alle möglichen religiösen Themen ausgefragt. Oft wurde ich auch gefragt, ob ich für ein persönliches Gespräch unter vier Augen Zeit hätte. Die meisten Gespräche fanden aber in der Schweiz im Flughafenpfarramt statt.

Fragten auch Piloten um Rat nach?

Ja, auch wenn dies weniger oft der Fall war

als beim Kabinenpersonal. Eine schöne Begleiterscheinung war, dass ich in all den Jahren unzählige Paare verheiratet durfte.

Haben Sie unterdessen selber «Kerosin im Blut»?

Ich glaube schon. Der Flughafen ist so etwas wie eine zweite Heimat geworden. Es wird mir sicher schwerfallen, mich von ihm zu trennen. Ich werde wohl eine Zeit lang Abstand halten müssen, um auch emotional Distanz zu gewinnen.

Was macht Walter Meier nach seiner Pensionierung?

Ich trete aus dem Kirchendienst aus. 40 Dienstjahre genügen. Das konnte ich nur erreichen, weil ich militärdienstuntauglich war und mein Studium nicht unterbrechen musste.

Meine bald vier Enkelkinder werden mich bestimmt auf Trab halten. Ich glaube nicht, dass ich in ein Loch fallen werde. Ich könnte mir aber auch vorstellen, noch als Life Coach (Lebensberater) tätig zu sein. Aber das ist nur so eine Idee. **CP**

Interview: Patrick Huber

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?
In Florida.

Ihre Lieblingsdestination?
Bangkok, Afrika und Nordamerika.

Wo wollten Sie immer schon einmal hin?
Immer wieder nach Thailand. Und nach Nordamerika, um den Rest zu sehen.

Wen haben Sie gerne am Flughafen begrüsst?

Ich freue mich, wenn ich mit dem Reinigungspersonal und den Strassenmusikern ein paar Worte wechseln kann. Kürzlich bin ich Emil Steinberger begegnet. Und Dr. Beat Richner (Beatocello) hatte ich schon als Passagier an Bord.

Ihr Lebensmotto?

«Vertraue auf Gott und halte dein Pulver trocken.» (Zitat von Meiers Lateinlehrer)

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?
Nein.

Die Bürde des Erfolgs

Dass die beiden Adjektive «erfolgreich» und «sorgenfrei» nicht gleichbedeutend sind, muss Airbus derzeit mit seinen neuen Mustern A320neo und A350XWB erfahren. Beide Flugzeuge verkaufen sich gut, aber bei den Zulieferern hapert es.

Wer will da Trübsal blasen bei solch beeindruckenden Verkaufszahlen? 4568 Festbestellungen von 82 Kunden (Stand Ende Mai) für die A320neo-Familie und damit ein Marktanteil von 59 Prozent verglichen mit der MAX-Variante der Boeing 737; ein Backlog von insgesamt 5497 Maschinen für alle Versionen – also auch jene mit den herkömmlichen Triebwerken – der A320-Familie. Ein Auftragspolster von 778 Exemplaren für den neuen Langstreckentwin A350XWB. Und dennoch sieht sich Airbus bei seinen Bestsellern seit Anfang Jahr mit erheblichen Problemen konfrontiert.

Kinderkrankheiten

Beginnen wir bei der A320neo, von welcher der europäische Hersteller bis Ende Juni lediglich sieben Maschinen ausgeliefert hat; es hätten viel mehr sein müssen. Die Schwierigkeiten bei diesem Flugzeugmuster liegen in erster Linie beim Antrieb des Typs PW1100G. Der GTF (Geared Turbopan) braucht Startzeiten von bis zu drei Minuten, um die Welle des Triebwerks zu kühlen – ein grosses Handicap, wenn eine Fluggesellschaft auf kurze Turnaround-Zeiten angewiesen ist. Zum Vergleich: Bei den herkömmlichen Airbusen

von Swiss dauert der Startvorgang rund 75 Sekunden. Airbus hat nun in Aussicht gestellt, dass bis im Sommer eine neue Software zur Verfügung steht, die kürzere Startzeiten erlaubt. Das Upgrade muss aber erst noch erprobt werden, so dass es Herbst werden könnte, bis eine A320neo ebenso schnell wieder in der Luft ist wie eine Maschine mit konventionellem Antrieb. Weitere Kinderkrankheiten sind beim digitalen Triebwerk-Überwachungssystem (FADEC) aufgetreten, das zu viele Fehlermeldungen absetzte. Auch in diesem Fall wurde die Software laut Airbus verbessert. Weil die Triebwerke heisser liefen als angenommen, erreichte schliesslich die Hydrauliktemperatur zu hohe Werte. Airbus versucht nun, eine Erhöhung der zulässigen Temperatur zu erreichen.

Die Folgen der Schwierigkeiten mit dem GTF sind sichtbar: Im Juni standen zahlreiche A320neo fertig, aber mit fehlenden Triebwerken auf dem Vorfeld in Toulouse. Launching Customer Qatar Airways hat die Auslieferung der ersten Maschine nun storniert und droht damit, das PW-Triebwerk durch das Konkurrenzprodukt LEAP-1A zu ersetzen. Swiss hat im Übrigen ebenfalls 15 A320/321neo bestellt. Die Maschinen sollen aber erst zwischen 2019 und 2022 in der Schweiz eintreffen.

Auch die indische Low Cost-Airline GoAir hat A320neo-Maschinen geordert.



«60 sind genug!»

Angesichts der hohen Zahl an Bestellungen wird Airbus in den kommenden Jahren nun die Produktionsraten erhöhen. Derzeit verlassen monatlich 42 Maschinen der A320-Familie die Endmontagehallen, 2017 sollen es 50 und ab 2019 sogar 60 Stück sein. Airbus-Verkaufschef John Leahy hatte sogar eine Fertigungsrate von mehr als 60 Maschinen gefordert. Sein Kollege, Chief Operating Officer Tom Williams, sagte hingegen anlässlich eines Pressebriefings in Hamburg: «60 sind genug.» Er hatte wohl im Hinterkopf, dass die Fluggesellschaften wegen des tiefen Ölpreises die etwas durstigere A320ceo länger fliegen können als noch vor wenigen Jahren angenommen und sich deshalb die Kurve der Bestellungen für die A320neo etwas abflachen könnte. Die Realität gibt ihm im Moment recht: In der ersten Jahreshälfte sind für die A320neo nur rund 60 Orders (inklusive VIP-Version) eingegangen.

A350-1000 kommt später

Auch die A350XWB bereitet Kopfzerbrechen, obwohl dieses Muster eine fast schon ungewöhnlich reibungslose Flugerprobung hingelegt hatte. Hauptschwierigkeit hier sind die monatelangen Verspätungen bei den Kabinenzulieferern, allen voran der französische Sitzhersteller Zodiac. Dies hat den Chef aller Airbus-Programme, Didier Evrard, dazu veranlasst, von einem «sehr, sehr schwierigen Jahresbeginn» zu sprechen. Die Situation hat sich laut Evrard im Frühjahr zwar etwas entschärft. Dennoch wurden bis Ende Mai erst neun Maschinen einem Kunden übergeben; nicht gerade viel, wenn das von Airbus erklärte Jahresziel von mindestens 50 Auslieferungen erreicht werden soll. Im Moment liegt die betriebliche Zuverlässigkeit der A350XWB bei 97,8 Prozent, «ein vernünftiges Resultat, wenn man bedenkt, dass es erst wenige Betreiber dieses Musters gibt», wie Evrard befand. Das Ziel laute aber, das Zuver-

lässigkeitsniveau der A330 zu erreichen, das 99,4 Prozent betrage. Derzeit befinden sich mehr als 40 Flugzeuge in der Endmontage; bis Ende 2018 wird eine Produktionsrate von zehn Maschinen pro Monat angestrebt.

In einer entscheidenden Phase des Programms befindet sich auch die verlängerte Version des neuen Airbus-Langstreckenjets, die A350-1000 mit Platz für 366 Passagiere. Sie entspricht der Boeing 777-300ER und deren modernisiertem Nachfolgemuster, der 777-9X, ist aber laut dem Hersteller 40 respektive 35 Tonnen leichter und bietet zwischen 740 und 830 Kilometer mehr Reichweite. Ursprünglich war die erste Auslieferung für Mitte 2017 geplant; nun soll sie, wie es bei der Pressestelle hiess, «einige Wochen» später erfolgen, nämlich in der zweiten Jahreshälfte 2017. Zuvor – nämlich bis zum vierten Quartal des laufenden Jahres – wird das Muster zum Erstflug abheben.

Noch grössere A350?

Derzeit beschäftigt sich Airbus auch mit der Frage einer nochmals gestreckten A350. Damit will man noch besser gegen die 777-9X gerüstet sein. John Leahy möchte einen derartigen Megaliner, der 400 Fluggäste aufnehmen könnte, lieber früher als später anbieten können. Der Bau eines solchen Musters wäre laut Kiran Rao, Strategie- und Marketingchef bei Airbus, kein Problem: «Eine solche Variante könnten wir schnell bauen. Wir haben den richtigen Flügel, den richtigen Rumpf und genügend Schub.» Vermutlich wird der Hersteller aber vorerst andere Probleme lösen müssen, wenn er die für das laufende Jahr angepeilte Zahl von 650 ausgelieferten Flugzeugen erreichen will. **CP**

Thomas Strässle

Flugzeuge aus dem Drucker

Als Alternative zu traditionellen Herstellungsprozessen wie Fräsen, Schmelzen, Giessen und Präzisionsschmieden haben die Flugzeughersteller begonnen, bestimmte Komponenten mittels 3-D-Drucker herzustellen. Dabei werden im Flugzeugbau typischerweise verwendete Metalle wie Aluminium, Titan oder Stahl, aber auch Kunststoffe, etwa Polyamide, in pulverisierter Form verwendet.

In unzähligen Schichten, die ein 3-D-Drucker aufträgt, entsteht auf diese Weise das Bauteil. Der Fachbegriff dafür lautet «Additive Layer Manufacturing» (ALM). Parallel dazu werden die feinen Partikel durch einen computergesteuerten Laserstrahl zu einem festen Teil verschmolzen. Häufig lassen sich die Ingenieure beim Design dieser Bauteile von bionischen Formen leiten, also Strukturen, die der Pflanzenwelt entnommen sind. Sie sind für den Flugzeugbau deshalb interessant, weil sie ein ausgeklügeltes System der Lastenverteilung aufweisen und Gewichtseinsparungen von bis zu 55 Prozent ermöglichen. Ein Beispiel für eine bionische Struktur sind die feinen Verästelungen auf den Blättern der Riesenseerose.

Airbus hat nun begonnen, ausgewählte Bauteile nach dem neuen 3-D-Herstellungsprinzip zu bauen, etwa Luftbremsen in stark verkleinertem Massstab oder eine Kabinentrennwand in ursprünglicher Grösse.

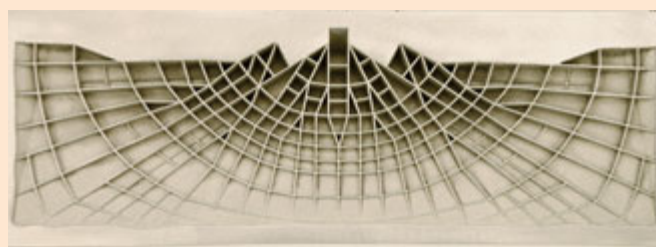


Foto: Thomas Strässle

Flugzeugteil aus dem 3-D-Drucker mit bionischer Struktur.

Ein originalgetreuer Spoiler soll gegen Ende 2018 erstmals am Flügel eines Testflugzeugs erprobt werden. Noch in diesem Jahr will der Flugzeughersteller Versuchsflüge mit der «Galley Wall» durchführen. Airbus denkt indessen bereits weiter: Um das Jahr 2050 sollen ganze Flugzeuge per 3-D-Drucker entstehen. Einen Vorgeschmack dazu liefert ein vollständig aus dem Drucker entstandenes, 25 Kilo schweres und mit zwei Propellern angetriebenes Flugobjekt, das zum Forschungsprojekt «THOR» (Test of High-tech Objectives in Reality) gehört und schon mehrere Versuchsflüge absolviert hat. Für dieses Jahr sind insgesamt 18 weitere Missionen geplant. **ts**

Linienflug von 7 Minuten

Die in Altenrhein beheimatete People's Viennaline hat ihre Verbindung unter der Woche nach Wien auf vier tägliche Verbindungen erhöht – und bereut es nicht. Bald kommt noch eine rekordverdächtig kurze Linienflugverbindung hinzu: von Altenrhein nach Köln, mit Zwischenstopp in Friedrichshafen!



People's Viennaline (im Bild eine Embraer 170) ist auf der Strecke von Altenrhein nach Wien erfolgreich unterwegs.

Mit der Aktion «Du machsch de Pris!» hatte People's Viennaline eine grosse Medienpräsenz erreicht. Konkret ging es um Verbindungen um die Mittagszeit nach Wien, auf denen noch Plätze verfügbar waren. Die Kunden konnten dabei eine Stunde vor Abflug an den Ticketschaltern am Flugplatz Altenrhein und am Flughafen Wien den Preis für die Flugtickets selber bestimmen und sofort bezahlen. Telefonische oder Internetreservierungen waren nicht möglich. Die Aktion hätte eigentlich bis Ende Sommerflugplan im Oktober gedauert. Sie musste aufgrund von «agressiver Forderungshaltung gegenüber den Mitarbeitenden» abgebrochen werden. Studenten wollten für 10 Cents fliegen. «Die Aktion ist gezielt und provokativ ins Lächerliche gezogen worden. Deshalb mussten wir sie per 12. August einstellen», bedauert People's-CEO Daniel Steffen.

776 Passagiere haben profitiert

Im Juni haben gemäss Steffen 776 Passagiere von dieser Aktion profitiert. Zu den effektiv bezahlten Ticketpreisen gibt er keine Zahlen bekannt. Die Linienfluggesellschaft, die über ein österreichisches AOC verfügt, gab vom offerierten Ticketpreis zehn Prozent an

das in Trogen beheimatete Kinderdorf Pestalozzi ab, mit dem Ziel, unverfrorene Bieter davon abzuhalten, zum Beinahe-Nulltarif nach Wien zu fliegen. Das ist offenbar nicht gelungen.

«Mit bezahlten Preisen von über 200 Franken pro Strecke und einem Durchschnittspreis pro Passagier, der deutlich über den Erwartungen lag, zeigten die Kunden im Juni, dass sie durchaus in der Lage waren, den Wert einer Dienstleistung richtig einzuschätzen und einen angemessenen und fairen Preis zu bezahlen», sagt Steffen.

Steine im Weg und Altlasten

Daniel Steffen, der erst seit etwas mehr als einem halben Jahr CEO der People's Viennaline und des People Business Airport ist, kämpft am Dreiländereck Schweiz-Österreich-Deutschland mit verschiedenen Problemen. Obwohl jährlich 65 000 bis 70 000 Voralberger von Altenrhein nach Wien fliegen, würden die österreichischen Behörden dem Nachbarn immer neue Steine in den Weg legen, so Steffen.

Der Flugplatz Altenrhein wird vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) beaufsichtigt, kämpft aber immer noch mit den Tücken einer Verwaltungsvereinbarung

aus den 90er-Jahren. So muss der Flugbetrieb unter der Woche von 12 bis 13.30 Uhr ruhen. Am Sonntag darf nicht vor 10 Uhr gestartet werden. An vier österreichischen Feiertagen darf gar nicht erst geflogen werden.

Schwarze Zahlen

Dennoch: Die Nachfrage nach Wien ist ungeboren hoch. «Wir schreiben schwarze Zahlen», betont CEO Steffen. Von der mittlerweile konkursiten belgischen VLM hat People's Viennaline die Charterflüge nach dem kroatischen Pula für einen österreichischen Reiseveranstalter übernommen. Das Flugzeug sei technisch in einem schlechten Zustand gewesen, die Crew wenig motiviert, so dass der Veranstalter froh gewesen sei, als People's einsprang, sagt Steffen. Erfreulich ist, dass die Altenrheiner Airline im September eine neue Verbindung aufnehmen wird; und zwar von Altenrhein nach Köln, mit einer Zwischenlandung – in Friedrichshafen. Das bedeutet, dass das Flugzeug nur gerade rekordverdächtige sieben Minuten in der Luft sein wird. Zum Einsatz kommt eine Embraer 145 mit 49 Sitzplätzen. **CP**

Patrick Huber



Foto: Patrick Huber

Der D-SIM-42 Twin Star FNPT II-Simulator der Horizon SFA ist vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) für die Multi Crew Co-operation-Ausbildung (MCC) zertifiziert worden.

Ein Alleskönner

Die Flugschule Horizon sucht stets nach innovativen Ausbildungswegen. Ein wegweisendes Element ihres Ausbildungskonzepts stellt die neuste Simulatorerweiterung dar. Diese wurde speziell für die Multi Crew Co-operation-Ausbildung entwickelt. Die Flugschule hat dafür einen namhaften Betrag investiert.

Horizon-CEO Michael Anklin ist glücklich. Nach einem längeren Prozess ist der «neue» D-SIM-42 Twin Star FNPT II-Simulator der Horizon SFA mit der Bezeichnung DA-MET behördlich zertifiziert worden und darf seit Dezember 2015 für die Ausbildung der Flugschüler eingesetzt werden. Mit ihm lässt sich die MCC-Ausbildung (Multi Crew Co-operation) praxisnah umsetzen. «Mit dem Simulator können nebst der Aerodynamik auch alle Flugzeugsysteme simuliert werden», erläutert Anklin. «Das Verhalten bei extremen Situationen, wie etwa ein Druckabfall in der Kabine, kann so realitätsnah geschult werden.»

Der DA-MET ist mit einem komplexen Garmin G700-Glascockpit ausgerüstet. Der Simulator wird auch für die Instrumentenflugausbildung eingesetzt, bevor das Erlernte anschliessend in der «realen» DA-42 umgesetzt wird. Für die MCC-Ausbildung ist dieser Ausbildungsweg ein Vorteil: Die Flugschüler im MCC-Kurs sind mit dem Flugzeugtyp bereits vertraut und können sich daher voll auf die Lerninhalte der Multi Crew Co-operation konzentrieren. «Die Qualität der Ausbildung wird dadurch erheblich gesteigert», betont Anklin.

Zuerst Machbarkeitsstudie

Zusammen mit der österreichischen Diamond Aircraft – Horizon setzt in der Flugausbildung mit der DA-42 eines ihrer Flugzeuge als Schulflugzeug ein – entschloss sich die in Kloten domizilierte Flugschule nach einer Machbarkeitsstudie, einen modernen Simulator mit simulierter Druckkabine zu konzipieren. Dies bedingte aber eine ganz Reihe von Anpassungen: Unter anderem musste ein neues Handbuch verfasst werden, in dem zum Beispiel aussergewöhnliche Flugprozesse dokumentiert wurden. Am Schluss war wie immer die Zertifizierung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) und in diesem Falle sogar der EASA nötig.

Anklin, der zu 80 Prozent als CEO der Horizon arbeitet und zu 20 Prozent für die deutsche K5 einen A319-Business Jet fliegt, stellte im April 2015 eine erste Version des Simulators vor. Jedes EASA-Mitgliedsland konnte sich äussern. «Bis auf ein Land hatte indes niemand etwas zu bemängeln», sagt Anklin.

Nach der Beseitigung einiger sogenannter «Findings» (Audit-Feststellungen) durch das Bazl, meist handelte es sich um Softwareanpassungen, wurde der Simulator

durch die Schweizer Behörden vergangenen Dezember zertifiziert.

Horizon und Diamond steckten laut Anklin gemeinsam «einen sechsstelligen Betrag» in die Entwicklung des neuen Simulators. «Fluggesellschaften stellen immer höhere Ansprüche», begründet Anklin, weshalb eine solche hohe Summe in die Entwicklung des Simulator Upgrades investiert wurde. «Damit können wir die MCC-Ausbildung auf vergleichsweise sehr hohem Niveau anbieten», so Anklin. «Horizon kann sich nur dank einer qualitativ hochwertigen Ausbildung gegenüber den anderen ausländischen Mitbewerbern behaupten.» **cp**

Patrick Huber



Horizon Swiss Flight Academy
Steinackerstrasse 56, 8302 Kloten
Telefon 044 862 07 07, Horizon-sfa.ch

Supermarine Spitfire

Die „Spitfire“ Flieger-Armbanduhr

Weltweit limitiert auf nur 4'990 Exemplare

•
Jede Uhr wird einzeln nummeriert

•
Aus bestem Edelmetall

•
Hochwertiges mechanisches Uhrwerk

•
Kostbar vergoldet

•
Mit der Silhouette einer Spitfire
auf dem Zifferblatt

•
Authentisches Leder-Uhrband

•
Exklusiv bei Bradford erhältlich

•
120-Tage-Rücknahme-Garantie

Die Fliegergeschichte lebt weiter!

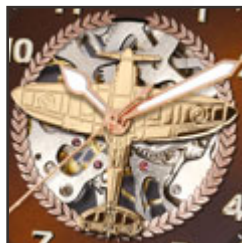
Die Supermarine Spitfire war ein Jagdflugzeug aus britischer Produktion. Der Tiefdecker wurde vor allem während des Zweiten Weltkrieges von der Royal Air Force und vielen alliierten Luftstreitkräften an allen Fronten eingesetzt. Die gute Wendigkeit der Supermarine Spitfire machte es bei den Piloten sehr beliebt und liess dieses einzigartige Jagdflugzeug zur Legende werden.

Mit der mechanischen Armbanduhr „Spitfire“ lassen wir dieses Flugzeug Jahrzehnte nach ihrem ersten Einsatz wieder lebendig werden. Eine Armbanduhr, in der die Pionierzeit der Fliegerei so richtig zur Geltung kommt. Das ideale Geschenk für jeden Aviatik-Fan!



Durchmesser: ca. 4 cm

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



Die Silhouette einer Spitfire bildet das Zentrum dieser exklusiven Fliegeruhr.



Auf der Rückseite der Uhr ist die Nummerierung und die Unterschrift von Captain Douglas Bader eingraviert, welcher als britischer Jagdflieger und Symbolfigur für die Werte und den Erfolg der Royal Air Force einstand.



Die Armbanduhr „Spitfire“ wird zusammen mit einer edlen Uhren-Schatulle und einem Echtheits-Zertifikat geliefert.

EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN

Reservierungsschluss 17. Oktober 2016

55787

Ja, ich bestelle die
„Spitfire“ Flieger-Armbanduhr

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

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

Für Online-Bestellung:
Referenz-Nr.: **55787**

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

Limitierte Sonder-Edition

Checkflug

Ein frischer Wind weht uns entgegen, als wir in den frühen Morgenstunden am Hangar in SEN eintreffen. SEN ist der IATA-Code für London Southend-on-Sea; ein kleiner Flugplatz östlich der Metropole, den Reisende in einer guten Autostunde von der Hauptstadt erreichen.

Unser heutiger Besuch in SEN ist jedoch sekundär der Reise gewidmet. Nach gut vierwöchiger Standzeit holen wir unseren Avro RJ-100 mit der Registrierung HB-IYU aus der Technik ab. Das Flugzeug hat eine grössere Wartung durchlaufen, einen so genannten C-Check. Ein solcher findet meist alle 18 Monate statt: Er umfasst im Verlauf von rund 5000 Arbeitsstunden neben der Inspektion der gesamten Flugzeugstruktur auch den Test aller Systeme. Zudem werden Verkleidungen abgenommen und alle Sitze ausgebaut. Vor der Überführung in den Liniendienst ist ein Abnahmeflug notwendig, um sicherzustellen, dass alle Systeme ordnungsgemäss funktionieren. Die Flüge führen Swiss-Crews mit zusätzlicher Qualifikation als Maintenance Check Flight Pilot (MCF) durch. Gemeinsam mit einer Kollegin durchlaufe ich an diesem Tag den letzten Schritt in unserer Ausbildung als MCF First Officer; erstmals sind wir aktiv als Crew bei einem solchen Flug am Steuer. Die Einweisung im Simulator haben wir bereits in den Wochen zuvor erhalten. Während wir das Flugzeug betreten, fällt uns sofort der besondere Geruch auf – wie in einem neuen Auto. Glänzend und sauber strahlen uns sowohl Kabine als auch Cockpit entgegen. Sorgfältig überprüfen wir, ob Emergency Equipment, flugzeugeigene Dokumente und Checklisten an ihrem gewohnten Platz sind, und beginnen mit einem gründlichen FFD-Check (siehe Juli-Ausgabe «Cockpit»).

Genauer Check von aussen

In der Zwischenzeit nimmt unser Kapitän das Flugzeug von aussen genauestens unter die Lupe. Es wird sichergestellt, dass hydraulische Flüssigkeit und Öl ausreichend aufgefüllt wurden und zudem keine Beschädigungen am Flugzeug vorhanden sind. Dem Wartungsprogramm entsprechend werden die Flugzeuge teilweise mit neuer Farbe versehen. Falls dem so ist, wird ganz besonders darauf geachtet, dass die für die Fluginstrumente notwendigen Öffnungen (beispielsweise Static Ports zum Messen



Der Avro RJ-100 HB-IYU der Swiss verlässt die Wartungshalle in London Southend-on-Sea.

des Luftdrucks oder Pitot Tubes für die Berechnung der Geschwindigkeit) nicht mehr abgedeckt oder gar zugeklebt sind.

Dann geht es zur Startpiste. Die Crew besteht neben uns aus zwei Mechanikern der Wartungsfirma und einem Swiss-Ingenieur, welcher auf dem dritten Cockpitsitz Platz nimmt und wichtige Daten zum Flugverlauf sammelt.

Bereits beim Rollen beginnt der übliche Check: Die verschiedenen Bremssysteme, die hydraulische Steuerung des Bugrads und das Wetterradar werden geprüft.

Mit maximalem Schub, ebenfalls eine Bedingung nach der Wartung, starten wir in den britischen Luftraum.

Auf rund 4000 Meter Höhe bestätigen wir den korrekten Druckaufbau und beginnen mit der Konfiguration des Flugzeugs, wie es für die Landung üblich ist: Landeklappen und Fahrwerk werden ausgefahren. Unterdessen notiert der Ingenieur die dafür benötigten Zeitabstände und stellt sicher, dass diese den maximal erlaubten entsprechen. Anschliessend werden der Autopilot ausgeschaltet und die korrekte Trimmung des Flugzeugs in Landekonfiguration überprüft. Diesen Schritt wiederholen wir auf rund 6000 Meter Flughöhe, bevor im weiteren Steigflug die Schutzsysteme gegen Vereisung getestet werden.

Nach einer halben Stunde befinden wir uns auf 35 000 Fuss, der maximalen Flughöhe, für die unser britische Vierstrahler zertifiziert ist. Wir geniessen kurz die Aussicht auf die Nordsee, bevor wir die Arbeitsweise der Druckkabine überprüfen. Nacheinander schalten wir die luftversorgenden Packs aus und beobachten, wie die künstlich erzeugte Kabinenhöhe von rund 3000 Meter rapide ansteigt. Nach dem Zuschalten aller Systeme beginnt der Sinkflug.

Wir testen die Funktion der am Heck angebrachten Airbrake, welche steileres Sinken ohne Zunahme in Geschwindigkeit ermöglicht, und starten die APU, das Hilfstriebwerk für Strom- und Luftversorgung am Boden, in grösserer Höhe und somit niedrigerer Temperatur als üblich.

Vor dem Rückflug nach SEN führen wir zwei Anflüge auf den Flughafen London Stansted durch, da dieser über ein System für das Autoland-Verfahren verfügt. Insgesamt zwei Landungen führt der Autopilot im Wechsel beider Steuerungscomputer durch.

Der zufriedene Blick des Ingenieurs bestätigt: Alle Werte liegen innerhalb der erlaubten Toleranzen. Der Checkflug ist erfolgreich beendet. **cp**

Kevin Fuchs

Was macht eigentlich... Paul Ruppeiner?



Foto: Rolf Müller

Paul Ruppeiner nach einem Flug mit dem Hunter J-4206 HB-RVV in Emmen.

«Ich liebe den guten alten Uhrenladen»

Paul Ruppeiner ist pensionierter Linienspilot von Swissair respektive Swiss International Air Lines. Bis 2009 war er Captain, bis 2003 Militärpilot und Kommandant der ehemaligen Hunter-Erdkampfstaffel 3 in Ambri. Er war Ausbilder bei der Swissair und bei der Luftwaffe. Heute ist er – 65-jährig wie der Hunter – Cheflehrer für Hawker Hunter und verantwortlich für die Flugoperationen des Fliegermuseums Altenrhein.

Nostalgie auf dem Militärflugplatz Emmen: Während F-5 Tiger und F/A-18 Hornet-Jets zum Start rollen, landet der Doppelsitzer Hunter T.Mk 68 J-4206 (HB-RVV). Im Cockpit der Maschine im auffallenden Tiger-Look sitzt Paul «Chappe» Ruppeiner, Chef Flugoperationen des Fliegermuseums Altenrhein (FMA). Mit an Bord ist ein FMA-Mitglied. Während sich der Passagier noch Minuten nach der Landung «auf Wolke 7» wähnt, beginnt für den wohl erfahrensten Hunter-Piloten der Schweiz das Debriefing in einer Halle, die das Flugplatzkommando Emmen dem

Swiss Hunter-Team zur Verfügung stellte. Pilotentraining und die Einweisung eines neuen Hunter-Piloten stehen auf dem dreitägigen Programm.

Bilderbuchkarriere

Paul Ruppeiner blickt auf eine 47 Jahre dauernde und etwa 20 000 Stunden zählende, unfallfreie Bilderbuchkarriere zurück. Seine Fliegerlaufbahn begann am 20. Juli 1969 – am Tag der ersten Mondlandung – und führte ihn über Piper L-4, Bücker-Jungmann und Jungmeister bis zu Pilatus P-3, DeHavilland Vampire, Venom, Hunter und Pilatus

PC-7. Für die Swissair, bei der er auch als Instruktor und Fluglehrer Verantwortung übernahm, pilotierte Ruppeiner die DC-9, DC-10, MD-80, den Airbus A-320 und die MD-11. Später stiess er zur Swiss International Air Lines, flog auf dem Airbus A-330 und dem A-340 die Langstrecken.

Paul Ruppeiner ist Gründungsmitglied des Fliegermuseums Altenrhein. Es war seine Idee, den eleganten Hawker Hunter für die Nachwelt flugtauglich zu erhalten. Dank Ruppeiners Durchhaltewillen startete am 12. August 1995 der erste als HB-RVP zivil registrierte Hunter in Alten-

rhein. Ruppeiner trägt die Gesamtverantwortung des Swiss Hunter-Teams (SHT), ist ausserdem Hunter- und Vampire-Fluglehrer und für die Flugoperationen des Fliegermuseums am Bodensee zuständig. Ferner gründete er 1997 die FMA Flyers, welche regelmässig an Flugtagen eine Propeller- und eine Jet-Formation mit unterschiedlichen Museumsflugzeugen vorführen. Ruppeiners schier grenzenloser Optimismus steht unter dem Motto: «Probleme sind da, um gelöst zu werden, denn Fliegen macht Spass.»

Eine ideale Symbiose

Mit der Fliegerei erfüllte sich Paul Ruppeiner einen Bubentraum. Nach zwei Jahren intensiver Ausbildung bei der Luftwaffe fielte er 1973, kurz vor seiner Brevetierung zum Militärpiloten auf Venom, den Entscheid, in die Zivilluftfahrt zu wechseln, auch wenn er damals wenig über Swissair wusste. Als Miliz-Pilot im Range eines Hauptmanns bei der Luftwaffe oder bei Swissair und Swiss – er habe immer versucht, nur das Beste zu geben, sagt Ruppeiner. Als Ausbilder bei der Luftwaffe und Fluglehrer bei Swissair/Swiss bildete er unzählige Pilotenanwärter aus. Als Kommandant der Miliz-Hunter-Erdkampfstaffel 3 in Ambri und später als Chef Erdkampf trainierte er seine Kameraden im Verband von bis zu zwölf Flugzeugen.

In der Zivilluftfahrt hingegen standen Simulatoren zur Verfügung, was die Arbeit des Ausbildners enorm erleichtert habe, wie Paul Ruppeiner erzählt. Es war für ihn eine Genugtuung, seine Erfahrungen und sein Wissen in den zivilen und militärischen Bereichen weiterzugeben. «Einfach ist das natürlich nicht immer gewesen. Das Pflichtenheft des Ausbildners beinhaltet physische und psychische Belastbarkeit, Beharrlichkeit und Einfühlungsvermögen, um die Grenzen der Flugschüler zu erkennen», erläutert Ruppeiner.

Swissair-Grounding miterlebt

Als Krönung seiner Swissair-Karriere flog Paul Ruppeiner den Langstrecken-Jet MD-11. Dann erfolgte das Grounding, das er wie alle seine Kollegen als «schwarzen Tag» in seinem Notizbuch vermerkte. Das Ende der einst stolzen nationalen Fluggesellschaft war ein Schock. Am gleichen Tag hätte er auch seinen 50. Geburtstag feiern wollen.

Ruppeiner prüfte berufliche Alternativen, doch gab schliesslich der Entscheid, auch inskünftig für eine nationale Airline zu fliegen, den Ausschlag. Ruppeiner wurde bei Swiss als Captain eingestellt. Mit seinem



Foto: ZVG

Paul Ruppeiner auf einem der letzten Swiss-Flüge über die Anden. Mit Astronaut Claude Nicollier nach dem Hunter-Verbandsflug mit 40 Maschinen an der AIR-94 in Buochs.

letzten Flug nach Chile im Februar 2009 endete seine Karriere bei der Swiss.

Feine Steuerung und Zuverlässigkeit

«Ich schätze, wie jeder Pilot, der ihn fliegen durfte, seine guten Flugeigenschaften, die einmalig feine Steuerung und die Zuverlässigkeit», sagt Paul Ruppeiner über die Flugeigenschaften des Hawker Hunter. Das geflügelte Wort, wonach ein Flugzeug, das gut aussieht, auch gut fliegt, scheint sich in diesem Fall zu bewahrheiten. Der Hunter ist ein Klassiker unter den Kampffjets der ersten Generation und wird häufig mit einem englischen Sportwagen, der nie richtig veralten will, verglichen. Passend dazu fährt Paul Ruppeiner einen fünfzehnjährigen Jaguar mit einem Hunter Emblem auf der Kühlerhaube.

Bis heute liebe er den «guten alten Uhrenladen», den er in den Cockpits der Hunter, Vampire und verschiedenen Oldtimer-Propellermaschinen antreffe, erzählt Paul Ruppeiner lachend. «Die Einführung des Glascockpits, vor allem in der Zivilluftfahrt, bringt jedoch den Vorteil, dass die Schnitt-



Foto: Rolf Müller

stelle zwischen Mensch und Flugzeug verbessert wird», bestätigt er.

Was folgt danach?

«Zusammen mit dem technisch Verantwortlichen Ernst Flessati planen wir, den Hunter wie auch Vampire und einen Venom noch im nächsten Jahrzehnt fliegen zu können», antwortet Paul Ruppeiner auf die Frage nach der Zukunft. «Natürlich stehen je nach politischen Entscheiden noch andere museumsreife Flugzeuge in der Auswahl, doch all dies ist immer mehr eine Kostenfrage», fährt er fort. «Wir können nicht einfach stillgelegte Flugzeuge aktivieren, ohne auf bedeutende Sponsoren zurückgreifen zu können.» An Ideen für weitere Projekte mangelt es den Altenrheiner Fliegerfreunden jedenfalls nicht, getreu dem Motto: «Reaching the sky and never give up!»

Paul Ruppeiner denkt noch lange nicht an Ruhestand, denn er gebe Wissen, Flugerfahrung und Begeisterung gerne zum Wohl der Luftfahrt jüngeren Piloten weiter. **cp**

Rolf Müller



Foto: Rolf Müller

Paul Ruppeiner beim Betanken des Boeing 76D Stearman in Altenrhein vor 20 Jahren.



Cockpit



Farnborough International Airshow



Erfreut sich grosser Beliebtheit, vor allem im chinesischen Raum: die Boeing B737MAX.

Kauflust reisst nicht ab

Obwohl unklar war, wie tief die Airlines diesmal in die Tasche greifen würden, konnten die grossen Flugzeughersteller auch dieses Jahr Hunderte von Bestellungen entgegennehmen. Heimlicher Star war jedoch ein Regionaljet.

Auch wenn die Flut zu Beginn der Show zunächst vor allem vom Himmel kam – gegen Ende des ersten Tages mussten die Organisatoren wegen heftiger Regenfälle aus sicherheitstechnischen Überlegungen vorübergehend sogar den Strom abstellen und die Ausstellung frühzeitig beenden –, setzte die an solchen Veranstaltungen üblich gewordene Welle von Flugzeugbestellungen im Verlauf der Woche doch noch ein: Airbus erhielt 279 Orders (197 feste Bestellungen, 82 Kaufverpflichtungen) im Wert von 35 Milliarden Dollar. Damit überflügelte der europäische Hersteller den Rivalen Boeing, der 182 Festbestellungen und Verpflichtungen für 26,8 Milliarden Dollar bekannt gab.

Schnitt bei A380-Produktion

Den mit Abstand grössten Teil an Bestellungen machte im Fall von Airbus die

A320-Familie aus, für die 269 Orders (187 fest, 82 Absichtserklärungen) eingingen. Bemerkenswert ist, welch grosser Beliebtheit sich die A321 bei den Low-Cost-Gesellschaften erfreut: Air Asia (100 A321neo), Norwegian (Umwandlung von 30 A320neo in A321neoLR für Transatlantikflüge) und die isländische WOWair (vier A321XLR) waren die Protagonisten in diesem Segment. Für Aufsehen sorgte zudem Germania mit ihrer Festbestellung für 25 A320neo. Deren Chef, Karsten Balke, präzisierte auf eine entsprechende Frage von «Cockpit», dass sich die Order auf die ganze Germania-Gruppe beziehe, wozu auch die schweizerische Germania Flug AG gehört.

Der Appetit auf neue Langstreckenmaschinen hielt sich dagegen in Grenzen, sieht man von den zwölf A350-1000-Bestellungen für Virgin Atlantic, vier A330-900neo für Arkia und zwei A330-300 für Aer Lingus

ab. Weil sich die A380 weiterhin schlecht verkauft, entschied Airbus überdies, die Produktionsrate des Doppelstöckers ab 2018 um mehr als die Hälfte auf zwölf Einheiten jährlich zu reduzieren. Im letzten Jahr waren noch 27 A380 aus den Montagehallen gerollt, dieses und nächstes Jahr sollen es 20 Stück sein.

Jumbo-Frachter mit neuem Schub

Wie bei Airbus ging das Gros der Bestellungen bei Boeing auf das Konto der Standardrumpfflugzeuge, wobei auffallend viele Kunden für die Boeing 737MAX und NG aus dem chinesischen Raum stammen. Einer davon, Xiamen Airlines, trug sich mit einer Kaufabsicht für bis zu 30 Boeing 737MAX 200 als zweiter Carrier nach Ryanair in die Liste der Airlines ein, welche den Boeing-Verkaufsschlager in der High-Density-Auslegung betreiben wollen.



Foto: Rolf Müller

Fotos: Thomas Strässle

Oben: Zwei Bombardier C Series 100 in Swiss-Farben in Farnborough. Unten: Erster öffentlicher Auftritt der Embraer E190-E2.

Bemerkenswert ist ferner, dass die Frachtsparte besser als auch schon zum Zug kam. So verkündeten die Amerikaner die Bestellung von zehn Boeing Converted Freightern (sechs 737-800BCF und vier 767BCF für verschiedene Kunden), also von Passagierflugzeugen zu Frachtern umgebaute Maschinen, sowie 20 Boeing 747-8F durch die Volga-Dnepr Group.

Zwei Flugzeuge mit Schweizer Kreuz

Aus Schweizer Sicht einmalig dürfte in Farnborough gewesen sein, dass – zumindest am ersten Tag – gleich zwei Maschinen in den Farben unseres Landes ausgestellt waren. In beiden Fällen handelte es sich um eine CS100 von Bombardier: die wenige Tage zuvor in Zürich der Öffentlichkeit vorgestellte erste CS100 von Swiss und eine Testmaschine des kanadischen Herstellers. Die HB-JBA zeigte vor ihrer Rückkehr in die Schweiz mit C Series-Flottenchef Peter Koch und Cheffluglehrer Daniel Nater am Steuer einen beeindruckenden Überflug – leider bei etwas grauem Himmel.

Deren grössere Schwester, die CS300, hat mittlerweile die Zertifizierung durch Trans-

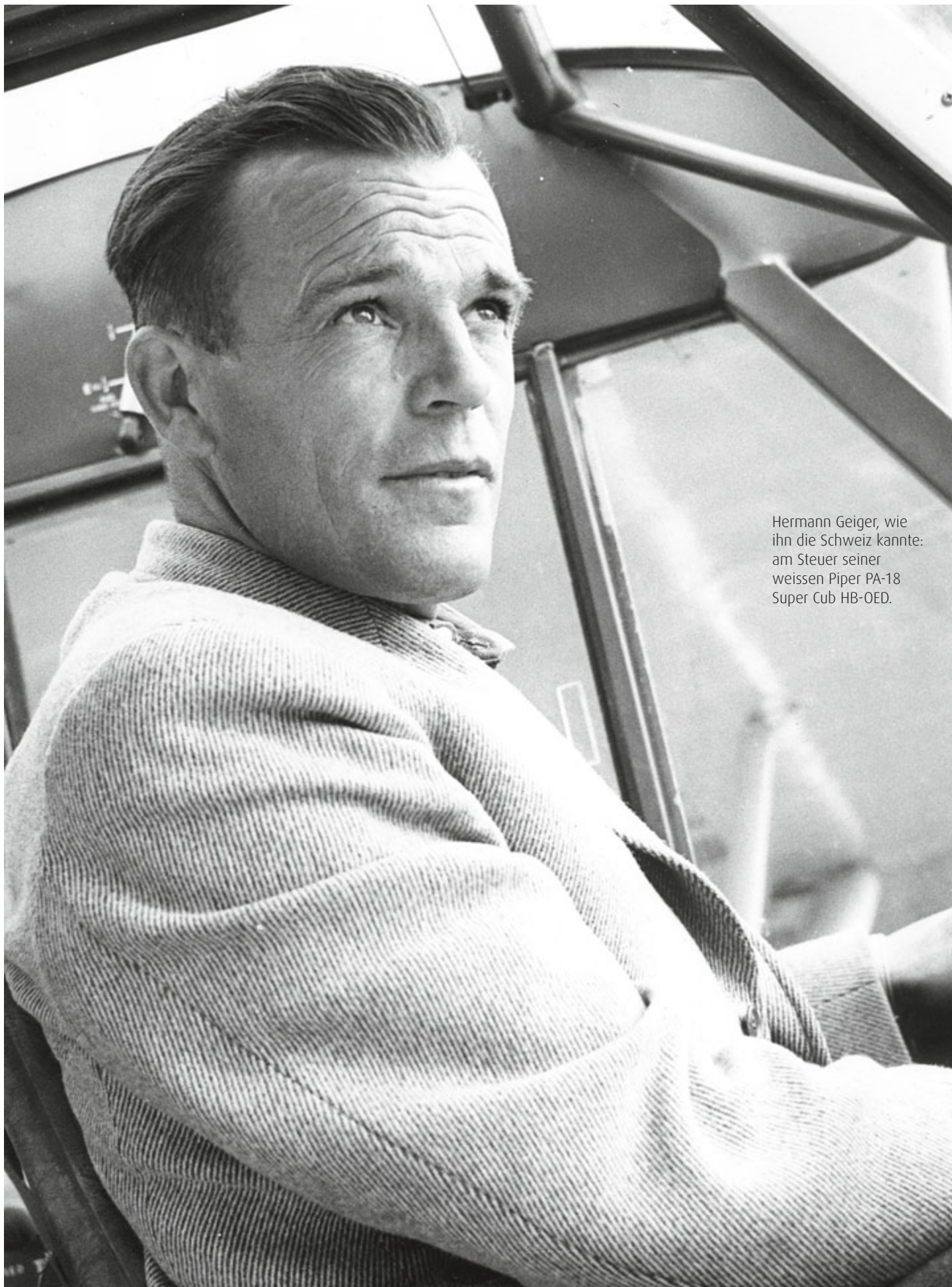
port Canada erhalten; jene durch die EASA und FAA sollte Ende August/Anfang September folgen. Programmchef Rob Dewar gab in England Reichweitensteigerungen für beide Mitglieder der C Series-Familie bekannt. Im Fall der CS100 sind es rund 280 Kilometer (auf nunmehr 4350 Kilometer), bei der CS300 beträgt der Range-Zuwachs rund 830 Kilometer (maximale Reichweite 4450 Kilometer). Damit kann Air Baltic, welche das Muster als erste Fluggesellschaft im Oktober übernehmen wird, ihre längste Strecke, Riga – Abu Dhabi, problemlos bewältigen. «Wir werden dieses Flugzeug, das die Boeing 737-300 ablöst, auf unserem gesamten Streckennetz einsetzen», sagte Martin Gauss, CEO von Air Baltic, in Farnborough. Damit könnte die CS300 also bald auch in Zürich anzutreffen sein. Eine formelle Zusammenarbeit zwischen Swiss und seiner Airline gebe es in der Pilotenausbildung nicht, ergänzte Gauss. «Wir pflegen aber einen sehr freundschaftlichen Austausch», so der Chef der lettischen Fluglinie. Zudem benutzt Air Baltic wie Swiss den von Luftansa Flight Training in Frankfurt betriebenen C Series-Simulator.

MRJ fasst Fuss in Europa

Einer der grössten Konkurrenten des kanadischen Musters, die mit neuen Triebwerken und grösserer Flügelspannweite ausgestattete E190-E2 von Embraer, hatte in Farnborough seinen ersten öffentlichen Auftritt. Das Cockpit weist nur noch vier anstelle von fünf Screens auf, dafür hat die Bildschirmfläche insgesamt zugenommen. Programmchef Luís Carlos Affonso rührte an der Show für die E190-E2 und deren grössere Schwester E195-E2 die Werbetrommel, indem er deren tiefere Treibstoffkosten pro Sitz und geringere direkten Wartungskosten im Vergleich zur C Series hervorhob. Aufhorchen liess schliesslich Mitsubishi. Mit einer Absichtserklärung für die Bestellung von zehn MRJ90 und Optionen auf weitere zehn Maschinen dieses Typs durch den schwedischen Lessor Rockton AB hat der japanische Regionaljethersteller zum ersten Mal europäisches Terrain betreten. Die Auslieferung der Flugzeuge soll 2020 beginnen. ♣

Thomas Strässle

Zum 50. Todestag von Hermann Geiger



Hermann Geiger, wie ihn die Schweiz kannte: am Steuer seiner weissen Piper PA-18 Super Cub HB-OED.

Der Adler von Sitten

Schon als Kind war Hermann Geiger von der Aviatik fasziniert. Beharrlich verfolgte er sein Ziel, Pilot zu werden und die Fliegerei in die Berge zu bringen. Unzählige Berggänger verdanken ihm ihr Leben und von der von ihm entwickelten Gletscherlandetechnik profitieren Piloten bis heute.

Auf dem historischen Flugplatz Issy-les-Moulineux am Stadtrand von Paris wartete am 14. Januar 1957 eine erwartungsvolle Journalistenschar auf Hermann Geiger. Er wollte dort Helikopter fliegen lernen. Doch die Journalisten interessierten sich für etwas anderes: Geigers Aussage zu einem tragischen Vorfall vom vergangenen Dezember, als zwei Studenten am Mont Blanc, von einem heftigen Schneesturm überrascht, auf 4000 Meter Höhe blockiert waren. Ein Rettungsversuch mit einem französischen Militärhelikopter Sikorsky S-55 endete mit einer Bruchlandung. Die Helfer kämpften sich zur nächsten Hütte durch und wurden dort drei Tage später von einer Alouette II abgeholt. Die beiden Studenten erfroren.

Hermann Geigers Angebot, die Gestrandeten mit seiner Piper Super Cub lebend vom Gletscher zu holen, wurde abgewiesen, unter anderem mit der Drohung, ihm nach einem nicht autorisierten Rettungsversuch jede Hilfe zu verweigern. Geiger machte sich noch lange bittere Vorwürfe, dass er nicht trotzdem auf eigene Faust loszog. Um seine Überzeugung zu beweisen, hatte er im Wallis eine Gletscherlandung inszeniert, unter ungefähr den gleichen Bedingungen, die er am Mont Blanc angetroffen hätte, und «rettete» vor den Kameras eines Filmteams eine Strohpuppe – eine typische Aktion von Hermann Geiger, der nichts unterliess, um die Gletscherfliegerei und ihr Potenzial für Rettungsaktionen bekannt zu machen.

Ein Bergler mit Flair für die Aviatik

Wer war dieser Hermann Geiger? 1914 wurde er in Savièse geboren, einem Dorf 300 Meter über Sitten. Zehn Buben und vier Mädchen bevölkerten den Haushalt des

Schreiners Jean-August Geiger und seiner Frau Maria Theresia. Der kleine Hermann interessierte sich schon früh für die Fliegerei. Französischen Fliegerhelden aus dem ersten Weltkrieg wie Georges Guynemer und René Fonck faszinierten ihn. Als der Klassenlehrer später von Motoren, Tragflächen, Rümpfen und Propellern zu sprechen begann und schliesslich hoch am Himmel ein Flugzeug auftauchte, war für Hermann klar: Er wollte Flieger werden.

Doch zuerst lernte er einen «richtigen» Beruf: Automechaniker. Aber fliegen wollte er auch, wurde Mitbegründer des ersten Walliser Segelflug-Clubs. 1942 erhielt er sein Segelflugbrevet. Mit eisernem Sparwillen finanzierte sich Geiger nun Motorflugstunden. Er absolvierte die Polizei-Rekrutenschule, verliess das Wallis und trat eine Stelle als Polizeibeamter in Winterthur an.

Start einer Karriere im Wallis

1947 kehrte Geiger nach Sitten zurück. Er erhielt auf dem Flugplatz eine Stelle als «Flugplatzwärter». Es war die Zeit der grossen Staumauer-Baustellen in unwegsamem Gelände. Hermann Geiger erkannte, dass die Arbeit der Mauerbauer mit dem Abwurf von Material wesentlich erleichtert werden konnte. Mit der Piper PA-18 Super Cub HB-OED der AeCS-Sektion Wallis begann er mit anderen Walliser Piloten mit Versorgungsflügen zu Baustellen und SAC-Hütten. Es ging nicht lange, bis die Pioniere unentbehrlich wurden. Doch Geigers Ziel war es, mit dem Super Cub auf einem mit Skis kombinierten Fahrwerk in den Bergen zu landen. Erster Landeplatz sollte der Kander-gletscher sein. Schliesslich entschloss er sich am 10. Mai 1952 zur ersten Landung. Um 3.15 Uhr startete er in Sitten, absichtlich bei stockdunkler Nacht. Geiger wollte alle Lichtverhältnisse bei aufgehender Sonne beobachten, um den besten Zeitpunkt für die Landung festzulegen, wenn die Bodenstruktur am vorgesehenen Landeort optimal erkennbar war. Mitten auf dem Gletscher setzte der Super Cub auf. «Der Zustand höchster Spannung wurde durch eine Jubelstimmung abgelöst, die alle die Mahnungen und Voraussagen von unweigerlicher Bruchlandung, mit denen man mir die Ohren vollgeredet hatte, davonblies. Ich war also doch kein Narr; die anderen hatten sich Täuschungen hingegeben», schilderte er später seine Gefühle nach der Landung.

Neues Zeitalter in der Gebirgsrettung

Diese erste Gletscherlandung war der Startschuss zu einer Entwicklung, die vorher nicht für möglich gehalten worden war. Antrieb dafür war die Aussicht, mit Landungen im Gebirge in Not geratenen Berggängern helfen und sie sicher zu Tal bringen zu können. Geiger entwickelte seine Verfahren systematisch weiter, setzte Massstäbe für die Gebirgsfliegerei und bildete andere Piloten in der Gletscherlandetechnik aus. Die Medien wurden aufmerksam auf den Walliser. Zeitungen, Zeitschriften und die Schweizer Filmwochenschau brachten eindrückliche Bilder und Filme über Geiger, den bald jedes Kind in der Schweiz kannte.

Mit dem Aufkommen der ersten brauchbaren Helikopter wurde Hermann Geiger auch hier zum Pionier. Mit dem von Coop in einer Sammelaktion gekauften Bell 37J Ranger HB-XAU begannen die Helikoptereinsätze. Der Drehflügler war zwar wesentlich teurer im Betrieb, dafür aber flexibler im Einsatz.

Die Air-Glaciers wird gegründet

1965 gründeten Hermann Geiger und sein Pilotenkollege Bruno Bagnoud zusammen mit Jacqueline Panhard die Air-Glaciers. Ziel war es, eine professionelle Rettungsinstitution aufzubauen und kommerzielle Transporte auszuführen. Daneben wirkte Hermann Geiger nach wie vor als Fluglehrer – was zu seinem Schicksal wurde. Der Mann, der unzählige äusserst anspruchsvolle Flüge unternommen hatte, unter schwierigsten Bedingungen im Gebirge gelandet war und unzählige in Not geratene Menschen vor dem Tod gerettet hatte – dieser Mann starb am 26. August 1966 – also vor 50 Jahren – bei einem banalen Unfall auf seinem Heimatflugplatz Sitten. Bei der Landung mit einer Flugschülerin kollidierte seine Piper Super Cub mit einem Segelflugzeug und stürzte ab. Die Flugschülerin überlebte, Hermann Geiger verstarb. Sein Tod schockierte die Bevölkerung der ganzen Schweiz und weit darüber hinaus. So nahmen an den Trauerfeierlichkeiten grosse Delegationen von Bergführern und Piloten aus dem Ausland teil. Zahlreiche der gegen hundert Kränze wurden von Personen gestiftet, denen der «Adler von Sitten» einst das Leben gerettet hatte. **cp**

Franz Wegmann

Airbus Helicopters AS565MBe «Panther»

Aerospatiale (heute Airbus Helicopters) entwickelte aus dem zivilen AS365N «Dauphin 2» ab 1981 einen der modernsten Marinehelikopter. Heute fliegen rund 150 Helikopter der Panther/Dauphin-Familie für die Seestreitkräfte von 20 Ländern.

Saudi-Arabien bestellte 1980 bei Aerospatiale 24 bewaffnete Marinehelikopter AS365F (abgeleitet vom AS365N «Dauphin 2»), welche ab 1990 an die Saudis und die französische Marine geliefert wurden. 1981 stellte Aerospatiale an der Paris Air Show ein Mock-Up des ebenfalls aus dem zivilen AS365N «Dauphin 2» entwickelten Transport-, Panzerabwehr- und Marinehelikopters AS365M vor. Der Prototyp mit dem grösseren Fenestron-Heckrotor des AS365F flog erstmals drei Jahre später. Die erste, nun «Panther» genannte Serienmaschine, wurde am 30. April 1986 vorgestellt. Die Zelle entsprach derjenigen des AS365N, jedoch mit Modifikationen zur besseren Überlebensfähigkeit in Kampfzonen, gepanzerten Pilotensitzen, gegen Beschuss geschützten Flugkontroll- und Triebwerkskomponenten und einem um 15 Prozent höheren Anteil an Verbundwerkstoffen. Die Crewsitze sollten bei einer Bruchlandung bis 15 g Belastung absorbieren. Als Bewaffnung waren un gelenkte Raketen, Maschinengewehre, Panzerabwehr lenkwaffen und Luft-Luft-Lenk waffen vorgesehen.

Am 15. September 1987 stellte Aerospatiale mit dem AS365M zwei Weltrekorde für Helikopter auf. Sie erreichten mit einem Gewicht von 2774 Kilogramm in 2 Minuten und 54 Sekunden eine Höhe von 3000 Meter und in 6 Minuten und 14 Sekunden die Höhe von 6000 Meter.

Das brasilianische Heer bestellte die ersten 36 Panther. Diese bei Helibras in Lizenz gebauten AS365AA erhielten die brasilianische Bezeichnung HM-1 «Manobra» (Manöver). Die weiteren Luftwaffen- und Heeres-Versionen waren AS365UA (Mehrzweckbewaffnet) und AS365CA (Panzerabwehr). Die Marineversionen hiessen AS565MA (unbewaffnet) für Such-, Aufklärungs- und Rettungsflüge, sowie die AS565SA (bewaffnet) für den Einsatz gegen U-Boote und Schiffe. Die 1994 von Israel bestellten AS565SA erhielten den Namen «Atalef» (Fledermaus).

Der heute angebotene Marinehelikopter AS565MBe kann bei jedem Wetter fliegen, verfügt über modernste Sensoren und ein Glascockpit mit sechs Displays. Der Fenestron-Heckrotor der neuesten Generation ist zu 100 Prozent aus Verbundwerkstoffen gefertigt. Der Helikopter ist mit Maschinengewehren und Anti-Schiffs lenkwaffen ausgerüstet. Die indonesische Marine bestellte 2014 elf AS565MBe, welche noch in diesem Jahr ausgeliefert werden sollen. **cp**

Walter Hodel

Technische Daten

Name	Airbus Helicopters H125M
Hersteller	Airbus Helicopters
Typ	Mittlerer Mehrzweckhelikopter
Erstflug	29. Februar 1984 (M)
Länge (inklusive Rotor)	12,11 m
Kabinenbreite	1,92 m
Max. Höhe	4,06 m
Besatzung/Pax	2/10
Rotordurchmesser	11,94 m
Max./Dauerleistung	2 x 842 kW / 2 x 762 kW
Leergewicht	2406 kg
Max. Abfluggewicht	4500 kg
Max. Unterlast	1135 l
Triebwerk	Turbomeca Arriel 2N
Höchstgeschwind.	278 km/h
Reichweite	781 km
Website	www.airbushelicopters.com





Foto: Rega

Der AW109SP HB-ZRZ der Rega bei einem Einsatz in bewaldetem Gebiet.


Heli «Romeo Zulu»

Zwei Arbeitshelikopter erhielten die Kennzeichen «Romeo Zulu» im Schweizer Luftfahrzeugregister. Der «Super» Bell 205A-1 HB-ZRZ wurde im Frühling 1987 von der Kiwag AG als erster und einziger «Super Bell 205» in der Schweiz eingetragen. Dieser mit einem STC der Firma Heli-Conversion modifizierte und verstärkte Bell 205A-1 wurde vorwiegend für Logging-Arbeiten eingesetzt. Der Xray Romeo Zulu trug den Taufnamen «Romeo II». Am 23. September 1993 verunfallte der Helikopter – nach einem Triebwerksausfall infolge eines Ermüdungsbruchs – mit tragischem Ausgang.

Der AW109SP «Da Vinci» HB-ZRZ war der allererste von insgesamt elf Helikoptern dieses Typs, welche die Rega ab 2009 auf ihren Gebirgsbasen in Betrieb nahm und die Agusta A109K2 ersetzte. Die

beiden Helikopter im Detail:

HB-ZRZ «Super» Bell 205A-1; S/N 30308; B/J 1980; vorher: N1084N, C-GTFV; Eintrag: 5. Mai 1987, Eigentümer & Halter: Kiwag AG Flugtransporte; Handänderung vom 15. Mai 1987 bis 4. Februar 1988, Eigentümer: Lisca Leasing AG; Unfall: 23. September 1993 bei Flumserberg; Löschung: 11. März 1994.

HB-ZRZ Agusta-Westland AW109SP; S/N 22204; B/J 2009; vorher: I-PTFD; Eintrag: 10. Juni 2009, Eigentümer & Halter: Schweiz. Luftambulanz AG. 

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



Der «Super» Bell 205A-1 HB-ZRZ der Kiwag AG auf der Thalalp.

Foto: Markus Herzig

SHA weist Aussenlandeverordnung des Kantons Zürich zurück

Die SHA ist mit dem neuen Verfahrensablauf für Aussenlandungen in Wohngebieten nicht einverstanden. Das Verfahren ist praxisfremd, schränkt die Helikopterunternehmungen unverhältnismässig ein und verursacht unnötigen zusätzlichen administrativen Aufwand.

Die Swiss Helicopter Association hat sich mit nachfolgendem Text an die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich gewendet:

«Zusammenfassend muss das neue Verfahren für Aussenlandungen in Wohngebieten effizienter, kürzer und flexibler sein als das bisherige Bewilligungsverfahren. Für die SHA ist klar, dass der neue Verfahrensablauf diese Voraussetzungen nicht erfüllt.» Der vorgeschlagene Verfahrensablauf mit einem Meldeformular, das zehn Tage vor Beginn des Arbeitseinsatzes eingereicht werden muss, führt zu Problemen:

Für Helifirmen mit mehreren Maschinen und Piloten ist es nicht möglich, zehn Tage im Voraus den Piloten oder die Maschine zu nennen, welche den Einsatz fliegen wird. Bei Helifirmen kommt es oft vor, dass am letzten Tag vor dem Arbeitseinsatz noch Änderungen in der Disposition von Maschine, Mannschaft und Auftragsdurchführung gemacht werden. So kann es sein, dass ein bestimmter Pilot zwar mit dem Formular «Meldung Aussenlandungen in Wohngebieten» von der Helifirma gemeldet wurde, dieser aber wegen den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zur Ruhezeit am Tag des Arbeitseinsatzes nicht fliegen kann, da er während der Meldefrist von zehn Tagen unvorhergesehen noch weitere Aufträge fliegen musste. Schliesslich ist festzuhalten, dass Helifirmen zwingend darauf achten, Transportflüge möglichst ökologisch und ökonomisch durchzuführen. Dies setzt eine gewisse Flexibilität voraus, um lange, unnötige Überflüge zu vermeiden beziehungsweise sie mit anderen Aufträgen im Kanton oder interkantonal kurzfristig zu kombinieren. Diese notwendige Flexibilität wird mit einem Meldeformular, das zehn Tage vor Beginn des Arbeitseinsatzes eingereicht werden muss, verunmöglicht.

Schliesslich verweist die SHA auf folgende Beispiele, die aufzeigen, dass das vorgeschlagene Meldeverfahren mit einer Frist von zehn Tagen nicht praxistauglich ist: In Wohngebieten kommt es oft zu Einsätzen,

Bei Arbeiten im Feld und über bewohnten Gebieten müssen Aussenlandeplätze kurzfristig und flexibel verfügbar sein. Im Bild: AS 350 B2 der Heli Rezia.



Foto: Heli Rezia

bei denen mit Hilfe des Helikopters Forstarbeiten durchgeführt werden. Diese anspruchsvolle Arbeit setzt voraus, dass Wetter, Crew und die Umstände vor Ort perfekt stimmen müssen, um sicher und effizient arbeiten zu können. Transporteinsätze mit Liftmotoren und/oder Liftzubehör erfolgen kurzfristig; dann nämlich, wenn ein Lift nicht mehr funktioniert. Gleiches gilt für Einsätze auf Baustellen, das Ersetzen von Fenstern oder die Reparatur von Dächern. Solche Einsätze hängen von zahlreichen Faktoren ab und können nicht zehn Tage im Voraus geplant werden.

Ziel: Gesamtschweizerische Lösung

Vor diesem Hintergrund beantragt die SHA:

1. Im Meldeverfahren ist eine spezifische Kategorie «Lastenfliegerei» einzuführen. Hier soll ein einfacheres und schnelleres Verfahren zum Zuge kommen. Ein Verfahren, das sowohl das Bedürfnis des Kantons und der Gemeinde nach Information abdeckt, als auch dasjenige der Heliunternehmen und speziell auch der Auftraggeber nach Flexibilität. Aus diesem Grund ist vorzusehen, dass bei zeitkritischen Aufträgen Kanton und Gemeinde auch telefonisch informiert werden können und die schriftliche Meldung nach der Auftragsdurchführung erfolgt.
2. Das Formular «Meldung Aussenlandungen in Wohngebieten» ist abzuändern.

Die SHA ist der Meinung, dass es ausreicht, im Formular das Flugbetriebsunternehmen zu nennen, welches den Einsatz durchführt. Anstelle der Meldung des Piloten und des Typs der Maschine soll das Flugbetriebsunternehmen seine vom Bazl ausgestellte Betriebsbewilligung einreichen. Diese gibt Auskunft darüber, ob das Unternehmen über die erforderlichen Bewilligungen verfügt, um Aussenlandungen in Wohngebieten durchzuführen.

3. Schliesslich verweisen wir darauf, dass es in der Vergangenheit zu keinerlei nennenswerten Problemen bei Arbeitseinsätzen in Wohngebieten im Kanton Zürich gekommen ist. Ein Grund mehr, um bei der Überarbeitung des Meldeformulars pragmatisch und flexibel vorzugehen.

Die SHA bietet Hand, mit dem Kanton zusammen eine Lösung zu erarbeiten, die für alle Kantone gelten könnte. Dies, um zu verhindern, dass unsere Helifirmen mit einer Vielzahl von unterschiedlichen kantonalen Meldeformularen mit unterschiedlichen Anforderungen konfrontiert sind.

Die SHA setzt sich zusammen mit dem Bazl für eine gesamtschweizerische Lösung der Aussenlandeverordnung (AuLaV) ein. **cp**

Bearbeitung: Karin Mürger

Vor 50 Jahren im «Cockpit»



Die Frontansicht eines der wichtigsten Militärflugzeuge der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts: Mc Donnell F-4C Phantom II.

«Die Phantom ist wohl das leistungsfähigste und vielseitigste Kampfflugzeug, mit dem die amerikanischen Luftstreitkräfte gegenwärtig ausgerüstet sind», lautete der erste Satz im COCKPIT vor 50 Jahren. Diesem Flugzeug sind die ersten sechs Seiten des Heftes gewidmet. Dass die Phantom heute, 50 Jahre später, noch immer in sieben Staaten im Einsatz steht, konnte damals niemand wissen. Auch der zweite Artikel vom September 1966 betraf die Militäraviatik: Ein Besuch auf den Militärflugplätzen Ramstein und Wiesbaden ermöglichte das Fotografieren von Douglas C-124C Globemaster II, Lockheed VC-121B (Militärversion der Constellation), Republic F.105D Thunderchief und McDonnell RF-101C Voodoo im Einsatz. Von ganz anderer Art ist das Transportflugzeug Dornier Do 28D Skyservant, dem die vier Mittelseiten des Heftes gewidmet waren. Auch die Freunde der zivilen Fliegerei kamen auf ihre Rechnung: In der Typensammlung wurden das eher seltene Reiseflugzeug Siebel Fh 104 Hallore von 1936 und das ebenso rare tschechische Sportflugzeug Avia B.H.11 von 1928 vorgestellt. Ein Bericht aus Amsterdam war dem sehr erfolgreichen Verkehrsflugzeug Fokker F-27 Friendship gewidmet. Die Fortsetzung der Serie «Die Flugzeuge der Swissair und ihrer Vorgängerinnen» brachte detaillierte Angaben zu den ersten Jets der Schweizer Fluggesellschaft: Douglas DC-8 und Sud Aviation Caravelle.



Das zweisitzige tschechische Sportflugzeug Avia B.H.11 wurde 1928 als CH-230 in der Schweiz eingetragen (ab 1934 als HB-ORI) und 1950 gelöscht.



In der Montagehalle von Fokker in Amsterdam wird das erfolgreiche Kurzstreckenverkehrsflugzeug Fokker F-27 Friendship zusammgebaut.

Defektheze wirbelt

Im Fundus der Airbus Group Corporate Heritage sind kürzlich äusserst rare und bislang unveröffentlichte Werksaufnahmen der Swissair Junkers Ju 86 Z-1 aufgetaucht. Die genauen Gründe für die Beschaffung dieses Einzelgängers liegen auch 80 Jahre nach Ablieferung der HB-IXI immer noch im Dunkeln.

Wenn es um den Verkauf ihrer Airliner ging, biss die Junkers-Teppichetage bei der Swissair jahrelang auf Granit. Selbst die formidable Ju 52 als Urahn aller modernen Airliner war für den Staatscarrier nie ein Thema. Erst im Januar 1936 setzte Tauwetter zwischen dem Flugzeugbauer aus Dessau und den Eidgenossen ein. Notabene zu einem Zeitpunkt, wo der Bedarf an modernen Linienflugzeugen für die Swissair bereits gesättigt schien. Das Unternehmen deckte sich ab Dezember 1934 in Übersee üppig mit sechs Douglas DC-2 ein.

Machte das Dritte Reich Druck?

Die wahren Hintergründe, warum die Junkers Flugzeugwerk AG (Ifa) doch noch bei der Swissair zum Handkuss kam, sind bereits vom Dickicht der Geschichte überwuchert. Hartnäckig hält sich das Gerücht, dass die Swissair nur über den Kauf dieser einen Ju 86 Z-1 zu ihrem Streckenrecht für die prestigeträchtige Verbindung nach Berlin gekommen ist. Demnach hätte das Dritte Reich über seine diplomatischen Kanäle mächtig Druck zur Beschaffung von deutschem Flugmaterial gemacht. Dem Verfasser liegen jedoch

keine Dokumente vor, welche diese Theorie stützen. Durchaus möglich, dass die offizielle Version zum Kauf der Ju 86 eben doch zutrifft: Die Swissair wollte Einblick in die damals neue Schwerölmotoren-Technologie gewinnen. Das verbrauchsarme Jumo 205 C-Dieselmotoren (siehe Kasten auf der gegenüberliegenden Seite) galt damals als wegweisend für Langstrecken-Destinationen, welche die Swissair ja im Auge hatte. So hätte die Beschaffung der Ju 86 Z-1 als Technologieträger durchaus Sinn gemacht.

Erstes Exemplar der Null-Serie

Am 28. April 1936 überführten Swissair-Direktor Balz Zimmermann und Flugkapitän Franz Zimmermann die als HB-IXI immatrikulierte Ju 86 Z-1 (Werknummer 086 0008) vom Dessauer Herstellerwerk nach Dübendorf. Diese Junkers war das erste aus der Null-Serie stammende Exemplar und die Swissair damit zum ersten Auslandskunden dieses Musters geworden.

Bei der Swissair sorgten die Jumo 205 C-Zwölfzylinder-Gegenkolbenmotoren für reichlich Kummer. Praktisch zeitgleich mit der Einführung der für 230 000 Franken beschafften Ju 86 Z-1 wirbelte

Vor genau 80 Jahren absolvierte die brandneue, für die Swissair bestimmte Junkers Ju 86 Z-1 (Werknummer 086 0008) HB-IXI ihre Werksflüge über Sachsen-Anhalt. Der Airliner war das erste Exemplar der eigentlich ausschliesslich für die Lufthansa bestimmten Nullserie. Damit war die Swissair zum ersten Auslandskunden der Ju 86 geworden.



die Defekthexe an Bord dieses Einzelgängers. Am 27. Mai 1936 – nicht einmal einen Monat nach der Betriebseinführung – musste die von Walter Ackermann pilotierte HB-IXI den Flug von München-Oberwiesenfeld nach Wien-Aspern abbrechen. Auf der identischen Strecke erwischte es am 4. Juli 1936 Walter Borner, der mit nur noch einem gesunden Triebwerk in die österreichische Metropole «humpelte». Der Grund für die vielen Ausfälle der Junkers-Schwerölmotoren war in erster Linie im völlig verfehlten Einsatzprofil der Swissair zu suchen. Die Eidgenossen setzten ihre Ju 86 – mangels geeigneter Langstrecken-Destinationen – auf verhältnismässig kurzen Rotationen ein. Die andauernden Leistungswechsel bei Start, Reiseflug und Landung goutierte der auf die Langstrecke getrimmte Jumo 205 C äusserst schlecht. Der Swissair mangelte es zudem am nötigen Know-how im Betrieb von Schwerölmotoren, denn die von der Lufthansa betriebenen Ju 86 B-0 mit identischer Motorisierung wiesen deutlich weniger Störungen auf. Mit einem kapitalen Motorendefekt verabschiedete sich die Ju 86 Z-1 denn auch vor genau 80 Jahren aus dem Inventar der Swissair: Auf dem Nachtpostflug von Frankfurt-Main nach Basel-Birsfelden war Flugkapitän Hans Schär am 12. August 1936 zur Bruchlandung auf einer Obstbaumplantage nahe der hessischen Kleinstadt Wixhausen gezwungen. **CP**

Hans-Heiri Stapfer

Eine komplette Dokumentation über den Einsatz der Ju 86 im Dienste der Swissair findet sich in den «Cockpit»-Ausgaben April bis Juni 2006.



Die Immatrikulation HB-IXI der Ju 86 Z-1 war auf den Tragflächen in Rot gehalten, am Rumpf jedoch in Schwarz.



Die Ju 86 Ju 86 Z-1 war bereits im Junkers-Werk mit der vollen Swissair-Bemalung versehen worden.



Die Swissair Ju 86 Z-1 war analog zu den Maschinen der Deutschen Lufthansa ganz in Naturaluminium gehalten.

Diesel-Herzen pochen im «Marathonläufer»

Während in der Swissair Ju 86 Z-1 die Defekthexe im Jumo 205 C wütete, erwies sich dieser 600 PS starke Junkers-Dieselmotor über dem Atlantik als ein Juwel an Zuverlässigkeit. Es war dem kraftstoffsparenden Jumo 205 C zu verdanken, dass die Do 18 der Deutschen Lufthansa mit der Präzision einer Schweizer Uhr den Postdienst über den Atlantik versah. Als Teil der von Frankfurt nach Südamerika führenden Transozeanstrecke 191 pendelten die in Friedrichshafen am Bodensee gefertigten Dornier Flugboote ihre 2800 Kilometer zwischen Bathurst in Westafrika (heute Banjul, Gambia) und Natal im Nordosten Brasiliens. Die Do 18 der Deutschen Lufthansa haben zwischen September 1936 und dem Kriegsausbruch im September 1939 insgesamt achtmal den Nord- sowie 74 Mal den Südatlantik überquert.

Die Zuverlässigkeit der Jumo 205 C-Dieselmotoren eindrücklich unter Beweis stellen konnte die Do 18 W (Werknummer 734) D-ANHR anlässlich eines neuen Weltrekordflugs. Die vierköpfige Besatzung unter dem Kommando von Flugkapitän Hans-Werner von Engel hob am 27. März 1938 vor der südenenglischen Küste ab und landete nach einem 8392 Kilometer langen Nonstop-Flug 43 Stunden später in Caravellas vor der Küste Brasiliens. **(sta)**



Foto: Deutsche Lufthansa

Pure Zuverlässigkeit: Mit zwei Jumo 205 C-Dieselmotoren ausgerüstet, war die Do 18 W D-ANHR während ihres Weltrekordflugs unglaubliche 43 Stunden lang in der Luft.

Genf: Es ist immer beeindruckend, die Ilyushin IL-76TD-90 RA-76384 von Celiba Cargo so nah vor der Linse zu haben, wie dies am 24. Juli der Fall war, als sie ihre Ladung nach Genf brachte.

Foto: Joël Bessard



Saanen: Dieser PC-12 von JetFly war am 26. Juli auf dem Flugplatz Saanen zu Gast.

Foto: Joël Bessard

Basel: Im Auftrag ihrer Chartertochter Sun d'Or führte El Al Israel Airlines am 25. Mai einen Charterflug von Tel Aviv nach Basel durch. Nach einem «Night Stop» am EuroAirport flog die Boeing B737-86N 4X-EKI am 26. Mai wieder nach Tel Aviv zurück.

Foto: Dennis Thomsen



Genf: Diese Boeing 737-23A 9H-AVM war 2013 an die maltesische Privatgesellschaft JetMagic verkauft worden. Es ist die ehemalige HB-IEE von Privatair, die während fast 25 Jahren in Genf stationiert war. **Foto:** Jean-Luc Altherr



Basel: Mit der 34-jährigen Boeing 747SP-68 der Regierungsflotte von Saudi-Arabien landete am 25. Juli ein seltener Besucher am EuroAirport. Der «kurze» Jumbo der Saudi Arabian Royal Flight trägt die Kennung HZ-HM1C und kam zur Maintenance in einer der am Flughafen Basel ansässigen Firmen. **Foto:** Daniel Bader

Basel: Die neue bulgarische Charter-Airline Bul Air bedient diesen Sommer ab Basel regelmässig Pristina. Im Bild die Boeing B737-341 LZ-B00 des Carriers am 5. Mai bei ihrer Ankunft am EuroAirport aus der Hauptstadt des Kosovo kommend.

Foto: Dennis Thomsen



Genf: Im Dezember 2015 hat die neue saudi-arabische Gesellschaft SaudiGulf mit Basis in Dammam ihren Dienst aufgenommen. Sie bedient vor allem inländische Linien. Der Besuch des Airbus A320-232SL HZ-SGA in Genf vom 8. Juli mit einer Gruppe VIPs an Bord bot den Spottern also ein Sujet mit Seltenheitswert. **Foto: Jean-Luc Altherr**

Basel: Während des Sommerflugplans 2016 bedient die belgische Jetairfly ab Basel jeden Mittwoch die spanische Stadt Malaga. Im Bild die «kurze» Boeing B737-7K5(WL) OO-JAR des Carriers am späten Abend des 27. Juli auf dem Weg zum Pistenanfang der Piste 15 am EuroAirport. **Foto: Dennis Thomsen**



Genf: Die Flüge von TAP von Porto nach Genf werden mit den neuen Embraer 190LR durchgeführt, welche die Gesellschaft erworben hat und die unter den Farben von TAP Express fliegen.

Foto: Jean-Luc Altherr



Basel: Am 21. Juni führte Qatar Cargo den ersten von vorerst zwei Frachtcharterflügen für einen Basler Pharmakonzern nach Atlanta durch. Auf dem Bild ist die Boeing B777-FDZ A7-BFC des Carriers, beladen mit Pharmazeutika, beim Rotieren auf der Piste 15 des EuroAirports zu sehen.

Foto: Dennis Thomsen





Bild ganz oben:

Zürich: Ein A320 von Swiss im Anflug auf Piste 28.
Foto: Christian Merz

Bild oben:

Bern: Kurzbesuch eines BBJ1 der Regierung Kasachstans.
Foto: Ian Lienhard

Grosses Bild links:

Zürich: Ein A380 von Emirates im Anflug auf Piste 28.
Foto: Christian Merz

Zu Verkaufen: 1/3-Anteil Cessna T303 Crusader

- BJ 1982, TT 3075h, guter und gepflegter Zustand
- 2 neue Motoren mit GAMI und frisch überholten Propellern
- Hangarplatz in LSZH
- IFR- & voll FIKI-zertifiziert
- Payload ca 410kg bei Range ca 440nm plus Reserves
- GPS: Garmin GNS-530W + GNS-430W
- Wx-Radar: Honeywell RDR-2000
- Transponder: Garmin GTX-330
- Autopilot: STEC 55x mit Altitude-Capture & -Hold, Yaw-Damp
- Engine Analyser: JPI, Shadin

Kontakt: hbluv@adamcc.ch, www.303flyers.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!**

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

Cadamon THE PILOT GEAR



fashion for pilots
 www.cadamon.com

mt-propeller *The Winner's Propeller!*



Cessna 208 Blackhawk, Caravan

- 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

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

www.mt-propeller.com

SkyWork AIRLINES



**EINMAL AB BERN
 IMMER AB BERN**
 Ihr schnellster Weg ans Ziel.

Destinations: HAMBURG, USEDOM HERINGSDORF, AMSTERDAM, BERLIN TEGEL, LONDON CITY, KÖLN/BONN, MÜNCHEN, WIEN, JERSEY, RIJEKA, ZADAR, Basel, Bern, ELBA, FIGARI, OLBIA, MENORCA, MALLORCA, CAGLIARI, IBIZA

flyskywork.com | Flights made in Switzerland 

49 PC-21 für die ADF



Foto: Pilatus Aircraft Ltd

Der erste PC-21 für die Australische Luftwaffe (ADF) hat seinen Produktions-Testflug absolviert.

Insgesamt 49 PC-21-Maschinen hat die Australische Luftwaffe bei den Pilatus Flugzeugwerken bestellt. Am 21. Juli erfolgte der Erstflug der ersten Maschine. Der Flug habe nur sieben Monate nach Unterzeichnung des Kaufvertrags stattgefunden, schreibt Pilatus. Die australischen Streitkräfte wollen ihre Trainingsflotte für die Armee, Marine und Luftwaffe harmonisieren. Der erste PC-21 mit der australischen Immatrikulation A54-001 wird der Australian Defence Force (ADF) im Juni 2017 ausgelie-

fert, nachdem er das ganze Testprogramm – nach Abschluss weiterer standardmässiger System- und Flugtests sowie Zertifizierungsarbeiten in der Schweiz und Australien – erfolgreich absolviert hat. Die 49 PC-21-Maschinen sollen sukzessive die in die Jahre gekommenen PC-9-Flugzeuge ersetzen, die 30 Jahre im Betrieb waren und mehr als 500 000 Flugstunden aufweisen. Beabsichtigt ist, dass sie die Basis für das australische Trainingsprogramm während der nächsten 25 Jahre bilden. **CP**

Kein Ruhestand

Das Fliegermuseum Altenrhein hat den 65. Geburtstag des Hawker Hunter gefeiert. Am Donnerstag, 21. Juli, fanden in Altenrhein Flüge mit verschiedenen historischen Flugzeugen statt. Neben den museumseigenen ehemaligen Kampffjets Hawker Hunter und de-

Havilland Vampire waren auch die Pilatus Turbotrainer PC-7 in der Luft zu sehen. Eine JU 52 aus Dübendorf rundete mit ihrem Erscheinen das Fest ab. Der Hawker Hunter startete am 20. Juli 1951 zu seinem Erstflug und fliegt dank des Einsatzes vieler Flugbegeisterter immer noch. **CP**

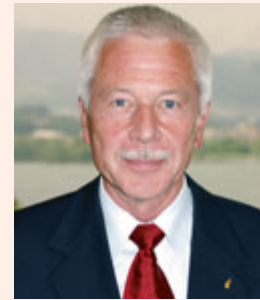


Foto: Phil Ray, Fliegermuseum Altenrhein

Die Hawker Hunter erfreuen die Fliegerfreunde auch nach 65 Jahren immer noch.

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Korrekte Transponderanwendung oder falsch verstandener Individualismus?

Erfahrungsgemäss sind Piloten verantwortungsvolle Individuen. Darum können wir davon ausgehen, dass für alle Besatzungen die Sicherheit der mitgeführten Passagiere, die der anderen Luftraumbenutzer und damit auch die eigene Sicherheit an oberster Stelle steht. Und jeder Führer eines Luftfahrzeugs versteht sich selbstverständlich als umsichtiger und guter Pilot.

Optisch und elektronisch «sehen und gesehen werden» ist das A und O in der Luftfahrt. Darum hat der verantwortungsbewusste VFR-Pilot im unkontrollierten und im kontrollierten Luftraum den Transponder ausnahmslos aktiviert. Dies gilt für alle Luftraumnutzer, egal ob Motorflugzeug- oder Helikopterpilot, Segelflieger oder Ballonfahrer.

Wenn sich nun einige Piloten immer noch einer Transponderpflicht widersetzen, ist dies nicht nachvollziehbar. Argumente gegen eine aktive Transponderanwendung sind nicht mehr stichhaltig, auch nicht wegen knapper Stromversorgung, denn heutige Batteriekapazitäten reichen aus.

In speziellen Situationen ist es sogar denkbar, dass der Transponder kurzzeitig ausgeschaltet werden könnte, wenn in einem flugverkehrsmässig unproblematischen Raum mit entsprechender Information und ständiger Funkbereitschaft zum Luftfahrtinformationsdienst (FIS) geflogen wird. Der Kosten-Nutzen-Sicherheitseffekt für eine Transponderanschaffung in der Leichtaviatik ist eindeutig positiv. Grosse Distanzen zurücklegen, über Landesgrenzen fliegen, stolz die Möglichkeiten moderner Avionik nutzen, sich aber gegen eine Transponderpflicht wehren, entspricht nicht heutiger Airmanship. Es ist entweder falsch verstandener Individualismus oder fehlendes Verständnis für das komplexe Gesamtsystem Luftfahrt. Zudem trägt es nicht zu qualitativ besserer Verkehrsinformation durch Skyguide-FIS an die VFR-Piloten bei und verhindert die Bildung von längst fälligen einfacheren Luftraumstrukturen in der Schweiz. Alles Punkte, die definitiv nicht im Interesse und der Zukunft des VFR-Verkehrs liegen.

→ 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.



Die Sécurité Civile demonstrierte ihre Brandbekämpfungsmöglichkeiten eindrücklich mit der Conair S-2 Turbo Firecat F-ZBMA sowie mit der Canadair CL-415 F-ZBFS.

Beliebtes La Ferté Alais

Auf dem kleinen Flugfeld von Cerny-La Ferté Alais im Süden von Paris findet jedes Jahr eine wunderbare Airshow statt. Organisiert wird der Anlass von der Amicale Jean Baptiste Salis (AJBS), welche an gleicher Stelle auch eine grosse Oldtimersammlung unterhält und viele dieser flugfähigen Exemplare in einem Museum der Öffentlichkeit zugänglich macht. So erstaunt es nicht, dass ein Grossteil der über hundert teilnehmenden Maschinen aus der Zeit von den Anfängen der

Fliegerei bis zum Zweiten Weltkrieg stammt. Jedoch setzten auch Entwicklungen der Neuzeit im Rahmen der diesjährigen Show Akzente, so etwa die französische Marine und die Armée de l'Air mit Rafale und Patrouille de France. Aber auch zivile Maschinen wie die Boeing B747 der französischen Corsair tauchten am Himmel über La Ferté Alais auf. **cp**

Ian Lienhard



Fotos: Ian Lienhard

Oben: Die Spad S.XIII ist ein französischer Jäger aus dem Ersten Weltkrieg. Unten: Die Patrouille de France beeindruckte das Publikum mit der neuen Show.

Oben: Die Boeing A75 Stearman F-H1Z1 konnte für Passagierflüge gebucht werden. Unten: Ähnlich, aber von verschiedenen Herstellern: Vorne die Lockheed L-12 Electra Junior F-AZLL, dahinter die Beech B-18 N2913B.

La Tour de France et les avions

198 Radfahrer, 3535 Kilometer Strecke, 4500 Begleitpersonen, Fernsehübertragungen in 190 Länder, 12 Millionen Zuschauer am Streckenrand: Dies sind nur einige der eindrucklichen Zahlen der diesjährigen Tour de France. Dass dabei auch in der Luft einiges los war, versteht sich von selbst.

Vom 18. bis 20. Juli machte die Tour de France Halt in Bern. Dabei verursachte der Tour-Tross nicht nur am Boden Verkehrseinschränkungen, sondern auch im Berner Luftraum. Allein für die TV-Übertragung waren vier Helikopter unterwegs. Vier Flächenflugzeuge waren für die Koordination aus der Luft sowie als Relaisstation im Einsatz. Hinzu kamen die diversen VIP-Flüge mit Helikoptern und Business-Jets und schliesslich auch die Überwachung der Tour durch die Polizei mit Hilfe von Super Pumas und EC635 der Schweizer Luftwaffe.

Aus diesem Grund wurde zeitweise auch der kontrollierte Berner Luftraum deaktiviert, so dass sich das Geschwader von bis zu zwölf Helikoptern gleichzeitig barrierefrei bewegen konnte, bevor die Maschinen zum Betanken und Übernachten auf dem Flughafen abgestellt wurden (Bild ganz unten). **cp**



Foto: Joel Bessard

Auch im Wallis herrschte Grossbetrieb, wo die Héli-Alps vor allem für VIP-Flüge im Einsatz stand.

Ian Lienhard



Fotos: Ian Lienhard

Oben links: Die Ecureuil F-HHPM (bis im Dezember noch als HB-ZPM für Swift Copters unterwegs) im Anflug auf den Helisquare in Bern-Belp. Oben rechts: Die Dassault Falcon 50 F-HALM zeigte mit ihrem Aufkleber deutlich, dass nicht nur Helikopter die Tour begleiten. Unten: Tanken und parken auf dem Flughafen Bern-Belp.

Solar Impulse am Ziel

Bertrand Piccard und André Borschberg haben es geschafft: Mit Solar Impulse 2 (Si2) haben sie die Erde ohne einen einzigen Tropfen Treibstoff umrundet.

Nachdem er am 23. Juli kurz vor Mitternacht in Ägypten zur letzten Etappe gestartet war, landete Bertrand Piccard am 26. Juli, fünf Minuten nach Mitternacht, in Abu Dhabi und beendete damit erfolgreich eine ursprünglich als unmöglich beurteilte Reise: die Weltumrundung in einem einzig von der Sonne angetriebenen Elektroflugzeug. Das Unterfangen nahm am 9. März 2015 seinen Anfang, als Si2 mit André Borschberg am Steuer in Abu Dhabi gestartet war. Bertrand Piccard und André Borschberg wechselten sich in der Folge am Steuer des 3,8 m³ grossen Cockpits des Einsitzers ab, um in 17 Etappen über Asien, den Pazifik, die USA, den Atlantik, das Mittelmeer und den Nahen Osten die Erde zu umrunden. Insgesamt legten die beiden Abenteurer 43 041 Kilometer zurück und stellten 19 Weltrekorde auf, die zum Teil noch vom internationalen Luftsportverband (FAI) bestätigt werden müssen.

Piccard und sein Team sammelten während Jahren insgesamt rund 170 Millionen Franken für das Projekt. Dieses wurde von zahlreichen Firmen im In- und Ausland sowie vom Bund unterstützt. «Es ist nicht nur eine Luftfahrtpremiere, sondern vor allem eine



Foto: Solar Impulse

André Borschberg (links) und Bertrand Piccard nach der letzten Landung in Abu Dhabi.

Premiere in der Geschichte erneuerbarer Energien», sagte Piccard. «Ich bin sicher, dass wir in den nächsten zehn Jahren Elektroflugzeuge sehen werden, die bis zu 50 Passagiere auf Kurz- und Mittelstreckenflügen befördern. Die sauberen Technologien, die bei Solar Impulse zum Einsatz kommen, können auch in unserem Alltag so genutzt werden, dass die CO₂-Emissionen gewinnbringend um die Hälfte reduziert werden», ist Piccard überzeugt. **CP**

Busse ab Bahnhof Belp

Tag der offenen Tür

40 Jahre Rega-Basis Bern

Samstag, 10. September 2016, 10.00 Uhr – 17.00 Uhr

News

Schweiz

Flughafen Zürich: 100 000 Passagiere

Am Sonntag, 17. Juli, landeten und starteten erstmals über 100 000 Passagiere innerhalb eines Tages am/vom Flughafen Zürich. Zum Vergleich: An einem durchschnittlichen Tag reisen rund 72 000 Menschen über den Flughafen Zürich. Der bisherige Rekordtag wurde am 19. Juli 2015 mit 96 786 Passagieren erreicht. Ein Flughafenerteam überreichte dem 100 000. Passagier, Cédric Rytz und seiner Partnerin Beatrice Müller aus Biel ein Präsent (Bild). CP



Foto: Flughafen Zürich AG

Altenrhein: neuer Gate- und Loungebereich

Rund 70 Gäste aus Wirtschaft, Behörden, Medien und Politik sowie Mitarbeitende und Handwerker waren bei der Eröffnung des neuen Gate- und Loungebereichs am Flugplatz Altenrhein zugegen. Dies sei ein Meilenstein für den Ostschweizer Business Airport, betonte Rorschachs Stadtpräsident und Nationalrat Thomas Müller anlässlich der Eröffnung. Die Erweiterung und Modernisierung des rund 30 Jahre alten Gate- und Loungebereichs wurde mit der zunehmenden Auslastung der Flüge notwendig, um den heutigen Sicherheits- und Brandschutzauflagen zu entsprechen. Im Bild sind Thomas Müller und Flughafen-CEO Daniel Steffen (rechts) zu sehen. CP



Foto: alpirics4you.ch / Timo Dietsche

Swiss streicht Istanbul ab dem Winterflugplan

Aufgrund der instabilen politischen Lage in der Türkei haben die Swiss-Verantwortlichen beschlossen, ab dem Winterflugplan die zwei täglichen Verbindungen von Zürich nach Istanbul zu streichen. Die massive Verschlechterung der Sicherheitslage habe zu einem starken Rückgang der Buchungen geführt, teilt Swiss mit. Wann die

Flüge wieder aufgenommen werden, steht nicht fest. CP

Auch SR Technics wird chinesisch

Jetzt wird auch die SR Technics von einem chinesischen Unternehmen übernommen: Der bisherige Alleinaktionär Mubadala mit Sitz in Abu Dhabi wird 80 Prozent seiner Aktien der SR Technics an die HNA Aviation abtreten, die Kerninheit in der chinesischen HNA Group. Mubadala ist seit 2006 Aktionär der SR Technics und wird weiterhin 20 Prozent der Aktien behalten. Ein Kaufpreis wurde nicht genannt. SR Technics ist nach Swissport und Gategroup bereits das dritte ehemalige Unternehmen der SAir Group, das sich HNA einverleibt. CP

Swiss: weniger Gewinn

Swiss International Air Lines (Swiss) verzeichnete in den ersten sechs Monaten einen Rückgang des Betriebsertrags um 3 Prozent auf 2 278 Mio. Franken (1. Hj. 2015: 2 356 Mio.). Im Vergleich zur Vorjahresperiode sank das operative Ergebnis (EBIT) um 28 Prozent auf 153 Mio. Franken (1. Hj. 2015: 214 Mio.). Der gegenüber dem Vorjahr deutliche Rückgang ist wesentlich auf Einmaleffekte im Vorjahr zurückzuführen. Diese seien durch neue Gesamtarbeitsverträge in Cockpit und Kabine sowie durch ein höheres Währungsicherungsergebnis zustande gekommen, heisst es in der Medienmitteilung. CP

Flughafen Zürich und Dufry eng verbunden

Die Flughafen Zürich AG hat den Vertrag mit ihrem langjährigen Partner Dufry AG vorzeitig bis 2028 verlängert. Dufry AG wird in den nächsten zwei Jahren an den Duty-Free-Standorten am Flughafen Zürich ihr neues Shopkonzept einführen. Zusätzlich konnte die Dufry AG als Ankermieter für das Modul «Brands & Dialogue» auf einer Fläche von 5000 Quadratmetern im neuen Dienstleistungszentrum «The Circle» gewonnen werden. CP

Olympiateilnehmer mit Swiss nach Rio



Foto: SWISS

Swiss hat die Olympia-Teilnehmer mit einem Spezialflug nach Rio de Janeiro geflogen. Swiss ist offizielle Fluggesellschaft und Partnerin der Swiss Olympic- und Swiss Paralympic-Teams. Jolanda Neff (Mountain Bike und

Strassenrennen) stattete dem Cockpit in der Boeing 777-300ER vor dem Abflug einen Besuch ab. Auf dem Bild sind ausserdem Captain Peter Tilly (links) und die Co-Piloten Andreas Ilk und Philipp Overbeck zu sehen. CP

International

Berlin: Eröffnung im November 2017?

Der Hauptstadtflughafen Berlin-Brandenburg (BER) soll nach den Worten von Geschäftsführer Karsten Mühlenfeld «bis spätestens Anfang November 2017» den Betrieb aufnehmen. Spätestens bis Ende 2019 soll auch ein endgültiges Konzept für den Brandschutz des Flughafenbahnhofs fertig sein. Derzeit gibt es lediglich eine vorübergehende Lösung für eine begrenzte Anzahl gleichzeitig ankommender und abfahrender Züge. Gemäss Mühlenfeld wird der alte Flughafen Schönefeld noch bis Mitte des kommenden Jahrzehnts genutzt werden müssen. So werde für den neuen Hauptstadtflughafen zunächst mit 22 Millionen Fluggästen im Jahr gerechnet sowie mit 12 Millionen Passagieren am bisherigen Flughafen Schönefeld. CP

AUA steigert Performance markant

Die Austrian Airlines AG erwirtschaftete im ersten Halbjahr des laufenden Jahres ein Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) in Höhe von 2 Millionen Euro. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bedeutet dies eine Verbesserung um 19 Millionen Euro. Das Adjusted EBIT, die für die Prognose relevante Kennzahl, in der unter anderem Bewertungsgewinne aus Flugzeugverkäufen abgezogen werden, konnte im ersten Halbjahr um 17 Mio. Euro auf minus 0,1 Mio. Euro verbessert werden. Die Verbesserungen konnten vor allem durch geringere Treibstoff- und Technikkosten sowie dank eines langfristigen Mietvertrags mit dem Flughafen Wien erzielt werden. CP

Ryanair hält an Prognose fest

Der Brexit ist eine Gefahr für die Gewinnpläne der irischen Billigfluggesellschaft Ryanair geworden. Trotzdem hält diese vorerst an der Gewinnprognose fest. Der Überschuss werde im bis Ende März 2017 laufenden Geschäftsjahr um etwa 13 Prozent auf 1,38 bis 1,43 Mia. Euro zulegen. Dies wäre ein Rekordergebnis. In der Hauptreisezeit dürften die Ticketpreise im Schnitt mindestens sechs Prozent tiefer ausfallen als ein Jahr zuvor, schätzt Ryanair-Chef O'Leary. Im kommenden Winter dürften die Ticketpreise sogar um 10 bis 12 Prozent sinken. CP

Boeing: «Jumbo» vor dem Aus

Der amerikanische Flugzeugbauer Boeing trägt sich mit dem Gedanken, die Produktion der Boeing B747-8 einzustellen. Das Unternehmen musste im zweiten Quartal einen Abschreiber von 1,2 Milliarden Dollar vornehmen. Die Verluste beim «Jumbo» könnten aber noch höher ausfallen, hat Boeing die US-Börsenaufsicht SEC wissen lassen. Dies sei dann der Fall, wenn keine neuen Aufträge mehr einträfen. Bislang hat der Flugzeugbauer 1543 Orders für die 747 in all ihren



Foto: Dennis Thomsen

Varianten gesammelt. Ab September sollen nur noch sechs Maschinen pro Jahr produziert werden. CP

London City erhält Ausbaubewilligung

Der London City Airport (LCY) hat von der britischen Regierung die Baugenehmigung für die Erweiterung des Flughafens erhalten. Durch den Ausbau können ab 2025 insgesamt 6,5 Millionen Passagiere jährlich abgefertigt werden. Zum Vergleich: Der Londoner Stadtflughafen verzeichnete im vergangenen Jahr 4,3 Millionen Fluggäste. Das 344 Mio. britische Pfund umfassende private Investment beinhaltet die Erweiterung des Terminalgebäudes sowie den Bau von sieben neuen Flugzeugstandplätzen und einer weiteren Taxipspur. CP

Wegen Streik: Lotsen müssen zahlen

Die deutsche Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) muss Fraport für einen Streik im Februar 2012 am Frankfurter Flughafen Schadenersatz zahlen, so das Urteil der Bundesrichter. Auch Lufthansa und Air Berlin hatten geklagt – sie haben jedoch keinen Anspruch. Die Bundesrichter gaben im Gegensatz zu den Vorinstanzen in Hessen einer Schadenersatzklage des Flughafenbetreibers Fraport statt. Fraport verlangt wegen Einnahmeverlusten durch Hunderte ausgefallener Flüge Schadenersatz von rund 5,2 Mio. Euro von der Lotsengewerkschaft. CP

Air Berlin rutscht tiefer in die roten Zahlen

Air Berlin hat im 2. Quartal einen operativen Verlust von 89 Mio. Euro eingeflogen. Der Halbjahresverlust kumuliert sich auf 235 Mio. Euro. Als Gründe erwähnte die zweitgrösste deutsche Airline die angespannte Sicherheitslage und den Ticketpreiserfall nach Spanien. Air Berlin hat die Flugkapazitäten erfolglos um 10 Prozent reduziert. CP

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 31. Juli 2016

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
13.07.2016	HB-1247	Elfe S4A	72	1974	Gauchat Albert, La Neuveville	Courtelary
08.07.2016	HB-1638	Nimbus-3	15	1982	Bonvin Jean-François, Sion	Sion
13.07.2016	HB-1698	Centrair 101 AP	101060	1983	Behm Felix, Dübendorf	Langenthal
06.07.2016	HB-2156	Piccolo	031	1989	Zeiter Bernhard, Törbel	Raron
22.07.2016	HB-3358	DG-800 S	8-285551	2002	Segelfluggruppe Bern, Bern	Bern-Belp
07.07.2016	HB-CTW	Cessna F150J	0491	1969	Guidair SA / Cessna Air Club, Gordola	Locarno
13.07.2016	HB-EFB	Beech F35	D-4132	1955	Come fly with me, Belmont-sur-Lausanne	Lausanne-La Blécherette
28.07.2016	HB-FRS15	Pilatus PC-12/47E	1548	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.07.2016	HB-FSC16	Pilatus PC-12/47E	1636	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.07.2016	HB-FSD16	Pilatus PC-12/47E	1637	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.07.2016	HB-FSE16	Pilatus PC-12/47E	1638	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.07.2016	HB-FSF16	Pilatus PC-12/47E	1639	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.07.2016	HB-FSG16	Pilatus PC-12/47E	1640	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.07.2016	HB-FSH16	Pilatus PC-12/47E	1641	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.07.2016	HB-FSI16	Pilatus PC-12/47E	1642	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.07.2016	HB-HCC7	Pilatus PC-7 Mk. II	767	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.07.2016	HB-HCD7	Pilatus PC-7 Mk. II	768	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.07.2016	HB-HCE7	Pilatus PC-7 Mk. II	769	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
15.07.2016	HB-IGI	Falcon 900EX	083	2001	Fast Bird Ltd. / Cat Aviation AG, Zürich-Airport	Basel-Mulhouse
27.07.2016	HB-JFC	CL-600-2B16 (604 Variant)	5539	2003	GE Capital Switzerland AG, Zürich	Ausland
14.07.2016	HB-JMN	Airbus A340-313	0175	1997	Airbus Financial Services / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
13.07.2016	HB-QAU	Ultramagic M-130	130/10	1996	Streit Manfred «Cast Ballonfahrten», Matzendorf	Dittingen
15.07.2016	HB-QFB	SkyBalloon 105-24	127	1998	Société des Gaziers de la Suisse Romande / Groupe Aérostatique de Genève, Genève	Genève
13.07.2016	HB-UBN	American Aviation AA-1A	AA1A-0166	1971	Spichtig Werner, Zürich	Basel-Mulhouse
14.07.2016	HB-YGI	Dragonfly Mk. II A	81282	2011	Steinbach Michael, Günsberg	Birrfeld

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
27.07.2016	HB-1043	AN 17	27	1971	Indermühle Samuel, Muri bei Bern	Bern-Belp
08.07.2016	HB-1800	DG-300 Elan	3E100	1985	Segelfluggruppe Säntis, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
22.07.2016	HB-2130	Piccolo	010	1988	Zieffe Jörg Michael, Zug	La Côte
26.07.2016	HB-2161	DG-400	4-253	1989	Deshusses Sylvain, Vessy	Montricher
15.07.2016	HB-2500	Arcus M	29	2012	Liechti François-Pierre, Chez-le-Bart	Courtelary
21.07.2016	HB-KDK	F33A	CE815	1978	Red Barons Flyers Sàrl, Cortaillod	Neuchâtel
29.07.2016	HB-KMA	SR22T	1078	2015	Boersch Cornelius, Thalwil	Zürich
01.07.2016	HB-RUA	T-131 PA	T-131.113	2002	Studer René / Speck Flyers, Russikon	Speck-Fehraltorf
13.07.2016	HB-XQE	A 109E	11016	1998	GCC Global Consulting et Communications S.à.r.l. / Swift Copters SA, Genève	Genève-Cointrin
07.07.2016	HB-YKI	Europa XS	97	2014	Buess Alfred / Europa Fun Flyers, Spiez	Reichenbach
01.07.2016	HB-ZAN	AS 350 B3	8268	2016	Robert Fuchs AG, Schindellegi	Bern-Belp
18.07.2016	HB-ZBM	MDD 500N	LN088	1999	Heliveta AG / Robert Fuchs AG, Schindellegi	Schindellegi
01.07.2016	HB-ZGJ	EC 120 B	1411	2005	Air-Evolution Ltd. / Heli-TV SA, Lodrino	Lodrino
19.07.2016	HB-ZLA	EC 120 B	1618	2009	Europavia (Suisse) SA / Swiss Helicopter AG, Chur	Locarno
01.07.2016	HB-ZOL	EC 155 B1	6791	2007	DC Aviation Switzerland AG, Glattbrugg	Zürich
13.07.2016	HB-ZTN	EC 130 T2	8265	2016	Polycone GmbH, Breitenbach	Basel-Mulhouse

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
06.07.2016	HB-511	Avionautica Rio M-100 S	055	1965	Associazione WWLF Wooden Wing, Lover and Flyers, Gorduno	Locarno
25.07.2016	HB-1132	Pilatus B-4-PC 11AF	120	1974	Oggier Pierre Olivier / Segelfluggruppe Randen, Schaffhausen	Ausland
05.07.2016	HB-2496	Schempp-Hirth Arcus T	66	2016	Segelfluggruppe Lenzburg, Dielsdorf	Birrfeld
07.07.2016	HB-FSM16	Pilatus PC-12/47E	1646	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.07.2016	HB-FSN16	Pilatus PC-12/47E	1647	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.07.2016	HB-FSO16	Pilatus PC-12/47E	1648	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.07.2016	HB-FSP16	Pilatus PC-12/47E	1649	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.07.2016	HB-FSQ16	Pilatus PC-12/47E	1650	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.07.2016	HB-FSR16	Pilatus PC-12/47E	1651	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.07.2016	HB-FSS16	Pilatus PC-12/47E	1652	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.07.2016	HB-FST16	Pilatus PC-12/47E	1653	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.07.2016	HB-FSU16	Pilatus PC-12/47E	1654	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.07.2016	HB-HWA1	Pilatus PC-21	234	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.07.2016	HB-HWB1	Pilatus PC-21	235	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
22.07.2016	HB-JNF	Boeing 777-3DE(ER)	44587	2016	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Zürich
12.07.2016	HB-KMB	Tecnam P2008 JC	1062	2016	Club Aéronautique Swissair Genève, Genève	La Côte
01.07.2016	HB-KRJ	Socata TBM700 N	1129	2016	Buzzi-Jonsson Paolo, Buchillon	Lausanne-La Blécherette
06.07.2016	HB-LYD	Piaggio P.180	1060	2002	Trüb Emulsions Chemie AG, Ramsen	St. Gallen-Altenrhein
04.07.2016	HB-QUO	Cameron Z-90	11983	2016	Société des Gaziers de la Suisse Romande / Groupe Aérostatique de Genève, Genève	Genève
28.07.2016	HB-TUS	Textron T206H	T20609217	2016	Seiler Urs Werner, Tägerwilten	Speck-Fehraltorf
14.07.2016	HB-WGA	Magni Gyro M16	16169844	2016	AlpinAirPlanes GmbH, Ecuwillens	Ecuwillens
14.07.2016	HB-YJF	Europa	0294	2016	Vogel Rudolf / Sportfluggruppe Solothurn, Solothurn	Grenchen
01.07.2016	HB-ZAN	Airbus Helicopters AS 350 B3	8268	2016	Europavia (Suisse) SA / Robert Fuchs AG, Schindellegi	Bern-Belp
04.07.2016	HB-ZNF	Robinson R22 Beta	4220	2007	Aris Pedimina, Faido	Ambri-Piotta
13.07.2016	HB-ZTN	Airbus Helicopters EC 130 T2	8265	2016	Europavia (Suisse) SA / Polycone GmbH, Breitenbach	Basel-Mulhouse
04.07.2016	HB-ZVV	Aérospatiale SA 315 B	2672	1986	Heli-TV SA, Lodrino	Lodrino



Eintragung: Pilatus PC-21 HB-HWA1. Am 21. Juli startete der erste PC-21 für die RAAF mit abgedeckten Hoheitszeichen zum Erstflug. Im Juni 2017 wird er auf der Luftwaffenbasis East Sale übergeben. Auf dem PC-21 sollen alle australischen Piloten ausgebildet werden, bevor sie sich auf F-35A Lightning II Jäger, ARH Tiger Kampfhelikopter oder MRH 90 Transporthubschrauber spezialisieren.



Löschung: American Aviation AA-1A HB-UBN. Mit dem Zweiplätzer American Aviation AA-1A HB-UBN wurde die letzte Maschine dieses Typs aus dem Schweizer Luftfahrzeugregister gelöscht. Der Prototyp des AA-1A war am 25. März 1970 erstmals geflogen und bis 1972 wurden 470 Exemplare gebaut. In der Schweiz sind gegenwärtig noch neun Flugzeuge der viersitzigen Weiterentwicklung AA-5 und AG-5 in verschiedenen Versionen eingetragen.

Zu guter Letzt...

Die Rega in der SRF-Doku



Foto: SRF/Peter Mosimann

Im Schweizer Fernsehen erscheint eine fünfteilige «Dok»-Serie über die Schweizerische Rettungsflugwacht.

Sie sind jeden Tag im Einsatz, die rot-weissen Helikopter, und auch die Jets der Rega. Die fünfteilige «DOK»-Serie «Rega 1414 – Hilfe naht» begleitet Crews in Helikopter und Ambulanzjet im In- und Ausland. Protagonisten wie Helikopterpilot Rick Maurer in Wilderswil, Flight Nurse Yvonne Horisberger auf dem Jet oder Gitti Kuhn in der Einsatzzentrale in Zürich geben der Rega ein Gesicht. Ein Blick hinter die Kulissen. *Freitags, ab 2. September, 21.00 Uhr, SRF 1.* **cp**

Das läuft 2016

26.–27. August
SM Air Navigation Race (ANR) in Biel-Kappelen

27. August
Hunterfest St. Stephan

28. August
50 Jahre Swiss Helicopter in Locarno

2.–3. September
Airpower Zeltweg (Österreich)

3. September
100 Jahre Flugplatz Bex

3. September
Flügerfäsch im Schmerlat (Kt. SH)

4. September
Flügerchilbi in Langenthal/Bleienbach

9.–11. September
Oldtimer-Fliegetreffen in Hahnweide (D)

9.–11. September
Kleine Brogel (Belgien)

10. September
40 Jahre Rega-Basis Bern: Tag der offenen Tür

1.–2. Oktober
Flugtage Hausen am Albis

Wettbewerb – Flughäfen/Flugzeuge/Orte dieser Welt



Foto: Sven Zimmermann

Wer weiss es?

Am 1. August war das PC-7 TEAM anlässlich von «Rock oz'Arènes» in der Westschweiz für eine Vorführung engagiert. Bereits im Vorfeld fand über derselben Ortschaft ein Training statt (Bild). Wie viele Meter über Meer liegt dieser geschichtsträchtige Ort (ehemals bedeutende Römerstadt) in der Romandie? Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss:
9. September 2016.

Richtig geantwortet haben:

Markus Forrer, 9442 Berneck; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Gérard Fabich, 4104 Oberwil; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Max Bosshard, 8105 Watt; Jürg Rimensberger, 8049 Zürich; Pius Wigger, 8124 Maur; Willy Schärer, 2087 Cornaux; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Georges Schmid, 5303 Würenlingen; Michael Frei, 5436 Würenlos; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Fritz Wyss, 6043 Adligenswil; Kuno Matter, 5046 Walde; Leo Schweri, 8957 Spreitenbach; François Christe, 3960 Sierre; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Guido Ley, 4104 Oberwil; Paul Küng, 3604 Thun; Michel Brönnimann, 3210 Kerzers; Dieter Jöhr, 3294 Büren a.Aare; Kilian Schlienger, 5074 Eiken; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Markus Hirter, 9545 Wängi; Hanspeter Zaugg, 3433 Schwanden i.E.; Bruno von Ah, 6045 Meggen; Beat Schärer, 7527 Brail; Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Marc Eberhard, 3047 Bremgarten bei Bern; Heinz Lang, 3111 Tägertschi; Emil Ramsauer, 3604 Thun; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Fritz von Allmen, 3600 Thun; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Sarah Rudin, 4424 Arboldswil; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Luca Bianchi, 6653 Verscio; Hans R. Schindl, 8906 Bonstetten; Christophe Petitpierre, 5506 Mägenwil; Simon Bär, 8608 Bubikon; Gabriela Brügger-Niklaus, 3600 Thun; Martin Brügger, 3723 Kiental; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Andreas Steinegger, 1004 Lausanne; Ruedi Susman, 8610 Uster; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Walter Blaser, 3714 Frutigen.



Foto: Archiv Cockpit

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 Oktober-Ausgabe publiziert.

Die Gewinner werden im Dezember 2016 kontaktiert.

Auflösung Nr. 08: Hinwil.

Als Gewinner wurde Kuno Matter ausgelost.



DIE PHENOM 100 EV - Die Evolution im Entry-Jet-Bereich

.....

Mit ihren leistungsgesteigerten PW617F1-E Triebwerken erreicht die neue Phenom 100 EV eine **Reisegeschwindigkeit bis zu 405 Knoten**, bis zu **15% mehr Leistung an Hot & High-Flughäfen** und damit eine größere Reichweite zum Beispiel aus Samedan. Die **neue Prodigy Touch Avionics Suite** basiert auf dem modernsten Garmin 3000 und bietet bessere Navigationsunterstützung und Fluginformation. Dies alles bei den gleichen niedrigen Wartungskosten!

*preliminary data

.....

PHENOM[®] 100 EV **PHENOM[®] 300**
BY EMBRAER BY EMBRAER

LEGACY[®] 450 **LEGACY[®] 500** **LEGACY[®] 600** **LEGACY[®] 650**
BY EMBRAER BY EMBRAER BY EMBRAER BY EMBRAER

Lineage[®] 1000E
BY EMBRAER

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™