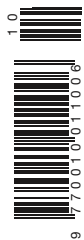


**Leser-
Angebot**
Grundlagenkurs
Luftverkehr



Hunter-Saison im Simmental



Military Aviation
Eurofighter
in Rumänien

Civil Aviation
Das Air Berlin-
Fiasko

Report
Unterwegs mit dem
Breitling Jet Team

**Wir haben den besten
Platz für Sie reserviert.**

Ganz vorne.



**Traumberuf Pilot:
Mehr erfahren auf [swiss.com/cockpit](https://www.swiss.com/cockpit)**



Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Bis Anfang Oktober muss eine Lösung her. So wünschen es zumindest die Regierungen Deutschlands und Italiens für die beiden schwer angeschlagenen Fluggesellschaften Air Berlin und Alitalia (Seiten 20 und 21). In Kauf genommen wird dabei offenbar, dass auch staatliche Finanzierungshilfen fliessen und so die Gesetzmässigkeiten der freien Marktwirtschaft mit Füssen getreten werden. Finanzierungshilfen sind unzulässig. Das musste früher



schon Airbus zur Kenntnis nehmen, nachdem Konkurrent Boeing wegen Wettbewerbsverzerrung geklagt hatte. Wer nicht überlebensfähig ist, verschwindet von der Bildfläche. So einfach ist das.

Doch beide Regierungen tun sich schwer damit. Die Air Berlin erhält eine Überbrückungshilfe von 150 Mio. Euro, damit der Flugbetrieb aufrechterhalten werden kann. Dies stösst bei Ryanair verständlicherweise auf wenig Gegenliebe. Der

irische Billigflieger spricht denn auch von unzulässiger Staatshilfe und will dagegen gerichtlich vorgehen. Die Lufthansa werde bevorzugt, argwöhnt er. Die deutsche Regierung würde eine «interne» Lösung begrüssen – lies eine Übernahme der Air Berlin durch die Lufthansa.

In Italien sieht das Ganze ähnlich aus. Dort sträubt sich die italienische Regierung gegen die Übernahme der Alitalia durch die immer mächtiger werdende Ryanair. Nur sind dem stets klammen Staat die Hände gebunden und Privatinvestoren werden kaum in eine defizitäre Fluggesellschaft investieren.

Die beiden Beispiele zeigen vor allem eines: Die Konsolidierungsphase in der Airlinewelt ist in vollem Gange. Für nostalgische Gefühle hat es dabei wenig Platz. Wer Fehler macht, der bekommt die Rechnung umgehend präsentiert. Gälte diese Gesetzmässigkeit nicht, würde die Swissair wohl heute noch fliegen.

Patrick Huber, Chefredaktor

DIE ZEITSPARMASCHINE.

PHENOM[®] 300 Meistverkaufter Jet in 2016, 2015, 2014, 2013
BY EMBRAER



 **EMBRAER**
Executive Jets

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


ATLAS AIR SERVICE AG

Hans Doll +49 151 550 11241
www.atlas-air-service.com



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS
armasuisse

ZULASSUNGSINGENIEUR/IN

80 – 100% / BERN

Spannende Arbeit jeden Tag

Als Zulassungsingenieur/-in leiten Sie die Zulassungsaktivitäten für die Ihnen zugewiesenen militärischen Luftfahrtsysteme

Ihre Aufgaben

- Definition der angewendeten Nachweisverfahren für Baumuster und grosse Änderungen
- Leitung der Untersuchungen der Nachweise der Lufttüchtigkeit
- Koordination der zugewiesenen fachtechnischen Berater und Testpiloten
- Bestätigung der Einhaltung der Lufttüchtigkeitsanforderungen für Baumuster und Änderungen
- Ihre guten Englischkenntnisse setzen Sie bei unseren Partner aus der Industrie genauso gekonnt ein, wie bei den zahlreichen Behörden weltweit

Ihre Kompetenzen

- Ingenieur/in ETH oder FH (Fachrichtung Aviatik, Maschinentechnik oder Elektrotechnik)
- Teamfähige, zielstrebige und belastbare Person mit fundierten technischen Fachwissen im Bereich der Zivil- bzw. Militärluftfahrt
- Mehrjährige funktionsrelevante Erfahrungen
- Kenntnisse der gesetzlichen Regelungen sowie nationaler und internationaler Normen und Standards zur Lufttüchtigkeit
- Gute aktive Kenntnisse mindestens einer zweiten Amtssprache und wenn möglich über passive Kenntnisse einer dritten Amtssprache

armasuisse ist das Kompetenzzentrum des Bundes für die Beschaffung von komplexen und sicherheitsrelevanten Systemen und Gütern sowie für das Technologie- und Immobilienmanagement.

Die Bundesverwaltung achtet die unterschiedlichen Biografien ihrer Mitarbeitenden und schätzt deren Vielfalt. Gleichbehandlung geniesst höchste Priorität.

Da die französische und italienische Sprachgemeinschaft in unserer Verwaltungseinheit untervertreten ist, freuen wir uns über Bewerbungen von Personen dieser Sprachgemeinschaften.

Onlinebewerbung unter www.stelle.admin.ch, Ref. Code 31684

Für weitere Auskünfte wenden Sie sich bitte an: Herr Michel Godinat, Leiter Fachgruppe Zulassungsbüro, Tel. +41 58 46 30159

Anmeldefrist: 15. Oktober 2017

Weitere interessante Stellenangebote der Bundesverwaltung finden Sie unter www.stelle.admin.ch

Military Aviation

- 6** Britische Piloten trainieren in Rumänien mit dem Eurofighter

Cover Story

- 8** St. Stephan: Flugplatzfest mit den Highlights PS und Papyrus-Hunter

Report

- 12** Stavanger: Gateway zu den Bohrinseln

- 13** Sola-Airshow in Norwegen

Airport

- 14** Berliner Flughäfen im Fokus

Civil Aviation

- 18** Im Interview: Lukas Meyer, Präsident von Aeropers

- 20** Der Niedergang der Air Berlin

General Aviation

- 22** Smartflyer-Challenge in Grenchen

Mittelposter

- 26** Auftritt des Breitling Jet Teams während den «Fêtes de Genève» im August.
Foto: Jean-Luc Altherr



- 24** Dewoitine HB-RAG von Ruag-Lehrlingen flugtüchtig gemacht

Report

- 28** Unterwegs mit dem Breitling Jet Team

Helicopter

- 33** Sikorsky S-97 «Raider»

History

- 36** SPAD-Jäger für die Fliegertruppe, Teil 2

Regelmässige Rubriken

- 3** Take your seats
11 Inside
17 Your Captain speaking...
30 SHA inside
32 Heli-Focus
35 Vor 50 Jahren
38 Gallery
43 News und Services
48 HB-Register
50 Letzte Seite: Wettbewerb, Agenda

Military Aviation

Luftpolizeidienst am Schwarzen Meer



Civil Aviation

Konkursite Air Berlin steht zum Verkauf



General Aviation

Die Dewoitine D.26 HB-RAG ist wieder flügge



Titelbild: Landung des Papyrus-Hunters in St. Stephan.
Foto: Andrea Bolliger

Herausgeberin:

SAMedia GmbH
Storchengasse 15
Postfach
CH-5201 Brugg
Telefon: +41 56 442 92 44
verlag@swissaviation.ch
www.cockpit.aero

«Cockpit» erscheint monatlich am Ende des Vormonats und ist Verbandsorgan der Swiss Helicopter Association (SHA) und Partner der AOPA Switzerland.

Das «Cockpit» erscheint im 58. Jahrgang.

Anzeigenverkauf:

Effingerhof AG
Verlag «Cockpit»
Storchengasse 15
CH-5201 Brugg
Marketing Consultant:
Rolf René Veil
Telefon +41 56 460 77 20
Fax 056 460 77 70
r.veil@effingerhof.ch

Aboservice:

Jordi AG – das Medienhaus
Shenja Graber
Aemmenmattstrasse 22
3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 27
abo@cockpit.aero

Abonnementspreise:

Inlandabo jährlich Fr. 87.–
Schnupperabo (für 3 Monate): Fr. 20.–
Einzelverkaufspreis: Fr. 8.50 inkl. Porto und MwSt.
Auslandabo steuerfrei, Porto nach Aufwand.
Preisänderungen vorbehalten.

Auflage:

9000 Exemplare
Verbreitete Auflage: 7321 Exemplare (WEMF 2017)
Flughafenaufgabe Zürich und Basel: 4000 Exemplare

Text- und Bildredaktion:

Swiss Aviation Media
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Telefon: +41 56 442 92 46
redaktion@cockpit.aero
Website: www.cockpit.aero
Chefredaktor: Patrick Huber
Chefin vom Dienst: Patricia Andrighetto

Redaktions-Mitarbeitende:

Jean-Luc Altherr, Daniel Bader, Joël Bessard, Tim Boin, Andrea Bolliger,

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

Artikel und Fotos nur nach Absprache einsenden.

Druckvorstufe:

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

Druck und Vertrieb:
Jordi AG – das Medienhaus
Aemmenmattstrasse 22
3123 Belp
(gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier)

ISSN 0010-0110

gedruckt in der
schweiz

Luftpolizeidienst am Schwarzen Meer

Als Folge des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine um die Republik Krim auf der gleichnamigen Halbinsel im Schwarzen Meer hatte die Nato 2014 Massnahmen zum Schutz der Nato-Grenzen im Osten beschlossen. Am Warschauer Nato-Gipfel von 2016 beschloss das Verteidigungsbündnis eine Erweiterung der Einsätze bis zum Schwarzen Meer.



Fotos: Walter Hodel

Die Typhoon FGR4 der 3(F) Squadron tragen in Rumänien keine Staffelmkierungen. Das «F» in der Staffelbezeichnung steht für «Fighter».

Mit den sogenannten «enhanced Air Policing»-Missionen (eAP) im Baltikum und am Schwarzen Meer will die Nato Stärke zeigen und ein Zeichen der Solidarität setzen. Nach dem Beschluss zur Ausweitung der eAP-Missionen landeten am 24. April 2017 vier Eurofighter Typhoon FGR4 der britischen Luftwaffe (Royal Air Force) auf dem rumänischen Luftwaffenstützpunkt Baza 86 Aeriene «Mihail Kogalniceanu» in Constanta. Als zweites Element entsandte die italienische Luftwaffe im Juli vier Eurofighter auf den bulgarischen Luftwaffenstützpunkt «Graf Ignatievo» (Zentralbulgarien).

Nato zeigt Stärke

Im Rahmen der «Nato Baltic Air Policing» unterstützt die Nato die baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen, die über keine eigenen Mittel für die Luftraumüberwachung verfügen. Mit der «Nato Black Sea Air Policing»-Mission setzt der Militärverbund ein starkes Zeichen, unterstützt er doch

erstmals in diesem Rahmen auch Länder mit eigenen Mitteln zur Luftraumüberwachung. Rumänien, das ursprünglich zum Warschauer Pakt gehörte, ist seit 2004 Nato-Mitglied. Seither schützt das Land mit seiner Luftwaffe die Ostgrenze der Nato selbstständig. Heute verfügt die Fortele Aeriene Române (FAR) über mit israelischer Unterstützung modernisierte Mikojan MiG-21 LanceR aus russischer Produktion sowie die ersten Maschinen von insgesamt zwölf gebrauchten Lockheed Martin F-16AM/BM «Fighting Falcon» aus Portugal.

Britische Unterstützung

Das 135. Expeditionary Air Wing (EAW) der Royal Air Force (RAF) übernahm am 1. Mai den ersten viermonatigen Einsatz des «enhanced Air Policing» am Schwarzen Meer. Am 31. August lösten kanadische Boeing CF-188A «Hornet» die britischen Eurofighter ab. Die Nato-Einsätze südlich der Alpen werden von einem multinationalen Gefechtsstand zur Führung

von Luftstreitkräften COAC (Combined Air Operations Centre) im spanischen Torrejon geführt. Das 135. EAW wurde während zwei Tagen in Torrejon auf den Einsatz am Schwarzen Meer vorbereitet und für die QRA-Einsätze (Quick Reaction Alert – Alarmstart) zertifiziert. Dies, obwohl die britische Luftwaffe bereits einige Erfahrung mit solchen Einsätzen aufweist. So stand das 135. EAW mit dem Eurofighter, wie auch die rumänische Luftwaffe mit der MiG-21 LanceR, bereits im Rahmen der «Nato Baltic Air Policing» in Estland im Einsatz.

Logistische Herausforderung

Das 135. EAW verfügt in Rumänien über einen Bestand von 145 Personen, davon vier bis sechs Piloten. Das Personal kommt aus neun verschiedenen Einheiten der RAF in ganz Grossbritannien. Sie werden bei Bedarf von Spezialisten aus weiteren sieben Einheiten unterstützt. Die vier Eurofighter (Typhoon FGR4 der Tranche 2b, ZJ931/ZJ923/ZJ928/ZJ939) sind in der RAF der 3(F)

Squadron des 121. Expeditionary Air Wing in Coningsby, Lincolnshire (Mittelengland) zugeteilt. Für den viermonatigen Einsatz transportierten die Briten 30 ISO-Container und über 20 Support-Fahrzeuge auf dem Seeweg nach Constanta. Weitere Ausrüstung und Personal gelangte durch sechs Transportflüge zum rumänischen Luftwaffenstützpunkt. Hierfür setzte die RAF Transportflugzeuge der Typen Hercules C4/C5 (Lockheed C-130J «Hercules»), Lockheed C-17A «Globemaster III» und Atlas (Airbus A400M) sowie für die Luftbetankung Voyager KC2/KC3 (Airbus A300 MRTT) ein. Auf dem Flugplatz teilen sich die Briten den Platz mit einem Black Hawk-Detachement der US Army. Für die Eurofighter stehen zwei Hangar-Plätze und für die zwei Flugzeuge in Alarmbereitschaft zwei Sonnenschutz-Shelter zur Verfügung.

Alarmbereitschaft

Die RAF entsendet ihre Piloten aus verschiedenen Staffeln jeweils für einen Monat nach Rumänien. Für die Alarmbereitschaft (QRA) zeichnen wochenweise abwechselnd die RAF mit zwei Eurofightern und die FAR mit zwei MiG-21 LanceR verantwortlich. Den Rumänen stehen zwei Staffeln MiG-21 LanceR in Câmpia Turzii, Region Siebenbürgen, und Fetesti, das zwischen Bukarest und Constanta liegt, zur Verfügung. Weil die Heimatbasis der MiGs der Escadrila 861 Aviatie Lupta in Fetesti für die Ankunft der F-16 vorbereitet wird, war die 861. Jagdstaffel wie die Briten in Constanta stationiert. Diese Basis wird seit der Ausserdienststellung der Mig-29 Fulcrum, welche dort teilweise noch unter freiem Himmel abgestellt sind, als Helikopterbasis für die IAR-300L «Puma» verwendet. Während den Einsätzen der RAF befindet sich ein britischer Controller in der Luftraumüberwachungszentrale CRC (Control and Reporting Centre) in Bukarest. Der erste echte Alarmstart (Alpha oder A-Scramble) erfolgte Ende Juli wegen zwei russischen Bombern vom Typ Tupolev Tu-22M «Backfire».

Internationales Training

Neben dem Bereitschaftsdienst bietet die Verlegung hervorragende Trainingsmöglichkeiten für die britischen Piloten. Die leistungsstarken Eurofighter sind beliebte Trainingspartner, wie Geschwaderkommandant Andrew Coe betont. Die RAF kann in diesen Trainingsszenarien mit unterschiedlichen Luftwaffen die Zusammenarbeit der Eurofighter mit andern Flugzeugmustern, darunter solche russischer Herkunft, überprüfen und üben. Die Euro-



Foto: RAF

Oben: Die RAF brachte eine grosse Menge Ausrüstung, darunter auch eigene Löschfahrzeuge, nach Rumänien. Unten: Ungleiches Duo: Ein rumänischer MiG-21 LanceR in Formation mit einem britischen Typhoon FGR4.

fighter fliegen Missionen mit den rumänischen MiG-21 LanceR und den in der Einführung stehenden F-16AM/BM. Der britische Geschwaderkommandant Coe lobt die hervorragenden Leistungen des Typhoon und der Piloten in den Übungen. Er zeigte sich gleichzeitig begeistert vom hohen Ausbildungsstand der rumänischen Piloten und der sehr guten Zusammenarbeit seines modernen Multirolle-Kampfflugzeugs der vierten Generation mit dem russischen Abfangjäger der zweiten Generation (60er-Jahre).

Joint Operations

Neben den Luftkampfübungen trainierte die RAF Unterstützungsmissionen (Close Air Support) mit verschiedenen Luft-, Land- und Seestreitkräften über dem Schwarzen Meer. Die britische Marine nahm mit dem Zerstörer HMS Duncan an den Übungen

teil. Zudem arbeiteten die britischen Eurofighter erstmals mit rumänischen Fregatten und einem amerikanischen Zerstörer zusammen. Die Typhoon flogen gemeinsame Einsätze mit den auf dem gleichen Platz stationierten UH-60 «Black Hawk» der US Army und erstmals mit IAR-330L. Das war das erste Mal überhaupt, dass rumänische Helikopter so mit Kampffjets in der Luft operierten. Diese grossen Übungen in Rumänien waren eine gute Möglichkeit, um die Einsatzbereitschaft zu überprüfen und auszubauen.

Diese «enhanced Air Policing»-Missionen bieten gute Trainingsmöglichkeiten in multinationalen Übungen und sind ein wichtiger Gradmesser für alle beteiligten Einheiten. **cp**

Walter Hodel

Hunterfestival in St. Stephan



Hunterfestival im Simmental begeisterte

Stargast am Hunterfestival war dieses Jahr nach 2004 und 2008 zum dritten Mal die Patrouille Suisse, die sich zusammen mit dem Lokalmatador, dem Papyrus-Hunter, in die Herzen des Publikums flog.

Wie jedes Jahr herrschte schon in der Vorwoche des Hunterfestivals in St. Stephan viel Betrieb. Bei Kaiserwetter mit grandioser Fernsicht konnten die Gäste ihre Flüge mit Maschinen des Fliegermuseums Altenrhein rundum geniessen. Leider mussten die Hunter und auch die anwesende Vampire teilweise ein paar kleinere «Krankheiten» kurieren und konnten nicht alle geplanten Flüge durchführen. Aber pünktlich zum sams-

täglichen Fliegerfest waren alle wieder einsatzbereit und bezirrten die zahlreich erschienenen Besucher.

900 Mitglieder im Hunterverein

Vorgängig wurde wie gewohnt die Vereinsversammlung durchgeführt. Aus dem Vorstand ausgeschieden sind Chefmechaniker Andreas Willener, Aktuar Otto Rychner und Sekretärin Käthi Schnidrig, deren Nachfolge Eliane Griessen antritt. 2018 stehen dann Gesamterneuerungswahlen an. Aktuell zählt der Hunterverein Obersimmental gegen 900 Mitglieder.

Vor allem der Unterhalt der betagten Hunter bereitet den Verantwortlichen ab und zu Sorgen. Mit Ausbesserungen der Bemalung ist es längst nicht mehr getan. Die zahlreichen Systeme – vom Fahrwerk über die Tankanlage, das Triebwerk bis zum Schleudersitz – erfordern zunehmend mehr Aufwand. Diese Arbeiten werden künftig kos-

tenpflichtig in Altenrhein ausgeführt. Im Vorstand macht man sich deshalb Gedanken über notwendige Mehreinnahmen, um weiterhin den weissen Obersimmentaler Hunter zum Fliegen zu bringen. Den Mitgliederbeitrag belies man dennoch auf 30 Franken. **cp**

Sven Zimmermann

→ *Das nächste Hunterfest in St. Stephan findet am Samstag, 25. August 2018, statt.*
www.hunterverein.ch

HB-RVV in Revision

Der Tiger-Hunter HB-RVV/J-4206 befindet sich zurzeit in der Revision. Das Swiss Hunter Team fliegt das nächste Mal zwischen dem 3. und 6. Oktober 2017 ab dem Militärflugplatz Emmen.
www.swisshunterteam.com



Perfekte Landung des Lokalmatadors, Papyrus-Hunter, pilotiert von Ueli Leutert. Der Bremsschirm ist bereits ausgelöst, noch bevor die Maschine den Boden berührt.

Foto: Roger Steiner

Oben links: Pilot Eric Chardonens ist das erste Mal mit seinem Vampire (J-1197) in St. Stephan gelandet. Unten links: Vorführung der Patrouille Suisse in Formation mit dem Papyrus-Hunter. Früher flog die PS ebenfalls auf dem Hunter.

Fotos: Roger Steiner



Oben rechts: Gross und Klein begeisterten Klein und Gross! Unten rechts: Auch zwei Pilatus P-3 kamen dieses Jahr nach St. Stephan. Die hier abgebildete HB-RCJ startete zu einem Rundflug.

Foto: Ludwig Isch



Foto: Marco Zatta



Hunterfestival in St. Stephan

Vor ländlicher Kulisse:
der Oris-Hunter.



Foto: Ludwig Isch



Foto: Roger Steiner



Foto: Ludwig Isch



Foto: Tina Steiner



Foto: Joel Bessard

- ❶ «Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein!» Der Hunter-Trainer J-4201 des Vereins Amici dell'Hunter ist in Sion stationiert und wird von Eric Hauert geflogen.
- ❷ Der Papyrus-Hunter flog am Samstag nur dank der harten Arbeit der Mechaniker, denn am Freitag musste die Maschine aufgrund eines defekten Geschwindigkeitsmessers am Boden bleiben.
- ❸ Patrouillen-Start in Perfektion: die zwei PC-7 des Fliegermuseums Altenrhein.
- ❹ «Auge in Auge» mit dieser prächtigen Beech 3NM von 1959, die mit einer Beech18 und der legendären DC-3 in den Swissair-Farben paradierte.

Swiss Hornet Display Team: neuer Hornissen-Dompteur

Nicolas «Vincent» Rossier hat Julien «Teddy» Meister nach drei Jahren als Solo Display-Pilot der Schweizer Luftwaffe abgelöst. Hauptmann Nicolas Rossier startete am 13. Mai 2017 auf dem französischen Luftwaffenstützpunkt Bordeaux-Mérignac zu seinem ersten öffentlichen Auftritt mit dem F/A-18C Hornet.

Der «Virus aviaticus» packte Nicolas Rossier schon als kleiner Junge. Der Fribourger startete seine Karriere als Pilot ferngesteuerter Flugzeugmodelle. Im zarten Alter von 14 Jahren startete er erstmals selber in einem Segelflugzeug in die Lüfte. Heute führt der 34-Jährige den modernsten Kampffjet der Schweizer Luftwaffe an Flugveranstaltungen im In- und Ausland vor. «Es ist eine grosse Ehre, als einziger Pilot den kraftvollen Jet vorfliegen zu dürfen», sagt Rossier stolz und fügt hinzu: «Meine schönsten Momente erlebe ich jeweils nach der Landung, wenn ich im Publikum mit Kindern und Jugendlichen spreche und dabei, verbunden mit ihrem Wunsch, einmal Pilot zu werden, ihre leuchtenden Augen sehe.» Rossiers Ziel ist es, die hervorragenden Leistungen der «Hornet» zu zeigen und die nächste Generation für den Traumjob des Piloten zu begeistern.

«Flüge»

Wie viele Jugendliche startete Rossier seinen Werdegang zum Berufspiloten in einer lokalen Segel- und Motorfluggruppe. 2001, also mit 18 Jahren, begann der junge Segelflieger mit der fliegerischen Vorschulung (FVS, heute Sphair) im heimischen Ecuwillens (FR). Die militärische Flugausbildung startete Rossier auf dem Pilatus PC-7 Turbo Trainer. Die Jet-Ausbildung erfolgte anschliessend auf dem Northrop F-5E/F «Tiger II». Im April 2008 erhielt Rossier mit der Brevetierung zum Berufsmilitärpilot seine «Flügel» und die Zugehörigkeit zum Berufsflyerkorps (BFK) der Schweizer Luftwaffe.

Der damals 25 Jahre alte Westschweizer kam nach der Brevetierung in die Fliegerstaffel 17 «Falcons» in Payerne. Dort wurde er auf die Boeing F/A-18C/D geschult und flog die Hornet während vier Jahren als Staffelpilot. 2012 erhielt er die einmalige Chance, als Austauschpilot während drei Jahren in der französischen Luftwaffe (Armée de l'Air) zu fliegen (Interview mit Nicolas Rossier im «Cockpit» 12/2015). Er begann seinen Auslandeinsatz mit einem einmonatigen Train-

ing in Dijon bei der dortigen Trainingsstaffel Escadron d'Entraînement EE 02.002 «Côte d'Or». Dort flog er den französischen Jet-Trainer Dassault/Dornier Alpha Jet E. Anschliessend erfolgte die Schulung auf die Mirage 2000B (Biplatz – Doppelsitzer) bei der Jagdstaffel Escadron de Chasse EC 02.005 «Ile de France» in Orange. Nachdem er die Qualifizierung für die Mirage 2000 erlangt hatte, kam er zur Groupe de Chasse GC 01.002 «Cigognes» in Luxeuil nahe der Schweizer Grenze. Dort trainierte er bis im Sommer 2015 mit den französischen Piloten Luftpolizei- und Luftkampfinsätze in der Mirage 2000-5F der Armée de l'Air.

Erfahren

Nach seiner Rückkehr in die Schweiz musste sich Rossier wieder für den F/A-18C/D Hornet qualifizieren, bevor er bei seiner alten Staffel, den «Falcons», Einsätze fliegen durfte. Seine Erfahrungen aus der Zeit in Frankreich gibt er heute als Fluglehrer und im Fachdienst Luftkampf weiter.

Im Flugbuch von Rossier stehen rund 1700 Flugstunden, davon 1400 auf Jets. Mit seinen 750 Flugstunden auf dem F/A-18C/D gilt er als erfahrener Hornet-Pilot, weshalb er zum Hornet Solo Display-Piloten ernannt



Fotos: © Luftwaffe

wurde. Er wird in der ersten Saison von seinem Vorgänger begleitet. Rossier fliegt ein volles Schönwetterprogramm und ein flaches Schlechtwetterprogramm, die nur kleinste Abweichungen zu den letztjährigen Flugprogrammen von Julien Meister aufweisen. **CP**

Walter Hodel

Julien Meister (links) unterstützt Nicolas Rossier als Coach und fliegt jeweils das Reserveflugzeug zu den Vorführorten.



Flughafen Stavanger

Zwei Boeing 737: Norwegian Air Shuttle «H.C.Anderson» und Scandinavian Airline SAS.



Foto: Felix Kälin

Gateway to Norway – und zu den Bohrinseln

Stavanger ist der Flughafen, der die wichtigen Bohrinseln Norwegens mit der Aussenwelt verbindet. 1937 erbaut, war er der erste zivile Flughafen Norwegens.

Der viertgrösste Flughafen in Norwegen mit 4,2 Mio. Passagieren im Jahr wird von der norwegischen Luftwaffe mitbenutzt, dies insbesondere als Stützpunkt für die Seerettung: Stavanger (SVG/ENZV). Er wurde 1937 als erster ziviler Flughafen Norwegens gebaut und als einer der ersten Flugplätze in Europa mit einer Hartbelagpiste ausgestattet.

34 internationale Verbindungen

Der Flughafen besteht heute aus zwei Terminals: eines für Flugzeuge und eines für Helikopter für den Shuttleservice zu den Bohrinseln in der Nordsee. Dieses Terminal wird hauptsächlich von Bristow Norway und CHC Helicopter Service mit Sikorsky S-92A-Helikoptern bedient. Ein neuer Terminal ist geplant, der Kapazitäten von bis zu 7 Millionen Passagieren ermöglichen soll. Stavanger bedient 34 internationale

und 7 inländische Destination und weist zwei sich kreuzende Start- beziehungsweise Landebahnen auf. Die Nord-Süd-Bahn (18/36) wird vorwiegend für Flugzeuge verwendet, während die nordwestlich-südöstliche (11/29) hauptsächlich dem Offshore-Shuttleservice dient. KLM, Scandinavian Airlines (SAS) und Norwegian Air Shuttle sind regelmässige Benutzer des Flughafens. Der Flughafen liegt ungefähr 15 Kilometer südwestlich von Stavanger in der Provinz Rogaland im Süden von Norwegen.

Stützpunkt der Seerettung

Die norwegische Luftwaffe stationierte bis 1983 immer wieder verschiedene Kampfjet-Staffeln in Stavanger, unter anderem auch Starfighter und Vampire, später dann F-5A/B.

Als letzte Staffel war es die 718. Skvadron, welche ihren Dienst auf der «Sola flystasjon», wie sie den Flugplatz bezeichnet, absolvierte. Heute sind es Rettungshelikopter der 330. Skvadron mit Seaking Mk.43 und seit neuestem mit Agusta Westland AW 101. **cp**

Felix Kälin



Cessna 7206H im Seaport von Sola-Stavanger.



CHC Helicopter Service verwendet den Sikorsky S-92A für den Bohrinseln-Taxidienst.

80 Jahre Flughafen Stavanger

Die grösste Airshow in Norwegen – die Sola Airshow in Stavanger – begeisterte Mitte Juni 30 000 Besucher mit diversen Vorführungen. Verschiedene Absagen taten der Stimmung keinen Abbruch.

Die diesjährige Ausgabe der Sola Airshow stand unter dem Motto «80 Jahre Flughafen Stavanger». Gezeigt wurde eine ganze Palette von Flugzeugen und Helikoptern, in der Luft oder in der statischen Ausstellung. Trotz einigen Absagen (zum Beispiel F-18 Hornet aus Finnland, A400 der Deutschen Luftwaffe, JAS 39-Gripen aus Schweden) konnten dennoch einige interessante Maschinen bestaunt werden.

Enttäuscht waren die rund 30 000 Besucher allerdings wegen der Absage des F-104 Starfighter der norwegischen Luftwaffe. Am Mittwoch vor der Airshow traten bei einem Trainingsflug technische Probleme auf. Die Maschine konnte deshalb weder eingeflogen noch präsentiert werden. **cp**

Felix Kälin

Oben rechts: C-130J Hercules der norwegischen Luftwaffe mit dem Tower des Flughafens Stavanger im Hintergrund. Mitte rechts: Die norwegische Luftwaffe präsentierte drei Maschinen des Typs F-16MU Fighting Falcon, darunter die 277 mit Sonderbemalung zum 75-Jahr-Jubiläum der 331. Staffel. Unten rechts: Noorduyn UC-64A Norseman der Norwegian Air Force Historical Squadron. Unten links: Agusta Westland AW 101 der norwegischen Marine. Der Helikopter kommt hauptsächlich bei der Seerettung zum Einsatz.



Fotos: Felix Kälin



Ein Bild aus den 1960er-Jahren: Der Zentralflughafen Berlin-Tempelhof war Dreh- und Angelpunkt für die Stadt Berlin bis zum Mauerfall.

Eine (un)endliche Geschichte

Deutschlands Wirtschaft boomt und trotz gewaltiger Ausgaben weiss der Finanzminister jüngst über zweistellige Haushaltsmilliarden-Überschüsse zu berichten. Dennoch scheint viel Sand im Getriebe zu sein. Dies zeigt sich besonders an der Grossbaustelle des Berliner Flughafens BER.

Im Jahr 1926, dem Gründungsjahr der Deutschen Luft Hansa AG, konstituierte sich aus mehreren Gesellschaften mit 50 000 Reichsmark Grundkapital eine neue Fluggesellschaft, die heute als Lufthansa firmiert. Das Streckennetz, vom damaligen Berliner Tempelhofer Feld aus befliegen, schloss auch Dübendorf mit an. Dies freilich nicht im Nonstopflug. Die wichtigsten Flugzeugtypen: die Junkers F13, die beiden Dornier Komet III und Dornier Wal, der Fokker FII und Junkers G34. Geflogen wurde nach Sichtflug. Deutsche Ingenieure schufen später mit der Erfindung des Wendezeigers die technischen Voraussetzungen für die Blindfliegerei.

Ronald Reagan hatte bereits vor 30 Jahren die Vision von einem Berliner Grossflughafen: «Wir freuen uns auf den Tag, an dem Westberlin einer der zentralen Luftfahrtknoten für ganz Mitteleuropa werden kann.» Zu dem Zeitpunkt durchzog noch eine Mauer die 3,5-Millionen-Stadt. War es eine Vision? Wer zu jenem Zeitpunkt per Flugzeug nach Berlin reisen wollte, musste sich mit einer der drei Airlines – Air France, British Airways oder Pan American – über die Luftkorridore einfliegen lassen. Heute kann man ab Zürich in 1,5 Stunden nach Berlin fliegen. Es gibt allein 95 Flüge wöchentlich zwischen den beiden Städten.

Das Meisterprojekt Berlin-Tempelhof

Das war vor dem Mauerfall noch anders. Der 1936 auf dem Tempelhofer Feld gebaute und erst 1941 fertiggestellte Zentralflughafen Berlin-Tempelhof war luftverkehrstechnisch der Dreh- und Angelpunkt, sowohl vor, als auch nach dem Zweiten Weltkrieg, für diese Stadt. Ein architektonisches und logistisches Meisterprojekt. Neben dem Zentralflughafen gab es nach dem Krieg unter englischer Militärunutzung den Flugplatz Gatow und den von den Franzosen in 90 Tagen gebauten Flughafen Tegel. Dieser wurde 1962 zu einem modernen Flughafen umgebaut, doch ursprünglich war er nur für 12 Millionen Passagiere ausgelegt. Längst liegen seine Zahlen bei weit über 21 Millionen Passagiere pro Jahr. Entlastung bringt inzwischen der Flughafen Schönefeld. Zusammen mit dem im Norden gelegenen Tegel sind das heute schon über 33 Millionen Passagiere.

Eine der wichtigsten Entscheidungen fällten der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, der damalige Oberbürgermeister Eberhard Diepgen und der Brandenburgische Ministerpräsident Gerhard Stolpe: für den Bau eines Grossflughafens Berlin-Brandenburg. Dies zeitgleich mit der Absicht zur

Schliessung der innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof. Letzterem stimmte auch die Berliner Bevölkerung 2001 zu. Inzwischen hat sich Tempelhof zu einer Grün-Oase entwickelt, nachdem 2008 dort die letzte Maschine startete. Wer sich eines Tages um den Abriss des alten Flughafengebäudes kümmert, bleibt bis heute ebenso ungewiss wie jüngst die vorsichtig ins Auge gefasste Eröffnung des neuen Flughafens BER für das Jahr 2019, nachdem es zunächst noch bis Sommer 2017 hiess, dass man von einer Eröffnung im Jahr 2018 ausgehe.

Eröffnung mit sieben Jahren Verspätung?

BER-Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup teilte am 31. August mit, er habe mit den Baufirmen, Prüfern und anderen Beteiligten einen Terminplan vereinbart. Demnach sollen im Sommer 2018 die einzelnen technischen Anlagen von Sachverständigen abgenommen sein. Anschliessend folgt die baurechtlich vorgeschriebene «Wirk- und Prinzipprüfung», in der die Bauaufsicht untersucht, ob das System auch funktioniert. Nächster Schritt zu einem Start am BER sind Tests, bei denen die betrieblichen Prozesse unter anderem mit Statisten durchgespielt werden. Solche Überprüfungen dauern Monate, weshalb mit einer Inbetriebnahme des BER frühestens ein Jahr später zu rechnen ist. «Die Flughafengesellschaft wird in diesem Jahr den Eröffnungstermin für den BER benennen», sagte Prof. Dr. Lütke Daldrup. Voraussetzung sei, dass «die Eingangsparameter valide» seien und dass «alle am Projekt beteiligten Dienstleister den Terminplan wie verabredet» einhielten.

2012 war schon einmal die Rede von einer Flughafeneröffnung. Sogar Einladungskarten waren verschickt worden, doch gravierende Mängel führten zur sofortigen Einstellung der geplanten Flughafeneröffnungsfeier. 120 000 festgestellte Mängel wurden bis heute schriftlich festgestellt. Kein Wunder bei Lüftungsschächten, die teilweise ins Nirgendwo führten, 170 000 Kilometer Kabel, deren Enden teilweise nicht verbunden waren, sondern frei in der Luft baumelten. Dabei fing 2004 nach genehmigten Baufeststellungsverfahren eigentlich alles so verheissungsvoll an.

Der neue Flughafen Berlin sollte das grösste Infrastrukturprojekt der Bundesrepublik Deutschland nach dem Fall der Mauer werden. 730 Millionen Euro waren veranschlagt, heute liegt man bei 6,6 Milliarden. Die Folge: Ein Stühlerücken bei Bürgermeistern, Landräten, Ministern, Ministerpräsidenten und selbst im Kanzleramt. Nach erkannten Fehlern wurden Untersuchungsausschüsse gebildet; neue Geschäftsführer wurden öfters bestellt als das Jahr Jahreszeiten aufweist. Der unterirdische Bahnhof muss mehrmals in der Woche mithilfe leerer Züge künstlich belüftet werden, damit die Betonwände nicht zerbröseln und der Staub auf den mit Plastikfolien abgedeckten Stuhlreihen in den Wartehallen wäre unübersehbar, wenn nicht zeitweise Putzkolonnen sich der Entstaubung annehmen würden. Doch dieses Jahr wurde bereits die Südlandebahn für Stunden in Betrieb genommen, weil im Anflugbereich des Tegeler Flughafens eine russische 100-Kilogramm-Bombe entschärft werden musste und Schönefeld die zusätzlichen Landungen der anfliegenden Maschinen in der kurzen Zeit alleine nicht bewältigen konnte.

Bleibt Tegel am Ende doch erhalten?

Mittendrin traf Berlin noch die Insolvenz von Deutschlands zweitgrösster Airline, der Air Berlin (siehe auch Beitrag ab Seite 20). Welche Auswirkungen die Auflösung oder die Zerspaltung der Airline haben wird, wenn auch nur mittelfristig, bleibt offen. Air Berlin sollte seinen Hauptstandplatz am BER erhalten, doch daraus scheint nichts mehr zu werden. Ungeachtet dessen wächst die 3,5-Millionen-Einwohner-Stadt nach dem Mauerfall wieder. Sollte



Der ehemalige DDR-Flughafen Schönefeld trägt zur Entlastung von Tegel bei.



Der ehemalige französische Flughafen Tegel ist restlos überlastet.



Der Flughafen Berlin Brandenburg ist ein toter Flughafen. Hier wurden Milliarden vergeben, die der Steuerzahler aufzubringen hat.

der Flughafen wirklich 2019 eröffnet werden, wird BER alleine das zu erwartende Passagieraufkommen kaum bewältigen können, wenn der Flughafen Tegel wirklich geschlossen werden sollte. Ging man doch davon aus, dass nach einer Inbetriebnahme und Erweiterung des BER bis zum Jahr 2050 bis zu 60 Millionen Passagiere abgefertigt werden müssten, dürften die Hochrechnungen vorübergehend einen Knick erfahren.

Frohlocken kam indessen bei Ryanair-Chef Michael O'Leary auf, dessen Airline auch Berlin mit Erfolg bedient. Er ruft nach einem dritten Berliner Flughafen und dem Erhalt von Tegel. Seine Prognose: Berlin wird in 30 Jahren bis zu 90 Millionen Passagiere bewältigen müssen. Sollte er Recht behalten, wird der künftige Betrieb von Tegel unumgänglich werden. Zunächst werden die Berliner parallel zur Bundestagswahl pro forma über dessen Erhalt entscheiden. Doch das letzte Wort dazu bleibt beim Oberbürgermeister. **cp**

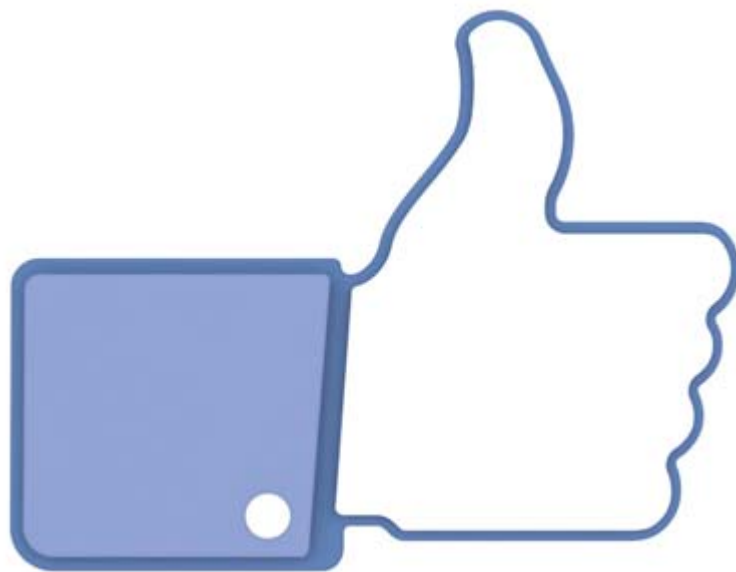
+ Cockpit

Das führende Schweizer Luftfahrt-Magazin



Find us on Facebook

www.facebook.com/cockpit.Aviatikmagazin/



Aktuell – informativ – attraktiv!

Von der Vorbereitung bis zum Pushback

Wenn morgens, kurz nach vier Uhr, mein Wecker für die Frühschicht klingelt und ich am liebsten die Augen wieder schliessen würde, ist mein Gedanke an meinen Traumjob noch in weiter Ferne.

Es ist gerade mal kurz nach fünf Uhr, als ich das Operations Center betrete. Bereits zu diesem Zeitpunkt ist das Leben hier voll im Gange und ich fühle mich, als würde ich in eine andere Welt eintauchen. Viele unterschiedliche Abteilungen arbeiten zusammen, um einen reibungslosen Abflug der Frühschicht zu gewährleisten. Der Gedanke an das frühe Klingeln des Weckers ist auf Antrieb verfliegen. Der erste Gang führt mich, wie an jedem Arbeitstag, an eine unserer Check-in-Stationen.

Eingecheckt und bereit für die Vorbereitung der Flüge, gehe ich zum Pilots Briefing Room. Kaum ein Gang dorthin vergeht, ohne bekannten Gesichtern zu begegnen – die gegenseitigen freundlichen Begrüssungen heitern meine Stimmung zusätzlich auf und tragen zum guten Betriebsklima bei. Während ich relevante Informationen einhole und benötigte Flugdokumente ausdrucke, stösst auch schon der jeweilige Kapitän dazu. Meist kennen wir uns bereits aus vorangegangenen Flügen. Ab und zu kommt es dennoch vor, dass wir das erste Mal zusammen fliegen. Dann erfolgt zunächst eine kurze gegenseitige Vorstellung, die die Basis für eine gute Teamarbeit bildet. Gemeinsam besprechen wir danach die Flugunterlagen und berechnen den Treibstoff für den ersten Flug. Verschiedene Parameter wie das Wetter, Restriktionen auf der Route oder am Flughafen spielen dabei eine wichtige Rolle. Während wir uns der Endphase unserer Planung nähern, rückt das Briefing mit der Kabinenbesatzung heran. Mittels unserer Flugnummer können wir auf einem Bildschirm die Zuteilung der Briefingräume nachschauen.

Das Kabinenbriefing

Im Briefingraum erwartet uns bereits die Kabinenbesatzung. Erneut folgt – als zentraler Bestandteil des Briefings – eine Vorstellungsrunde, die zur Teambildung beiträgt. Anschliessend liegt der Fokus

auf dem Arbeitstag und ein gegenseitiger Austausch relevanter Informationen findet statt. Die Stimmung ist herzlich und wird von der Vorfreude auf eine neue Rotation begleitet.

Nachdem das Kabinenbriefing beendet ist und alle Arbeiten für die Flugvorbereitung abgeschlossen sind, bleibt meist noch etwas Zeit für einen Kaffee und eine Plauderei unter Kollegen.

Auf zum Flugzeug

Gemeinsam brechen wir als Besatzung 40 Minuten vor der geplanten Abflugzeit mit dem Crewbus zum Flugzeug auf. Die Stimmung ist heiter und der kurze Weg bietet uns erneut ein wenig Zeit, uns besser kennenzulernen.

Beim Flugzeug angekommen, weiss jeder von uns ganz genau, was seine Aufgaben sind. Während der Kapitän den Pre-Flight Check macht, führt die Kabinenbesatzung ihre Kontrollen in der Kabine durch. Ich starte in der Zwischenzeit das Flugzeug auf, führe die notwendigen Checks im Cockpit durch und bereite den Flug vor. Nachdem der Kapitän von seinem Pre-Flight Check zurück ist, überprüfen wir anhand von Checklisten gemeinsam, ob alle Aufgaben erledigt sind.

Es ist 23 Minuten vor Block-Off und das Einsteigen der Passagiere beginnt. Während wir im Cockpit die letzten Checks abschliessen, füllt sich langsam die Passagierbrücke und ich bemerke immer wieder neugierige Blicke ins Cockpit. Gelegentlich winke ich unseren Fluggästen zu, vor allem den Kleinen unter ihnen, und beobachte stets dieselbe Reaktion: staunen – lächeln – zurückwinken.

«Ready»

Sobald das Boarding und die letzten Vorbereitungen im Cockpit beendet sind, schliessen wir die Türen. Auch die Arbeiten am Boden neigen sich dem Ende zu und wir melden uns bei Delivery «ready». Das Flugzeug wird angehoben und mit der Freigabe zum Zurückstossen durch den Apron in Bewegung gesetzt. Wir starten die Triebwerke und spätestens jetzt ist mein Gedanke, dass mein Beruf ein Traumjob ist, wieder ganz nah. **cp**

Betül Capan

Frühmorgens, kurz vor dem Start: Die Piloten bereiten das Flugzeug vor.

«Deutsches Powerplay»

Swiss schreibt regelmässig gute Zahlen. Dennoch muss die Pilotengewerkschaft Aeropers für ihre Interessen kämpfen. Derzeit steckt sie in GAV-Verhandlungen mit dem Management. Dazu und zu weiteren Themen nimmt Lukas Meyer, Präsident des Pilotenverbands, im folgenden Interview Stellung.

«Cockpit»: Als Swiss vor zwölf Jahren in den Lufthansa-Konzern integriert wurde, sagte ein Luftfahrt-Experte, die Schweiz könne froh sein, dass Swiss eine Lufthansa-Tochter sei. Wie beurteilen Sie diese Einschätzung?

Lukas Meyer: Ich war einer der 180 Copiloten, die nach dem Swissair-Grounding entlassen wurden, und habe die Übernahme nur aus der Distanz wahrgenommen. Zum einen fand ich, dass das Sinn macht und Swiss allein nicht hätte überleben können. Andererseits war ich der Meinung, dass die mit Steuermilliarden am Leben erhaltene Swiss für ein Butterbrot verkauft wurde.

In der Mitarbeiterzeitschrift Ihres Verbands greifen Sie Aussagen des Swiss-Verwaltungsratspräsidenten Reto Francioni auf, der die Bedeutung der Identifikation mit der Marke als Erfolgsfaktor von Swiss hervorhob. Als Leser Ihres Editorials könnte man meinen, Sie fürchten um diese Motivation. Trifft das zu? Zunächst möchte ich festhalten, dass der Ausgleich zwischen den Sozialpartnern in der Schweiz bis jetzt noch relativ gut funktioniert. Es gibt aber Tendenzen in europäischen Unternehmen, beispielsweise

Lukas Meyer

Lukas Meyer (41) arbeitete von 1999 bis 2001 bei Swissair als First Officer auf dem A320, ehe er als Folge des Groundings seine Stelle verlor. Danach folgte eine berufliche Tätigkeit als Polizist bei der Kantonspolizei Zürich. 2007 kehrte Meyer ins Cockpit zurück und war Copilot auf A320, A330 und A340 bei Swiss. Von 2011 bis 2015 war er Mitglied im Vorstand der Pilotengewerkschaft Aeropers, die er seit zwei Jahren präsidiert.

Lukas Meyer,
Präsident der Piloten-
gewerkschaft
Aeropers.



Foto: Zvg

se in Deutschland, wo vom Management aus ein Powerplay aufgezogen wird, das zur Folge hat, dass sich die Mitarbeiter abgehängt fühlen. Wenn das Unternehmen sehr viel Gewinn macht, die Arbeitsbedingungen aber schlechter werden, bleibt die Identifikation auf der Strecke. Der gutschweizerische Kompromiss ist in Gefahr.

Bei der Mutter Lufthansa kommt es immer wieder zu ausgedehnten Streikaktionen. Können Sie diese Art von Protest verstehen?

Für mich ist es einfach Ausdruck einer gescheiterten Sozialpartnerschaft. Die Firma will ihre Vorgaben umsetzen, koste es, was es wolle. Ich glaube, dass beide Seiten einen Punkt erreicht haben, an dem der Gesichtsverlust zu gross geworden ist. Zum Glück ist man jetzt einer Einigung sehr nahe.

Haben Sie Angst, dass diese Machtdemonstration von Deutschland auf die Schweiz übergreifen könnte?

Die Zentralisierungstendenzen und der Druck aus Frankfurt sind definitiv spürbar, denn die Konzernzentrale der Lufthansa-Gruppe gibt Prämissen vor, die auch wir umsetzen müssen.

Was heisst das konkret?

Ein Beispiel sind die typenabhängigen Saläre. Das heisst, grosse Karriereschritte sind erst dann möglich, wenn ein Pilot von der Kurz- auf die Langstrecke wechselt. Aus ökonomischer Sicht mag das vielleicht Sinn machen, aus aviatischer Perspektive aber überhaupt nicht. Nur weil einer ein Flugzeug mit 60 Metern Spannweite fliegt, ist er deswegen nicht der bessere Pilot als jener, der viel Erfahrung mitbringt, aber ein kleineres Flugzeug fliegt.

«Nur weil ein Pilot ein grösseres Flugzeug fliegt, ist er nicht besser als derjenige mit dem kleineren.»

Bei Swiss wird im Moment noch die Erfahrung bezahlt. Die Frage ist nun, ob man die Konzernstrategie mit den Angestellten oder gegen sie umsetzen will. Wir stecken diesbezüglich gerade in Verhandlungen mit der Unternehmensleitung.

Was soll der neue Gesamtarbeitsvertrag (GAV) denn bringen? Welches sind die wichtigsten Anliegen Ihres Verbands?

Unsere Hauptforderung ist, dass der Vertrag ein Spiegelbild des derzeitigen Unternehmenserfolgs sein soll und zumindest keine Verschlechterung bewirkt. Aufgrund des derzeit angedachten Vertragskonstrukts steht eine solche aber im Raum. Im Moment gibt es eine Art Vorvertrag, der dann in Kraft tritt, wenn keine Einigung erzielt wird. Dieser würde aber eine Verschlechterung für die Arbeitnehmenden bedeuten. Die gesamte Kostensumme für die Piloten, also auch der Lohn, würden um etwa drei Prozent sinken.

Ein weiteres Anliegen ist die Wahrung des Soziallebens. Wir erhalten unsere Einsatzpläne erst spät am Ende des Vormonats, was ich bis heute nicht verstehen kann. Zudem kommt es vor, dass geplante Einsätze immer wieder kurzfristig abgeändert werden. Aus einer Früh- wird so eine Spätschicht.

Der dritte Punkt ist, dass es trotz der Fusion mit der IPG (*Gewerkschaft der ehemaligen Crossair-Piloten, Anm. d. Red.*) noch unterschiedliche Saläre gibt. Hier streben wir mittelfristig eine Angleichung nach oben an.

Wo drückt der Schuh sonst noch?

Mit den Flight Time Limitations sind viele Leute zunehmend überlastet. Das zeigt sich in deutlich ansteigenden Krankheitsraten und Flugdienstabbrüchen wegen akuter Müdigkeit.

An welchem Punkt sind die GAV-Verhandlungen jetzt?

Aus heutiger Sicht betrachte ich eine Einigung mit der Unternehmensführung innerhalb der nächsten zwei Monate als realistisch. Es kann zwar immer noch sein, dass ein Abkommen auf der Zielgeraden scheitert, aber die Vertragspartner liegen nicht so weit auseinander.

Sie haben unlängst an einer Fachveranstaltung den Ausdruck «Wir können nicht billig, wir können nur Qualität» verwendet. Wie meinten Sie das?

Die Aussage bezog sich nicht auf die Piloten, sondern auf das Unternehmen. Ich bin überzeugt, dass Swiss nur als Qualitätsairline im Markt bestehen kann. Mit Arbeitskräften, die in der Schweiz ihren Lebensunterhalt bestreiten müssen, werden wir nie so günstige Preise anbieten können wie eine Ryanair oder Norwegian. Man muss also aufhören, solche Modelle kopieren zu wollen. Gerade im Hinblick auf die laufenden Verhandlungen spüren wir, dass der Ausgleich

zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer auf der Kippe steht. Fühlen sich Menschen über den Tisch gezogen, sind sie nicht mehr bereit, über das Minimum hinauszugehen.

Die Aeropers hatte sich immer gegen die als Folge des Germanwings-Unglücks eingeführte Zwei-Mann-Regel im Cockpit, die nun wieder aufgehoben wurde, ausgesprochen und dabei mit Sicherheitsbedenken argumentiert. Welche Gefahren sahen Sie konkret?

Beim Wechsel zwischen einem Piloten und einem Besatzungsmitglied aus der Kabine gab es an der Cockpittür ein Kommen und Gehen. Ich weiss von Piloten, welche die Toilette nicht mehr aufsuchten, um die

«Es kommt vor, dass jemand mit fadenscheinigen Argumenten ins Cockpit will.»

Flight Attendants in ihrer Arbeit nicht zu stören. Meinen Recherchen zufolge hat es in der zivilen Luftfahrt bisher nur gerade sechs suizidale Ereignisse gegeben. Auch bei Swiss kommt es hingegen immer wieder vor, dass jemand mit fadenscheinigen Argumenten das Cockpit betreten will.

Man hätte sich also die rhetorische Frage stellen können, ob die Wahrscheinlichkeit eines erweiterten Suizids oder jene, dass ein Passagier in böser Absicht das Cockpit betritt, grösser gewesen wäre.

Ich kann verstehen, dass die Airlines nach dem Unglück unter Druck standen und mit dieser Massnahme verhindern wollten, dass es Nachahmungstäter gibt. Je länger die Weisung aber galt, desto mehr wurde sie zu einer Alibiübung für das subjektive Sicherheitsempfinden der Passagiere.

Gab es noch andere Einwände?

Ja. Es wurde zum Beispiel nie klar definiert, wie der Auftrag einer Flight Attendant in einer solchen Situation im Cockpit hätte aussehen sollen. Die Kabinencrews haben nie eine entsprechende Schulung erhalten.

Gibt es eine gewerkschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Pilotenverbänden der Schwestergesellschaften Austrian Airlines und Brussels Airlines?

Ja, und sie wird immer enger. Das ist sehr wichtig, damit wir nicht zum Spielball des Konzerns werden, der etwa die Hubs gegeneinander auszuspielen versucht. So nehmen

wir gemeinsam an den Verhandlungen teil, wo es um die Rolle von Eurowings am Standort Wien geht.

Machen Sie sich denn Sorgen bezüglich Eurowings?

Nein. Aber wir wollen verhindern, dass es eine Eurowings mit schlechten Arbeitsbedingungen gibt, denn das erhöht den Druck auf uns. In den Eurowings-Verträgen kann die Homebase für den Arbeitnehmer innert drei Monaten verlegt werden. Damit ist der Arbeitgeber natürlich sehr flexibel und kann sein Geschäftsmodell anpassen; für den Arbeitnehmer ist das aber eine Katastrophe. Wir müssen aufpassen, dass solch unsoziale Geschäftsmodelle nicht zum Standard werden. Dass ein Low-Coster aber auch ein guter Arbeitgeber sein kann, indem er zum Beispiel gute Löhne bezahlt und Arbeitnehmervertreter akzeptiert, zeigt das Beispiel Easy Jet.

Wenn Sie drei Wünsche an Thomas Klühr, den CEO von Swiss, richten könnten: Wie sähen diese aus?

Diese Möglichkeit habe ich zum Glück. Ich erwarte, dass er die schweizerische Sozialpartnerschaft lebt. Der Arbeitsfriede ist unser Standortvorteil. Zweitens wünsche ich mir, dass er sich dafür einsetzt, dass Swiss ihre Unabhängigkeit ein Stück weit bewahren kann. Wenn er in seiner Funktion die Macht hat, unserer Firma seinen Stempel aufzudrücken, soll er das ruhig tun, denn ich schätze seine Sozialkompetenz und sein Bemühen um Ausgleich der Interessen sehr. **cp**

Interview: Thomas Strässle

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?
Nord-Finnland.

Wo wollten Sie schon immer mal hin?
Island.

Ihr anspruchsvollster Verhandlungspartner als Aeropers-Präsident?

Ich habe anspruchsvolle Verhandlungen aufgrund der Inhalte erlebt. Die Verhandlungspartner waren an sich nicht unterschiedlich anspruchsvoll.

Ihr Lebensmotto?

Sich selber sein. Immer.

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?
Privat kaum und ich habe auch nicht vor, mich mehr darin zu bewegen.



Die Air Berlin kann nur dank eines Überbrückungskredits der deutschen Regierung vorläufig weiterfliegen.

Das Ende eines Geschäftsmodells

Die Air Berlin ist finanziell am Ende. Trotzdem kann die zweitgrösste Fluggesellschaft Deutschlands weiterfliegen – dank eines Überbrückungskredits der deutschen Regierung. Mitbewerber sehen darin einen Verstoß gegen EU-Recht. Ende September sollte der Entscheid fallen, wer die Air Berlin übernehmen darf.

Es war ein Ende mit Ansage. Mitte August wollte die börsenkotierte Air Berlin, deren Aktienwert gegen Null tendiert, eigentlich das Halbjahresergebnis präsentieren. Doch dazu kam es nicht mehr. Die Vorzeichen standen schlecht, nachdem der grösste Aktionär Etihad Airways (29,2 Prozent) sein Engagement beendet hatte. Der neue CEO von Air Berlin, Thomas Winkelmann, der erst vor kurzem von der Lufthansa her gewechselt war, zog die Reißleine und gab bekannt, dass Air Berlin Insolvenz anmelden müsse. Die Fluggesellschaft, die in den letzten zehn Jahren nur

ein einziges Mal schwarze Zahlen schrieb, ist pleite. Der Schuldenberg hat sich auf 1,5 Milliarden Euro angehäuft. Trotzdem fliegt die Fluggesellschaft vorläufig weiter, dank einer 150-Mio.-Euro-Spritze der deutschen Regierung. Wie es aussieht, sollte dieses Geld reichen, um den Flugbetrieb bis Ende November aufrechtzuerhalten. Ein Aufschub auf Raten.

Unschöne Erinnerungen

«Aus finanziellen Gründen ist die Swissair nicht mehr in der Lage, ihre Flüge auszuführen.» Mit dieser Terminal-Durchsage im

Flughafen Zürich schickte die einst so stolze Airline am 2. Oktober 2001 Passagiere nach Hause und schockte die Schweiz. Die Swissair stand am Boden und hatte aufgehört zu existieren. Sie wurde später richtiggehend filetiert. Die Politik schaute tatenlos zu. Solche Verwerfungen müssen Air Berlin-Passagiere nicht befürchten. Der Flugbetrieb geht trotz Insolvenz weiter. Der langjährige Geldgeber Etihad stoppt seine bisherige finanzielle Unterstützung wohl nicht zuletzt darum, weil sich das Geschäft von Air Berlin zuletzt «rapide verschlechtert» hat – so Etihad. Das Vertrauen der

arabischen Geldgeber in die immer wieder wechselnde Air Berlin-Führungscrew und deren wechselnde Geschäftsmodelle ist erschöpft. Das vor Jahren von Joachim Hunold kreierte Hybrid-Modell ist gescheitert.

Viele Interessenten

Obwohl die Air Berlin eine Geldvernichtungsmaschine ist – sie müsste gemäss Marktmechanismen wie die Alitalia schon längst konkurs sein – ist die Anzahl Interessenten gross. Allen voran beabsichtigt der Lufthansa-Konzern, Teile, aber nicht die Schulden, der Air Berlin zu übernehmen. Nur fünf Minuten nachdem Air Berlin die Börse per Pflichtmitteilung über ihre Insolvenz unterrichtet hatte, verbreitete Lufthansa eine eigene Erklärung, in der sie mitteilte, dass sie sich mit Air Berlin bereits in Verhandlungen über den Erwerb von Teilen der Air Berlin-Gruppe befinde.

Doch nicht nur sie ist am Streckennetz der Air Berlin interessiert. Auch die beiden Billigflieger Easy Jet und Ryanair schieben auf die Europastrecken. Die irische Ryanair hat schnell bemängelt, dass es mit der Übernahme der Air Berlin durch die Lufthansa zu einem Monopol käme und dass damit gegen EU-Wettbewerbsrecht verstossen würde. Wohl nicht ganz zu Unrecht: Der Chef der Monopolkommission, Achim Wambach, sagte in einem Zeitungsinterview, dass die Konkurrenzsituation wegfallen würde, hätten doch Lufthansa und Air Berlin zum Teil die gleichen Destinationen bedient.

Neues Leben einhauchen

Interesse an Teilen der Air Berlin haben auch Tuifly sowie die Thomas Cook-Tochter Condor angemeldet. Auch der im Regionalflugsegment beheimatete Hans Rudolf Wöhrl hat ein Auge auf die zweitgrösste Airline Deutschlands geworfen. Der frühere Besitzer der deutschen BA, LTU und City Jet hat mit anderen Investoren schon Pläne geschmiedet. Angeblich möchte er Air Berlin ganz übernehmen und aus einem innerdeutschen Streckennetz reine touristische Ziele in Europa, aber auch Übersee anfliegen. Er habe ein Konsortium von Fachleuten, Investoren, Leasingfirmen und Fluggesellschaften in der Hinterhand, erklärte er gegenüber den Insolvenzverwaltern. Wöhrl will eine halbe Milliarde Euro investieren. Ganz anders die deutsche Regierung, die es gerne sehen würde, wenn die mittlerweile grösste europäische Fluggesellschaft Lufthansa Group (Lufthansa, Swiss, Edelweiss Air, AUA, Brussels, Eurowings, Germanwings) einen Grossteil der Air Berlin unter ihre Fittiche nehmen würde. Dies wohl mit gutem Grund, wirtschaftet die Lufthansa doch schon seit Jahren erfolgreich und erzielt schöne Gewinne – trotz zahlreicher Pilotenstreiks.

Attraktive Slots in Zürich

Air Berlin ist in Zürich eine umworbene Braut – in erster Linie wegen ihrer Slots. Als zweitgrösste Anbieterin mit einem Marktanteil von inzwischen noch knapp fünf Prozent in Zürich ist Air Berlin im Besitz von 8600 Zürcher Slots und 1800 Slots in Genf. Ihre Tochtergesellschaften Niki (3000) und Belair (400) hinzugerechnet, hat die Air Berlin in Zürich somit 12 000 Slots in ihrer Hand, was zum Durchführen von 6000 Flügen berechtigt. Zum Vergleich: Die Koordinationstelle vergibt in Zürich jährlich 250 000 Slots. **cp**

Patrick Huber

39 Jahre Air Berlin

Juli 1978: Der US-Pilot Kim Lundgren gründet die Air Berlin Inc. als Charterfluggesellschaft.

28. April 1979: Erstflug von Berlin nach Palma de Mallorca.

1991: Joachim Hunold und Kim Lundgren gründen die Air Berlin GmbH. Hunold kauft 82,5 Prozent der Geschäftsanteile. Die Airline startet mit zwei Flugzeugen und 150 Mitarbeitern.

1998: Air Berlin führt den Einzelplatzverkauf ein und startet den «Mallorca-Shuttle», der als Einstieg in das Linienfluggeschäft gilt.

Dezember 2003: Air Berlin steigt gemessen an der Passagierzahl zur zweitgrössten Fluggesellschaft in Deutschland nach Lufthansa auf.

2004: Air Berlin steigt bei der österreichischen Fluggesellschaft Niki ein.

2005: Die GmbH wird in eine Aktiengesellschaft nach britischem Recht (PLC) umgewandelt – in die Air Berlin PLC.

11. Mai 2006: Börsengang in Frankfurt. Air Berlin übernimmt die deutsche Fluggesellschaft dba.

2007: Air Berlin kauft die Fluggesellschaft LTU und übernimmt 49,9 Prozent an der Schweizer Fluggesellschaft Belair Airlines.

2011: Joachim Hunold übergibt seinen Posten an den früheren Chef der deutschen Bahn, Hartmut Mehdorn.

19. Dezember: Etihad Airways kündigt an, ihren Anteil an Air Berlin auf 29,2 Prozent zu erhöhen, und wird damit grösste Aktionärin.

März 2012: Beitritt zur Luftfahrtallianz Oneworld.

Juni: Die geplante Eröffnung des Grossflughafens Berlin-Brandenburg (BER) platzt.

7. Januar 2013: Wolfgang Prock-Schauer wird neuer Konzernchef.

1. Februar 2015: Stefan Pichler wird neuer Konzernchef.

27. April: Air Berlin gibt für 2015 den Rekordverlust von 447 Millionen Euro bekannt.

Juli: Air Berlin besitzt keine eigenen Flugzeuge mehr; die Maschinen werden geleast.

28. September: Air Berlin kündigt an, die Flotte zu halbieren.

5. Dezember: Air Berlin gibt den Verkauf der Tochter Niki an Etihad Airways bekannt.

Februar 2017: Der ehemalige Germanwings-Chef Thomas Winkelmann löst Stefan Pichler an der Konzernspitze ab.

28. April: Air Berlin gibt für 2016 einen Rekordverlust von 782 Millionen Euro bekannt. Das Unternehmen betont aber, es habe genug Liquidität, um seine Restrukturierung fortzusetzen. Laut Geschäftsbericht stellt Etihad einen neuen Kredit von 350 Millionen Euro zur Verfügung und will den Berlinern in den nächsten 18 Monaten finanziell zur Seite stehen. Die Fluglinie kämpft mit massiven operativen Problemen. Vor allem der Flugverkehr vom Flughafen Berlin-Tegel gerät aus dem Takt; Verspätungen und viele Flugausfälle sind die Folge.

14. Juni: Air Berlin verspricht für 2018 auf operativer Ebene schwarze Zahlen. In den vergangenen neun Jahren flog Air Berlin nur einmal einen Konzernüberschuss ein.

20. Juni: Air Berlin will vorerst doch keine Staatsbürgschaften beantragen. Eine Absicherung von Krediten durch die öffentliche Hand sei nicht mehr nötig, erklärt Vorstandschef Winkelmann.

27. Juli: Etihad gibt wegen Abschreibungen auf Flugzeugen und Problemen bei seinen Partnern den ersten Verlust seit Anfang des Jahrzehnts bekannt. Für 2016 verbuchte die Fluggesellschaft ein Minus von rund 1,9 Milliarden Dollar; im Jahr zuvor wurde noch ein Gewinn von 103 Millionen Dollar erzielt.

15. August: Insolvenzantrag von Air Berlin. Der Flugbetrieb soll mit Hilfe eines Überbrückungskredits der Bundesregierung weitergeführt werden. Die Fluggesellschaft soll in Eigenverwaltung, also ohne einen Insolvenzverwalter, saniert werden. **Quelle: n-tv.de**

Smartflyer-Challenge



Elektroflugzeuge unterschiedlichster Klassen fanden sich im Rahmen des Smartflyer-Challenge auf dem Airport Grenchen ein.

Smartflyer-Challenge – ein durchschlagender Erfolg

Es sind die Spontaneität und der entschlossene Mut, Dinge zu verändern, die unser Leben verändern können. Am Wochenende vom 9. und 10. September erstreckte sich anlässlich des ersten europäischen Smartflyer-Challenges in Grenchen ein breites Regenband über die Schweiz. Ungeachtet dessen erschienen die meisten angemeldeten Teams mit ihren Elektroflugzeugen.

Einige Hundert Besucher trotzten den zum Teil wolkenbruchartigen Schauern, die sich am Samstag aus den tiefhängenden Wolken über dem Flugplatz entluden. So konnten nur zwei Flugzeuge direkt nach Grenchen einfliegen – der e-Genius aus Stuttgart und der eFusion, mit dem Siemens-CEO Dr. Franz Anton zumindest die Schlussstrecke von Biel nach Grenchen übernahm. Belohnt wurden aber jene, die Grenchen am Sonntag als Tagesziel wählten. Fast möchte man glauben, dass es sich bei den beiden Flugzeugmustern auch um die Highlights der Smartflyer-Challenge handelte. Der zwischenzeitlich bereits recht bekannte e-Genius könnte das Mass der Dinge sein, wenn er nicht «nur» ein reines Forschungsflugzeug und Versuchsträger der Studenten der Universität Stuttgart wäre. Die Piloten demonstrierten an den beiden Tagen in Grenchen mehrfach, was in dem einzigartigen Flugzeug steckt. Schon im vorletzten Jahr wurde dies mit einem

reinen Elektroflug mit zweifacher Alpenüberquerung und Distanzen von mehr als 300 Kilometern unter Beweis gestellt.

Kompetenz und Stärke stellte Siemens mit dem ungarischen eFusion unter Beweis. Eine interessante Einlage bot parallel dazu der Autohersteller Tesla, der sich auf der Startbahn mit dem eFusion in einem Rennen mass, wobei der Pilot gelassen mit einer Glissade dem Elektro-Auto die Vorfahrt liess, um dann wieder in den Normalflug überzugehen.

Neue Ideen

Derweil bereitete sich Roger Ruppert mit seinem Archaeopteryx – ein Schweizer Nischenprodukt – für eine Flug-Demo vor. Es handelt sich um das erste Schweizer Elektroflugzeug, obwohl es ursprünglich als reiner Segler entwickelt wurde. Ein tschechischer Antriebsstrang macht es möglich, das Flugzeug meisterlich am Himmel

regelrechte Pirouetten tanzen zu lassen. Ruppert verkörpert, was man eigentlich aus Segelfliegerkreisen gewohnt ist, doch die deutschen Segelflugzeughersteller halten sich bis auf Lange Aviation mit dem Antares und wenigen anderen Mustern in Sachen Elektorantriebe noch zurück. Besonders bei den Segelfliegern gilt es noch viel Vertrauen und Akzeptanz aufzubauen. Darüber macht sich CEO Stefano Ghiorzo weniger Gedanken. 44 rein elektrische Versionen seines eigenstartfähigen Alisport Silent 2 Electro konnte er schon an den Mann bringen, wovon bereits seit längerem einige Muster in der Schweiz fliegen. Ganz neue und andere Ideen entwickelt zurzeit der Schweizer Architekt Michel Storck, der einen speziellen 30-kW-Motor von Evolaris in das Seitenleitwerk eines Windex 1200 C integrieren will. Der Windex ist ein schwedischer Segler aus den 1980er-Jahren. Leider bleibt es nur ein Einzelstück!

Vielfältige Vortragsreihe

Von Stückzahlen kann der ukrainische Hersteller mit seinen Trikes auf Basis der A.I.R.-Flügel profitieren. Ausgestattet mit einem Geiger-Antrieb hat sich das Trike auch dank des niedrigen Preises sehr schnell durchgesetzt. Elektroexperte Toni Roth betreibt unter anderem eine Trikeschule ausschliesslich mit Elektro-Trikes. Die Vielfalt der präsentierten Produkte in Grenchen stand im Einklang mit der hohen Akzeptanz von teilweise bis zu 90 Zuhörern im Vortragssaal, wie etwa während den Vorträgen des Norwegers Tomas Broedreski, des Slowenen Tine Tomazik von Pipistrel oder Professor Dr. Rainer Klein von der DHBW-Mosbach, der darüber referierte, dass elektrische Antriebe eigentlich mehr als nur eine Alternative zu Verbrennungsmotoren darstellen. Das Vortragprogramm war so reichhaltig, dass Dr. Antons Referat über elektrische Antriebe von den Hörern geradezu selbstverständlich erwartet wurde, ist Siemens-Luftfahrt doch einer der ganz grossen Trendsetter für die Zukunft der elektrischen Luftfahrt. Die Ziele von Siemens sind hochgesteckt, aber dennoch keine Illusion.

Grosses Interesse des Publikums

Mit enthusiastischen Vorstellungen beschäftigen sich derweil andere Firmen, so auch der französische Helikopter-Verkäufer Yves Percy, der mit seinem «Whisper», einem Multicopter, noch in diesem Jahr beabsichtigt, in die Luft zu gehen. Und da er bereits zwei Käufer in Frankreich hat, vermeldete er in Grenchen mit Stolz, die Werknummer drei an einen Norweger verkauft zu haben. Interesse verzeichneten auch Hersteller aus Tschechien. Der Wunsch von Besuchern nach der Ausbildung auf Elektro-Trikes in Deutschland zeugt ebenfalls von grossem Wohlwollen. Die Flugschule Roth hat inzwischen mehr als 90 Prozent ihrer Schüler aus der Schweiz. War der Smartflyer-Event ein Erfolg? Überhaupt keine Frage. Der nächste Termin steht mit dem 1. und 2. September 2018 bereits fest. Einen so grossen Erfolg konnte in der Vergangenheit nicht jeder Veranstalter melden. In Grenchen spielte das Wetter nur die Nebenrolle. **cp**

Hellmut Penner



Oben: Der zweiplätzig e-Multicopter «Whisper» aus Frankreich.

Mitte: Jonas Lay und Len Schumann nach gekonnter Demo vor dem e-Genius.

Unten: Dr. Franz Anton, CEO von Siemens-Luftfahrt, fliegt gerne selber.

Zurück in der Luft



Schöner denn je zeigt sich die Dewoitine wieder am Schweizer Himmel.

Die Lernenden der Ruag haben ganze Arbeit geleistet. Der im August 2016 verunglückten Dewoitine wurde in Fronarbeit neues Leben eingehaucht.

Es ist Freitagabend, 19. August 2016. Für den Verein «Hangar 31» mit seiner Dewoitine D.26 sollte es eine weitere erfolgreiche Airshow werden. Die Maschine befindet sich im Anflug auf den temporären Flugplatz in Wittinsburg. Doch

von einer Minute auf die andere kommt alles anders als gedacht. Der Oldtimer aus dem Jahr 1931 rollt über das Pistenende hinaus und überschlägt sich.

Glücklicherweise geht bei diesem Zwischenfall alles glimpflich aus. Der Pilot bleibt unverletzt und die Maschine erleidet neben einem gebrochenen Propeller nur diverse Beulen und Schrammen.

Die grösste Ungewissheit ist der Zustand des Motors: Wurde er durch den Schlag auf den Propeller ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen? Rasch ist klar, dass die Rarität – es gibt nur noch zwei flugtüchtige Exemplare der Dewoitine D.26 – wieder in die Luft soll.

Nun, ein Jahr später, erfreut das reparierte und restaurierte Flugzeug am Schweizer Himmel wieder Jung und Alt.

In den Händen der Fachleute

Nach dem Zwischenfall wurde die Maschine für den Transport zerlegt. Anschliessend brachte man den Rumpf und die Flügel zu den Oldtimerspezialisten bei Mobile Air Service in Bex, während der Motor durch die Firma Meccanair komplett revidiert wurde. Ein weiteres Problem war der Auspuffring des 300 PS starken Hispano-Suiza-Sternmotors. Er hatte diverse Löcher und bei jedem Flug tauchte eine neue Problemstelle auf. So



Fotos: Ian Lienhard

war bereits vor dem Unfall klar, dass hierfür in absehbarer Zeit eine Lösung gefunden werden musste, damit die HB-RAG, so die zivile Immatrikulation der Maschine, auch in Zukunft in der Luft zu bestaunen sein würde.

Wieder zusammgebaut

Mit der Lehrlingswerkstatt der Ruag in Emmen fanden die Dewoitine-Betreiber einen kompetenten Partner und Sponsor, welcher sich der Herausforderung annahm und in stundenlanger Handarbeit einen exakten Nachbau des Auspuffrings produzierte, ohne dem auf Spendengelder

angewiesenen Verein irgendwelche Kosten zu verrechnen. Nachdem die einzelnen Komponenten ihren Weg nach Bex gefunden hatten, wurde die Dewoitine wieder zusammgebaut und konnte am 8. Juli 2017 zu ihrem Heimatflugplatz in Grenchen überfliegen werden.

Am 3. August fand, unter Anwesenheit von geladenen Gästen, Mitgliedern und den Verantwortlichen der Ruag, die offizielle Präsentation der frisch revidierten Maschine mit einem Display über dem Flughafen statt. **cp**

Ian Lienhard

Oben links: Am Morgen nach dem Zwischenfall wird die Dewoitine D.26 demontiert und per Lastwagen abtransportiert.

Oben rechts: Adrian Heer (links), Leiter Berufliche Bildung Ruag, und Paul Wermelinger, Berufsbildungsverantwortlicher Anlagen- und Apparatebau Ruag, vor der frisch restaurierten Dewoitine D.26 in Grenchen.

Unten links: Die HB-RAG kurz vor der Fertigstellung der Arbeiten im Hangar der Mobile Air Service in Bex.

Unten rechts: Am 3. August wurde die revidierte HB-RAG im Rahmen einer kleinen Feier geladenen Gästen, Mitgliedern und Verantwortlichen präsentiert.



Cockpit



Breitling Jet Team



Das Breitling Jet Team in der Formation Avenger über den Badlands in Wyoming.

Die sieben fliegenden Botschafter

Das grösste Aushängeschild von Breitling stellt das Jet Team mit seinen sieben Aero L-39 Albatros dar. Die Staffel ist auf der ehemaligen Luftwaffenbasis von Dijon im Burgund beheimatet.

Bereits im März hat das Breitling Jet Team mit den Vorbereitungen für die Saison 2017 begonnen. Geflogen wird zwei bis drei Mal am Tag, vier Tage pro Woche je ein 40-minütiges Programm. Ab April beginnen die ersten Vorführungen der Saison, wobei das Team darauf achtet, dass es nicht mehr als eine Airshow pro Woche bestreitet. Dieses Jahr erfolgte der erste Auftritt an der Pardubice Airshow in Tschechien, gefolgt von Auftritten in Norwegen, Italien, Grossbritannien, Frankreich und den zwei Events in der Schweiz.

Turbulente Geschichte

Die Gründung des Breitling Jet Teams

hat eine turbulente Vorgeschichte. 1982 begann der Kunstflugpilot Jacques Bothelin mit drei weissen SIAI-Marchetti SF.260 unter dem Namen Team Martini mit Kunstflugvorführungen. 1987 wurde auf PC-7 (weiss) umgestellt. Daraus entstand 1994 die Patrouille ECCO mit vier grünen Maschinen, aus der nach der Fusion mit der schweizerischen Adecco 1997 das ADECCO-Team mit roten Maschinen wurde. Nach dem Rückzug von Adecco flog das Team ab 2000 für kurze Zeit als Team Apache mit zwei PC-7 weiter. Im Jahr 2001 kam die grosse Chance, als das algerische Unternehmen Khalifa in Erscheinung trat. Dieses ermöglichte den Kauf von vier Aero L-39-Jettrainern. Das Team trat ab 2002 unter dem Namen Khalifa Jet Team an verschiedenen europäischen Airshows auf. Trotz des grossen Erfolgs beendete Khalifa sein Engagement nur ein Jahr später. Breitling übernahm 2003 das Sponsoring und ermöglichte in den nächsten Jahren den Ausbau der Flotte auf die heute sieben Maschinen.

Das Team

Geflogen werden die sieben tschechischen Trainingsflugzeuge vom Typ Aero L-39 C Albatros vom Leader Jacques «Speedy» Bothelin, einem mit über 11 000 Flugstunden äusserst erfahrenen Kunstflugpiloten, und seinem Team aus ehemaligen französischen Luftwaffenpiloten.

Die beiden Piloten Georges-Eric «Georgio» Castaing und Paco «Paco» Wallaert waren mehrere Jahre lang Teammitglieder der Patrouille de France. Hinzu kommt Patrick «Gaston» Marchand, der während fünf Saisons einer der beiden Piloten des Raffin Mike Jaguar Displayteams war.

Bernhard «Charbo» Charbonnel mit seinen über 8500 Flugstunden und die weiteren beiden ehemaligen französischen Luftwaffenpiloten Christophe «Douky» Deketelaere und François «Ponpon» Ponsot ergänzen das Team mit ihrer Erfahrung auf Mirage und Jaguar perfekt.

Auf die Frage, warum das Jet Team ausschliesslich ehemalige Luftwaffenpiloten einsetze, meint Patrick Marchand: «Ein

Militärpilot ist geübt in Formationsflug, Kunstflug, Fliegen bei Tag und Nacht und bei jedem Wetter. Wir können uns so viel Trainingszeit sparen, die sonst notwendig wäre. Auch die langen Flüge von einem zum nächsten Vorführort in Formation erfordern viel Erfahrung.»

Das Team hat bis jetzt kaum Pilotenwechsel gehabt. Daher können die Vorbereitungen mit denselben Mitgliedern auf einem Mindestmass gehalten werden, um so die Kosten zu reduzieren. «Würde ein neues Mitglied benötigt, so wird es wieder ein ehemaliger Luftwaffenpilot sein», betont Marchand. «Allerdings muss das ganze Breitling Jet Team geschlossen mit dem neuen Teammitglied einverstanden sein.»

Das Flugzeug

Die Aero L-39 ist ein einfach zu unterhalten und verhältnismässig kostengünstiger Jettrainer. Daher wird er nicht nur von vielen Luftwaffen eingesetzt (zusammen mit dem Nachfolger L-159), sondern es sind auch einige Maschinen bei Privatpersonen im Einsatz.

Viele private L-39 kommen aus Luftwaffenbeständen der ehemaligen DDR und der Tschechischen Republik. Die Breitling-Maschinen sind allerdings russische Exemplare, die mit relativ wenig Flugstunden gekauft werden konnten.

Wie zuverlässig die Albatros ist, zeigt der Umstand, dass das Breitling Jet Team nie von einem Transportflugzeug mit Ersatzteilen begleitet wird, wie das ansonsten bei militärischen Jetformationen Standard ist. Ganz selten muss ein Ersatzteil aus Dijon angeliefert werden.

Limitiert ist das Flugzeug allerdings durch seine maximale Flughöhe von etwa 20 000 Fuss und die mechanischen, nicht unterstützten Flight Controls, die ziemlich viel Muskelkraft erfordern.

Der Verbrauch einer L-39 Albatros liegt bei etwa 700 Litern Kerosin pro Flugstunde. Die anfallenden Kosten des Jet Teams werden zu 90 Prozent von Breitling übernommen, der Rest kommt von Airshow-Organisatoren, etwa für Kerosin, Kost und Logis. Für das Breitling Jet Team bedeutet dies aber, dass nicht beliebig viel geflogen werden kann.

Auf die Frage, welche Maschinen er gern fliegen würde, sagt Jacques Bothelin: «Im Team wäre es der F-5 Tiger, aber der ist im Unterhalt und im Verbrauch viel zu teuer. Privat möchte ich wegen ihrer Leistung eine Super Hornet und wegen meiner Kindheitserinnerungen eine Mustang fliegen.» Das Breitling Jet Team ist eines von mehreren Vorführteams, welches mit L-39



Das Breitling Jet Team vor einem Albatros (vorne rechts Patrick Marchand).

Foto: Simon Vogt



Im Rahmen seiner USA-Tour flog das Team 2016 auch über New York.

Foto: Breitling

Albatros fliegt. Der grosse Unterschied etwa zum amerikanischen Patriots Jet Team oder den Baltic Bees ist, dass das Team ein professionelles Vollzeitunternehmen ist, welches rund um die Erde als Botschafter für die Firma Breitling unterwegs ist. Die sieben L-39 Albatros machen es weltweit zum grössten zivilen Jet-Team. Breitling wird in wenigen Jahren als einer von drei Kunden die neuen Aero L-39 NG mit stärkeren Williams International FJ44-4M-Triebwerken und Systemupdates erhalten.

Mit dem Team unterwegs

«In der Schweiz zu fliegen, ist immer aussergewöhnlich», betont Marchand. «Fliegen in den Bergen ist einmalig und die Schweizer Zuschauer sind sehr herzlich und begeistert.

Die Sicht der Zuschauer auf die Jets vor einer Kulisse mit Felsen und Bäumen ist einfach fantastisch.»

Mit dem Breitling Jet Team hat Patrick Marchand viele Länder bereist. «Ich bin dem Breitling Jet Team vor 13 Jahren beigetreten», erzählt er. «Bis heute waren wir mit unserem Team in vielen Ländern Europas, im Mittleren Osten, ein ganzes Jahr in Asien und die letzten beiden Jahre in den USA. Nie hätte ich während meiner Luftwaffenzeit auch nur davon geträumt, diese Erfahrungen machen zu dürfen. Der Teamgeist, die Professionalität und all die Abenteuer machen die Arbeit in der Breitling Aviation-Familie so einzigartig.» **cp**

Simon Vogt

Ein ganz «normales» Wochenende

Meldungen über Ereignisse in den Bergen sind an der Tagesordnung, gefühlsmässig häufen sie sich sogar. Fast immer erbringen Helikopter Hilfeleistung, was in der Presse aber oft nur als Randnotiz erscheint. So stand die Air-Glaciers zum Beispiel am Wochenende vom 19. und 20. August im Dauereinsatz.



Foto: © volcano

Michael Jaun (1981) ist Pilot und Basisleiter bei Air-Glaciers, Basis Lauterbrunnen. Der gebürtige Stechelberger war lange Jahre als Freelancer-Pilot bei Air-Glaciers und auch bei Air Zermatt tätig, bevor ihn der Weg nach einem Abstecher ins Nachbarland Österreich zurück nach Lauterbrunnen führte.

Am 20. August stürzte ein Kleinflugzeug in der Region Sanetschpass ab. Gleich drei Helikopter von Air-Glaciers wurden aufgeboten, um Rettungskräfte an den Unfallort zu fliegen. Am Tag zuvor kam es beim Gelmersee im Grimselgebiet zu einem Steinschlag-Unfall. Sechs Wanderer verletzten sich dabei und wurden mit Helikoptern ins Spital geflogen. Auch bei diesem Vorfall kam ein Rettungshelikopter von Air-Glaciers zum Einsatz. Dieser ist auf der Basis Lauterbrunnen stationiert.

Alltag bei Air-Glaciers

Was bei Air-Glaciers Teil des Alltags ist, umschreibt Michael Jaun, Helipilot und Basisleiter Lauterbrunnen, mit dem Auftrag und der Tradition von Air-Glaciers: «Die Rettungsflierei ist das Kerngeschäft von

Air-Glaciers. Vor über 50 Jahren hat Bruno Bagnoud das Unternehmen gegründet, um Rettungen im Gebirge zu verbessern.» Für HEMS-Einsätze setzt die Air-Glaciers zwei Helikopter des Typs EC135 ein. Die Besatzung besteht aus dem Piloten, dem Rettungssanitäter und einem Arzt. Bei Bedarf werden weitere Fachkräfte wie Rettungsspezialisten von der alpinen Rettung und Bergführer aufgeboten. Beim Einsatz am Gelmersee war die «normale» Crew vor Ort.

Hand in Hand

Im Fall des Einsatzes am Gelmersee war Rega 10 aus Wilderswil bereits ein paar Minuten früher am Ort des Geschehens; die Rega wurde zuerst aufgeboten und übernahm folglich auch den Lead für diesen Einsatz. Nach Aufbieten durch die Rega-Einsatzleitung

erreichte auch die Air-Glaciers-Rettungscrew wenige Minuten später den Landeplatz: die Staumauer, 1850 Meter über Meer. Die Rega setzte den eigenen und den Air-Glaciers-Arzt mit der Winde am Unfallort ab und die Leichtverletzten wurden zum Zwischenlandeplatz geflogen. Da mit weiterem Steinschlag zu rechnen war, hatte die Evakuierung der Verletzten aus dem Gefahrengebiet oberste Priorität. Am Zwischenlandeplatz wurden diese von der Air-Glaciers-Crew betreut und für den Weitertransport per Ambulanz vorbereitet. Sobald der erste ernsthaft verletzte Patient stabilisiert und transportbereit war, wurde dieser von der Rega beim Zwischenlandeplatz abgesetzt. Michael Jaun: «Unsere Crew hat in der Folge den Weitertransport zum Spital Interlaken durchgeführt.» Der Überflug von der

Basis Lauterbrunnen zum Unglücksort dauerte 15 Minuten, die Evakuierung und Versorgung der Patienten zirka eine Stunde. «Für den Transport vom Zwischenlandeplatz ins Spital Interlaken waren wir 14 Minuten unterwegs», so Jaun.

Voraussetzung für Noteinsätze

«Die Ärzte und Rettungssanitäter sind erfahren und alle Crewmitglieder sind medizinisch trainiert und entsprechend ausgebildet», betont Michael Jaun. Neue Mitarbeiter werden, nachdem sie die nötigen Grundausbildungen erworben haben, firmenintern stetig weitergebildet. Piloten fliegen nebst ihren Einsätzen als Rettungspilot auch im kommerziellen Flugbetrieb. «Die kommerzielle Fliegerei ist wichtig, um sowohl die Rettungsfliegerei zu unterstützen, als auch um die Piloten, Flughelfer und Rettungssanitäter optimal zu trainieren.» Dabei werden nebst dem Fliegen im Hochgebirge auch Flüge mit Unterlasten durchgeführt. Gerade dies ist ein optimales Training für herausfordernde Einsätze im Gebirge und bei schwierigen Wetterbedingungen.

Rahmenbedingung Naturgewalt

Grundsätzlich wird die Air-Glaciers für verschiedene Einsätze aufgeboten; dabei wird auch bei schwierigen Wind- und Sichtverhältnissen im Gebirge operiert. «Wir sind ausgerüstet, um Flüge bei Tag und in der Nacht durchzuführen, wobei alle Flüge unter VFR-Regeln geflogen werden», bestätigt Michael Jaun.

Rahmenbedingung Gesetzgebung

Jaun kommt im Gespräch aber auch auf einen anderen Aspekt zu sprechen: die zunehmenden Vorschriften. Sie belasten kommerziell tätige Firmen stark. Rettungssanitäter, Piloten und Crewmitglieder müssen viele neue theoretische Kurse absolvieren und die Thematik der (teuren) zweimotorigen Helikopter für Rettungen im Gebirge ist immer noch aktuell. Michael Jaun bevorzugt bei vielen Einsätzen das leichtere und wendigere Ecureuil. Auch das ist eine sicherheitsrelevante Entscheidung.

«Es muss ernsthaft überprüft werden, ob diese Auflagen die Fliegerei und im speziellen die Rettungsfliegerei wirklich sicherer

machen, oder ob damit nur wertvolle Ressourcen gebunden werden», stellt der erfahrene Rettungsprofi und Pilot in den Raum.

Karin Mürger

Air-Glaciers-Notfalldispositiv

Gemäss Patrick Fauchère, Flight Operations Manager von Air-Glaciers und Vorstandsmitglied der SHA, steht auf der Basis Sion ein EC135 24 Stunden einsatzbereit. Zusätzlich sind mindestens zwei weitere B3-Helikopter jederzeit einsetzbar. Dafür sind pro Tag im Minimum vier Piloten, drei Rettungssanitäter, zwei Ärzte, ein Mechaniker und zwei Einsatzleiter auf der Basis. Aufgrund der in der Nähe liegenden Air-Glaciers-Basen Saanen, Collombey, Gampel und Leysin ist zudem eine rasche zusätzliche Verfügbarkeit gewährleistet. Patrick Fauchère: «Vor allem im Winter sind wir oft in der Situation, mit bis zu vier Einsätzen gleichzeitig konfrontiert zu sein und dabei pro Einsatz mit mehreren Helikoptern gleichzeitig zu operieren. Genau diese Verfügbarkeit macht die Stärke unseres Betriebs aus.»

Inserate

Flugschule

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

CH-8589 Sitterdorf (TG)

Telefon +41 71 422 60 00

info@helisitterdorf.ch





Rundflüge | Flugschule

Flüge ab Basis:
Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten



Fliegen lernen in unserer
PPL & UL-Flugschule in
Deutschland (Nähe Basel)

www.air-profis.de
info@air-profis.de
+49 7634 507046

LEBE DEN TRAUM – WERDE PILOT

Flugplatz Birrfeld – Motor- und Segelflugausbildung

- ✓ Aus- und Weiterbildungskurse
- ✓ Schnupperflüge
- ✓ Rundflüge
- ✓ Attraktive Flugzeugflotte

AKTUELL

Praktische Ausbildung mit günstigen Katanas:
Fr. 136.80 mit Rabattpaket

Segelflug-Schnupperflugtage

Dienstagabend PPL-Theorie,
Eintritt jederzeit möglich



FLIEGERSCHULE

BIRRFELD



056 464 40 40
info@birrfeld.ch

www.birrfeld.ch



Foto: Markus Herzig

Robinson R44 Raven II HB-ZLD in Bex mit den Stickern des Projekts «R44 goes Brazil».

Heli «Lima Delta»

Zwei Klassiker erhielten im Schweizer Luftfahrzeugregister die Callsigns «Lima Delta». Der Bell 206B Jet Ranger 3 «Xray Lima Delta» wurde im Januar 1980 von der Finag AG importiert und in Liechtenstein registriert. Vier Monate später wechselte der Jet Ranger in den Besitz der Sirius AG und damit in die Schweiz. Die farbenfrohe Maschine erhielt zu diesem Zeitpunkt auch eine neue weiss-blaue Standardlackierung. Für den Verkauf nach Spanien wechselte der Besitz der HB-XLD im Juni 1988 für die letzten drei Tage zur Heliswiss. Der Robinson R44 Raven II «Zulu Lima Delta» wurde im April 2011 aus England importiert

und auf René Schmidlin registriert. Am 15. Juni 2017 startete Pilot René Schmidlin zusammen mit Co-Pilot Paul Campiche von Colombier zum ganz grossen Abenteuer: Sie wollten mit der HB-ZLD nach Brasilien fliegen. Das Projekt «R44 goes Brazil» musste aber am 28. Juni wegen schlechten Wetterbedingungen abgebrochen werden. Die beiden Piloten steckten zehn Tage in Island fest. Eine Wetterbesserung, welche einen sicheren Überflug von Isafjörður nach Kulusuk in Grönland zugelassen hätte, war nicht zu erwarten. Zurück in die Heimat ging es mit der Fähre nach Dänemark und dem Weiterflug nach Colombier.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XLD Bell 206B Jet Ranger 3; S/N 2864; B/J 1979; Eintrag: 17. Januar 1980, Halter und Eigentümer: Finag AG; Handänderung: 12. Mai 1980, neuer Eigentümer und Halter: Sirius AG; Handänderung: 21. Juni 1988, neuer Eigentümer: Heliswiss; Löschung: 24. Juni 1988; neues Kennzeichen: EC-EJO.
HB-ZLD Robinson R44 Raven II; S/N 12791; B/J 2009; vorher: G-RAPT; Eintrag: 8. April 2011, Halter und Eigentümer: René Schmidlin. **cp**

Markus Herzig



Bell 206B HB-XLD in der ursprünglichen Lackierung.



Bell 206B HB-XLD der Sirius AG im neuen Farbkleid.

Fotos: Paul Schupbach

Sikorsky S-97 «Raider»

Der S-97 «Raider» ist ein leichter Mehrzweckhubschrauber der neuesten Generation. Sikorsky will nach eigenen Angaben mit dem in der Erprobung stehenden S-97 die Helikopterfliegerei des 21. Jahrhunderts neu definieren.

Technische Daten	
Hersteller	Sikorsky (Lockheed Martin)
Typ	Leichter Mehrzweckhelikopter
Erstflug	22. Mai 2015
Länge (ohne Rotor)	11,00 m
Höhe (Rumpf)	1,98 m
Besatzung/Pax	2/6
Rotordurchmesser	10,00 m
Triebwerk	General Electric YT706
Max./Dauerleistung	1938 kW
Leergewicht	unbekannt
Max. Abfluggewicht	5170 kg
Reichweite	ca. 600 km
Höchstgeschwind.	ca. 407 km/h
Website	www.lockheedmartin.com



Foto: Lockheed Martin

Am 20. Oktober 2010 gab Sikorsky den Bau des S-97 «Raider» bekannt. Er ist eine Weiterentwicklung des mit der Collier Trophy ausgezeichneten Erprobungsträgers Sikorsky X2 Technology Demonstrator. Der S-97 ist wie sein Vorgänger X2 von der Konstruktion her kein Helikopter, sondern ein Flugschrauber. Beide Modelle verfügen über ein Koaxialrotorsystem mit zwei Vierblattrotoren und einem Schubpropeller am Heck. Die Konstrukteure wollten einen Helikopter für Hochgeschwindigkeitsflüge entwickeln. Der X2 stellte am 15. September 2010 mit 463 Kilometern pro Stunde einen inoffiziellen Geschwindigkeitsweltrekord für Drehflügler auf.

Sikorsky hatte die Entwicklung des X2 Technologie-Entwicklungsträgers am 1. Juni 2005 bekannt gegeben. Die einzige Maschine wurde bei der Tochterfirma Schweizer Aircraft Corporation gebaut und anlässlich der Heli-Expo 2008 in Houston enthüllt. Der Erstflug erfolgte am 27. August 2008. Nach lediglich 23 Flügen und 22 Flugstunden erfolgte am 15. Juli 2011 der letzte Flug und die Ausserdienststellung des X2. Gleichzeitig gab Sikorsky den Bau des aus dem X2-Programm weiterentwickelten S-97 «Raider» bekannt. Zu dieser Zeit lief bereits die US Army-Ausschreibung «Armed Aerial Scout» (AAS) für den Ersatz des Aufklärungshelikopters Bell OH-58D «Kiowa Warrior». Sikorsky zeigte Interesse, konnte jedoch mangels eines flugfähigen Prototyps nicht am Wettbewerb teilnehmen. Ein Typenentscheid ist in der «AAS»-Ausschreibung bis heute nicht gefallen. Die US Army lancierte dennoch eine neue Ausschreibung «Future Vertical Lift» (FVL). Sie will die Typen Lockheed UH-60 «Black Hawk», Boeing AH-64 «Apache», Boeing CH-47 «Chinook» und Bell OH-58 «Kiowa» ersetzen.

Sikorsky bietet zusammen mit Boeing den Flugschrauber SB₁ Defiant an. S-97 und SB₁ weisen die gleichen Konstruktionsmerkmale auf. Sie sollen möglichst viele gemeinsame Komponenten erhalten. Den S-97 bietet Sikorsky in verschiedenen Konfigurationen mit oder ohne Bewaffnung an. Geplant ist auch eine unbemannte Version RQ-97. Im «Raider» finden neben den Piloten bis zu sechs Soldaten Platz. Das Radarbild des S-97 soll, bei doppelter Transportkapazität, rund 15 Prozent kleiner sein als das eines konventionellen Hubschraubers. Als Bewaffnung sind AGM-114 «Hellfire» Luft-Boden-Lenk Waffen, 70-mm-Raketen und Maschinengewehre vorgesehen.

Die **neuen** Cockpit-Kalender 2018 sind da!



CHF 39.80 zzgl. Versand
Ab 3 Kalendern CHF 35.–
pro Stück zzgl. Versand

Bestellen Sie online unter www.cockpit.aero
oder per E-Mail: kalender@cockpit.aero
oder telefonisch: 031 818 01 66
oder per Fax: 031 819 71 60



13 erlesene Bilder
in jedem Kalender
Format 494 x 350mm

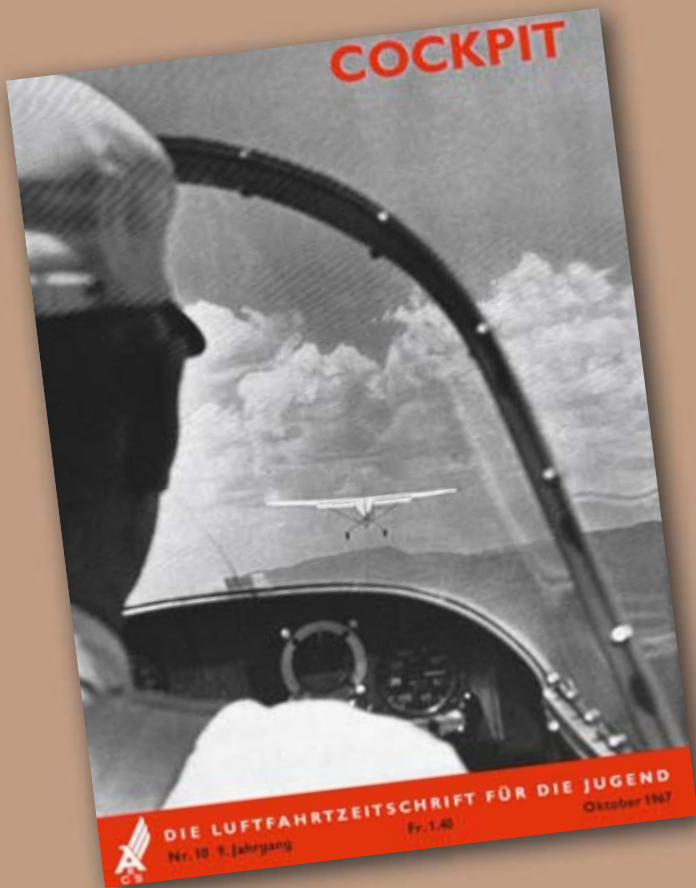


Sehen Sie alle Kalenderbilder
unter **cockpit.aero**

Cockpit Kalenderverlag
Jordi AG – das Medienhaus



Vor 50 Jahren im «Cockpit»



Die Douglas TA-4 F Skyhawk flog am 30. Juni 1965 erstmals. Es handelt sich dabei um die zweiseitzige Trainingsausführung des von der amerikanischen Navy in Vietnam häufig eingesetzten Jagdbombers A-4F.



Der erste Prototyp des Handley Page HP.137 Jetstream. Es war das letzte Flugzeugmuster, das von der von Sir Frederick Handley Page 1909 gegründeten Firma entwickelt wurde, die 1970 liquidiert wurde.



Die 1954 wieder auferstandene Lufthansa setzte als letzten Flugzeugtypen der Kolbenmotor-Ära vier Lockheed L.1649 A Starliner auf der Nordatlantikroute ein.



Die Jakowlew Jak-18T flog vor 50 Jahren erstmals und wurde dann am Aérosalon in Le Bourget ausgestellt. Es war eine voll kunstflugtaugliche, viersitzige Weiterentwicklung des Jak-18-Basistrainers.

Vor fünfzig Jahren näherte sich die Vision des überschallschnellen Verkehrsflugzeugs der Wirklichkeit: Die Prototypen von Concorde und Tu-144 waren im Bau. Zeit also, die physikalischen und technischen Besonderheiten des Überschallflugs eingehend darzustellen. Im «Cockpit» vor 50 Jahren begann dazu eine dreiteilige Serie.

Als Kontrast dazu folgte die Geschichte der Lufthansa, deren Entwicklung durch die Folgen des Zweiten Weltkriegs einen knapp zehnjährigen Unterbruch erlitt. Weitere Artikel aus der zivilen Aviatik: Belastungsversuche auf dem Pistensystem des Flughafens Zürich im Hinblick auf den Einsatz der Grossraumflugzeuge Boeing 747, die Eröffnung eines neuen Flugplatzes im luzernischen Triengen und die neuste Version des Piper PA-28, des Arrow mit Einziehfahrwerk.

Aus Anlass des 25 Jahre zurückliegenden Erstflugs der Messerschmitt 262 ist diesem ersten einsatzfähigen Düsenjäger ein vierseitiger Artikel gewidmet. Das moderne Gesicht der Düsenkampfflugzeuge zeigen zwei Seiten mit Fotos einer Flugzeugschau auf dem Moskauer Flugplatz Domodedowo, wo zahlreiche neue Flugzeuge vorgeflogen wurden. Deren Bezeichnungen waren noch unbekannt, folglich wurden sie als «Suchoi-Versuchsflugzeug mit variabler Geometrie» (Su-17), «schwerer MiG-Jagdbomber» (MiG-25) oder «Suchoi-Abfangjäger» (Su-15) benannt.

SPAD-Jäger für die Fliegertruppe (2)

Die tschechoslowakischen Luftstreitkräfte erhielten nach Kriegsende rund 150 Einheiten der SPAD 13. Diese SPAD 13 war 1920 der 2. Jagdflieger-Kompanie zugeteilt.



Demontage eines Luftschlosses

20 französische SPAD 13 gegen 1500 Tonnen des von der Grande Nation dringend benötigten Ferrosilicium: So lautete vor genau 100 Jahren die Forderung der Entente. Doch die Eidgenossen versagten kläglich. So liess das französische Verteidigungsministerium im Oktober 1917 die Order der von der Fliegertruppe heiss begehrten Jagdflugzeuge sang- und klanglos Makulatur werden.

Mitte September 1917 drahtete das Eidgenössische Militärdepartement eine Bestellung von 20 Einheiten der SPAD – des damals weltbesten Jagdflugzeugs der Welt – an das Pariser Sous Secrétariat de l'Aéronautique («Cockpit», 9/17). Damit waren die Schweizer drauf und dran, erste Betreiber der SPAD ausserhalb der gegen die Mittelmächte kämpfenden Entente zu werden. Ihre drückende Überlegenheit schöpften die SPAD-Jagdflugzeuge aus dem vom Schweizer Mark Birkigt in Barcelona entwickelten Hispano-Suiza 8-Triebwerk (siehe Kasten).

Rote Köpfe im Offizierskorps

Aus den im Bundesarchiv Bern verfügbaren Akten geht die genaue Typenbezeichnung der geordneten 20 SPAD-Jagdflugzeuge nicht hervor. Jedoch sprechen zeitgenössische Dokumente des Eidgenössischen Militärdepartements von der 200 PS starken Version,

was glasklar für die SPAD 13 spricht. Zum Zeitpunkt der Schweizer Order belieferte die Société (Anonyme) pour l'Aviation et ses Derives (SPAD) neben der französischen Aviation Militaire auch das britische Royal Flying Corps, die italienische Aeronautica del Regio Esercito, die American Expeditionary Force sowie die Aviation Militaire Belge mit dieser Variante. Neben dem SPAD-Stammwerk in Bois-Colombes produzierten acht weitere Unternehmen sage und schreibe 8472 Exemplare.

Mit der Aussicht auf baldige Lieferung moderner SPAD 13 kündigte die Kriegstechnische Abteilung (KTA) eigenmächtig und ohne Rücksprache mit dem Waffenchef der Genietruppen – die Luftwaffe war damals noch kein eigenständiger Truppenteil – die am 30. Mai 1917 platzierte Bestellung über 20 Nieuport 23-Jagdflugzeuge («Cockpit» 6/17). Ein Vorgang, der durchaus für rote Köpfe im Offizierskorps der Fliegertruppe sorgte. Nicht wenige Sachverstän-

dige bemängelten bei der SPAD 13 die für damalige Verhältnisse kriminell hohe Landegeschwindigkeit von 150 Stundenkilometern. «Wenn nicht zufällig ein grosses, freies Feld verfügbar ist, so wird voraussichtlich bei jeder Notlandung ein Apparat in Brüche gehen», warnte ein vom Waffenchef der Genietruppen an das Eidgenössische Militärdepartement verfasstes Schreiben vom 19. September 1917.

Das Kaiserreich schiesst die SPAD ab

Der freisinnige Waadtländer Bundesrat Camille Decoppet brachte am 19. September 1917 beim französischen Militärattaché General A. Morier die Lieferung von Schweizer Kanonen als Kompensation für die SPAD 13 ins Spiel. Der Service Fabrication Aéronautique (SFA) knüpfte die Lieferung von modernstem französischem Kriegsgerät jedoch untrennbar an das für die alliierte Rüstungsproduktion so immens wichtige Ferrosilicium – eine Vorlegierung für die Herstellung von Stahl und Gusseisen.

Die von Frankreich benötigten 1500 Tonnen von 95 Prozent reinem Ferrosilicium erfordern neben hohem Know-how auch gewaltige Mengen an elektrischer Energie. Die Schweiz als mit Wasserkraft reich gesegnetes Land war für die Produktion wie geschaffen. Diesen Umstand hatte das Deutsche Kaiserreich bereits vor Beginn des Ersten Weltkriegs erkannt und sich in einem genialen Schachzug in die Gotthardwerke Bodio eingekauft – dem schweizweit einzigen Produzenten von Ferrosilicium höchster Güte. Damit sicherte sich der erbitterte Feind Frankreich über Jahre hinaus die gesamte Produktion dieses für Rüstungszwecke hochbegehrten Materials.

Verzweifelt brütete die KTA an einer Alternative, um Frankreich mit dem dringend benötigten Ferrosilicium zu beliefern und so der Grande Nation die heiss begehrten 20 SPAD 13 abzutrotzen. Anfang Oktober 1917 zeigten sich die Bernischen Kraftwerke nach längeren Verhandlungen mit der Abteilung für Industrielle Kriegswirtschaft bereit, bis Januar 1918 wenigstens 1000 Tonnen mit einem minderen Reinheitsgrad von lediglich 75 Prozent zu produzieren. Das war für den SFA ein nicht akzeptabler Deal. In einer Depesche vom 12. Oktober 1917 an Bundesrat Camille Decoppet erklärte General A. Morier, «dass keine SPAD für die Schweiz freigegeben werden können, da alle verfügbaren Maschinen für die Luftstreitkräfte der Entente benötigt werden.» Diese Nachricht bedeutete unwiderruflich das Todesurteil für die SPAD 13 im Dienst der Schweizer Fliegertruppe. **cp**

Hans-Heiri Stapfer



Die rund 150 in die Tschechoslowakei gelieferten SPAD wurden zum Rückgrat der Luftstreitkräfte des kurz nach Kriegsende gegründeten Landes.

Swissness pocht im Hispano-Suiza

Mit dem im Februar 1915 verfügbaren und im SPAD-Jagdflugzeug verbauten Hispano-Suiza 8 gelang dem 37-jährigen Schweizer Marc Birkigt ein Geniestreich. Der in Genf aufgewachsene Ingenieur entwickelte am Hispano-Suiza-Hauptsitz in Barcelona aus einem Automotor das wohl leistungsfähigste Triebwerk für Jagdflugzeuge. Das Achtzylinder-Reihen-Triebwerk mit einem Hubraum von 11,76 Litern besass zur Gewichtersparnis einen gegossenen Aluminium-Motorenblock und wog lediglich 185 Kilogramm. Das bedeutete eine Gewichtersparnis von rund 40 Prozent gegenüber den massiv mehr Luftwiderstand generierenden Umlaufmotoren mit gleicher Leistung.

Hispano-Suiza erkannte im tobenden Ersten Weltkrieg die Gunst der Stunde und liess das für die SPAD bestimmte Triebwerk gleich in Frankreich produzieren. Die monatlich rund 800 im Tochterwerk von Bois-Colombes gefertigten Hispano-Suiza 8 besaßen «grosse Mengen an Bestandteilen von Schweizerfirmen», wie es in einem Dokument der KTA vom 27. August 1917 heisst. Involviert in die Produktion waren gemäss Bundesarchiv-Akten die Zürcher Kugellagerwerke Schmid-Roost, die Genfer Firmen Rasario & Cie und die Ateliers H. Cuénod (Vergaser) sowie die in Le Locle domizilierte Zénith (Zündmagnete und Instrumente).

Die KTA erhielt Anfang Juni 1917 aus Bois-Colombes die im Januar des gleichen Jahres bestellten sechs Hispano-Suiza 8Aa. Erst die Lieferung dieses 150 PS starken Triebwerks ermöglichte in der Schweiz die Entwicklung des Jagdflugzeugs Häfeli DH-4, das im Mai 1918 zum ersten Mal flog. Die Adolph Saurer AG in Arbon TG bemühte sich zudem um die Lizenzrechte für den Nachbau dieses Triebwerks in der Schweiz. Ein Ansinnen, welches das französische Kriegsministerium im August 1917 ablehnte. **(sta)**



Die SPAD 13 (Werknummer S2807) gehörte im Oktober 1918 der in Belfort stationierten Escadrille de Chasse SPA 315.

Basel: Nachdem am 13. August bereits ihre Schwestermaschine D-AZUB in Basel zu Gast war, fand sich am 30. August auch erstmals die Boeing B767-33A(ER) D-AZUC der brandneuen deutschen Ferienfluggesellschaft Azur Air Germany zu Trainingszwecken auf dem EuroAirport ein. **Foto: Dennis Thomsen**



Genf: Diese wunderschön gestylte Gulfstream (G450, N450JS) gehört den Besitzern der Luxushotels Sandals, die vornehmlich in der Karibik liegen. Die Maschine weilte im August in Genf.

Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich: Diese Boeing B787-8 Dreamliner von Abu Dhabi Amiri Flight landete am 2. September zum ersten Mal in Zürich. Die Airline transportierte ranghohe Regierungsmitglieder und Mitglieder der Königsfamilie aus Abu Dhabi. **Foto: Simon Vogt**



Zürich: Eine Boeing B777 der Swiss (HB-JND) während des Line-ups auf der Piste 16 in Zürich-Kloten.

Foto: Thierry Weber



Basel: Im Auftrag des südkoreanischen Reisebüros Hanjin Travel führt Korean Air diesen Sommer erstmals vier Charterflüge mit Kulturtouristen nach Basel durch. Eingesetzt werden dabei Maschinen des Typs Airbus A330-223. Im Bild der A330-223 HL8276 in der markanten hellblauen Bemalung des Carriers bei seiner Ankunft aus Seoul am 18. August, dem ersten der vier Flüge. **Foto: Dennis Thomsen**

Basel: Immer öfters sind auch auf dem EuroAirport die Embraer 195 (ERJ-190-200 LR) der Austrian Airlines zu sehen, welche die in die Jahre gekommenen Fokker 70 und 100 ablöst. Auf dem Bild macht sich am Morgen des 30. August die OE-LWO der Airline auf den Weg zu ihrem Rückflug nach Wien. **Foto: Dennis Thomsen**



Basel: Am 24. August legte der Kaman K-1200 K-Max HB-ZGK der im liechtensteinischen Balzers domizilierten Rotex Helikopter AG einen Zwischenstopp auf dem EuroAirport ein. Er kam von einem Einsatz im englischen «Lake District» zurück und war auf dem Weg zum nächsten im Berner Oberland. **Foto: Dennis Thomsen**



Zürich: Nur noch neun Boeing B747 SP sind weltweit im Einsatz, darunter die HZ-HM1C der saudischen Regierung.

Foto: Simon Vogt



Genf: Seit dem 29. August fliegt FedEx als Nachfolgerin der TNT auf der Strecke Lüttich-Basel-Genf. Diese Boeing 757-2Y0(F) N974FD wurde anlässlich des Erstflugs eingesetzt.

Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich: Eine A380 von Emirates (A6-EOT) im Anflug auf die Piste 14 in Zürich bei wunderschönem Abendrot.

Foto: Thierry Weber





Bild ganz oben:

Genf: Air Contractors hat den Vertrag von Farnair Europa übernommen und fliegt jetzt Frachtflüge von Köln über Basel nach Genf. Die Airline gehört zur irischen ASL Airlines, einer Frachtspezialistin.

Foto: Jean-Luc Altherr

Bild oben:

Basel: Am 17. August legte die Let-410 Turbolet D4-CBL der Cabo Verde Express auf ihrem Überführungsflug von den Kapverden nach Brno in der Tschechischen Republik nach den Kanaren und Portugal einen weiteren Tankstopp auf dem EuroAirport ein.

Foto: Dennis Thomsen

Grosses Bild links:

St. Stephan: Die Dornier 328-110 HB-AEO der Skywork Airlines startet im Simmental während eines Low Pass-Flugs im Rahmen des Hunterfestivals über den Chalets von Matten.

Foto: Jean-Luc Altherr

**Spezial-
Angebot**
für unsere Leserinnen
und Leser

Grundlagenkurs Luftverkehr

Ein Kurs von ZassistU für Neueinsteiger in Berufe der Zivilluftfahrt und solche, die bereits erste Erfahrungen gesammelt haben. Eignen Sie sich allgemeines Basiswissen der kommerziellen Luftfahrt an und erhöhen Sie damit die Chancen auf beruflichen Erfolg in einer prosperierenden Branche. Buchen Sie den Kurs «Grundlagenkurs Luftverkehr» vom 22. bis 24. November und sichern Sie sich eine attraktive Preisreduktion: **Für Abonnenten 20% (Fr. 1168 statt Fr. 1460), für Leser ohne Abo 10% (Fr. 1314 statt Fr. 1460)!**

Sind Sie bereits in der Luftfahrt tätig und möchten Sie Ihr allgemeines Basiswissen der kommerziellen Luftfahrt in Ihrer Funktion bei Abfertigungsgesellschaften, Flughafenbetreiber, Dienstleister, Fluggesellschaften oder der Flugsicherung besser wahrnehmen und die Zusammenhänge der Branche verstehen? Oder fassen Sie eine berufliche Neuorientierung im Bereich der zivilen Aviatik ins Auge und wollen sich das notwendige Rüstzeug für den Start in eine neue Zukunft erarbeiten? Das Brugger Unternehmen «zassistU», das sich auf die Aus- und Weiterbildung im Schwerpunktbereich Luftfahrt spezialisiert hat, führt vom 22. bis 24. November den nächsten «Grundlagenkurs Luftverkehr» durch. Die zusätzlichen Kursorte Bern Airport und Zürich Flughafen ermöglichen einen Blick hinter die Kulissen eines Flughafens. Dazu wird auf spezifische nationale Themen eingegangen. Referenten mit langjähriger Erfahrung bei Fluggesellschaften, Flughäfen, Flughafen dienstleistern und der Aufsichtsbehörde vermitteln Theorie mit Hilfe von praktischen Beispielen.

Zielpublikum und Nutzen

Diese Ausbildung richtet sich an Personen, die in der kommerziellen

Aviatik bei folgenden Unternehmen durchstarten wollen:

- Abfertigungsfirmen (z.B. Swissport, dnata Switzerland AG, Airline Assistance Switzerland etc.)
- Flughäfen (z.B. Flughafen Zürich AG, Flughafen Bern AG, Airport Altenrhein AG, EuroAirport)
- Flughafen- und Sicherheitsdienstleister
- Bordverpflegungsfirmen
- Fluggesellschaften
- Flugsicherung
- Unterhaltsbetriebe.

Der Besuch des Kurses wird mit einem Zertifikat attestiert und kann einen Vorteil bei der Bewerbung im Aviatikumfeld darstellen. Gleichzeitig bietet er Hand zu Networking innerhalb der nationalen Luftfahrtindustrie.

→ Weitere Informationen und Anmeldung unter: www.zassistU.ch
Um in den Genuss des Spezialangebots zu kommen, registrieren Sie sich auf dem Portal von www.zassistu.ch und notieren im Vermerkfeld «Cockpit Leserangebot/Abonnent» beziehungsweise «Cockpit Leserangebot /Leser ohne Abo». Die Reduktion wird in der Rechnung abgezogen.



Silber nach drei Mal Gold



Kurt Frieden (2. v. l.) und Pascal Witprächtiger (rechts) mit Urs Hitz (Stiftungsrat Pro Aero, links) und Markus Gygax (Stiftungsratspräsident, 2. v. r.).

Das Schweizer Gasballon-Team SUI 1 mit den Piloten Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger beendete den Coupe Gordon Bennett 2017 auf dem zweiten Rang. Zuvor erhielten sie den Anerkennungspreis der Stiftung Pro Aero für aussergewöhnliche Leistungen in der Luftfahrt.

Silber für das Schweizer Gasballonteam SUI 1 am Gordon Bennett Cup 2017. Titelverteidiger Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger, Gewinner der FAI Gasballon Weltmeisterschaft 2010, 2015 und 2016, schlossen das diesjährige Rennen auf dem ausgezeichneten 2. Rang ab. Gestartet wurde ab dem Flugplatz Gruyères. Gewonnen hat das Team Frankreich 1 mit einer zurückgelegten Distanz von 1834 km. Das Team SUI 2 mit den Piloten Laurent Sciboz und Nicolas Tièche wurde Vierte, SUI 3 belegte Rang 17 von insgesamt 21 Teams.

SUI 1 hat nach einem Strategiewechsel und einer beeindruckenden Aufholjagd 1366 km zurückgelegt und ist kurz vor der litauischen Grenze als letztes Team gelandet. Die Fahrt dauerte insgesamt einen Tag, 22 Stunden und 32 Minuten. «Die Titelverteidigung hat nicht geklappt. Das Wetter war am Schluss entscheidend. Geplant war die Weiterfahrt durch die Nacht, aber eine Schauerzelle ganz in unserer Nähe war der erste kritische Punkt», schrieb Kurt Frieden nach der Landung in seinem Blog. «Sie war im Begriff sich aufzulösen, und wir wären daran vorbei

gekommen. Doch später in der Nacht wird in Litauen eine Kaltfront erwartet. Diese hätte uns in der Nacht zur Landung gezwungen.» Frankreich 1 sei nicht zu schlagen gewesen; sie hätten ein fantastisches Rennen gefahren und seien verdiente Sieger des 61. Gordon Bennett-Rennens. «Wir sind aber sehr zufrieden mit unserer Leistung und freuen uns riesig über die Silbermedaille.»

Pro Aero-Anerkennungspreis erhalten

Frieden und Witprächtiger erhielten anlässlich der Gordon Bennett-Eröffnungszeremonie vom 7. September 2017 im Schloss Gruyères den Anerkennungspreis der Stiftung Pro Aero vom Stiftungsratspräsidenten Markus Gygax überreicht. «Der Anerkennungspreis wird seit 1985 an Personen verliehen, welche in der Luftfahrt aussergewöhnliche Leistungen vollbracht haben. Und eine aussergewöhnliche Leistung ist es, Weltmeister im Gasballon-Langdistanz-Rennen «Coupe Gordon Bennett» zu werden», betonte Gygax in seiner Laudatio. **cp**

Jürg Wyss

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Multi-Crew-Pilotenlizenz als Grundausbildung – eine Frage der «Philosophie»?

Seit zirka 10 Jahren ist die «Multi-Crew-Pilot Ausbildung» in der Schweiz etabliert. Es ist eine Ausbildungsvariante für Linienpiloten, die immer im Team «Kapitän/Copilot» arbeiten. Darum wurde eine «Multi-Crew»-Ausbildung konzipiert, die kostengünstiger ausfällt und einen Lizenzerwerb mit weniger Flugstunden ermöglicht, da der Pilot während der ganzen Ausbildung nie allein an Bord eines Flugzeugs ist. Mit der Multi-Crew-Pilot-Lizenz ist der Linienpilot dann befähigt, im Team einen Airliner zu fliegen. Richtigerweise darf er aber nie als verantwortlicher Pilot, alleine an Bord, ein Flugzeug steuern.

Nun stellen sich doch Fragen. Ein Pilot als Flugzeugführer, der noch nie in seinem Leben alleine an Bord eines Flugzeugs geflogen ist? Ein Pilot, der nie in der Situation war, eine spezielle Lage ganz allein zu beurteilen, einen Entscheid zu fällen und selbständig umzusetzen, ohne das Wissen um die Möglichkeit einer begleitenden Unterstützung? Ein Pilot also, der immer noch eine andere Person neben sich sitzend hatte und sich schon rein psychologisch immer auf die Möglichkeit einer «Zweitmeinung» verlassen konnte? Effiziente Ausbildungsmodulare sind wichtig und bei hohen Ausbildungskosten auch notwendig. Kostensenkungsmassnahmen sind immer wieder zu prüfen. Die Frage stellt sich jedoch: Wo wird reduziert ohne wichtige Elemente zu vernachlässigen? Hier ist die Multi-Crew-Ausbildung zu weit gegangen.

Die Fähigkeiten einer absolut eigenständigen Lagebeurteilung und raschen Entschlussfassung, auch wenn keine unterstützende Beratung vorliegt, und speziell die alleinige Durchführung eines Fluges bis zur Landung sind für den Pilotenberuf essentiell. Auch wenn Teamleistungen im Multi-Crew-Concept generell besser sind, muss der Sonderfall einer alleinigen und trotzdem sicheren Flugdurchführung jederzeit möglich sein. Darum ist dies auch im echten Flug zu trainieren. Eine Grundausbildung mit Alleinflügen als «Pilot in Command» ist ebenso elementar wie der Erwerb wichtiger «Flying skills», etwa die Einschätzung von Fluglage, Wirkung Seitenwind, Stall-Verhalten etc. Was in der Praxis nie geübt wurde, ist bei Bedarf nicht abrufbar.

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.

Das Ende der Jumbolino-Ära

Am 15. August fand der allerletzte Flug eines Jumbolinos in den Farben von Swiss statt. Auf seinem Abschiedsflug von Genf nach Zürich machte der letzte Avro RJ100 mit der Flugnummer LX7545 und der Immatrikulation HB-IYZ einen Ausflug über die Walliser und Berner Alpen, bevor er in Zürich zur Landung ansetzte. Dort wurde er mit einem Wassersalut willkommen geheissen, gleichzeitig aber auch von vielen Swiss-Mitarbeitern verabschiedet. In einer kurzen Ansprache würdigte Swiss-CEO Thomas Klühr den englischen Regionaljet, der die Flotte eigentlich viel früher hätte verlassen sollen, wegen der Lieferverzögerungen seines Nachfolgers C Series aber länger im Einsatz gestanden hatte, und sprach von einem «sehr emotionalen Abschied». **ts**



Foto: Thomas Strässle

Neuer Geschäftsführer am Airport Mengen

Der Regio Airport Mengen im Landkreis Sigmaringen hat einen neuen Geschäftsführer. Per 1. August 2017 übernahm Berthold Porath die Verantwortung für den Flugplatz Mengen-Hohentengen, der mit zu den grösseren Verkehrslandeplätzen in Baden-Württemberg zählt. Als Verkehrslandeplatz ist der Flugplatz Mengen offen für die General Aviation (vom Segel- und Ultraleichtflugzeug über ein- und zweimotorige Flugzeuge bis hin zum Business-Jet). «Den Airport Mengen möchte ich zu einer Drehschibe der Mobilität für die gesamte Region machen», blickt der Diplom-Verwaltungswirt in die Zukunft. Berthold Porath kann sich dabei auf ein grosses Netzwerk innerhalb der süddeutschen Luftfahrtgemeinde stützen. Seit langem ist Porath mit der Luftfahrt in Baden-Württemberg verbunden. Als Direktor im Dornier Museum in Friedrichshafen, wo er die vergangenen sieben Jahre tätig war, hat der 55-Jährige nicht nur den Aufbau des Museums geleitet, sondern auch die Veranstaltung «Do-Days» mit 60 historischen Gastflugzeugen und jährlich 10 000 Besuchern ins Leben gerufen. Zuvor hat Porath bei der Messe Friedrichshafen die «Klassikwelt Bodensee» mit einem eigenen Ausstellungsbereich mit historischen Flugzeugen aufgebaut. **cp**

Air Baltic auf Kurs

Die Air Baltic hat ihre siebte C Series 300-Maschine erhalten. Seit Martin Gauss übernommen hat, ist die Fluggesellschaft auf Kurs.

Mitte August erhielt Air Baltic die siebte Bombardier CS300 (YL-CSG/Bild links) aus Montreal. Eine achte soll noch 2017 zur Flotte stossen. Bis Ende 2019 sollen insgesamt 20 CS300 in Air Baltic-Farben fliegen. Sukzessive werden dann, je nach Auslieferungsstand der CS300, die «alten» B737-300/500 verkauft, beziehungsweise ausgemustert. Die Hybridairline (Eigendefinition) operiert nach beiden Mustern (traditionell und low cost) und kann die Vorteile von beiden Segmenten an ihre

Passagiere weitergeben: von Basic Economy bis hin zum Business Class-Service. Die wichtigste Airline des Baltikums mit Homebase am Flughafen Riga beförderte 2016 knapp drei Millionen Passagiere (+10 Prozent) und erzielte einen operativen Gewinn über 1,2 Mio. Euro. Seit November 2011 ist der Deutsche Martin Gauss (Bild rechts) CEO der Air Baltic und sein Konzept, die Airline weiter zu bringen, scheint aufzugehen. **cp**

Franz Zussner



Fotos: Franz Zussner



Produkte-Präsentation – Luxus-Pilotenkoffer von Maxwell Scott

Viele Marken, besonders im Luxusbereich, lassen sich nur ungern hinter die Kulissen schauen. Maxwell Scott hingegen ist stolz auf seine Produkte, die aus Handarbeit und organischen Materialien besteht, und möchte für seine Kunden transparent sein. Die britische Luxus-Leder-Fashionmarke fertigt alle ihre Produkte zu nahezu 100 Prozent in Italien und dazu setzt die Marke hinter CEO William Forshaw bewusst auf natürliche Ledergerbungsmethoden. Mehr als 80 Prozent der Lederhersteller nutzen inzwischen die so genannte Chromgerbung, bei der sowohl gesundheitliche als auch höhere Umweltbelastungen entstehen können. Daher setzt Maxwell Scott in ihrer Fabrik in Italien nur auf pflanzlich gegerbtes Leder, welches mit Tanninen, den Farbstoffen des Kasta-

nienbaums, verarbeitet und gefärbt wird. Leder ist im übrigen ein Überschussprodukt der Nahrungsmittelindustrie. Es wird kein Vieh nur für Leder gezüchtet. Das Design für eine neue Tasche dauert im Durchschnitt rund drei bis vier Wochen und wird während der Zeit noch diverse Male abgeändert, diskutiert und verfeinert. Dabei gilt es im speziellen, das richtige Leder auszuwählen. Besonders bei Taschen, die sehr strapazierfähig sein müssen wie beispielsweise Pilotenkoffer, wird häufig Vollleder gewählt. Maxwell Scott-Produkte werden alle in Handarbeit gefertigt.

Das Unternehmen ist von seinen sorgfältigen Produktionsprozessen überzeugt und gewährt auf alle Taschen eine Garantie von 25 Jahren.

www.maxwellscottbags.de



Fly-In in Fillistorf

Von 1948 bis 1971 betrieb der Motorflugzeugklub Sense den Flugplatz Fillistorf, knapp zehn Kilometer vor den Toren von Freiburg. Heute erinnert nichts mehr an den einstigen Flugplatz und Fillistorf ist höchstens für seinen Rastplatz an der Autobahn A12 bekannt.

Alles lief gut während der Nachkriegszeit und alle waren glücklich mit dem kleinen Flugplatz mit seiner Graspiste, direkt an der Eisenbahnlinie Bern-Freiburg gelegen. Leider änderte sich dies Ende der 1960er-Jahre abrupt.

Die Firma Fribair wollte den kleinen Platz zu einem richtigen Flugplatz ausbauen. Während sie die dafür notwendige Konzession vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiedepartement bereits 1969 erhalten hatte, wusste die Bevölkerung noch von nichts. Aufgrund dieser mangelnden Zusammenarbeit mit den betroffenen Landbesitzern und Anwohnern regte sich dann auch grosser Widerstand gegen das Projekt und 847 Einsprachen wurden eingereicht. So nimmt alles seinen Lauf und nicht nur die Konzession



Impressionen vom diesjährigen Fly-In in Fillistorf.

für den Ausbau, sondern auch die Betriebsbewilligung wurde eingezogen, was das Ende des Platzes Anfang 1971 bedeutete.

Als Andenken an diesen Platz wurde am Wochenende des 19./20. August ein kleines Fly-In auf eben dieser Wiese organisiert. Die angereisten Piloten mit ihren Maschinen des Typs Piper Cub, Vans RV oder Jodel D140 hatten sichtlich Freude an dieser seltenen Gelegenheit. **cp**

Ian Lienhard



Fotos: Ian Lienhard

Bauteile neu behandelt

Derzeit entsteht bei Ruag in Emmen ein neues Oberflächenbehandlungszentrum. Es ist effizienter, schont die Gesundheit der Mitarbeitenden und erfüllt EU-Normen.

Ein Verkehrsflugzeug besteht aus unzähligen Einzelteilen, die zusammengefügt werden müssen. Ein eben gefertigtes Höhenruder oder ein Winglet verlässt die Fabrikationshalle aber nicht, ohne dass es vorher einer ausgeklügelten Oberflächenbehandlung unterzogen wurde. Damit will der Hersteller gewährleisten, dass im späteren Alltagsbetrieb keine Korrosion entsteht und die Farben der Airline, die das Flugzeug einsetzen wird, gut haften bleiben. Die Industrie – und dazu gehört

auch Ruag Aerostructure – hat dafür ein dreistufiges Verfahren vorgesehen. Die gefrästen Bauteile werden zunächst während eines so genannten «Non Destructive Testings» (NDT) auf Haarrisse untersucht, die möglicherweise beim Herstellungsprozess entstanden sind. In einem nächsten Schritt folgt die eigentliche Oberflächenbehandlung. Dabei stehen mehrere chemische Verfahren zur Auswahl: das CAA (Chromic Acide Anodisation: Chromsäure-Anodisierung), das CCC (Chemical Conversion Coating) und das TSA (Tartaric Sulphuric Anodising: Weinsäure-Schwefelsäure-Anodisierung). Sowohl CAA als auch CCC sind aber nicht unproblematisch. Diese Verfahren verwenden das krebserregende Chrom6 und können die Gesundheit von Mitarbeitern, die ein damit behandeltes Flugzeugteil abschleifen, gefährden. Diese Bedenken werden auch in der europäischen Chemikaliengesetzgebung «Reach» festgehalten und

sind der Grund, weshalb die Verwendung von Chrom6 seit kurzem verboten ist. Nun hat der Geschäftsbereich Aerostructures von Ruag reagiert und wird ab dem kommenden Januar das TSA-Verfahren anbieten. Hauptgrund dafür ist, dass Airbus als einer der wichtigsten Ruag-Kunden die neue Art der Beschichtung vorschreibt. Weil sie deutlich grösser ist als die alte Einrichtung, hat die neue TSA-Oberflächenbehandlungsanlage in Emmen einen dreieinhalbmal höheren Produktionsausstoss. Derzeit befindet sich die rund 70 Meter lange und 23 Aktiv- und Spülbäder umfassende Anlage des Herstellers Galvabau aus Hergiswil in der Herstellung. Ruag hat dafür rund 23,2 Millionen Franken investiert. Die CCC- und CAA-Verfahren bleiben bei Ruag noch bis Mitte 2018 im Einsatz. **cp**

Thomas Strässle

Bangkoks «Wohnangebot»

Ein Jumbo mitten in einer Grosstadt? Was in unseren Breitengraden undenkbar ist, ist in der thailändischen Millionenmetropole Bangkok Realität. Anwohner haben angesichts des knappen und teuren Wohnraums eine neue Bleibe gefunden; wohl vorübergehend, aber von den Behörden geduldet.



Fotos: Erwin Dietsch

Die Überreste einer MD-82 und einer B 747-100, mitten in Bangkok, in denen Menschen wohnen. Komfortabel sieht anders aus.

Inmitten der Millionenstadt Bangkok in Thailand sind auf einer Grünfläche etwas abseits des Zentrums drei McDonnell Douglas MD-82 und eine Boeing 747-100 abgestellt; nicht mehr in gutem Zustand, ausgeschlachtet und mit Graffiti verschmiert. Zwei Rumpfteile wurden in Wohnhäuser «umfunktioniert». Der Bereich ist abgeriegelt und kann nur nach Entrichtung einer Gebühr von 400 Bath (etwa 12 Franken) pro Person betreten werden. Ein lukratives Geschäft für die Slumbewohner. Bei der einen Maschine handelt es sich um eine MD-82 (HS-OMD) der ehemaligen thailändischen One Two Go Airlines. Diese war eine Tochtergesellschaft der Orient Thai und wurde 2010 in diese integriert. Traurige Berühmtheit erlangte sie bei einem Landeunfall am 16. September 2007 auf der Insel Phuket in Thailand mit 91 Toten. Die anderen zwei Maschinen von McDonnell Douglas (vermutlich auch eine MD-82 der One Two Go) konnten nicht identifiziert werden. Die Boeing 747-100 SUD (Streched Upper Deck) mit der Immatrikulation HS-UTQ gehörte der Orient Thai Airlines. Der Jumbo flog früher bei der Japan Airlines. Er wurde 1986 gebaut.

Angesichts der stetig steigenden Grundstückspreise in Bangkok dürfte es sich wohl nur noch um eine Frage der Zeit handeln, bis dieser Platz geräumt und überbaut wird.

Ursprünglich war geplant, aus den Flugzeugwracks Restaurants zu machen; der Plan wurde aber nie realisiert. Im Internet kann unter «The Airplane Graveyard in Bangkok» die genaue Adresse eingesehen werden. Die Aufnahmen entstanden im März 2017. **cp**



News

Schweiz

Bundesrat gibt grünes Licht für Südstarts

Der Bundesrat hat entschieden, dass am Flughafen Zürich künftig Südstarts geradeaus, über den Zürichberg, bei Bise und Nebel möglich sind. Auch die Pisten 28 und 32 sollen verlängert werden können. Diese Neuerungen sind Teil des sogenannten Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Auf die geplante und umstrittene Rechtskurve über das Zürcher Stadtzentrum soll aber verzichtet werden. Der Bundesrat hat zudem entschieden, den Betrieb auf zwei verlängerten Pisten zu erlauben. Damit könnten sämtliche Flugzeugtypen auf diesen Pisten landen, was den Betrieb vereinfacht. Nach dem Bundesrat ist damit wieder die Flughafen Zürich AG am Zug. Sie kann nun ein Betriebsreglement ausarbeiten, das von Kanton und Bund genehmigt werden muss.

Bis die Südstarts geradeaus kommen, dürfte es deshalb noch einige Zeit dauern: «Erfahrungsgemäss ist bis zur Einführung des neuen Betriebsreglements mit einem Zeithorizont von mehreren Jahren zu rechnen», schreibt der Bundesrat. **CP**



Foto: Flughafen Zürich AG

Flughafen Zürich mit solidem Ergebnis

Die Flughafen Zürich AG weist für das erste Halbjahr 2017 einen Gewinn von 143,2 Millionen Franken aus. Verglichen mit dem ersten Halbjahr 2016 entspricht das einer Zunahme um 39,4 Millionen Franken. Die Steigerung ist vor allem auf den Verkauf der Beteiligung am Flughafen Bangalore zurückzuführen. Ohne diesen Effekt erhöhte sich der Gewinn um 8,0 Millionen Franken. Von Januar bis Juni 2017 nutzten 13,7 Millionen Passagiere (plus 8,6 Prozent) den Flughafen Zürich als Ausgangs-, Umsteige- oder Zielort ihrer Flugreise. Gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres nahm die Anzahl Lokalpassagiere um 6,1 Prozent zu. Die Zahl der Transferpassagiere stieg im Vergleich zum Vorjahr um 15,7 Prozent an. Die Anzahl Flugbewegungen nahm um 1,4 Prozent auf 131'401 Starts oder Landungen zu. **CP**

Rega fliegt 260 Personen zurück

Die Rega brachte während der Sommerferien insgesamt 260 Patienten aus dem Ausland zurück in die Schweiz. Davon wurden 190 Personen mit den drei Ambulanzjets der Rega in die Heimat geflogen. Der Grossteil der Patienten wurde aus Europa in die Schweiz geflogen, die meisten aus Italien. **CP**

Pilatus produziert keine PC-6-Maschinen mehr



Foto: Pilatus Flugzeugwerke AG

Die Pilatus Flugzeugwerke stellen Anfang 2019 nach 60 Jahren die Produktion des PC-6 ein. Man sehe für den «robusten Alleskönner» nur noch begrenzte Entwicklungschancen. Mit dem PC-6 schaffte Pilatus einst den internationalen Durchbruch. Interessierte Kunden könnten den PC-6 noch bis Mitte 2018 bestellen, das Angebot sei aber limitiert. Aufgrund des hohen Alters und stetig wachsender Zertifizierungsanforderungen sei die Weiterentwicklung des PC-6 nur noch sehr bedingt möglich, schreibt Pilatus. Seit 1959 stellte Pilatus insgesamt 500 PC-6 in Stans her. Zusätzlich wurden knapp 100 Maschinen in den USA in Lizenz produziert. **CP**

Powdair forciert Flüge von Sion nach Zürich

Ab Dezember legt Powdair zwei ganzjährige Flugverbindungen ab Sion auf: Zwei Mal täglich geht es nach London-City (sechs Tage pro Woche) und sogar drei Mal täglich wird Zürich an allen Wochentagen angefliegen, wie die irische Airline mit Basis in Sion in einer Medienmitteilung bekannt gibt. Durchgeführt werden die Flüge mit Saab 2000 der neuen Adria Airways Switzerland (die frühere Darwin), die aus der früheren Etihad Regional hervorgegangen ist. Die neuen Zürich- und London-Flüge ergänzen die bereits früher angekündigten Flugverbindungen ab Sion nach London Luton, London Southend, Southampton, Bristol, Manchester und Antwerpen. Die Flüge sollen von der dänischen Backbone Aviation mit CRJ200 durchgeführt werden. **CP**

Erstflug Basel-Wien von Skywork

Seit dem 4. September fliegt eine Skywork Airlines-Saab 2000 vom EuroAirport nach Wien (Bild, nach der Landung in Wien). Diese Verbindung wird ganzjährig von Montag bis Freitag

durchgeführt, ab 29. Oktober zusätzlich auch sonntags. **CP**



Foto: Flughafen Wien

Surf Air bietet Flatrate von Zürich nach London

Wer über das nötige Kleingeld verfügt, kann ab Herbst so oft er will mit einem Privatjet zwischen Zürich und London hin- und herfliegen. Allerdings fordert die Surf Air dafür eine Monatsgebühr von 3950 Franken (plus eine einmalige Aufnahmegebühr von 1300 Franken). Angefliegen wird ab dem 25. September London-Luton. **CP**

Zürich: automatische Gesichtserkennung

Ende 2016 wurde bekannt, dass an den drei Schweizer Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel Maschinen die Passkontrolle übernehmen sollen. Dies für Passagiere, die einen biometrischen Pass besitzen und kein Visum für den Schengen-Raum benötigen. Ende September wird die sogenannte «Automated Border Control» (ABC) nun am Flughafen Zürich eingeführt. Die ABC-Schleusen gleichen die Daten eines biometrischen Reisedokuments, also meist ein Gesichtsfoto oder einen Fingerabdruck, in Echtzeit mit den Körpermerkmalen des Passagiers ab. **CP**

International

Cathay Pacific rutscht in die roten Zahlen

Die Hongkonger Fluggesellschaft Cathay Pacific hat ein Kostenproblem. Obschon der Umsatz im ersten Halbjahr bei umgerechnet knapp unter 6 Mrd. US-Dollar stabilisiert wurde, resultierte ein Nettoverlust von 263 Mio. Dollar, nach 45 Mio. Dollar Gewinn in der Vorjahresperiode. Ein verschärfter Wettbewerb und die Stärke des Hongkong-Dollars bereiteten Probleme. Zudem expandierten die Aufwendungen für Kerosin um 12,7 Prozent, obschon der Umsatz stagnierte. Der Wettbewerb – und damit der Preisdruck – dürfte weiter hart bleiben, erwartet Chairman John Slosar. **CP**

Air New Zealand erzielt zweitbestes Ergebnis

Air New Zealand hat letztes Jahr einen Gewinn vor Steuern in Höhe von 527 Mio. NZD (rund 397 Mio. Fr.) erzielt. Mit einem Nettogewinn nach Steuern von 382 Mio. NZD (ca. 266 Mio. Fr.) handle es sich um den zweithöchsten Gewinn in der Geschichte der

neuseeländischen Airline. Nur letztes Jahr erzielten die «Kiwis» mit 663 Mio. NZD (ca. 462 Mio. Fr.) ein besseres Resultat. 2016/17 beförderte Air New Zealand insgesamt 16 Millionen Fluggäste. **CP**

South African wieder in Turbulenzen

In Südafrika braut sich ein Gewitter zusammen. Die Finanzlage der seit Jahren rote Zahlen schreibenden South African Airways (SAA) spitzt sich immer weiter zu. Aus Sorge um die Zahlungsfähigkeit der nationalen südafrikanischen Fluggesellschaft lehnte die amerikanische Citi-Bank die Stundung eines Ende September fälligen Kredits über 130 Millionen Franken ab. Im Juni konnte SAA bereits einen Kredit der Standard-Chartered-Bank über 160 Millionen Franken nicht bedienen. Somit muss nun der südafrikanische Staat ein zweites Mal einspringen, der SAA immer wieder Kredite gewährte, die sich inzwischen auf 1,4 Milliarden Franken belaufen. Um zu überleben, beantragt die Airline weitere Staatshilfen von 900 Millionen Franken. **RM**

Changi Airport erweitert die Passagierkapazität

Am 31. Oktober wird Cathay Pacific CX659 aus Hongkong als erste Airline im neuen Terminal 4 des Changi Airports in Singapur andocken. Der neue Komplex erweitert die inzwischen nahezu ausgereizte Flughafenkapazität um 16 auf 82 Millionen Passagiere und ist mit neuester Technologie ausgestattet. Neun Airlines – darunter allein vier aus der AirAsia-Gruppe sowie Cathay Pacific, Cebu Pacific Air, Korean Air, Spring Airlines und Vietnam Airlines – verlegen ihren Betrieb ins T4. **CP**

Airbus A320 made in USA absolviert Erstflug

Der erste im Airbuswerk Mobile endmontierte Airbus A320 hat am 16. August den Erstflug ausgeführt. Die in den Farben der Spirit Airlines lackierte Maschine hielt sich dabei während vier Stunden in der Luft auf. In der im September 2015 in Betrieb genommene Montageanlage, in der derzeit 510 Personen beschäftigt sind, sind bislang 36 A321 fertiggestellt worden. Im Gegensatz zu China, wo derzeit im Werk Tianjin eine Montagelinie für die A330 im Entstehen begriffen ist, werden in den USA lediglich die Modelle A319, A320 und A321 endgefertigt. **AM**

AUA mit Premium Economy

Austrian Airlines führt auf Langstreckenflügen eine Premium-Economy-Klasse ein. Die Plätze seien ab sofort für Flüge ab dem 6. März 2018 buchbar, teilte die Airline mit. Die Luft-hansa-Tochter aus Österreich rüstet ihre komplette Langstreckenflotte auf das Produkt um. **CP**

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 31. August 2017

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
15.08.2017	HB-2601	Glasflügel 304 MS	074-MS	2017	Frauenfelder Heinz, Dielsdorf	Schänis
21.08.2017	HB-FBW2	Pilatus PC-6/B2-H4	1012	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.08.2017	HB-FQA18	Pilatus PC-12/47E	1738	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.08.2017	HB-FQB18	Pilatus PC-12/47E	1739	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.08.2017	HB-FQC18	Pilatus PC-12/47E	1740	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.08.2017	HB-FQD18	Pilatus PC-12/47E	1741	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.08.2017	HB-FQE18	Pilatus PC-12/47E	1742	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.08.2017	HB-FQG18	Pilatus PC-12/47E	1744	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.08.2017	HB-FSX17	Pilatus PC-12/47E	1735	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.08.2017	HB-HVE2	Pilatus PC-21	297	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.08.2017	HB-HVF2	Pilatus PC-21	298	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.08.2017	HB-HWK1	Pilatus PC-21	244	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.08.2017	HB-JCC	Bombardier BD-500-1A11 (CS300)	55012	2017	LHAMI Leasing Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Zürich
25.08.2017	HB-JKK	Dassault Falcon 7X	422	2017	Sky Jet AG / Lions Air Skymedia AG, Zürich	Basel-Mulhouse
24.08.2017	HB-KMM	Cirrus SR22	0570	2003	Humanitarian Pilots Initiative Foundation, Rehetobel	Birrfeld
21.08.2017	HB-USM	Bücker Bü 131 APM	95 (96)	1943	Zeller Albert, Teufen AR	Sitterdorf
30.08.2017	HB-YNW	Vans RV-7A	73690	2017	Candrian Hansjörg, Flims Waldhaus	Bad Ragaz
04.08.2017	HB-ZNY	Eurocopter AS 350 B2	4303	2007	Kunert Aircraft Asset GbR / Mountain Flyers 80 Ltd., Belp	Bern-Belp
11.08.2017	HB-ZOJ	Eurocopter AS 350 B3	4479	2008	Lions Air Skymedia AG, Zürich	Zürich



Löschung: Rutan Vari Eze HB-YCE. Burt Rutan wurde mit seinen unkonventionellen Flugzeugentwürfen berühmt, darunter dem Canard-Flugzeug Vari Eze, das 1975 erstmals flog. Die nun gelöschte HB-YCE wurde 1984 gebaut und am 11. März 1985 auf Eric Thévoz eingetragen. Das Flugzeug wird von einem Rolls-Royce O-200-A-Kolbenmotor mit einer Leistung von 100 PS (75 kW) angetrieben und hat eine Reichweite von 1100 Kilometer.



Löschung: Pilatus PC-6/B2-H4 Turbo Porter HB-FKR. Ab 1991 beteiligte sich die Schweiz an der UNO-Mission MINURSO in der Westsahara. Dafür setzte die Farner Air Transport AG unter anderem den fabrikneuen Turbo Porter HB-FKR zu Gunsten der Swiss Medical Unit (SMU) ein. Fünf Jahre später übernahm die Zimex Aviation Ltd. das Flugzeug, das nach der Löschung in der Schweiz heute als D-FACE in Deutschland fliegt.

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
24.08.2017	HB-526	Elfe PM III	1	1954	Grundbacher Lilly-Annemarie, Grandfontaine	Bressaucourt
04.08.2017	HB-AFK	ATR 72-202	232	1991	ASL Airlines (Switzerland) AG, Bottmingen	Basel-Mulhouse
14.08.2017	HB-EGE	Beech A35	D-2045	1949	Maye Jean-Daniel, Colombier	Yverdon-les-Bains
22.08.2017	HB-EJW	Beech B36TC	EA-292	1982	Meteoindustries-Kampmann + Marschalik / Fliegerschule St. Gallen-Altenrhein, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
14.08.2017	HB-EYK	Rallye 235 E	13114	1978	Fluggruppe Hasenstrick, Wernetshausen	Speck-Fehraltorf
18.08.2017	HB-FKR	Pilatus PC-6/B2-H4	872	1991	Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Ausland
23.08.2017	HB-FRZ17	Pilatus PC-12/47E	1710	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.08.2017	HB-FSO17	Pilatus PC-12/47E	1726	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.08.2017	HB-FSP17	Pilatus PC-12/47E	1727	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.08.2017	HB-FSQ17	Pilatus PC-12/47E	1728	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.08.2017	HB-FSR17	Pilatus PC-12/47E	1729	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.08.2017	HB-FSS17	Pilatus PC-12/47E	1730	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.08.2017	HB-FSW17	Pilatus PC-12/47E	1734	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.08.2017	HB-HWE1	Pilatus PC-21	238	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.08.2017	HB-HWF1	Pilatus PC-21	239	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.08.2017	HB-HXA3	Pilatus PC-21	283	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.08.2017	HB-HXB3	Pilatus PC-21	284	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.08.2017	HB-IYU	Avro 146-RJ100	E3379	2000	Triangle Regional Aircraft Leasing Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Zürich
30.08.2017	HB-JFY	BD-700-1A10	9347	2009	Rolex SA / Air King Jet SA, Cointrin	Genève-Cointrin
03.08.2017	HB-KDP	Robin DR 400/200 R	2190	1993	Segelfluggruppe Cumulus, Amlikon-Bissegg	Amlikon
24.08.2017	HB-KON	Socata TB 20	2183	2002	Treichler Robert, Buchs SG	Bad Ragaz
18.08.2017	HB-LTI	Piper PA-31T	31T-8020091	1980	Symbios Orthopédie SA, Yverdon-les-Bains	Yverdon-les-Bains
03.08.2017	HB-OKT	Piper PA-28R-200	28R-7435181	1974	Adam Peter, Spiez	Bern-Belp
03.08.2017	HB-PCZ	Piper PA-28-181	28-7890529	1978	Aeromeccanica SA, Gordola	Locarno
18.08.2017	HB-PER	Piper PA-28-181	28-8090221	1980	Motorfluggruppe Oberengadin, Samedan	Samedan
10.08.2017	HB-PQH	Piper PA-28-235	28-7410006	1973	Bosson Claude, Founex	Lausanne-La Blécherette
07.08.2017	HB-QOS	Kubiček BB60Z	706	2009	Funk Hans / Ballongruppe Schweiz, Wolfwil	Wolfwil
03.08.2017	HB-YCE	Rutan Vari Eze	2174	1984	Thévoz Eric, Epalinges	Yverdon-les-Bains
28.08.2017	HB-ZFR	Eurocopter EC 120 B	1378	2004	Immo-Copters SA / Swift Copters SA, Genève	Genève-Cointrin
24.08.2017	HB-ZID	Robinson R44 II	11564	2006	Association CH-Kompress, Villaz-St-Pierre	St. Gallen-Altenrhein

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
04.08.2017	HB-1329	DG-100	69	1976	Ehrensperger René, Auenstein	Amlikon
29.08.2017	HB-2330	ASH 26 E	26033	1995	Meier Benjamin, Oberentfelden	Luzern-Beromünster
23.08.2017	HB-3127	LS 6-c	6309	1993	Villiger Erwin, Läufelfingen	Fricktal-Schupfart
25.08.2017	HB-OMF	PA-32-300	32-40148	1967	Uffer Pol, La Croix (Lutry)	Genève-Cointrin
03.08.2017	HB-PCZ	PA-28-181	28-7890529	1978	Aeromeccanica SA, Gordola	Locarno
07.08.2017	HB-WZM	Virus SW	427 SW ELA	2011	Belmont Holding SA, Ecuwillens	Ecuwillens
07.08.2017	HB-ZBD	EC 120 B	1009	1998	Helitrans Solutions GmbH / Helitrans AG, Basel	St. Gallen-Altenrhein
25.08.2017	HB-ZEM	R22 BETA	3389	2002	Chablais Heli Club, Bex	Bex
22.08.2017	HB-ZIN	EC 130 B4	3648	2002	Héli-Alpes SA, Sion	Sion
23.08.2017	HB-ZMG	R44 II	12992	2010	Arpagaus Christoph / Plan B Club, Faulensee	St. Stephan
23.08.2017	HB-ZMH	EC 120 B	1661	2011	Helipool GmbH, Balzers	Balzers FL

Zu guter Letzt ...

Missglückte Landung



Foto: Rino Zigerlig

Eigentlich war alles bereit für ein grosses Fest: Die beiden Fieseler Störche A-97 (hinten) und A-99 (vorne) sollten am 31. Juli zusammen auf einem Feld in Maur eine Landung vor geladenen Gästen ausführen. Der vom Verein «Freunde des Fieseler Storchs» organisierte Anlass sollte eine «Demonstration der beeindruckenden Kurzstart- und Landefähigkeit» darstellen. Leider missglückte der Landeanflug der A-99 – obwohl zuvor mehrmals geübt –, weil das rechte Fahrwerk ein Bachbord streifte. Das führte zu einer Bruchlandung, wobei Pilot und Passagierin Glück im Unglück hatten. Der beschädigte Storch dürfte nach einer aufwändigen Reparatur erst im nächsten Frühjahr wieder fliegen. **cp**

Das läuft 2017 und 2018

7.–8. Oktober

Modellflugtag Hausen a. A.
www.mgaffoltern.ch

11.–12. Oktober

Fliegerschiessen Axalp
www.armee.ch/axalp

26. November

Aviatikbörse, Freizeit-anlage BXA Bassersdorf

9.–11. Juni 2018

Wasserflugzeugtreffen Hergiswil, Hotel Pilatus, Hergiswil

23.–25. Juni 2018

Seaplane Meeting Perroy, Plage de Perroy, Lac Léman

1.–2. September 2018

Oldtimerclassic Hittnau,
www.oldtimerclassic.ch

Wettbewerb – Flughäfen/Flugzeuge/Orte dieser Welt



Foto: Joel Bessard

Wer weiss es?

Eine Ära geht zu Ende. Der Jumbolino verschwindet aus der Swiss-Flotte. In welchem Jahr landete erstmals ein Avro auf Schweizer Boden?

Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 16. Oktober 2017.

Bitte fügen Sie Ihrer Mail Ihre **vollständige Adresse** bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2018. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der November-Ausgabe 2017 publiziert.

Die Gewinner werden im Dezember 2017 kontaktiert.

Auflösung Nr. 9: Gauligletscher

Richtig geantwortet haben: Beat Elsasser, 8805 Richterswil; Walter Spirig, 9428 Walzenhausen; Jürg Rimensberger, 8049 Zürich; Daniel Ingold, 1004 Lausanne; Fritz Wyss, 6043 Adligenswil; Hanspeter Kunz, 8636 Wald; Daniel Eckert, 1202 Genf; Deborah Chételat, 8416 Flaach; Heinrich Breiter, 8427 Freienstein; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Max Bosshard, 8105 Watt; John Sicker, 8832 Wilen

b. Wollerau; Edgar Aerni, 6055 Alpnach Dorf; Pius Wigger, 8124 Maur; Stephan Imper, 4132 Muttentz; Emil Ramsauer, 3604 Thun; Martin Brügger, 3600 Thun; Erich Bucher, 6210 Sursee; Hans Walker, 6206 Neuenkirch; Melchior Burri, 6036 Dierikon; Hans Erb, 3772 St. Stephan; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Thomas Buchanan, 1200 Genf; Kurt Studer, 3297 Leuzigen; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Bruno von Ah, 6045 Meggen; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Patrick Göransson, 8820 Wädenswil; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Dieter Jöhr, 3294 Büren an der Aare; Heinz-Peter Bächler, 3309 Kernenried; Marco-Antonio Bellasi, 8477 Oberstammheim; Leo Schweri, 8957 Spreitenbach; Ueli Gangel, 5314 Kleindöttingen; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Brigitte Leibold, 3053 Deisswil; Erwin Kälin, 8840 Einsiedeln; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Forti Niederer, 7252 Klosters Dorf; Edith Sturzenegger, 9100 Herisau; Fredi Sturzenegger, 9100 Herisau; Jakob Widmer, 8953 Dietikon; John J. Heider, 8606 Greifensee; Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Willy Schärer, 2087 Cornaux; Roland Bütler, 5607 Hägglingen; Christophe Petitpierre, 5506 Mägenwil; Kuno Matter, 5046 Walde; Hans R. Schindl, 8906 Bonstetten; Michael Frei, 5436 Würenlos; Markus Hirter, 9545 Wängi; Urs Andreatta, 9524 Zuzwil; Robert Schraner, 5236 Remigen; Gérard Fabich, 4104 Oberwil; Beat Schärer, 7527 Brail; Gerhard Jöhr, 3052 Zollikofen; Markus Hiss, 4123 Allschwil; Anton Baumann, 5620 Bremgarten; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Silvia Bärtsch, 9536 Schwarzenbach; Ruedi Susman, 8610 Uster; Hanspeter Teuscher, 4457 Diegten; Walter Bosshard, 9053 Teufen; Hansruedi Schmid, 3098 Köniz; Bruno Knecht, 3714 Frutigen; Silvia und Hans Wehrli, 8311 Brütten; Kurt Künzli, 4562 Biberist.

Als Gewinner wurde Bruno von Ah ausgelost.



Foto: Archiv Cockpit



Sonderangebot für Cockpit-Leser

Abonnieren Sie jetzt die **AeroRevue**
zum einmaligen
Vorzugspreis von Fr. 48.--
(statt Fr. 60.--).

Angebot gültig bis 31.10.2017 für AeroRevue-Neuabonnenten.

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

Name, Vorname

Strasse, Nr.

PLZ, Wohnort

Telefon

E-Mail

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

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.



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™