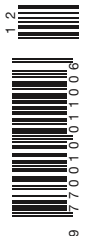




Interview mit Aldo C. Schellenberg «Wir leben mit dem Restrisiko»



Military Aviation

Unterwegs mit dem Kommandanten

Business Aviation

Auf der Suche nach Fachleuten

Civil Aviation

«Was macht... André Dosé?»

HAMILTON

AMERICAN SPIRIT • SWISS PRECISION

hamiltonwatch.com



OFFICIAL TIMEKEEPER

KHAKI X-WIND
AUTOMATIC SWISS MADE



Foto: Sven Zimmermann

Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Das Bild ging durch die Schweizer Medien. An einer Medienorientierung weinte der Luftwaffen-Kommandant Aldo C. Schellenberg bittere Tränen, als er den Unfalltod eines seiner Piloten bekannt geben musste.

Diese ungewöhnliche, menschliche Reaktion brachte dem Berufsmilitär fast überall uneingeschränktes Lob ein. Es passt auch ins Gesamtbild, das der Kommandant in seiner fünfjährigen Amtszeit als Chef der Schweizer Luftwaffe der Öffentlichkeit vermittelte. «In der Sache klar und konsequent. Mit den Menschen anständig und verantwortungsbewusst», lautet sein Lebensmotto. Im Monatsinterview (Seiten 6 bis 8) zieht der in Zürich wohnhafte Schellenberg Bilanz über seine fünf Jahre als Luftwaffenchef. Er richtet aber auch den Blick nach vorn, in die «Nach-Schellenberg-Zeit», die



nächstes Jahr beginnt und geprägt sein wird durch die Evaluation eines dringend benötigten neuen Kampffjets.

Zu einem ganz anderen Thema. Im Fokus der Medien stand für einige Tage die Berner Regionalfluggesellschaft Skywork Airlines. In buchstäblich letzter Sekunde erhielt sie vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) die Betriebsbewilligung für die nächsten zwölf Monate – nachdem sie den Nachweis über genügend vorhandene Liquidität erbringen konnte (Seite 46). Das Grounding konnte abgewendet werden. Wie sich die drei Tage ohne Flugbetrieb auf das Vertrauen der Kunden auswirken wird, wird sich bald weisen. Der Flughafen Bern dürfte einstweilen froh sein, dass «sein» Homecarrier die Kurve im letzten Moment noch gekriegt hat. Die Frage, ob die Adria Airways Switzerland, die kurzfristig einspringen wollte, eine verlässliche Partnerin gewesen wäre, muss somit nicht beantwortet werden.

Patrick Huber, Chefredaktor



In welche Richtung starten Sie durch?

Wir öffnen Ihnen die Türe zum Cockpit!

Informieren Sie sich an unseren Infoanlässen:
12.12.2017/09.01./06.02.2018

www.horizon-sfa.ch/infoabend

WHERE FLYING CAREERS TAKE OFF



Airshows & Aviatik 2018

Für Kenner von Spezialisten zusammengestellt!

Flying Legends Duxford/GB (14.- 16.07.18)
Grösser Event mit Warbirds (I. & II. Weltkrieg) von Europa!

Royal International Air Tattoo/GB (14.- 16.07.18)
Weltgrösste militärische Flugschau (100 Jahre RAF)!

Farnborough Intl. Airshow/GB (21.- 23.07.18)
Eine der wichtigsten Luftfahrtmessen der Welt!

Details unter: www.cosmos-tours.ch



Acapa Tours GmbH Geschäftsstelle Aarberg:
Cosmos Tours
Mühlauddamm 6, 3270 Aarberg / Schweiz
Tel. +41 (0)32 392 75 80/82
info@cosmos-tours.ch



+ Cockpit
Das führende Schweizer Luftfahrt-Magazin



**Freude bereiten?
Schenken Sie ein
«Cockpit»-Abo!**

E-Mail: abo@cockpit.aero
Telefon: +41 31 818 01 27

Online: www.cockpit.aero
Zahlung per Paypal möglich.

Für alle, die Freude an der Luftfahrt haben.

Cover Story

- 6** Der scheidende Luftwaffenchef im «Monatsinterview»

Military Aviation

- 10** Guardia di Finanza – die Grenze auf dem Radar
- 12** Luftwaffenreport mit Kommandoübergabe

Airport

- 14** Dübendorf: Die Zukunft nimmt Gestalt an

Business Aviation

- 15** In Europa werden Fachkräfte rar

Young Generation

- 18** 1th Aviation Youth Congress in Luzern

Civil Aviation

- 20** Forum für Luft- und Raumfahrt
- 24** Was macht eigentlich... André Dosé

Mittelposter

- 26** Am 26. Oktober hat der PC-24 HB-VSA bei schönstem Wetter je zwei Landungen und Starts auf dem Flugplatz Saanen absolviert.
Foto: Jean-Luc Altherr

**Report**

- 28** Luftschiff im Einsatz für die Wissenschaft

Helicopter

- 31** Der Turbinenhelikopter Schweizer S-333

History

- 36** Austausch von internierten Piloten

Regelmässige Rubriken

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

10**Military Aviation**

Die «Guardia di Finanza» und ihre vielfältigen Aufgaben

**15****Business Aviation**

Europäischer Geschäftsflug droht Fachkräftemangel

**24****Civil Aviation**

Was macht eigentlich... André Dosé



Titelbild: Korpskommandant Aldo C. Schellenberg, Chef Luftwaffe. Foto: © VBS/DDPS, Kaspar Bacher

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:

10 000 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

Interview mit KKdt Aldo C. Schellenberg

Aldo C. Schellenberg (59) ist Korpskommandant und noch bis am 31. Dezember Chef der Schweizer Luftwaffe.



«Unfallfreie Jahre sind eine statistische Ausnahme»

Aldo C. Schellenberg hat während fünf Jahren bei der Luftwaffe Höhen und Tiefen miterlebt. Kurz bevor er sein Amt seinem Nachfolger Divisionär Bernhard Müller übergibt, führte «Cockpit» ein Exklusivinterview mit ihm.

«Cockpit»: Herr Schellenberg, wie sieht Ihre persönliche Bilanz als Luftwaffenchef nach fünf Jahren aus?

Aldo C. Schellenberg: Es gab zwei sehr schwierige Themen zu bewältigen.

Welche waren das?

Einerseits das Nein des Schweizer Volks zum Gripen. Es ist uns offensichtlich nicht gelungen, das Stimmvolk von der Notwendigkeit der Ablösung des Tigers zu überzeugen, was dazu führt, dass der Lebenszyklus

der F/A-18 bis in die 2030er-Jahre verlängert werden muss.

Und das zweite?

Die Serie von Unfällen seit 2013. Der Verlust von sechs Kameraden erschüttert mich heute noch. Daneben gab es aber auch viel Positives: Es gelang uns, das Training der Piloten auf einem hohen Niveau zu stabilisieren, und dies erst noch in einem finanzierbaren Rahmen. Einem Frontstaffelpiloten sind so jährlich 120 Flugstunden garantiert – das absolute Minimum. Nur so können wir unsere Fähigkeiten erhalten und weiterentwickeln.

Was bleibt weiter in positiver Erinnerung?

Als grosses Highlight würde ich den Expertenbericht zur Luftverteidigung der Zukunft bezeichnen, der klar und verständlich formuliert ist und überall Anerkennung fand. Er zeigt Optionen auf, wie das vom Bundesrat formulierte Leitziel erfüllt

werden kann. Eine wirksame Luftverteidigung ist nur möglich in der Kombination Kampfflugzeuge, BODLUV, Sensoren und den dazugehörigen Führungssystemen. Die Luftwaffe ist ein Gesamtsystem, das sich in allen Bereichen weiterentwickeln muss. Die Einsicht, dass die Luftwaffe nach dem Gripen-Nein erneuert werden muss, konnte neu verankert und in eine positive Richtung gelenkt werden. Weiter konnten wir alle Einsätze zugunsten der Sicherheit erfüllen – WEF, OSZE-Ministerratskonferenz, Friedenskonferenz für Syrien, Feierlichkeiten zur Gotthard-Eröffnung, Unterstützung bei Waldbränden etc.

Sie haben die Unfälle angesprochen. Worauf führen Sie diese zurück? Sind die Anforderungen an die Piloten zu gross geworden oder war es schlicht «bad luck»?

Die Untersuchungen der Militärjustiz sind noch nicht abgeschlossen. Wir haben aber keinerlei Hinweise erhalten, dass ein

Systemversagen vorliegen könnte. Auch unsere Experten konnten keinen Zusammenhang zwischen diesen Unfällen erkennen. Unabhängig von den militärstrafrechtlichen Untersuchungen gehen wir bei jedem Ereignis – ob es zu einem Unfall geführt hat oder nicht – sämtlichen Hinweisen auf Safety-relevante Einflussfaktoren nach, um ähnliche Vorfälle in der Zukunft nach Möglichkeit auszuschliessen. Man muss wohl tatsächlich zur Kenntnis nehmen, dass zuvor die vielen unfallfreien Jahre die statistische Ausnahme waren. Die letzten fünf Jahre sind leider auch ein Tribut an die Statistik.

Sie haben schon letztes Jahr an der Brevetierung der neuen Militärpiloten gesagt, dass immer mit einem Zwischenfall gerechnet werden muss.

Das gilt für die Aviatik im Allgemeinen und für die Militärfliegerei im Besonderen. Fliegen ist risikobehaftet; das Nullrisiko existiert nicht. In der Militäraviatik, wo der Ernstfall simuliert wird, nimmt man ein Stück weit akzeptable Risiken in Kauf. Mit diesem Restrisiko müssen wir leben können.

Sind die Flugzeuge, mit denen die Schweizer Luftwaffe operiert, nicht überaltert?

Doch, sie stossen in den nächsten zehn Jahren bis 2030 an ihre Grenzen. Hornet, BODLUV und andere Systeme gelangen an ihr technisches und taktisches Lebensende. Der Tiger ist schon seit längerem operationell nicht mehr oder nur sehr eingeschränkt einsetzbar. Diese Überalterung birgt aber keine Risiken, was die Flugsicherheit betrifft. Wir haben keinerlei Hinweise darauf, dass die Unfälle mit dem Alter der Fluggeräte zusammenhängen.

Aus der Politik hört man immer wieder Forderungen, wonach die Schweiz in der Luftverteidigung mit anderen Staaten kooperieren soll, um so Kosten zu sparen. Was entgegnet Sie darauf?

Ich habe die Forderung so noch nie gehört. Ich habe hingegen gehört, dass wir im Luftpolizeidienst vermehrt zusammenarbeiten sollten. Im Bereich Luftverteidigung, also der Abwehr eines militärischen Angriffs, verbietet uns die Neutralität insbesondere, dass die Schweiz einem Militärbündnis mit Beistandspflicht beitreten darf. Gemeinsames Training ist jedoch in der Regel problemlos. Was den Luftpolizeidienst betrifft – also die Abwehr von nichtmilitärischen Bedrohungsszenarien – ist dies anders. Wir haben mit unseren Nachbarn weitreichende Verträge zum grenzüberschreitenden Luft-

polizeidienst abgeschlossen. Gemäss diesen Verträgen darf man zivile Flugzeuge bei Bedarf über die Grenze hinaus verfolgen – sogenannte Nacheile. Es ist zudem möglich, hoheitliche Massnahmen – aber ohne den Einsatz von Waffen – vorzunehmen, beispielsweise eine Maschine umzuleiten und zur Landung auf einem Flugplatz zu zwingen, oder zu begleiten und Warnsignale mit Flares abzugeben. Dass diese internationale Zusammenarbeit funktioniert, dafür gibt es auch konkrete Beispiele. Ich verweise auf die entführte äthiopische Maschine, die 2014 in den Schweizer Luftraum eindrang und in einer gemeinsamen Aktion zur Landung in Genf gebracht wurde.

«Das Nein des Stimmvolks war ein bitteres Nein.»

Gibt es noch weitere Beispiele?

Wir beteiligen uns am Nato-Programm ASDE (Air Situation Data Exchange), das unser Luftlagebild massiv verbessern wird. Das wird uns – nicht nur, aber vor allem – im Luftpolizeidienst viel bringen, in dem sich die Vorwarnzeiten erhöhen.

Kommen wir doch nochmals auf das Gripen-Nein zurück. Das muss für Sie ein richtiger Tiefschlag gewesen sein.

Das ist richtig, das war ein Tiefschlag. Der Bericht des Bundesrats zur langfristigen Sicherung des Luftraums hält ein Leistungsprofil fest, das von der Luftwaffe gefordert ist. Das Projekt «Gripen» war gut und hätte es der Schweizer Armee ermöglicht, das Leistungsprofil zu erfüllen und damit Schutz und Sicherheit für Land und Leute sicherzustellen. Das Nein des Stimmvolkes war deshalb ein bitteres Nein.

Aber worauf führen Sie das Nein zurück? Ist nicht auch ein kommunikativer Gau dafür verantwortlich?

Offensichtlich ist es in der Abstimmungskampagne nicht gelungen, dem Stimmvolk die Botschaft zu vermitteln, dass der Teilerersatz der 56 veralteten Tiger-Kampfflugzeuge durch 22 moderne Gripen wichtig und richtig war.

Ist beispielsweise die Beschaffung eines F-35 «Lightning II» überhaupt eine Option für die Schweiz?

Die Politik definiert das Leistungsprofil und den gesamtvertraglichen Finanzrahmen für die Luftwaffe und für das Gesamtsystem Armee. Der Finanzrahmen muss es ermög-

lichen, sowohl die dringende Erneuerung der Luftverteidigung (Kampfflugzeuge und BODLUV sowie Sensoren und Führungssysteme) vorzunehmen als auch den Bedarf der Bodentruppen nach modernen Systemen zu decken. Was die Erneuerung der Kampfflugzeugflotte anbelangt, gehe ich davon aus, dass sich die Ausschreibung und Evaluation offen und breit gestaltet. Für eine Typendiskussion ist der Zeitpunkt gekommen, wenn alle leistungsmässigen und finanziellen Fakten definitiv auf dem Tisch liegen; also wenn die Evaluation durchgeführt ist und die Offerten vorliegen.

Wäre es nicht einfacher, wenn die Luftwaffe über ein eigenes Budget verfügen könnte und nicht alle mitbestimmen möchten?

Nein. Es müssen alle mitreden und es müssen alle mittragen. Die Armee ist ein Gesamtsystem. Es nützt nichts, wenn wir oben einen goldenen Schirm haben und unten kämpft man mit Hellebarden. Aber ohne den Schutz des Luftraums bewegt sich am Boden kein mechanisierter Verband.

Wie sieht die Planung bei den Trainingsflugzeugen aus, zum Beispiel Ersatz PC-7?

Es ist kein Ersatz geplant. PC-7- und PC-21-Flugzeuge werden – Stand heute – 2020 einem Werterhaltungsprogramm unterzogen. Beim PC-7 geht es unter anderem um

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?

Im Piemont.

Was ist Ihre Lieblingsdestination?

Die Region um Alba. Die Barbaresco- und Barolo-Weingegend.

Wo wollten Sie schon immer mal hin?

Ich möchte noch mehr von der Schweiz sehen.

Wem würden Sie gerne mal einen Kampfjet zeigen?

Ich hab schon allen Personen einen gezeigt, denen ich einen zeigen wollte.

Ihr Lebensmotto?

In der Sache klar und konsequent. Mit den Menschen anständig und verantwortungsbewusst.

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?

Ich bin vorhanden, aber nicht tätig.

Interview mit KKdt Aldo C. Schellenberg

die Anpassung der Kommunikationsmittel, den Einbau eines Kollisionswarnsystems und der Aktualisierung der Avionik. Das Flugzeug selber ist von der Struktur her gesehen in tiptoppem Zustand. Der PC-21 soll sich in einer ähnlichen Konfiguration präsentieren wie diejenigen, welche der französischen oder australischen Luftwaffe geliefert werden. Mittelfristig besteht keine Notwendigkeit, die PC-21 zu ersetzen.

Wie sieht es bei der Beschaffung eines schon lange benötigten Transportflugzeugs aus?

Bundesrat und Parlament sind der Meinung, dass dies nicht notwendig ist.

Und was meinen Sie?

Meine Meinung ist die gleiche wie diejenige der Politik, die uns den Auftrag erteilt. Es ist offensichtlich, dass kein Grossraumflugzeug erwünscht ist. Es ist politisch kein Traktandum. Der Bund wird der Rega zwei Challenger-Occasionsflugzeuge abkaufen, die für den Material- und Personaltransport eingesetzt werden. Betrieben werden die beiden Maschinen durch den Lufttransportdienst des Bundes LTDB, der ja Teil der Luftwaffe ist.

Und wie sieht es mit dem Verbund mit Österreich für die Nutzung der Herkules aus?

Es gibt verschiedenste Optionen, um im Bedarfsfall grössere Transportleistungen zu beschaffen. Das kann in Zusammenarbeit mit einer befreundeten Nation sein oder über einen europäischen Lufttransportpool. Dabei können stundenweise Flugleistungen abgerufen werden. Wir halten uns alle Optionen offen.

Hat die Luftwaffe bereits ein Nachwuchsproblem oder rechnen Sie mit einem solchen, sollte sich die Kampfflugzeugbeschaffung weiter hinauszögern?

Grundsätzlich gilt: je mehr Interessenten, desto grösser die Auswahl und desto selektiver der Prozess zum Militärpiloten. Aus dem SPHAIR-Programm kommt eine grosse Anzahl Interessenten, die den jährlichen Pilotenbedarf deckt. Wir befinden uns in einer Situation, die uns eine seriöse, selektive Auswahl erlaubt. Wir finden die besten Talente. Zudem bin ich überzeugt, dass die neu konzipierte Pilotenausbildung uns zusätzliche Interessenten bringen wird.

Wie viele sind das in Zahlen?

Von 500 Interessenten sind das jährlich etwa 10 bis 12. Das ist auch im internationalen Vergleich respektabel. Wir haben mittelfristig kein Nachwuchsproblem.

Wie sieht es auf der Frauenseite aus?

Die Zahl bewegt sich im gleichen Rahmen wie bei der Gesamtarmee. Derzeit haben wir sechs Pilotinnen. Sie fliegen Helikopter, aber das ist Zufall. Derzeit befindet sich eine Frau in der Ausbildung zur Jetpilotin.

Ab 2020 soll der Luftpolizeidienst LP24 vollständig eingeführt sein. Kann die Aufrechterhaltung von LP24 immer gewährleistet werden?

Ja. Die beiden in Payerne stationierten Hornet sind in permanenter Alarmbereitschaft und «konsumieren» nur Flugstunden, wenn sie eingesetzt werden müssen. Bei der Einsatzplanung können wir Flugzeuge, die bezüglich Flugstunden kurz vor grösseren Unterhaltsarbeiten stehen, für den LPD einsetzen. Solche, die noch über mehr Flugstunden verfügen, werden im Training eingesetzt. So können wir den Flotteneinsatz

«Wir befinden uns in einer Situation, die uns eine seriöse, selektive Auswahl erlaubt. Wir finden die besten Talente.»

optimal steuern. Mit dem LP24 wechseln wir zudem vom Einschicht- in einen Dreischichtbetrieb. Das heisst, auch die Reparatur- und Unterhaltsequipen arbeiten im Dreischichtbetrieb – und dies vor Ort. Die Mechaniker arbeiten in der Halle nebenan und sind im Bedarfsfall sofort einsatzbereit, um die Hornet in drei Minuten startklar zu machen. Wir erhöhen so die luftwaffeneigenen Kapazitäten im Flugzeugunterhalt in nicht unerheblichem Masse. Die Verfügbarkeit der Flugzeuge wird damit erhöht.

Wie lange bleiben die PC-9-Flugzeuge der Zielfliegerstaffel noch im Einsatz?

Die aktuelle Planung sieht so aus, dass diese in einer reduzierten Anzahl bis 2025 weiterbetrieben werden. Wahrscheinlich wird die Anzahl von heute acht auf vier reduziert, die weiterhin zugunsten der Flab eingesetzt werden. Es könnte aber auch sein, dass aus logistischen oder finanziellen Überlegungen eine frühere Ausserdienststellung in Betracht gezogen werden muss.

Ein anderes Thema: Sie waren nie selber Pilot. Haben Sie das als Nachteil empfunden?

Nein. Ich habe das nie als Nachteil empfunden.

Konnten Sie sich in einen Piloten hineinversetzen?

Ja, natürlich. Um ein Spital führen zu können, müssen Sie ja auch nicht zwingend Arzt sein. Als Pilot verfügt man über Spezialkenntnisse, die mit Sicherheit von Vorteil sind. Aber das genügt für sich alleine noch nicht, um die breiten Anforderungen an die Führung der gesamten Luftwaffe zu erfüllen. Ein Nichtpilot braucht ein ideales Umfeld, Unterstützung und Beratung in fliegerischen Belangen. Ich bin regelmässig geflogen – auf dem Rücksitz. Nur so kann man sich vorstellen, was «da oben» passiert. Ich habe mir auf diese Weise ein Bild über die enormen Anforderungen an die Piloten und deren psychische und physische Belastbarkeit verschafft. Zudem habe ich mehrere Stunden im Hornet-Simulator verbracht und versucht, das System zu verstehen. Und es ist verdammt schwierig (lacht). Ich verfüge wohl über zu wenig Talent dafür. Trotzdem bin ich der Ansicht, dass jemand zur Führung der Luftwaffe nicht zwingend Pilot sein muss. Allerdings begrüsse ich es, dass mein Nachfolger Pilot ist. Perspektivenwechsel tut jedem System gut.

Schaut man auf die hundertjährige Geschichte der Luftwaffenkommandanten zurück, liegen Nichtpiloten prozentual sogar ganz leicht vor den Piloten.

Als Chef Operationen der Schweizer Armee entfernen Sie sich ein Stück von der Luftwaffe. Wie wollen Sie den Kontakt behalten?

Die Luftwaffe ist ein Teil des Operationskommandos und mit 50 Prozent des Berufspersonals ein bedeutender Teil davon. Als bald ehemaliger Kommandant ist mir bewusst, welche Bedürfnisse die Luftwaffe hat und wo ihre Fähigkeiten liegen. Ich kann sie mit meiner Erfahrung sicherlich optimal einsetzen. Die Luftwaffe ist in allen Führungsgremien des Kommandos Operationen vertreten. Der zukünftige Luftwaffenkommandant, Divisionär Bernhard Müller, wird weiterhin mein erster Berater sein, was die dritte Dimension betrifft.

Was würden Sie Ihrem Nachfolger mit auf den Weg geben?

Ich gehöre nicht zur Kategorie Leute, die dem Nachfolger noch gute Ratschläge erteilen. Beni Müller weiss, was er will, und kennt die Luftwaffe aus dem Effeff. Ich erwarte auch von ihm keine Ratschläge (er lacht). **cp**

Unterwegs mit dem Kommandanten (Teil 2)

Wangen-Lachen, 25. September 2017: Was macht der Kommandant der Patrouille Suisse, während seine «Bambini» fliegen? Er beobachtet die Vorführung genau, beurteilt ihre Arbeit und das Einhalten der Sicherheitsvorschriften, überwacht den Luftraum hinsichtlich möglicher Gefahren – wie beispielsweise Vögel – und gibt im Bedarfsfall über Funk Anweisungen.

Mit der Ankunft der sechs Northrop F-5E «Tiger II» über dem Flugplatz Wangen-Lachen beginnt das Training der Patrouille Suisse über dem Oberen Zürichsee. Der Kommandant, Oberstleutnant Nils «Jamie» Hämmerli, konzentriert sich nun auf die sechs Tiger in der Luft und beobachtet ihre Flugwege genau. Er achtet auf die Ausrichtung der Flugzeuge in der Formation und deren Abstände. Ein besonderes Augenmerk richtet er auf die Formationswechsel. Sie müssen exakt und möglichst schnell ausgeführt werden.

zeigt er an, woher die rotweissen Tiger als nächstes kommen werden und dies nicht selten, noch bevor man die schmale Silhouette der Flugzeuge richtig sehen kann. Nach dem Abschluss des Trainings fliegen die sechs Piloten zu ihrer Heimatbasis Emmen zurück. Dort besteigen sie einen Pilatus PC-6B2-H2M «Turbo Porter» und fliegen damit für eine Autogrammstunde des Patrouille Suisse Fanclubs zurück nach Wangen-Lachen. **cp**
(Fortsetzung folgt)

Ins Cockpit verbunden

Während der gesamten Vorführung verfolgt Hämmerli den Funkverkehr der Piloten. Dabei hört er speziell auf die exakten und sehr kurzen Anweisungen des Leaders Gunnar «Gandalf» Jansen an sein Team. Mit ruhiger Stimme gibt Hämmerli gelegentlich selber ein kurzes Feedback oder eine Information durch. Er beschränkt sich dabei auf das absolute Minimum, da der Funk in erster Linie dem Leader «gehört».

Alles im Blick

Obwohl Hämmerli die Flugzeuge in der Luft genau beobachtet, behält er den Überblick über den gesamten Luftraum über dem Flugplatz Wangen-Lachen. Sein besonderes Augenmerk gilt den zahlreichen Vögeln, die sich entlang der Ufer des Zürichsees über dem Schilfgürtel und die angrenzenden Felder bewegen. Da sie sehr tief fliegen, bilden sie keine Gefahr für die Jets in der Luft. Hämmerli beurteilt die Situation jedoch ständig und gibt seine Beobachtungen ins Cockpit der Piloten durch.

Gut informiert

Während des ganzen Trainings ist Nils Hämmerli umringt von interessierten Zuschauern und Fans der Patrouille Suisse. Sie profitieren von der Übersicht des Kommandanten, kündigt er doch jeweils die nächsten Formationen an. Gleichzeitig

Walter Hodel



1 Nils Hämmerli weiss immer, wo sich seine «Bambini» gerade befinden. Dies zeigt er seinem Kameramann Heiko Liebherr und den Zuschauern an.

2 Nils Hämmerli hat auch dann die Übersicht, wenn sich die Solopiloten vom Hauptverband getrennt haben und aus unterschiedlichen Richtungen anfliegen.

3 Der Kommandant ist jederzeit über Funk mit den sechs Piloten verbunden. Er hört jedoch in erster Linie zu und spricht nur selten selber zu ihnen.

4 Nils Hämmerli beobachtet die Formationen und die Wechsel genau. Er notiert sich einige wenige Beobachtungen sofort. Im Debriefing stehen ihm zudem die vom Kameramann gedrehten Filmsequenzen zur Verfügung.



Guardia di Finanza

Eine AW-139 der Guardia di Finanza patrouilliert entlang der Küste südlich des Militärflugplatzes Pratica di Mare.



Die Grenze auf dem Radar

Die Guardia di Finanza («Finanzwacht» oder auch «Finanzpolizei») ist eine spezialisierte italienische Polizeitruppe mit derzeit rund 61 000 Angehörigen. Die Einheit untersteht dem Ministerium für Wirtschaft und Finanzen in Rom und ist vor allem für die Bekämpfung der Wirtschaftskriminalität zuständig. Sie ist militärisch organisiert und übernimmt im Verteidigungsfall im Rahmen der Streitkräfte Grenzsicherungsaufgaben.

Mit fast 1900 Kilometern Landgrenze und rund 7600 Kilometern Küste ist Italien im Zusammenhang mit illegalen Aktivitäten in diesem Bereich gefordert. Neben den umfangreichen Grenzsicherungsaufgaben in Italien engagiert sich die italienische Regierung auch stark in verschiedenen Kooperationen zum Schutz der europäischen Grenzen. Mit dieser Herausforderung befasst sich die Guardia di Finanza. Die italienische Polizeitruppe ist für die Bekämpfung der Wirtschaftskriminalität zuständig und auch auch im Bereich Steuer- und Zollfahndung tätig. Zum Aufgabenspektrum zählen unter anderem die Ahndung der Delikte wie Drogenhandel, Geldfälschung und Geldwäsche, Produktpiraterie, Schmuggel, Steuerhinterziehung, organisierte Wirtschaftskriminalität, oder die Terrorismusfinanzierung, um nur einige wenige zu nennen. Eine der Hauptaufgaben der Guardia di Finanza liegt jedoch in der Überwachung der Zollgrenze. Wegen der ausgedehnten Küstenlinie Italiens verfügt die Guardia di Finanza über eine grosse Flotte an bewaffneten Patrouillenbooten, Helikoptern und Seeaufklärungsflugzeugen. Rund zehn Prozent der aktuell etwa

61 000 Korpsangehörigen sind im aviatischen Sektor der Guardia di Finanza beschäftigt.

Dieser ist unterteilt in die «Sezioni Aeree» und die «Sezioni Aeree di Manovra». Die Maschinen beider Sektionen sind auf fünfzehn Basen in Italien (einschliesslich Sardinien und Sizilien) verteilt. Die Einsatzbereitschaft der Guardia di Finanza ist während 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr gewährleistet.

Helikopter und Flächenflugzeuge der Guardia di Finanza

1990 übernahm die Guardia di Finanza den ersten Piaggio P-166DL3. Mit dem Einsatz dieses Flugzeugs konnte die Einheit erstmals alle ihre Aufgaben ohne die Hilfe anderer italienischer Streitkräfte ausführen. Auch Langstreckenmissionen über See waren jetzt möglich. Später folgten zehn weitere P-166, die mit maritimen Patrouillenausrüstungen wie Radargeräten und verschiedenen Kameratypen ausgestattet waren. 2007 wurde die neue DP1-Version des Piaggio P-166 vorgestellt.

Die ATR-42MP wurde 1996 eingeführt und ist das technologisch

Ein NH-500 der italienischen Finanzpolizei im Anflug auf Practica di Mare nach einer Mission.



Eine der beiden P-180 der Guardia di Finanza überfliegt eine italienische Insel.

Bild links: Überwachung der Grenze aus dem AW-139 mit Hilfe modernster Technologie.

fortschrittlichste Luftfahrzeug der Guardia di Finanza. Das Flugzeug verfügt über eine Selex Galileo ATOS-Ausrüstung (Airborne Tactical Observation System), die aus einer Reihe von Onboard-Sensoren und Radargeräten besteht.

Nebst den Flächenflugzeugen besteht die Luftflotte der Guardia di Finanza auch aus Hubschraubern. Der flottenstärkste Helikopter der Einheit ist der Hughes NH-500. Die Maschinen wurden ursprünglich für die US-Armee gebaut und als OH-6 Cayuse bezeichnet. Der Erstflug erfolgte 1963.

Die neueste Ergänzung des Helikopterinventars der Guardia di Finanza ist die Agusta Westland AW-139. Der mittlere Such- und Rettungshelikopter, der 2009 ausgeliefert wurde, befindet sich noch in der Auf-

bauphase und ist daher bei der Guardia di Finanza erst eingeschränkt operationell.

Die Zukunft der Guardia di Finanza

Die Beteiligung der Guardia di Finanza am Schutz der italienischen Grenzen wurde im Lauf der Jahre weit über ihren ursprüngli-

chen Tätigkeitsbereich hinaus ausgedehnt. Die Krisen in den nordafrikanischen Ländern führten zu einer Massenflucht in Richtung der italienischen Küste. Lampedusa, das nur 130 Kilometer vor der Küste Tunesiens liegt, bekam dies besonders zu spüren: Zeitweise übertraf die Zahl der Einwanderer die Einwohnerzahl um mehrere Tausend. Die zusätzlichen Flüchtlingsströme aus Syrien in den vergangenen Jahren bestätigen den Stellenwert der Guardia di Finanza zum Schutz der südlichen Grenzen Europas. Die Einheit, die laufend modernisiert wird, bleibt eine wertvolle Kraft, um den illegalen Aktivitäten auf nationaler, aber auch auf internationaler Ebene entgegenzuwirken. **cp**

Flotte der Guardia di Finanza 2017

Typ	Anzahl
NH-500MC/MD	25
AW-109N	17
AB-412HP	17
AW-139	2
P-166DP1	8
P-180 Avanti II	2
ATR-42MP	4

Erik Bruijns & Mark de Greeuw

«Alle Einsätze und Aufträge sind erfüllt»

Nach fünf Kommando-Jahren übergab Aldo C. Schellenberg das Zepter über die Luftwaffe an Bernhard Müller. Prominenz und 1400 Kader-Angehörige der Luftwaffe gaben Korpskommandant Schellenberg und Divisionär Müller im Rahmen des Jahresrapports der Luftwaffe in Basel die Ehre.

Ziel des Rapports war es, die Miliz- und Berufskader der Luftwaffe aus erster Hand über die anstehenden Veränderungen im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Armee (WEA) zu informieren und die Überführung der Luftwaffe in die neuen Strukturen der Armee ab 1. Januar 2018 zu vollziehen. «Vous êtes la Force Aérienne», lautete die Grussadresse des Kommandanten an seine Kader.

Auch er kam, der höchste Schweizer: Nationalratspräsident Jürg Stahl, ehemaliger Fallschirmgrenadier, leistete dem militärischen Aufgebot Folge. Was der Chef mit «e viva il para» würdigte. Der Basler Regierungsrat und Sicherheitsdirektor Baschi Dürr verwies in seiner Grussbotschaft auch auf seine militärische Vergangenheit als 1995 in Dübendorf ausgebildeter Flieger-Beobachtungs-Soldat. Die Armee sei eine Denkschule für die Weiterentwicklung grosser Organisationen, sagte er.

Bundesrat Guy Parmelin als Redner

Als Gast sprach Bundesrat und VBS-Vorsteher Guy Parmelin zu den Rapportteilnehmern. Angesichts einer immer komplexeren sicherheitspolitischen Lage seien die Herausforderungen gross, die Bedrohungen hybrid und die Kaskade von Vorfällen erfordere alle Mittel. Allen Investitionswünschen stünden jedoch die zur Verfügung stehenden Finanzen gegenüber. Im Hinblick auf die diversen anstehenden Beschaffungen mahnte er zur Einigkeit und rief auf, sich überzeugt und begeistert für die Erneuerung der Luftwaffe zu engagieren – dabei aber realistisch zu bleiben und sich mit dem Möglichen zufrieden zu geben statt nach dem Wünschenswerten zu streben, denn sonst bestehe die Gefahr, alles zu verlieren.

Alle Einsätze und Aufträge sind erfüllt

Dies das Fazit des Kommandanten. In bezug auf die Flugunfälle seien keine erkennba-

ren systematischen Fehler vorgekommen. Die seit 2013 gelebte Flight Safety führe zu einem Druck auf das System Luftwaffe und Armee, zunehmende Regulierungen erhöhten die Arbeitslast, doch die finanzielle Realität gestatte kein Auffangen durch personelle Ressourcen. «Mission first – Safety always», heisst das Motto der Luftwaffe. Auf der Axalp werde deren Alltag der Öffentlichkeit demonstriert, unter anderem mit den Demo-Teams Patrouille Suisse und PC7-TEAM als spezialisierte Kompetenzzentren der Luftwaffe.

Im internationalen Einsatz zur Waldbrand-Bekämpfung sei rasch und professionell gearbeitet worden, berichtete Schellenberg. In Portugal seien an acht Tagen in 57 Stunden 328 Rotationen mit 63 Tonnen Wasser geflogen worden. Erfolgreich sei auch die Zusammenarbeit mit dem Grenzwachtkorps (GWK). Und ein neues Abkommen erlaube grenzüberschreitende Einsätze nach Österreich, selbstverständlich ohne Waffeneinsätze. Der Luftpolizei-Einsatz 06 bis 22 Uhr ab 2018 sei geplant und trainiert. Ab 2019 seien Einsätze innert 15 Minuten möglich, und ab 2020 sichere die Luftwaffe den Schweizer Luftraum an 365 Tagen rund um die Uhr. Beeindruckt zeigte sich der Kommandant von der Arbeit der Lehrverbände. In Schulen und Kursen werde Mehrwert erbracht, erworben und erlebt. Den Miliz-Kadern werde vermehrt Verantwortung übertragen. Die Miliz sei die Voraussetzung für die Profis. Zeitsoldaten leisteten einen Beitrag von einem Drittel an die Arbeit der Luftwaffe. Flexibilität und Bereitschaft seien gefragt, damit der Schutz des Luftraums garantiert werden könne. 2017 hätte die Luftwaffe bewiesen, dass sie die Herausforderungen erfüllt habe.

Abbau und Umbau der Luftwaffe

In feierlichen Zeremonien wurden 24 Formationen aufgelöst und ihre Standarten

zurückgegeben. 18 Formationen bestehen unverändert weiter. Neu werden sieben Formationen dem Luftwaffen-Kommando unterstellt und sechs neu aufgestellt. Bei den Grossen Verbänden wird der Einsatz Luftwaffe per 31. Dezember 2017 aufgelöst, der Lehrverband Führungsunterstützung 30 heisst neu Kommando Ausbildung, der Lehrverband Flieger 31 Luftwaffen-Ausbildungs- und Trainings-Brigade. Keine Namensänderung erfährt der Lehrverband Fliegerabwehr FLAB 33. Stab und Funktion Chef Einsatz «C Ei LW» werden per Ende Jahr aufgelöst.

Aldo C. Schellenberg dankte den Mitarbeitenden und Divisionär Bernhard Müller, welcher als neuer Kommandant ab 2018 die Luftwaffe führen wird, für die geleistete Arbeit.

Flug in die Zukunft

In einem persönlichen Gespräch mit Fachoffizier Mike Lüscher verwies Aldo C. Schellenberg auf seine drei Hüte, welche er momentan trage: einerseits als Kommandant Luftwaffe, andererseits als Stellvertreter des Chefs der Armee und schliesslich als designierter Chef Kommando Operationen der Armee. Die Luftwaffen-Kultur erfordere die Hingabe zur Auftragsbefüllung. Grosse Herausforderungen seien die Einsätze im Ausland, die allesamt freiwillig erfolgen.

Für die von ihm während seinen fünf Kommando-Jahren von 2013 bis 2018 gemeisterten Herausforderungen überreichte ihm sein Stellvertreter und Nachfolger, Divisionär Bernhard Müller, als Dank und Anerkennung einen Steuerknüppel. Zur Bedienung der verschiedenen Knöpfe, so Aldo C. Schellenberg, werde er auf den Rat des Helikopter-Piloten Müller angewiesen sein.

Fünf Schwerpunkte

In seinem Ausblick wies Müller auf die zunehmenden Risiken und Bedrohungen hin.



Foto: © VBS

«Die Entwicklungen direkt vor unserer Haustüre sind beunruhigend, die Hemmschwellen sind gesunken. Die Luftwaffe muss in der Stunde Null bestehen und ihre Zukunft muss gesichert werden.» Bernhard Müller nannte im Hinblick auf sein Amt als Kommandant Luftwaffe fünf Schwerpunkte:

- Die Auftragstaktik in allen Bereichen leben.
- Die Rahmenbedingungen so gestalten, dass die Luftwaffe ihre Aufgaben erfüllen kann.

- Projekte straff führen, damit die Luftwaffe den Schutz des Luftraums langfristig sichern kann.
 - Den Übergang in die WEA möglichst reibungslos bewerkstelligen.
 - Die Luftwaffen-Kultur pflegen.
- «Menschen machen die Luftwaffe aus, unterstrich Divisionär Müller zum Abschluss.» **cp**

Felix Meier

Im Rahmen des Jahresrapports der Luftwaffe übergab Korpskommandant Aldo C. Schellenberg das Kommando an seinen Nachfolger, Divisionär Bernhard Müller.



Ein Blick in die Zukunft: Das geplante Business Aviation Center auf dem Flugplatz Dübendorf (Luftseite); entworfen wurde das Projekt vom Architekturbüro Meier Hug Architekten in Zürich.

Zukunft nimmt Gestalt an

Das Projekt «ziviler Flugplatz Dübendorf» der vom Bund beauftragten Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) umfasst die Planung und Realisierung aller für den Flugplatzbetrieb erforderlichen Hoch- und Tiefbauten. Mit einem Studienwettbewerb sollte dem künftigen Flugplatz eine unverwechselbare Identität vermittelt werden. Die Jury wählte einstimmig das Projekt des Architekturbüros Meier Hug Architekten, Zürich, als Gewinner.

Am 3. September 2014 entschied der Bundesrat, den Militärflugplatz Dübendorf künftig als «zivils Flugfeld mit Bundesbasis» zu nutzen, und bestimmte die Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) als Betreiberin. Nun erhält der künftige Flugplatz erstmals ein Gesicht: Basierend auf einem Studienwettbewerb wurde von einer Jury das von Meier Hug Architekten AG, Zürich, eingereichte Projekt einstimmig ausgewählt und dem Verwaltungsrat der FDAG zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Wettbewerb mit sechs Teilnehmern

Die Teilnehmer des Studienwettbewerbs hatten alle für den Flugplatzbetrieb notwendigen Hochbauten im Süden der Piste sowie die zugehörigen Aussenräume und Erschliessungen zu entwerfen. Dem Bedürfnis nach Verlässlichkeit und Sicherheit sollte mit einer präzisen und klaren Architektur und mit hellen und übersichtlichen Räumen Rechnung getragen werden. Ausdruck und Emotion sowie Begeisterung und Inspiration sollten sich im Gesamterlebnis für Kunden und Besucher widerspiegeln. Eine hochwertige Anmutung wurde erwar-

tet beim Gesicht der Anlage, dem Business Aviation Center. Bei den übrigen Bauten standen aufgrund der begrenzten Dauer des Baurechts (30 Jahre) die funktionalen Aspekte im Vordergrund.

Anfang Oktober tagte die sechsköpfige Jury. Sie beurteilte die Funktionalität der Bauten und Anlagen, die wirtschaftliche Konzeption der Bauweise in Bezug auf Investition und Unterhalt sowie die Qualität von Städtebau, Architektur und Umgebungsgestaltung. Im Weiteren wurden die Effizienz der logistischen Prozesse für Betrieb und Anlieferung, die Qualität der gebäudetechnischen Konzepte genauso wie die ökologische und energetische Nachhaltigkeit beurteilt.

Wettbewerb

Gestützt auf eine Rahmenvereinbarung mit dem Bund wurde die FDAG beauftragt, den zivilen Flugplatz nach den konzeptionellen Vorgaben des Bundes zu planen, zu erstellen und basierend auf einer Betriebsbewilligung und einem Baurechtsvertrag über 30 Jahre zu betreiben. Das Projekt «Ziviler Flugplatz Dübendorf» der FDAG umfasst die Planung und Realisierung aller für den

Flugplatzbetrieb erforderlichen Hoch- und Tiefbauten sowie der übrigen Infrastrukturen und Anlagen für die Flugsparten Geschäftsflugfahrt, Leichtaviatik, Luftrettung und Helikopter. Sämtliche Hochbauten gilt es neu zu erstellen; sie dienen allesamt ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb. Gesamthaft geht es um Investitionen von 200 bis 250 Millionen Franken. In einer ersten Etappe will die FDAG 100 bis 120 Millionen unter anderem in ein Terminal, das Betriebszentrum, zwei Hangars, Tankanlage und in die Gastronomie investieren. Die weiteren Investitionen sollen potenziellen Unterbaurechtsnehmern übertragen werden.

«Ohne Geschäftsflugfahrt liessen sich diese Investitionen nicht finanzieren», betonte FDAG-Geschäftsführer und Projektleiter Urs Brütsch an der Medieninformation. Eigentümer des heutigen Flugplatzes sei der Bund. Die FDAG erhalte für 30 Jahre ab Baubeginn das Baurecht für den künftigen Flugplatz. Brütsch rechnet mit einer Bauzeit von bis zu zwei Jahren. Und betont die wirtschaftliche Bedeutung: «Wir gehen davon aus, dass es dereinst auf dem Flugplatz rund 300 bis 500 Arbeitsplätze geben wird.» **CP**

Gesucht: Fachleute



Foto: zvg

Fachkräftemangel

In der Business Aviation zeichnet sich in den kommenden Jahren ein Fachkräftemangel ab. Pascal M. Pache, Präsident der Swiss Business Aviation Association, warnt vor den Konsequenzen.

Der europäischen Geschäftsluftfahrt droht ein Fachkräftemangel, so die Quintessenz einer Studie der Korn Ferry Hay Group, einem weltweit tätigen Unternehmen im Bereich Personal- und Organisationsberatung. Erfahrene Wartungstechniker, Piloten und Disponenten seien Berufsleute in der Geschäftsluftfahrt, die besonders schwer zu finden seien. Die Zivilluftfahrt frage vergleichbare Profile mit wachsender Tendenz nach. Deshalb zeichne sich in der Geschäftsluftfahrt ein Mangel an Fachkräften ab. Die Studie wurde

im Auftrag der European Business Aviation Association erstellt.

Pascal M. Pache, Präsident des Schweizer Pendants Swiss Business Aviation Association, schlägt, konfrontiert mit den Studienergebnissen, in die gleiche Kerbe. Vom Fachkräftemangel sei die ganze Flugindustrie betroffen. Boeing beziffert den Bedarf an neuen Airline-Piloten bis 2036 auf 637 000, bei den Technikern beläuft sich die Prognose auf 648 000 Fachleute (Wartung und Überholung) und im selben Zeitraum wird mit einem notwendigen Zuwachs an 839 000 neuen Flugbegleitern gerechnet, um die Wachstumsnachfrage befriedigen zu können.

Die Schweiz ist auch betroffen

«Auch die Schweiz wird vom Fachkräftemangel betroffen sein», folgert Pache. Der Grossteil der Fachkräfte werde deshalb aktuell im Ausland (Frankreich, Deutschland und übrige EU) rekrutiert. Das sei die

logische Konsequenz, weil die Business Aviation-Branche «nur wenig oder gar nicht» unterstützt werde. Gelder von der öffentlichen Hand gebe es keine, der Staat drücke sich um seine finanzielle Verantwortung. Ausbildungskosten von bis zu 150 000 Franken seien für die meisten Familien nicht zu stemmen.

Diese negativen Vorzeichen führen dazu, dass sich die Jugend von dieser Berufsbranche abwende; nicht etwa aus einem mangelnden Interesse der Luftfahrt gegenüber (die Jugendprogramm des Aero-Clubs der Schweiz, der Pro Aero oder auch die Sphair-Kurse erfreuen sich einer grossen Nachfrage), sondern alleine der Finanzierbarkeit der Ausbildung wegen. «Ich kann nicht nachvollziehen, weshalb der Staat für den Piloten- oder Mechanikerberuf nicht die gleichen Voraussetzungen schafft, wie er es für Ärzte, Ingenieure, Juristen oder Militärpiloten tut», so Pache weiter. Er kann auch nicht begreifen, warum die Finanzierung der Aus-



Die Geschäftsluftfahrt ist eine attraktive Branche für Arbeitnehmende. Trotzdem zeichnet sich für die kommenden Jahre ein empfindlicher Mangel an Fachkräften ab.

bildung über das Budget des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl) läuft und nicht über das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation. Trotz der Lobbyarbeit der Aerosuisse bleibe die Situation beunruhigend; Lösungen seien dringend gefragt.

Trotzdem gute Image-Werte

«Im Allgemeinen wird die Geschäftsluftfahrt von potenziellen Mitarbeitern als überaus attraktiver Arbeitgeber beurteilt», sagt Christian Weiss von Korn Ferry Hay Group, Autor der Studie. Eine grosse Herausforderung für die Geschäftsluftfahrt sei es jedoch, mögliche Kandidatinnen und Kandidaten überhaupt für diese Branche zu interessieren. «Die grossen kommerziellen Fluggesellschaften werben am Markt sehr intensiv, professionell und sichtbar um neue Mitarbeiter auf allen Ebenen», sagt Weiss. «Spricht man Talente auf die Geschäftsluftfahrt an, so ergeben sich zwar gute Image-Werte. Die Bewerbungen finden

aber zumeist doch den Weg in die internationalen Luftfahrtkonzerne, da selbst die Champions der Branche einem viel zu kleinen Publikum bekannt sind», hat Weiss festgestellt. Er empfiehlt deshalb eine konzentrierte Aktion, «denn die einzelnen Anbieter sind in den meisten Fällen zu klein, um zielführend allein werblich tätig zu werden.»

Besser «verkaufen»

Seien Talente rekrutiert, werde es für die Geschäftsluftfahrt schwierig, diese auch zu halten. Christian Weiss: «Wir haben im Rahmen unserer Untersuchung die Ergebnisse zum Arbeitgeber-Image mit Insidern aus der Industrie besprochen. Die Erwartungen zukünftiger Mitarbeiter sind teils falsch.» Insbesondere Work-Life-Balance und Karriereperspektiven seien laut dieser Experten in der Realität anders als von potenziellen Arbeitnehmern eingeschätzt. Für Pascal Pache ist eine Strukturanpassung vonnöten. Die Business Aviation sei eine

attraktive Arbeitgeberin, was aber vielen zu wenig bewusst sei. Vermutlich gelinge es ihr aber nicht, sich besser zu «verkaufen», obwohl das Umfeld attraktiv sei und die eingesetzten Business-Jets zu den modernsten gehörten. Auch Christian Weiss hat Ähnliches festgestellt: «Die Branche bietet viele Vorteile, die nicht bekannt sind. Aufgrund der zumeist kleinen Unternehmen erhalten junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schon frühzeitig eine gehörige Portion Verantwortung.» Dies gelte es in den Mittelpunkt der Kommunikationsaktivitäten zu stellen. Im Bereich Training und Weiterbildung müssten die Arbeitgeber zudem attraktive Angebote machen. Bei der hohen Nachfrage nach Fach- und Arbeitskräften könne es sich die Geschäftsluftfahrt nicht leisten, bereits rekrutierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auszubilden und danach wieder ziehen zu lassen», lautet Weiss' Konklusion. **cp**

Patrick Huber



Foto links: Dassault Aviation



Fotos: zvg



1. Aviation Youth Congress



Nachwuchsförderung auf hohem Niveau

200 Jugendliche nahmen am 20. Oktober 2017 im Vorfeld des Forums für Luft- und Raumfahrt am 1. Aviation Youth Congress teil, organisiert von der Stiftung Pro Aero und der Aerosuisse. Sie liessen sich über Berufsbilder in der Aviatik informieren. Ein förderungswürdiges Beispiel gelebter Nachwuchsförderung.

Gegen 200 Jugendliche folgten dem Aufruf zum 1. Aviation Youth Congress im Verkehrshaus der Schweiz. Sie erlebten Nachwuchsförderung von ihrer attraktivsten Seite. Namhafte Arbeitgeber der Branche zeigten die vielfältigen Berufs- und Ausbildungsmöglichkeiten auf, vermittelt von kompetenten Referenten. Denn Nachwuchs wird auf allen Ebenen dringend gesucht. SPHAIR, Skyguide, Aero-Club der Schweiz, Swiss, Pilatus, RUAG, JetAviation, SRTechnics, ZHAW, ETHZ, Flughafen Zürich, IG AirCargo, REGA, EasyJet, Swissport: Sie alle liessen sich die Chance nicht entgehen, sich dem begehrten Nachwuchs im besten Licht zu präsentieren und spannende Einblicke in die Berufswelt der Luftfahrt zu vermitteln. Die uneingeschränkte Aufmerksamkeit der Anwesenden war ihnen gewiss.

«Wir haben festgestellt, dass die heutige Jugend für die Zukunft enorm viele Möglichkeiten hat. Die Aviatik indes ist doch so faszinierend! Wir sind deshalb überzeugt, dass man der Jugend die Aviatik näher bringen und den Nachwuchs fördern muss», hielt Markus Gyax, Stiftungsratspräsident der Pro Aero, bei der Begrüssung fest. Etwas, was die Stiftung Pro Aero seit 1938 als ihren Zweck festgeschrieben hat. Gyax informierte über das Angebot der Schweizer Stiftung, vom jährlichen Jugendlager bis zu Gleitschirm-Schnupperkursen, vom erstmals stattfindenden Aviation Youth Congress, dem Anerkennungspreis bis hin zum Förderpreis Nachwuchs. «Heute wird dieser Preis einem jungen Mann, André Gut, für seine bemerkenswerte Entwicklung eines Landeklappenauslegers des PC-12 NG in Composite-Bauweise, als Abschlussarbeit seiner Aus-



Fotos: Jürg Wyss

Präsentierten u.a. Berufsbilder (rechts von oben): SPHAIR-Chef Beat Hedinger und Friedl Clemens, RUAG. Rechts unten: Im Rahmen des Forums für Luft- und Raumfahrt erhielt André Gut, Lernender Kunststofftechnologie der Pilatus Flugzeugwerke, vom Stiftungsratspräsidenten der Pro Aero, Markus Gygax, den Förderpreis Nachwuchs überreicht.

bildung zum Kunststofftechnologen bei den Pilatus Flugzeugwerken in Stans überreicht.» 50 der Jugendlichen nutzten die Chance, am Forum Luft- und Raumfahrt der Aerosuisse im Beisein von Bundesrat Johann Schneider-Ammann und versammelter Prominenz aus der Schweizer Luftfahrt teilzunehmen.

Nach einer durchwegs positiven Resonanz auf den 1. Aviation Youth Congress und angesichts des Potenzials, das die junge Generation in sich birgt und das es für die Luftfahrt zu gewinnen gilt, ist der nächste, förderungswürdige Jugendkongress im kommenden Jahr bereits Programm.

Aerosuisse Award für Patrouille Suisse

Am Forum der Luft- und Raumfahrt am 20. Oktober im Verkehrshaus Luzern ist die Patrouille Suisse im Beisein von Bundesrat Johann Schneider-Ammann mit dem diesjährigen Aerosuisse Award ausgezeichnet worden. Zudem gibt es beim Dachverband der Luft- und Raumfahrt einen Wechsel im Präsidium: Nationalrat Thomas Hurter hat Paul Kurrus abgelöst.

Einmal mehr stiess das von der Aerosuisse organisierte Forum der Luft- und Raumfahrt auf grosses Interesse. Dies bewies die Rekordzahl anwesender Persönlichkeiten aus der Schweizer Luftfahrt. In seinen Eingangsworten bezeichnete der scheidende Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus den nachfragegerechten Ausbau der Luftfahrtinfrastruktur als grösste Herausforderung. Ebenso unterstrich er den hohen Stellenwert von Bildung, Forschung und Innovation in unserem Land.

Für das Impulsreferat hatte die Aerosuisse Bundesrat Johann Schneider-Ammann gewinnen können. Der Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Bildung und Forschung unterstrich gleich zu Beginn seiner Rede die Bedeutung der Luftfahrtindustrie für die schweizerische Volkswirtschaft. Sie generiere eine Wertschöpfung von 33 Milliarden Franken und schaffe 190 000 Arbeitsplätze, sagte der Magistrat. Ausser-

dem würden 35 Prozent aller Gäste das Flugzeug benutzen, um in die Schweiz zu gelangen, 40 Prozent der Güter würden auf dem Luftweg befördert. Um die Bedeutung dieses Industriezweigs weiter zu stärken, brauche es vor allem eines: «Innovationen, Innovationen, Innovationen.» Dabei dürfe der Staat den Unternehmen keine unnötigen regulatorischen Steine in den Weg legen. Als Negativbeispiel nannte Schneider-Ammann die amtliche Sammlung des Bundesrechts, das pro Woche durchschnittlich 140 A4-Seiten an neuen Vorschriften verfasse. «Wir sind auf dem Weg, die unternehmerischen Freiräume zu verkleinern», so die warnende Stimme des Volkswirtschaftsministers. Wenn die Schweiz vorankommen wolle, müsse sie auf den unternehmerischen Freiheiten beharren. Ans Publikum gewandt und wohl mit dem Innovationspark Dübendorf im Hinterkopf bat er um Unterstützung: «Helfen Sie mir, dass wir die An-

siedlung innovativer – auch ausländischer – Firmen nicht warten lassen müssen!»

Bekennnis zur Forschung

In der anschliessenden Podiumsdiskussion wurde das Thema Forschung wieder aufgegriffen. Wenn man sich vor Augen halte, dass sich die weltweite Flugzeugflotte in den nächsten 20 Jahren verdopple und der Trend, sich in Grossstädten aufzuhalten, weitergehe, müssten Themen wie Schadstoff- und Lärmreduktion, Verkehrsmanagement und Flugsicherheit in Forschungskreisen eine hohe Relevanz haben, forderte beispielsweise Pascale Ehrenfreund, Vorstandsvorsitzende des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt DLR. Deshalb betreibe das DLR mit zwölf Flugzeugen und zwei Helikoptern die grösste Forschungsflotte Europas. In ihren Augen wird zudem die Digitalisierung in der Flugzeugindustrie, etwa bei der Triebwerkwartung, eine wichtige Rolle spielen.



Ihre Forderung, Politik, Industrie und Forschung müssten Hand in Hand gehen, wie dies in Deutschland geschehe, stiess auf breite Zustimmung. Marcel Zuckschwert beruhigte die Anwesenden mit dem Hinweis, dass der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrats aus dem Jahr 2016 die Forschung in der Luftfahrt prioritär behandle, auch wenn deren Finanzierung noch nicht geklärt sei.

Nachwuchs fördern

Einigkeit herrschte unter den Vertretern der Luftfahrtbranche wie auch beim anwesenden Bundesrat, was die Förderung Jugendlicher für Berufe der Luftfahrt angeht. Dass dies nötig ist, zeigt allein der Umstand, dass beispielsweise Ryanair in den vergangenen Monaten Dutzende von Flügen einstellen musste, weil zu wenig Piloten vorhanden sind. Ausserdem gab Matthias Jauslin zu bedenken, dass die Zahl der Lizenzen in der Leichtaviatik in der Schweiz im Abnehmen begriffen sei. «Wir müssen den Mut haben, in die Ausbildung zu investieren und Vorschriften abzubauen. Die Jugendlichen müssen den Fliegervirus eingepflanzt bekommen», so der Appell des Präsidenten des Aero-Clubs der Schweiz. Einhellig vertraten die Podiumsteilnehmenden abschliessend die Meinung, dass die Schweiz – auch aufgrund ihrer zentralen Lage in Europa – über gute Märkte verfüge, dass aber Investitionen in Ausbildung und Innovationen nötig seien. **cp**

Thomas Strässle

Kongress-Splitter

Zitate aus berufenem Munde

«Ich lasse mich mit dem Helikopter oder dem Bundesratsjet nur transportieren, wenn ich das Gefühl habe, es wäre gut, wenn die Piloten wieder eine Trainingsmöglichkeit erhielten...»

«Raketenflüge ins Weltall werden zum Programm gehören. Und wenn wir das von hier aus tun können – why not.»

Bundesrat Johann Schneider-Ammann

«Ich bin natürlich extrem stolz, dass dieser Award an die Patrouille Suisse geht. Und Sie sehen: Nach 34 Jahren schafft's wieder einer mit grauen Haaren, dabei zu sein.»

Markus Gygax, Präsident Stiftung Pro Aero und ehemaliger Chef Luftwaffe

«Die Swiss hat einen guten Job gemacht. Wir leben aber auch von einem starken Markt in der Schweiz.»

Thomas Klühr, CEO Swiss International Air Lines

«Flughäfen werden sich so weiterentwickeln können, wie auch ihr Markt sich entwickelt.»

«Es braucht schon etwas mehr Zeit, um einen neuen Terminal hinzustellen, als um ein neues Flugzeug zu kaufen.»

André Schneider, Direktor Flughafen Genf

«Den Virus der Luftfahrt kriegen die Jungen auf den kleinen Flugplätzen eingepflanzt, wenn sie die Aviatik riechen und fühlen können. Dort müssen wir ansetzen, wenn wir die Jungen zur Fliegerei bringen wollen.»

Matthias Jauslin, Präsident Aero-Club der Schweiz



Foto: ZVG

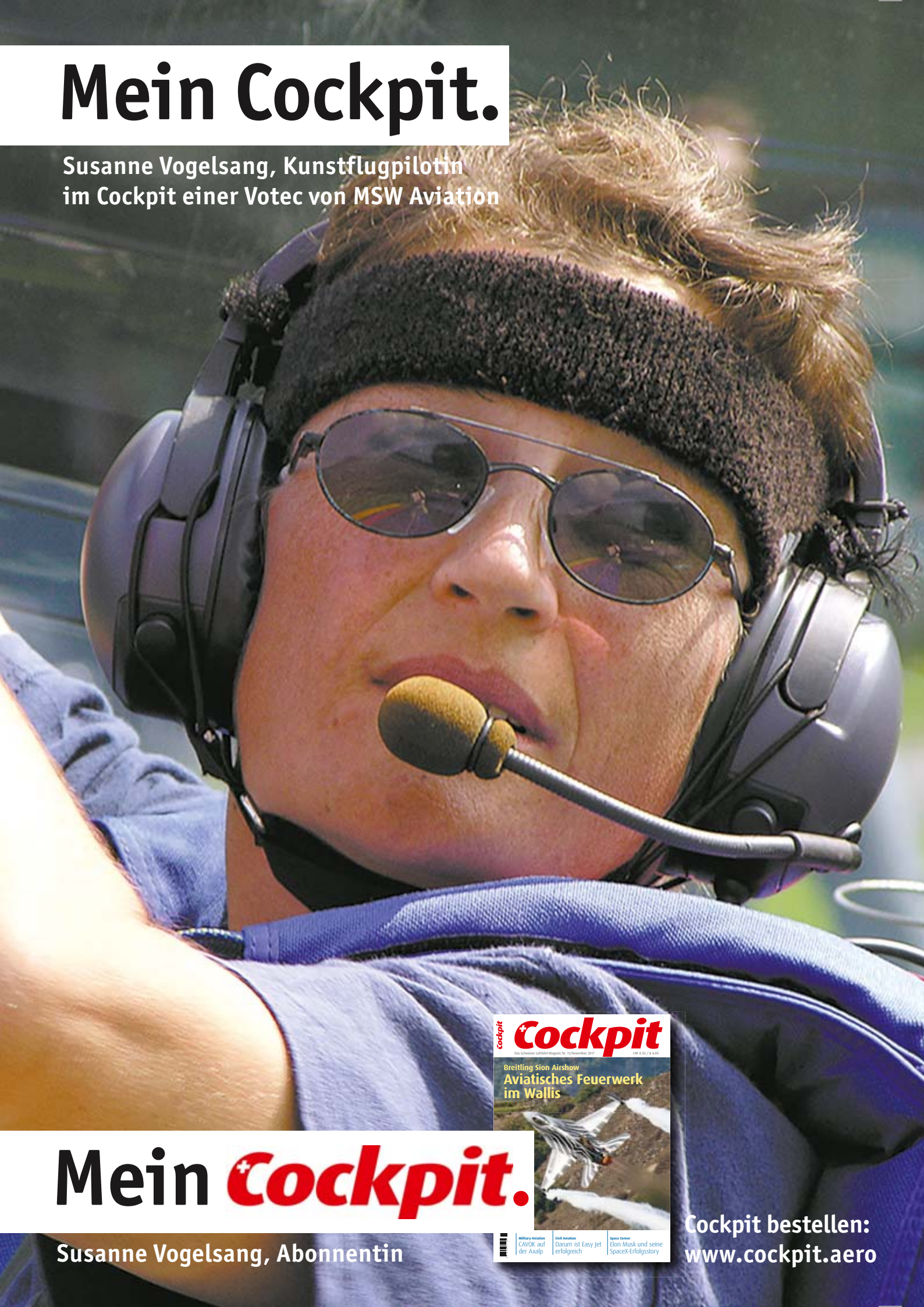


Foto: Felix Kälin

Linke Seite: Die Piloten der Patrouille Suisse gewannen den Aerosuisse-Award. Oben links: Paul Kurrus, links, übergibt das Präsidium der Aerosuisse an Thomas Hurter. Oben rechts: Gastredner Bundesrat Johann Schneider-Ammann.

Mein Cockpit.

Susanne Vogelsang, Kunstflugpilotin
im Cockpit einer Votec von MSW Aviation



Mein **Cockpit.**

Susanne Vogelsang, Abonnentin

Cockpit
Die Schweizer Luftfahrtzeitschrift Nr. 12/November 2017 CHF 3.00 / € 4.50

Breitling Sion Airshow
**Aviatisches Feuerwerk
im Wallis**

Military Aviation
CAVOK auf
der Axalp

Civil Aviation
Darum ist Easy Jet
erfolgreich

Space Corner
Elon Musk und seine
SpaceX-Erfolgsgeschichte

Cockpit bestellen:
www.cockpit.aero

Von der Auszubildenden zur Ausbildnerin

Nach einigen Jahren Flugerfahrung wurde mein Wunsch nach einer beruflichen Weiterentwicklung immer grösser. Die Instruktion hat relativ früh grosses Interesse in mir geweckt und war seit einiger Zeit wieder stärker in meinen Fokus gerückt.

Kurz nach Beendigung meiner Umschulung auf die C Series wurde eine Stelle für InstruktorInnen ausgeschrieben. Als ich die Ausschreibung sah, war meine Chance, meinen lang gehegten Wunsch endlich zu verwirklichen, plötzlich greifbar nah. Ich las das Anforderungsprofil, stellte fest, dass ich die erforderlichen Voraussetzungen erfülle und schickte meine Bewerbung ohne zu zögern ab. Gespannt wartete ich auf die Einladung zum Assessment und plötzlich ging alles ganz schnell.

Das Assessment

Glücklich über die Einladung, jedoch aufgeregt und zugleich voller Vorfreude, hatte ich nun die Möglichkeit, das Auswahlkomitee von mir zu überzeugen. Mit dem Ziel, die Bewerberinnen und Bewerber auf ihre Qualitäten als InstruktorInnen und InstruktorInnen zu prüfen, mussten wir im Assessment verschiedene Stufen durchlaufen. Erschöpft von diesem Tag und mit gemischten Gefühlen wartete ich das Ergebnis ab.

Bereits kurze Zeit später erhielt ich einen positiven Bescheid; die Verunsicherung war umsonst gewesen war. Nun stand fest: Ich kann die Ausbildung zur Instruktorin beginnen.

Vom Trainee zum Trainer

Viel Arbeit stand mir bevor und Theorie pauken war wieder ganz oben auf meiner to-do-Liste. Über mehrere Kurse verteilt, wurden die Themen Lernen und Lehren sowie Methodik und Didaktik vermittelt. Nach viel theoretischem Wissen und spannenden Eindrücken, die meinen Horizont erweitert haben, stand direkt im Anschluss die nächste Etappe an: die Simulator-Einführung. Glücklich über den erfolgreichen Abschluss der verschiedenen Kursmodule ging es an die Bedienung unseres C Series-Simulators, den ich in der Vergangenheit nur für mein eigenes Training betreten hatte. Nun sollte dieser zu meinem zweiten Arbeitsplatz werden. Voller Freude und grossem Respekt vor meiner ersten Session verfolgte ich die Einführung durch einen erfahrenen Kollegen. Wissbegierig versuchte ich so viele Informationen wie möglich aufzunehmen, um diese in meiner ersten Simulator-Session direkt umzusetzen.

Aller Anfang ist schwer

Verbunden mit aufwändigen Vorbereitungen näherte sich mein erster Tag in der Instruktion. Aufgeweckt durch das frühe Klingeln meines Weckers, startete ich den Tag mit einem Kribbeln im Bauch. Im Trainingscenter angekommen, traf ich auf einen erfahrenen Instruktor, der mir zu meiner Unterstützung zur Seite stand. Wie bei jeder Trainingseinheit holten wir auch heute die Trainees gemeinsam im Foyer ab, um sie zu begrüßen. Im Briefingraum angekommen, nahm ich nun zum ersten Mal auf der anderen Seite des



Fotos: Betül Capan

Oben: Der C Series-Simulator. Unten: Der Simulator von innen mit der Instruktorstation.

Tisches platz. Ein tolles Gefühl! Das Training konnte beginnen und im Anschluss an das eineinhalbstündige Briefing und einer Pause machten wir uns gemeinsam auf in den Simulator.

Die Zeit verging wie im Flug und nach der erfolgreich absolvierten Trainingseinheit stand nur noch das Debriefing an.

Insgesamt fanden sechs Sessions unter Beobachtung statt, bevor ich mit dem abschliessend bestandenen Final Check offiziell ausgebildete Instruktorin war. Von nun an werde ich die Instruktion der ersten Sessions, auf welchem das Training durch Kapitane im Anschluss aufbaut, selbstständig durchführen, – denn jetzt bin ich nicht mehr der Trainee, sondern die Trainerin. **cp**

Betül Capan

Was macht eigentlich... André Dosé?

Ein Berufsleben voller Höhen und Tiefen

André Dosé, erster CEO der Swiss, ist heute selbständiger Unternehmer.



André Dosé hiess von 2001 bis 2004 der erste CEO der Swiss, nachdem er zuvor jahrelang unter Moritz Suter die Crossair geführt hatte. Seine prägendste Zeit erlebte der heute 60-jährige Unternehmer danach aber bei der Gulf Air und als Fussballpräsident bei den Grasshoppers.

Der Ruf als Krisenmanager hat André Dosé sein ganzes berufliches Leben lang begleitet. Nachdem die Swissair im Oktober 2001 gegründet war, fasste er die Herkulesaufgabe, aus den beiden zerstrittenen Fluggesellschaften Swissair und Crossair auf Basis der Crossair eine neue Airline aufzubauen. «Ich bin heute noch stolz, dass uns dies gelungen ist und es die Swiss noch gibt», sagt Dosé, der regelmässig in Swiss-Flugzeuge steigt und sich freut, wenn ihn die Crew wiedererkennt. «Die Swiss wird immer mein Baby bleiben», beteuert der frühere Crossair-Pilot.

Kein böses Wort über die Swiss, obwohl Dosé nach seiner Aufbauarbeit wie eine heisse Kartoffel fallengelassen wurde. Dies hatte mit einer Verantwortlichkeitsklage gegen ihn und Moritz Suter nach dem Absturz einer Crossair-Maschine am 24. November 2001 bei Bassersdorf zu tun, als Dosé noch Leiter Flugoperationen bei der Basler Regionalfluggesellschaft war. Der Verwaltungsrat der Swiss wurde angesichts der Medienkampagne gegen Dosé nervös und erachtete das Risiko als zu gross, ihn weiter in seiner Funktion als CEO zu behalten. Das «Angebot», als «CEO im Hintergrund» zu agieren, lehnte er ab.

Seine fliegerische Karriere begann Dosé zuerst als Sprühpilot über landwirtschaftlichen Feldern in den USA, darauf bei der später in Konkurs gegangenen Eastern Airlines auf einer B727. Nach seiner Rückkehr in die Schweiz flog er 1985 bei der Crossair zuerst als Co-Pilot auf dem Saab 340. Nach sechs Monaten war er Captain auf dem

Saab 340 und Metroliner. Unter Moritz Suter wechselte er später ins Crossair-Management.

«Meine spannendste Zeit»

Die Zeit bei der Swiss nennt Dosé heute noch als die «spannendste Zeit meiner Karriere. Wir schafften etwas Unmögliches, nämlich eine neue Airline gegen alle Widerstände in kürzester Zeit aus dem Boden zu stampfen.» Dabei standen die Aussichten auf Erfolg zu Beginn auf wackligen Beinen. Die Swiss startete ohne eigene Flugzeuge, ohne Leasingverträge und ohne Verkehrsrechte. «Wir mussten bei den Verhandlungen immer darauf achten, nicht als Swissair verwechselt zu werden. Das gesamte Team leistete Unglaubliches, um den Start der Swiss zu ermöglichen.»

Morddrohungen und Abgang bei der Swiss

Der Irak-Krieg, die Sars-Epidemie und die schwindende Liquidität hinterliessen Spuren in der Bilanz der noch jungen Gesellschaft. Dosé musste in dieser Zeit in seiner Funktion als CEO über 2000 Stellen abbauen. Der Baselbieter stand nach Morddrohungen während drei Monaten unter Polizeischutz. «Ich kam langsam an meine Grenzen. Meine junge Familie sah mich kaum mehr.» Nachdem ihn der Verwaltungsrat Knall auf Fall degradierte, verliess Dosé die Firma noch am gleichen Tag.

Dass die Swiss heute zum Lufthansa-Konzern gehört, erstaunt Dosé

wenig, hatte er doch dem damaligen Lufthansa-CEO Jürgen Weber den Einstieg der Lufthansa bei der Swiss nach drei Monaten schon schmackhaft machen wollen. «Schaut zu, dass ihr zuerst in die Luft kommt», lautete die abschlägige Antwort. Die erste Annäherung an die Lufthansa scheiterte vor allem, weil diese die Regionalflugzeuge nicht übernehmen wollte. Ein mulmiges Gefühl bekam die Kranich-Airline aber, als die Swiss sich der Oneworld-Allianz zuwandte. Die Geschichte ist bekannt: Nach der Ära Dosé wurde Christoph Franz CEO bei der Swiss. Diese wurde später von der Lufthansa übernommen und landete bei der Star Alliance. «In den drei Jahren bei der Swiss habe ich mehr gelernt als in drei beruflichen Karrieren zusammen», blickt Dosé zurück.

Korruption im Nahen Osten

Was folgte war ein «Krimi», den es sich zu verfilmen lohnen würde. Dosés Ruf als Krisenmanager erreichte die Scheichs aus dem Golf. Aus Bahrain sollte ein zweites Dubai werden, so jedenfalls die Vision der Scheichs. Sie loteten ihn nach Bahrain, wo die älteste Airline Arabiens – die Gulf Air – wieder einmal in Schwierigkeiten steckte. Sie verlor täglich zwei Millionen Dollar. Dort lernte Dosé schnell, dass im Orient die Uhren anders ticken. «Ich fand einen Sumpf der Korruption vor», erinnert er sich. In seinem Haus entfernten Techniker zuerst mal drei Kameras und Mikrofone, mit denen Dosé rund um die Uhr überwacht werden sollte. «Wir mussten jede Rechnung zweimal prüfen und immer darauf achten, dass das eingenommene Geld nicht wieder in dunkle Kanäle verschwand.» Und trotz des Misstrauens, das ihn überall begleitete, schaffte er es, die Probleme in den Griff zu bekommen. Kopfzerbrechen bereiteten ihm die ethnischen Auseinandersetzungen zwischen den Sunniten und Schiiten. So musste bei der Crew-Zusammensetzung streng darauf geachtet werden, dass beide Religionsrichtungen in einem gebührenden Verhältnis berücksichtigt waren. Als es der Gulf Air wirtschaftlich wieder besser lief, wollten die Machthaber den CEO-Posten wieder in arabische Hände legen. Dosé

akzeptierte den ihm offerierten repräsentativen Managerposten im Hintergrund jedoch nicht und verliess die Airline. Die Zeit bei Gulf Air bleibt ihm trotzdem positiv in Erinnerung.

GC wieder auf Erfolg getrimmt

Ein weiterer Hilferuf erteilte Dosé auch bei seiner Rückkehr in der Schweiz. Der Traditionsclub Grasshoppers befand sich wieder einmal in einer schwierigen Phase. Der frühere Fussballgoalie Dosé wurde 2012 Verwaltungsratspräsident von GC. Seine Aufgabe war es unter anderem, neue Geldquellen zu erschliessen.

Als erstes musste er den Trainer Ciriaco Sforza feuern, der bei der Mannschaft kein Vertrauen mehr genoss. Seinen Wunschtrainer Murat Yakin (heute GC-Trainer) konnte er nicht verpflichten, weil sich Luzern querlegte. So kam Uli Forte zum Handkuss. Fussballfan Dosé selber war an jedem Spiel präsent. In Erinnerung bleibt ihm speziell der Cupsieg 2013 gegen den schon damals dominierenden FC Basel. Am Schluss beendete GC die Meisterschaft zweimal auf Rang 2.

Selbständiger Unternehmer

Anstatt sich über seine wiedergewonnene Freiheit zu freuen und nur noch Golf zu spielen (Dosés Handicap ist 4), gründete der im Fricktal wohnhafte Dosé eine Firma. Die André Dosé Consulting GmbH berät Unternehmen des Transportwesens, der Logistik, aber auch Fluggesellschaften oder Bahnen. Dosé selber ist in der Aviatik operativ nicht mehr tätig. Sein Arbeitstag ist aber sehr gut ausgelastet. «Manchmal arbeite ich deutlich mehr als 100 Prozent.» Wann immer es ihm die beruflichen Verpflichtungen erlauben, reist er mit seiner Familie in sein Feriendomizil auf Mallorca. Er, der erst mit 48 Jahren Golf zu spielen begann, schwärmt von den Golfcourts auf der Ferieninsel und von den willkommenen Auszeiten unter der spanischen Sonne. **cp**

Patrick Huber



Der frühere Crossair-Pilot André Dosé im Cockpit einer Maschine der Gulf Air.



+ Cockpit



Im Zeppelin über Zürich forschen



Der Zeppelin NT ist zwar am Bodensee zuhause. Mitte Oktober schwebte er aber von Dübendorf aus über die Region Zürich. Forscher erproben ihn als fliegende Mess-Station für wissenschaftliche Einsätze.

Auf dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf herrscht Mitte Oktober auffallende Geschäftigkeit. Das Luftfahrzeug auf dem Vorfeld sprengt eindeutig die hier üblichen Dimensionen: Mit 75 Metern länger als ein Airbus A380 und imposante 17 Meter hoch, dazu gefüllt mit Tausenden Kubikmetern unbrennbares Helium ist der Zeppelin NT eine unübersehbare Erscheinung.

Die Piloten gehen unterdessen noch einmal die Flugroute über der Region Zürich mit ihren komplexen Lufträumen und die Wetterprognosen durch.

Unterwegs im Dienst der Wissenschaft

Der Zeppelin NT – das NT steht für Neue Technologie – ist in Dübendorf vier Tage im Auftrag der Zürcher Swiss Skylab Foundation stationiert. Diese Stiftung fördert

die wissenschaftliche und technologische Nutzung von Flugplattformen in der Schweiz. An ihr sind Forscher unterschiedlicher Fachrichtungen beteiligt. Über Dübendorf und Zürich werden wissenschaftliche Einsätze des Zeppelin NT in den Bereichen Fernerkundung bei Schadstoffmessungen, Umweltüberwachung sowie der Telemedizin und der Sicherheit bei Grossveranstaltungen erprobt. Beteiligt an den Flügen sind die ETH Zürich, die Universitäten Basel und Zürich, die ZHAW, aber auch die Stadtpolizei und die EMPA.

Am frühen Nachmittag ist der Zeppelin NT mit laufenden Motoren erneut abflugbereit. Jetzt gibt der Pilot der Bodenmannschaft das Zeichen zum Abheben und schiebt die Gashebel nach vorn. Fast senkrecht steigt der Zeppelin brummend in den Himmel. An Bord in Dübendorf sind statt der üblichen

Rundfluggäste mehrere Wissenschaftler. Für sie ist der Zeppelin zukünftig ein Hilfsmittel im Dienst der Forschung.

Viele Vorteile

Der Zeppelin ist als fliegende Plattform für einige Forschungsvorhaben prädestiniert. Denn anders als ein Helikopter schwebt er äusserst vibrationsarm; zudem ist in der Kabine jede Menge Platz, sowohl für die Wissenschaftler als auch für Messequipment oder hochsensible Kameras. Einer der grössten Vorteile des Zeppelins NT ist aber, dass er bis zu zwölf Stunden nonstop fliegen kann. Er muss also nicht wie ein Heli alle zwei bis drei Stunden eine Tankpause einlegen. Dennoch kann er genau wie die Helikopter in der Luft stehenbleiben, was bei manchen Messungen zwingend notwendig ist. In Deutschland wird der Zeppelin NT



In der Kabine bereiten Forscher unterschiedliche Messungen vor.



Zwischen den Aufgaben bleibt kurz Zeit für einen atemberaubenden Blick auf Zürich.

deshalb immer wieder für wissenschaftliche Forschungseinsätze genutzt. In der Schweiz ist das bisher noch ein Novum.

Bis zu zehn Stunden nonstop in der Luft

Auch für die Piloten sind diese Flüge etwas Besonderes. Im normalen Passagierbetrieb sind sie vor allem auf festgelegten Routen am Bodensee unterwegs. Bei den Forschungsflügen heisst es aber, spontan zu reagieren, statt eine vorgegebene Strecke nachzufliegen, und daher ständig Kurs oder Höhe zu ändern. Normalerweise wird im Zeppelin auch nur ein Flugkapitän zum Steuern benötigt. Da Forschungsmissionen aber bis zu zehn Stunden nonstop dauern können, wechseln sich bei derartigen Flügen zwei Piloten an Bord ab. Mit einer Hand wird während des Flugs ein Sidestick für die Steuerung bedient, mit der anderen die Hebel für Leistung und Schubrichtung der drei jeweils 200 PS starken Lycoming-Vierzylinder. Die Motorgondeln sind so weit schwenkbar, dass der normalerweise etwa 70 km/h schnelle Zeppelin wie ein Hubschrauber oder

Senkrechtstarter stehen bleiben oder notfalls sogar rückwärts fliegen kann. Dazu ist aber umfangreiche Flugerfahrung notwendig. Wohl auch deshalb gibt es weltweit mehr Astronauten als Zeppelinpiloten.

Für diese bedeutet das Fliegen über der Region Zürich vor allem, sich noch genauer als sonst mit der Navigation und den unterschiedlichen Lufträumen zu beschäftigen. Denn durch die Nähe zum Flughafen mit dessen ständigem An- und Abflugverkehr muss präzise navigiert oder auch die Flughöhe variiert werden. Ausserdem ist, wie im Sichtflug üblich, immer nach anderen Flugzeugen oder Helikoptern Ausschau zu halten. Es heisst also aufpassen für Luftschiff-Piloten über Zürich und Dübendorf.

Seit 20 Jahren unfallfrei im Einsatz

Dass ein Zeppelin NT in der heutigen Zeit überhaupt wirtschaftlich zu betreiben ist, liegt an seiner sogenannten Schubvektorsteuerung. Mit deren Hilfe erhöhen zwei Propeller am Heck die



Normalerweise ist nur ein Pilot im Zeppelin NT vorgeschrieben. Bei längeren Missionen wechseln sich aber zwei Kapitäne ab.



Luftschiff im Einsatz für die Wissenschaft



Fotos: Jürgen Schelling

Oben: Ungewohnter Gast in Dübendorf: Wo normalerweise militärische Hubschrauber und Propellerflugzeuge abheben, sorgte im Oktober der Zeppelin NT für Aufsehen. Unten: Die Universität Zürich ist einer der Auftraggeber für die Flüge; die Swiss Skylab Foundation mit Sitz in Zürich koordiniert das Ganze.

Manövrierbarkeit deutlich. Deshalb reichen lediglich vier Mitarbeiter am Boden aus, um den Passagierein- und ausstieg oder das Andocken am Ankermast zu betreuen. Das verringert die Personalkosten deutlich, denn bei den früher üblichen Prall-Luftschiffen, die weniger wendig sind, ist eine vielfach grössere Bodencrew notwendig. Der Zeppelin hat auch anders als Prall-Luftschiffe ein festes Innengerüst unter der Hülle. Daran sind die drei Motoren ebenso wie die Kabine befestigt, in der viel Platz herrscht. Wo die Forscher ihre Messgeräte überwachen, können üblicherweise bis zu 14 Passagiere sitzen. Lediglich bei zu hohen Windgeschwindigkeiten, bei Nebel oder zu tief hängenden Wolken muss der Zeppelin NT am Boden bleiben. Und seit dem Erstflug vor 20 Jahren am 18. September 1997 fliegen die acht bisher gebauten Zeppeline NT unfallfrei. **cp**



Schweizer S-333

Der Turbinenhelikopter Schweizer S-333 ist eine Weiterentwicklung des Kolbenhelikopters S-300. Er wird in erster Linie als Trainingshubschrauber eingesetzt. In der Vergangenheit waren fünf Helikopter dieser Modellreihe in der Schweiz registriert. Alle wurden von Fuchs Helikopter in Schindellegi SZ betrieben.

Technische Daten	
Hersteller	Schweizer Aircraft Corp.
Typ	Leichter Mehrzweckhelikopter
Erstflug	14. Juni 1988
Länge (ohne Rotor)	9,51 m
Kabinenbreite	1,84 m
Höhe (Rumpf)	3,35 m
Besatzung/Pax	1/3
Rotordurchmesser	8,38 m
Triebwerk	Rolls-Royce 250-C20W
Max./Dauerleistung	209kW / 164 kW
Leergewicht	567 kg
Max. Abfluggewicht	1157 kg
Reichweite	574 km
Höchstgeschwind.	222 km/h

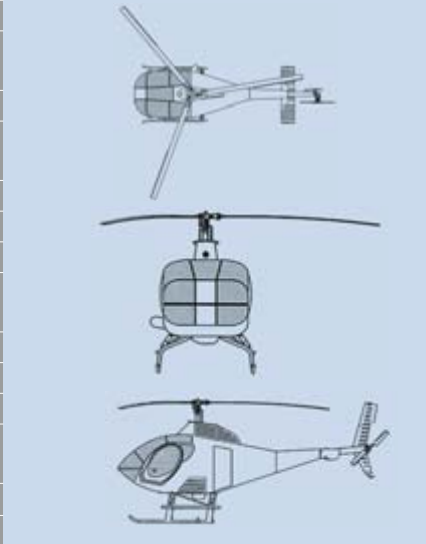



Foto: Walter Hodel

32 Jahre nach der Entwicklung des zweisitzigen Kolbenhelikopters Modell 300 (Cockpit 11/2017) präsentierte Schweizer Aircraft Corporation einen viersitzigen Helikopter mit Turbinenantrieb. Als Prototyp des Modells 330ST «Sky Knight» diente ein umgebauter Schweizer S300C. Neu waren der Motor und der Heckrotorausleger verkleidet. Der Helikopter war nur elf Zentimeter länger als sein Vorgängermodell, doch die Kabine wurde um 51 Zentimeter verbreitert. Die meisten Systeme, die Steuerung, die Rotoren und die dynamischen Komponenten wurden vom S300C übernommen. Als Antrieb diente ein Turbinenmotor Allison (heute Rolls-Royce) 250-C20 mit 313,2 Kilowatt Leistung, welcher jedoch anfänglich auf 149 Kilowatt gedrosselt wurde.

Schweizer erhielt die amerikanische Zulassung (FAA) im September 1992 und begann Mitte 1993 mit der Auslieferung des Schweizer 269D, wie das Modell 330ST zu Marketingzwecken genannt wurde. Im Mai 1997 bot der Hersteller eine verbesserte Version – Modell 330SP – mit grösseren Rotorblättern, verbessertem Rotorprofil und höherem Landegestell an. Bereits Anfang 2000 gab Schweizer die Weiterentwicklung des Modells 300ST als Modell 333 bekannt. Wiederum wurde der Rotordurchmesser vergrössert. Gleichzeitig erhielt der 333er breitere und stärker gewölbte Rotorblätter, ein nochmals etwas höheres Landegestell und ein verbessertes Getriebe. Die Zuladung konnte so um 30 Prozent erhöht werden. Die FAA-Zulassung erfolgte am 28. September 2000. Als erster Kunde erhielt das San Antonio Police Department zwei Helikopter. Heute ist die Zukunft des S-333, wie auch diejenige des S-300CBi ungewiss. Sikorsky (Lockheed Martin) nimmt seit 2015 keine Bestellungen mehr entgegen.

In der Schweiz waren bis heute nur fünf Schweizer 269D registriert. Alle fünf Helikopter, ein Modell 330, ein Modell 330SP und drei Modell 333, flogen bei Fuchs Helikopter, dem Schweizer Importeur, in Schindellegi SZ. Den 330er (HB-XJT) verkaufte Fuchs im Jahr 2000 nach Polen. Der 330SP (HB-XBQ) ging 2008 bei einem Unfall in Thalheim ZH verloren. Die drei 333er (HB-ZCN, HB-ZNN und HB-ZMN) liess Fuchs im August 2013 aus dem Schweizer Luftfahrzeugregister streichen und einmotten. Sie wurden schliesslich im März 2015 an Heli Holland verkauft und auf Lastwagen ins holländische Emmen transportiert. 

Ein Ecureuil AS350B3 der Air Zermatt im Einsatz.

ERFA-Tagung: Safety first

ERFA – der Erfahrungsaustausch für Flughelfer, Piloten und andere Interessierte – ist ein wichtiger Bestandteil mit Blick auf die Sicherheit der Arbeitsfliegerei. Das diesjährige ERFA-Treffen fand am 17. November auf dem Flugplatz Alpnach statt.

Bereits seit 1998 gibt es diesen Erfahrungsaustausch und die Weiterbildung für Flughelfer, ursprünglich initiiert von Enrico Ragoni und getragen von der Suva und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl).

Seit 2015 ist Daniel Kränzlin im Auftrag der SHA für die Durchführung des jährlichen Anlasses zuständig. Der bei der Rega als Helikopter-Koordinator und Chef-Flughelfer beschäftigte Kränzlin verfügt über eine breite Erfahrung aus verschiedenen Bereichen der Helikopterfliegerei. Wir haben Daniel Kränzlin ein paar Fragen gestellt.

Daniel Kränzlin, im Jahr 2015 übernahm die Swiss Helicopter Association die Verantwortung für diesen Teil der Flughelfer-Ausbildung und Sie folgten auf den zurückgetretenen Enrico Ragoni. Was genau ist ERFA?

Daniel Kränzlin: ERFA steht für Erfahrungsaustausch. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, Vorfälle, Schlussfolgerungen oder Neuigkeiten aus der Arbeitsfliegerei allen beteiligten Personen der Helikopterindustrie zugänglich zu machen. Dabei wollen wir erreichen, dass durch ein breit abgestütztes Wissen Standards und Erkenntnisse in die einzelnen Betriebe einfließen und so zur Sicherheit im Flugbetrieb beitragen.

Ist ERFA eine Schweizer Besonderheit oder entspricht dies EASA-konformen Vorschriften?

Die ERFA ist eine Schweizer Besonderheit, entstanden aus der Idee, Vorfälle breit abgestützt zu analysieren und Lösungen zu diskutieren und umzusetzen.

Durch die Initiative einzelner Personen, wie beispielsweise meines Vorgängers Enrico Ragoni, entstand daraufhin ein auf den Erkenntnissen der Vergangenheit basieren-

des Grundlagendokument: der Flughelfer-Syllabus. Dieser galt bis vor wenigen Jahren als Grundlage für die Flughelferausbildung.

Dann spielt die Schweizer Helikopterindustrie in diesem Gebiet eine Vorreiterrolle?

Ja, das kann man so sehen. Dadurch, dass die Helikopterindustrie nicht sehr gross, aber gut organisiert ist, eignet sich die Schweiz für diese Art von Austausch sehr. Aber auch aus dem nahegelegenen Ausland finden in letzter Zeit immer mehr Personen den Weg zur ERFA, was uns zeigt, dass ein Bedürfnis besteht und wir mit unseren Bestrebungen richtig liegen. Die Helikopteroperation, besonders im Bereich Arbeitsfliegerei, ist in der ganzen europäischen Alpenregion ähnlich. Das gilt somit auch für die damit verbundenen Vorschriften und Schwierigkeiten.

Sie arbeiten für die Tagung eng mit dem Bazl, der Suva, der Sust sowie der Armee und Industrie zusammen. Nun ist die landläufige Meinung ja oft, dass dies zu einem Wust von Vorschriften und Empfehlungen führen würde. Ich glaube jedoch, dass in die-

sem Bereich – zum Beispiel beim Logging – ein solcher Syllabus nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Effizienz erhöht.

Der Syllabus ist ein Grundlagendokument. Er hat nie die Ausbildungshandbücher der einzelnen Betriebe ersetzt. Denn trotz ähnlicher Operationen gibt es doch Unterschiede in den Abläufen, welche in den jeweiligen Operation Manuals (OM) beschrieben und genauestens definiert sind. Erkenntnisse aus der Operation oder Empfehlungen aus der ERFA können so zeitnah und auf den Betrieb zugeschnitten in das OM, aber auch in die Ausbildungsgrundlagen übernommen werden.

In den letzten Jahren häuften sich Feuerbekämpfungseinsätze. Ist hier eine Tendenz bezüglich Einsatzmittel festzustellen?

Feuerbekämpfung ist eine sehr komplexe Einsatzart. Neben den üblichen Herausforderungen kommen noch viele weitere Komponenten dazu: Rauch, Hitze, Kommunikation, Rettungs- und Löschverbände, um nur einige zu nennen.


Tendenziell wird durch immer trockenere Sommer und noch dichtere Besiedelung die Gefahr von Bränden zusehends steigen. Die Herausforderungen dabei werden vor allem in der Alarmorganisation und Effizienz der Löschmittel liegen. An der diesjährigen ERFA war dieses unser Hauptthema. Dabei wurden wir von der Air Zermatt, einem Pionier der Waldbrandbekämpfung, mit Helikoptern unterstützt. Die Air Zermatt wird bereits seit dem Waldbrand oberhalb Raron im Jahr 1970 immer wieder zu Einsätzen ge-

rufen und gilt als zuverlässiger Partner bei dieser Einsatzart.

Ein Thema, das in der Öffentlichkeit weniger wahrgenommen wird, ist «dangerous goods». Wo und wann ist dies ein Thema?

Dafür muss man zuerst wissen, dass «dangerous goods» immer und überall um uns herum sind. Aber das heisst nicht, dass diese für uns auch zwingend gefährlich sind, angefangen etwa beim überhitzten Handy-Akku. Und genau weil wir im Alltag immer mit Gefahrgut in Kontakt kommen, ist es umso schwieriger, dieses als solches zu erkennen: Die Werkzeugkiste mit dem Bunsenbrenner, der nicht gesichert ist, die Motorsäge, bei der die Entlüftung noch offen ist, Farb- und Lackbüchsen, die nicht gesichert sind und durch Druck aufspringen können, der Lawinenrucksack, der sich selbst auslöst. Ich glaube, niemand möchte mit so einem Vorfall im Helikopter konfrontiert werden

Wie werden Erkenntnisse aus der ERFA-Tagung aufgearbeitet?

An der Tagung steht nicht kommerzieller Druck im Mittelpunkt, sondern Selbstreflexion. Jeder Teilnehmer nimmt für sich persönlich wichtige Erkenntnisse mit in den Betrieb. Was überbetrieblich erarbeitet wird, kann über ein Fact Sheet in der Flughelfer-Bibliothek unter www.sha-swiss.ch abgerufen werden. Ziel ist es, die erarbeiteten Erkenntnisse als Weiterbildung in die Betriebe zu tragen. 

Max Ungricht



Foto: zvg

Zur Person

Daniel Kränzlin (*1960) ist Helikopter-Koordinator und Chef-Flughelfer bei der Rega. Nach seiner Grundausbildung als Automechaniker war er während zehn Jahren selbstständig mit einem Akkordunternehmen im Bereich Metall- und Deckenbau. Seit 25 Jahren ist Daniel Kränzlin in verschiedenen Positionen in der Heli-Branche tätig. Am Herzen liegen ihm aber auch die Alpen und deren Bewirtschaftung. Kränzlin engagiert sich regelmässig bei Arbeitseinsätzen der Vereinigung für eine ökologische und sichere Alpbewirtschaftung (VöSA) zugunsten der Schweizer Bergbauern. In seiner Freizeit geniesst Daniel Kränzlin gerne die Ruhe beim Fliegenfischen.

swiss helicopter

Wir sind Ihr kompetenter Partner für:

- Privatpilotenausbildung (PPL)
- Berufspilotenausbildung (CPL)
- Gebirgsausbildung (MOU)
- Fluglehrerausbildung (FI)
- Nachtflugausbildung (NIT)
- Type Rating (TR) für Cabri G2, H120 Colibri, H125 Ecureuil – weitere Typen auf Anfrage
- Konvertierung von fremden Lizenzen (FAA)
- ATPL(H) Ausbildung mit IR-Rating



Unsere Flugschulbasen

Bern-Belp: T +41 (0)31 818 88 88
 bern-belp@swisshelicopter.ch
Gruyères: T +41 (0)26 921 23 23
 gruyeres@swisshelicopter.ch

Pfaffnau: T +41 (0)62 754 01 01
 pfaffnau@swisshelicopter.ch
Balzers: T +423 388 20 40
 balzers@swisshelicopter.ch

Gordola: T +41 (0)91 745 44 88
 ticino@swisshelicopter.ch

swisshelicopter.ch





AS.350B3 Ecureuil HB-ZBJ der Heli-Linth AG im winterlichen Samedan.

Heli «Bravo Juliett»

Zwei in Frankreich gebaute Helikopter trugen das Callsign «Bravo Juliett». Der SE.3130 Alouette 2 «Xray Bravo Juliett» wurde im Juli 1964 fabrikneu als V-51 an die Schweizer Luftwaffe abgeliefert. Nach insgesamt 3397 Flugstunden wurde der Helikopter Ende 1992 ausgemustert. Im Mai 1997 registrierte Heinz Walder den

Oldtimer als HB-XBJ. Nach vier weiteren Jahren in der Schweiz wurde der Helikopter schliesslich nach Florida an Phil Waldmann verkauft und neu in den USA als N313SE eingetragen.

Der AS.350B3 Ecureuil «Zulu Bravo Juliett» wurde am 4. Mai 1999 fabrikneu von Marseille in die Schweiz überflogen. Der

HB-ZBJ war nach der HB-XQJ der zweite Helikopter der B3-Version in der Flotte der in Mollis stationierten Heli-Linth AG. Nach 13 Jahren wurde der Helikopter durch eine neuere Version ersetzt und nach Kanada verkauft.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XBJ SE.3130 Alouette 2; S/N 1929; B/J 1964; vorher: V-51; Eintrag: 26. Mai 1997, Eigentümer und Halter: Walder Heinz; Löschung: 2. Juli 2001, neues Kennzeichen: N313SE, später TI-BED.

HB-ZBJ AS.350B3 Ecureuil; S/N 3204; B/J 1999; Eintrag: 3. Mai 1999, Eigentümer und Halter: Heli-Linth AG; Löschung: 18. Juni 2012, neues Kennzeichen: C-GSFY, später N324LF und C-FWFS. **cp**

Markus Herzig



Fotos: Markus Herzig

SE.3130 Alouette 2 HB-XBJ von Heinz Walder im Einsatz am Heli-Cup 2000 in Bex.

Vor 50 Jahren im «Cockpit»



Die letzte «Cockpit»-Ausgabe des Jahres 1967 begann mit dem Wetter, genauer gesagt mit einer Vorstellung der Ozean-Wetterstationen, eingerichtet auf neun Schiffen im Nordatlantik, die für die Flugplanung der Langstreckenflüge genaue Angaben über Windströmungen und Temperaturen in grossen Höhen lieferten. Eine ausführliche Geschichte stellte die Martinliner vor, ein Verkehrsflugzeug, vergleichbar mit der Convair Metropolitan, nur viel weniger verbreitet und in Europa praktisch unbekannt. In der Reihe der Serie «Fluggesellschaften der Welt» war die spanische Iberia das Thema, inklusive Flottenverzeichnis. Nur wenige Monate vor dem Erscheinen des Dezember-Cockpits absolvierte der erste Prototyp des Fokker F.28 Fellowship seinen ersten Flug. Dem niederländischen Kurzstreckenflugzeug für bis zu 65 Passagiere war der Mittelteil des Heftes gewidmet. Das Eidgenössische Luftamt gab einen Überblick über die in den ersten acht Monaten des Jahres im Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge.

Eine Reportage schilderte eine Demonstration des Grosshelikopters CH-47B Chinook auf dem Flughafen Bern-Belpmoos. Dabei wurden Gäste zu einem Flug eingeladen, und sie kamen dabei zu einer Wasserung auf dem Thunersee. Ein Bericht überraschte mit der Tatsache, dass die brasilianische Luftwaffe 1967 noch immer sechs Boeing B-17G Flying Fortress einsetzte. Die in Recife stationierten ehemaligen Bomber wurden weiterhin zur Überwachung des Amazonas und des Südatlantiks eingesetzt.

Franz Wegmann



Das Kurzstreckenverkehrsflugzeug Martin 404 war ein Konkurrenzmuster zu den erfolgreichen Convairlinern, doch erreichte es mit einer geringen Stückzahl bei weitem nie gleiche Verbreitung.



Die ursprüngliche Bezeichnung Dassault Mystère 20 verrät, dass Flügel und Leitwerk des Businessjets vom Jagdbomber Mystère IVA übernommen wurden. In den USA hiess das Flugzeug Fan Jet Falcon.



Der erste Prototyp des Kurzstreckenflugzeugs Fokker F.28 Fellowship nahm am 9. Mai 1967 die Flugerprobung auf. Die Weiterentwicklung führte bis zum Fokker 100, der bis 1997 gebaut wurde.



Die Lockheed 12A von 1936 für 6 Passagiere war zu ihrer Zeit das schnellste Verkehrsflugzeug der USA. Die Niederlande setzten es auch als Militärflugzeug in ihren fernöstlichen Kolonien ein.

Mutter Helvetia wirbelt als Christkind

Vor genau 75 Jahren trug sich eine Weihnachtsgeschichte der ganz besonderen Art zwischen in der Schweiz internierten Piloten zweier verfeindeten Nationen zu. Es war, als würde Mutter Helvetia in die Rolle des Christkinds schlüpfen und einer britischen Mosquito-Crew sowie zwei Messerschmitt-Flugzeugführern ganz unerwartet die Freiheit sowie Adventsglanz in heimatlichen Gefilden schenken.

Das ist in der Tat pure Ironie: Ausgerechnet dem Feind hatten es vier Flieger zu verdanken, dass sie im Kreise ihrer Liebsten die Kerzen am Weihnachtsbaum entzünden durften. Dabei waren die Aussichten für dieses Ereignis noch Wochen zuvor düster. Zappenduster sogar. Den Anfang nahm diese aussergewöhnliche Adventsgeschichte im Sommer des unheilswangeren Kriegsjahrs 1942.

Verfliegen mit Folgen

Am 25. Juli 1942 verirrten sich der 24-jährige Feldwebel Martin Villing und der 21-jährige Obergefreite Heinz Scharf während eines Überführungsflugs und setzten ihre beiden Bf-109 F-4 mit dem letzten Tropfen Sprit auf dem bei Bern gelegenen Flugplatz von Belpmoos auf. Die beiden Angehörigen der Ergänzungsstaffel 4 (West) des Jagdgeschwaders 5 hatten den Auftrag, zwei für den

afrikanischen Kriegsschauplatz bestimmte Jagdbomber zur Umrüstung von Le Bourget nach München zu fliegen.

Die dem Oberbefehlshaber Süd (OBS) Reserve zugeteilten Bf 109 F-4/R1 (Werknummer 7197/Stammkennzeichen NW+KU) «Weisse 9» sowie die Bf 109 F-4/Z/R1 (Werknummer 7605/Stammkennzeichen PC+JY) «Blaue 10» verblieben für den Rest des Kriegs in der Schweiz. Die «Weisse 9» flog früher bei der in St. Omer-Wizernes stationierten 10. (Jabo)/JG 26, die «Blaue 10» war der von Caen-Carpiguet aus operierenden 10. (Jabo)/JG 2 zugeteilt («Cockpit», Juli 2017).

Internierung im Welschland

Schweizer Soldaten nahmen unmittelbar nach der Landung Feldwebel Martin Villing und den Obergefreiten Heinz Scharf in Gewahrsam. Bis zum Ende der zermürbenden Verhöre durch Offiziere

Die von Feldwebel Martin Villing in Bern-Belpmoos gelandete Bf 109 F-4/Z/R1 (Werknummer 7605) «Blaue 10» war früher der 10. (Jabo)/JG 2 zugeteilt.



des Schweizer Nachrichtendienstes waren die beiden deutschen Flieger in getrennten Räumlichkeiten auf dem Flugplatz von Bern-Belpmoos untergebracht.

Nicht die bohrenden Fragen der Eidgenossen lagen den beiden Deutschen auf dem Magen, sondern der Gedanke, dass sie ihres unfreiwilligen Abstechers wegen in der Heimat der Fahnenflucht bezichtigt werden könnten. Schliesslich konnte der deutsche Luftattaché in der Schweiz, Major Helmuth Gripp, die beiden Unglücksraben während eines ersten Gesprächs beruhigen.

Ein leerstehendes Hotel auf dem oberhalb von Neuenburg gelegenen Chaumont bildete für die kommenden Monate die Bleibe von Martin Villing und Heinz Scharf. Mit Bedacht wählte die Schweizer Armee für Angehörige der Deutschen Luftwaffe Unterbringungsorte in der Welschschweiz: die Sprachbarriere sollte die Flieger an allzu viel Konversation mit der Zivilbevölkerung hindern. Ausgestattet mit von der Deutschen Gesandtschaft gestellten Zivilkleidern konnten sich Villing und Scharf relativ frei bewegen.

Die Rolls-Royce streiken

Ausgerechnet der Feind sollte das Schicksal des Internierten-Duos Villing und Scharf nachhaltig beeinflussen: Fast auf den Tag genau einen Monat nach der Landung der beiden Bf 109 F-4 rückte der sonst so ziemlich verschlafene Provinzflughafen von Bern-Belpmoos erneut ins Rampenlicht. Mit ihrer Landung am 24. August 1942 im neutralen Herzen Europas entzogen sich der aus Ontario (Kanada) stammende 29-jährige Flight Lieutenant Gerald Rey Wooll und sein 22-jähriger englischer Navigator Sergeant John Fielden haarscharf ihrer drohenden Gefangennahme über dem Reichsgebiet. Denn ihre waidwunde Mosquito PR IV (Werknummer DK 310) hätte die Besatzung nicht mehr zur Insel zurück gebracht. Ihre hastig zum Fotoaufklärer umgebaute Mosquito PR IV war erst acht Tage zuvor in den Bestand der in Benson (Oxfordshire) stationierten No. 1 PRU (Photographic Reconnaissance Unit) gelangt. Diese im De Havilland-Stammwerk von Hatfield gefertigte Maschine war als Bomberversion Mosquito B IV am 14. Juli 1942 an die Royal Air Force übergeben worden.

Ihr Auftrag führte die beiden Angehörigen des No. 1 PRU an die Adria, wo sie über den italienischen Häfen Venedig, Pola, Fiume und Triest Bewegungen gegnerischer Kriegsschiffe auf Film bannen sollten. Die Besatzung nahm von Anfang an in Kauf, auf ihrer Mission in den Süden absichtlich und willentlich den Schweizer Luftraum zu verletzen.

Nach knapp zwei Stunden Flugzeit setzte das rechte Rolls-Royce-Merlin-Triebwerk aus. An eine Fortführung des Auftrags war nicht zu denken, nicht zuletzt, weil die Maschine im Einmotorenflug ständig an Höhe verlor. Da auch wenig später der linke Rolls-Royce nicht mehr rund lief, entschloss sich Wooll kurz nach 14 Uhr zur Landung. Wooll und Fielden waren in der Tat die ersten in der Schweiz internierten Alliierten-Flieger; über tausend von ihnen – meist Amerikaner – sollten noch folgen, bis das fürchterliche Donnerrollen des Zweiten Weltkriegs im Mai 1945 verklang.



Foto: Sammlung Martin Villing

Schick mit Gilet: Den Massanzug stellte die deutsche Gesandtschaft in Bern. Martin Villing (links) und Heinz Scharf durften sich während ihrer Internierung in der Schweiz ihrer Uniform entledigen. Die Aufnahme entstand im Oktober 1942 in Chaumont.

Zwei Briten in der Deutschen Reichsbahn

Kurz vor Weihnachten 1942 rüstete sich Mutter Helvetia für ihren Auftritt als Christkind: Die Landung von insgesamt drei Flugzeugen der kriegsführenden Parteien in Bern-Belpmoos führte vor genau 75 Jahren zum ersten Austausch von deutschen und englischen Besatzungsmitgliedern, die in der Schweiz interniert waren. Dies war der Auftakt zu einer wenig beachteten Fussnote des Zweiten Weltkriegs: Alliierte und das Dritte Reich tauschten unter der Vermittlung des Eidgenössischen Politischen Departements bis Ende 1944 immer wieder in der Schweiz internierte Piloten aus.

Unter Begleitung des mit einem Diplomatapass ausgestatteten Schweizer Kuriers Alfred Mengotti wurden die Zivilkleidung tragenden Flight Lieutenant Gerald Rey Wooll und der aus Wakefield in der englischen Grafschaft Yorkshire stammende Sergeant John Fielden am 18. Dezember 1942 um 9.45 Uhr auf dem Badischen Bahnhof in Basel der Wehrmacht übergeben. Dies belegen im Bundesarchiv Bern lagernde Dokumente. In einem Militärzug der Deutschen Reichsbahn über Strassburg und Paris nach Hendaye reisend, gelangte die Mosquito-Besatzung schliesslich ins neutrale Spanien.

Nachdem die Britische Botschaft in Madrid die Ankunft zu ihrer diplomatischen Vertretung in Bern drahtete, öffnete sich am 22. Dezember 1942 um 15 Uhr in Lörrach der Schlagbaum für die mittlerweile wieder mit Uniformen ausgestatteten deutschen Internierten. «Das war wie ein verfrühtes Weihnachtsgeschenk, diese Aussicht auf einen beschaulichen Advent in der Heimat», erinnert sich Martin Villing anlässlich eines Besuchs des Autors.

Gnädige Briten, unbarmherzige Deutsche

Die beiden Briten erreichten kurze Zeit später England, rechtzeitig zum Weihnachtsfest – wo das Britische Königreich dem Duo ein besonderes Geschenk präsentierte: Ihrer Internierung wegen wurden Wooll und Fielden vom Frontdienst befreit. Flight Lieutenant Wooll flog am 4. Februar 1943 zurück in seine Heimat und heuerte als Einflieger bei De Havilland Canada in Downsview an. Bei dieser Tätigkeit musste er eine fabrikneue Mosquito mit dem Fallschirm verlassen. Nach dem Krieg verdiente Wooll seine Brötchen in seinem angestammten Beruf als Farmer.

Das Dritte Reich hingegen beförderte die beiden ehemaligen Internierten nach den Weihnachtsfeiertagen umgehend zurück auf die Schlachtfelder der Lüfte. Heinz Scharf überschlug sich am 20. Juni 1944 während eines Alarmstarts auf dem Flugplatz von Nürnberg-Root und erlitt dabei einen letalen Genickbruch. Der in Stockach am Bodensee aufgewachsene Martin Villing hingegen überlebte den Krieg. Er überstand den Einsatz mit dem Jagdgeschwader 5 «Eismeerjäger» in arktischen Gefilden genauso wie zwei Jahre französische Kriegsgefangenschaft im berühmten «Camp de Mulsanne» an der legendären Rennstrecke von Le Mans. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Zürich: Die Boeing 757-256(WR) TF-FIR von Icelandair mit der 80er-Jahre-Luftfahrt-Bemalung ist auch bei trübem Herbstwetter ein Hingucker. **Foto: Simon Vogt**



Genf: Easy Jet nahm eine erste A320-251 Neo (G-UZHB) in Betrieb. Die Bemalung weist treffend auf den neuen Flugzeugtyp hin. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Basel: Vom 16. bis 17. Oktober stattete diese Boeing C-40C Clipper 20203 vom 113th Wing der Nationalgarde des «District of Columbia» vom Luftwaffenstützpunkt Andrews in Washington DC (Maryland) dem EuroAirport einen Besuch ab. **Foto: Dennis Thomsen**

Biel-Kappelen: Der Pilatus PC-6 Porter HB-FKP in attraktiven Breitling Farben gehört der in Biel-Kappelen ansässigen Swissboogie und wird für das Absetzen von Fallschirmspringern verwendet. Hier ist er dabei über dem Bielersee die nötige Höhe zu gewinnen. **Foto: Ian Lienhard**



Genf: Nach nahezu 20 Jahren landete am 2. Oktober erstmals eine Ryanair-Maschine wieder in Genf! Die Boeing B 737-8AS EI-DHR tat dies nicht ganz freiwillig: Eine Cockpit-Scheibe hatte auf dem Flug von Frankfurt nach Faro einen Riss bekommen. Einige Stunden später kam eine zweite Ryanair-Maschine nach Genf, um die gestrandeten Passagiere an ihr Ziel zu fliegen. **Foto: Jean-Luc Altherr**

Genf: Am 7. Oktober landete der Airbus A330-343 (C-GFAP) der Air Canada in Genf mit einer neuen Bemalung.

Foto: Jean-Luc Altherr

Zürich: Ein Airbus A319-115 (CJ) von Global Jet Luxembourg beim Start zu einem Flug nach Tel Aviv.

Foto: Simon Vogt



Basel: Die deutsche Condor hat am 5. November ihre neue, ganzjährige Charterkette für FTI ab Basel nach Dubai aufgenommen. Im Bild die Boeing B757-330 D-ABOK auf dem Taxiway Alpha des EuroAirports am späten Abend, kurz vor dem Anrollen zur allerersten Rotation nach Dubai World Central. **Foto:** Dennis Thomsen

Saanen: Dieser Honda Jet (T7-RAS) landete am 17. Oktober im Berner Oberland, um anschliessend auf die Insel Jersey zurück zu fliegen.

Foto: Joël Bessard



Zürich: Herbstimpressionen am Flughafen Zürich: Eine Boeing 777-300 von Swiss Airlines landet an einem Herbstmorgen in LSZH auf der Piste 14.

Foto: Christian Merz





Bild ganz oben:

Zürich: Am 28. Oktober landete eine Antonov An-12BK von Ukraine Air Alliance in LSZH; eine von diversen An-12, welche im Oktober den Weg nach Zürich fanden. **Foto: Dominik Kauer**

Bild Mitte:

Basel: Der Airbus A340-313X mit der passenden Registration 9H-BIG der maltesischen Air X Charter ist in letzter Zeit häufig in Basel zu Gast. Im Bild ist die Maschine am 31. August beim Start von der Piste 15 des EuroAirports zu sehen.

Foto: Dennis Thomsen

Bild unten:

Basel: Am 17. September gab sich im Rahmen eines Charterflugs wieder einmal eine Maschine der spanischen Alba Star auf dem EuroAirport ein Stelldichein; erstmals mit der Boeing B737-4K5 EC-LNC.

Foto: Dennis Thomsen

Grosses Bild links:

Sion: Panoramaaufnahme des Guimbal Cabri G2 ZB-ZVN (Werknummer 1212) von Héli-Alpes SA/Groupe Hélicoptère Sion am 3. November in Sion.

Foto: Joël Bessard

Flugplatz Dübendorf: Gegen das Alternativkonzept

Eine leistungsfähige und gut funktionierende Luftverkehrsinfrastruktur ist für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz eine wichtige Voraussetzung. Die Swiss Business Aviation Association (SBAA), die Aerosuisse und der Aero-Club der Schweiz lehnen das Alternativkonzept der Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen ab, über das am 26. November 2017 abgestimmt wird.

«**M**illiarden werden vom Bund in nationale Strassen- und Schienenprojekte investiert, um den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen der Gesellschaft Rechnung zu tragen. Auch Luftverkehrsanlagen sind Motoren der exportorientierten Wirtschaft und sichern die eminent wichtige internationale Erreichbarkeit für die Schweiz», schreibt die Swiss Business Aviation Association (SBAA) in einer Mitteilung. Der Verein ist die nationale Organisation der European Business Aviation Association und vertritt die Interessen der Business Aviation gegenüber Behörden und anderen Organisationen der Zivilluftfahrt. Im Gegensatz zu Strasse und Schiene finanziert sich die Entwicklung und der Betrieb von Luftverkehrsanlagen weitgehend privat, hält die SBAA fest.

Herausragende Bedeutung der Business Aviation

«Die Business Aviation ist für einen Wirtschaftsstandort mit der Ausstrahlung und den Ansprüchen Zürichs unverzichtbar. Bereits heute rangiert Zürich in Europa an fünfter Stelle der am stärksten frequentierten europäischen Städte.» Dies sei zweifellos Ausdruck eines prosperierenden Wirtschaftsraums und eines attraktiven Standorts für die Ansiedlung von global vernetzten Unternehmen. Allein in der Schweiz generiert die Business Aviation eine Wertschöpfung von über 1,4 Milliarden Franken und sichert bei über 17 300 Mitarbeitenden das Einkommen.

Sowohl die SBAA als auch der Aero-Club der Schweiz (AeCS) lehnen das alternative Konzept der Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen ab, welches am 26. November

2017 den Stimmbürgern in den drei Gemeinden vorgelegt wird. Laut Aero-Club der Schweiz stellt dieses das Konzept des Bundes für die Aufrechterhaltung der aviatischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf in Frage und schwächt die Wirtschaftsregion Zürich. Eine leistungsfähige und gut funktionierende Luftverkehrsinfrastruktur sei für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung des Grossraums Zürich aber eine wichtige Voraussetzung, schreibt der AeCS. 2014 habe der Bundesrat beschlossen, den Flugplatz Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit Bundesbasis umzuwandeln, und der Flugplatz Dübendorf AG den Auftrag erteilt, den künftigen zivilen Flugplatz zu planen, zu erstellen und zu betreiben. Mit dem nachträglich unterbreiteten alternativen Konzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» würde die vom Bundesrat vorgesehene Entwicklung in Frage gestellt. AeCS-Präsident und Nationalrat Matthias Jauslin stellt denn auch klar: «Mit historischen Flügen und einem Unterhalts- und Ausstattungsbetrieb werden die Zielsetzungen des Bundes in keiner Weise erfüllt und der Wirtschaftsstandort Zürich vorsätzlich geschwächt. Zudem werden die Kapazitätsprobleme der Luftfahrtbranche verschärft.» Auch die Aerosuisse lehnt das Alternativkonzept ab. Eine Annahme würde den drei Anliegergemeinden das künftige Flugplatz-Betriebsdefizit in Millionenhöhe aufbürden und dem Luftfahrtstandort Schweiz massiv schaden. **cp**

→ Weitere Infos zur künftigen Gestaltung des Flugplatzes Dübendorf: Siehe auch Beitrag auf Seite 14

Neuheit: Knüppelsteuerung für Trikes

Trikes wurden bislang mit einem Steuerbügel gesteuert. Für Flächenpiloten bedeutet das aber ein vollkommenes Umdenken. Bei A.I.R. GmbH im Allgäu wurde nun erstmals eine vollkommen neue Knüppelsteuerung im Flug erprobt. Es stehen sowohl eine Variante mit einem kleinen Verbrennungsmotor als auch mit einem reinen Elektroantrieb zu Verfügung. Nun möchte man bei A.I.R. das Trike bis zur Aero 2018 serienreif machen und einen Tag vor der Aero (am 17.4.2018) dem interessierten Publikum und der Fachpresse erstmals im Flug in der Elektro-Version vorführen. **Hellmut Penner**

Erste UL-Helikopterschule in Süddeutschland

Die deutsch-schweizerische UL-Flugschule AirLeben mit Hauptsitz in Göttingen (TG) war der erste Kunde für den im Frühjahr 2017 zugelassenen UL-Hubschrauber Aerotec CoAX 2D. Hersteller ist die deutsche EDM-Aerotec GmbH. Josef Bilgery, Inhaber von AirLeben, hat seine gesamte Flotte, bestehend aus Flächenflugzeugen, Tragschraubern und Motortrikes, am süddeutschen Flugplatz Mengen stationiert und schult damit im Bodenseeraum. Drei Fluglehrer sorgen für eine qualifizierte Ausbildung. Im Oktober lud Bilgery zu einem Probefliegen mit dem neuen Heli ein.



Foto: Hellmut Penner

Ecolight-Hubschrauber sind in der Schweiz zwar noch nicht zugelassen, aber man arbeitet bereits daran, um auch das Bazl von einer zusätzlichen Ecolight-Klasse zu überzeugen. **Hellmut Penner**



Foto: © VBS/DDPS

Neue Mittel für die Luftverteidigung

Die Schweiz soll neue Kampfflugzeuge und ein neues System für die bodengestützte Luftverteidigung beschaffen. Dafür sollen maximal acht Milliarden Franken eingesetzt werden, wie der Bundesrat mitteilt.

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 8. November 2017 Grundsatzentscheide zur Erneuerung der Mittel zum Schutz des Schweizer Luftraums getroffen. Die Schweiz soll neue Kampfflugzeuge und ein neues System für die bodengestützte Luftverteidigung beschaffen. Dafür sollen maximal acht Milliarden Franken eingesetzt werden.

Die heutigen Mittel zum Schutz des Luftraums erreichen mittelfristig das Ende ihrer Nutzungsdauer. Die 30 Maschinen des Typs F/A-18 können noch bis 2030 eingesetzt werden. Die 53 F-5 Tiger sind bereits heute nicht mehr für Einsätze geeignet und nur 26 davon werden noch regelmässig geflogen. Auch die Systeme der bodengestützten Luftverteidigung erreichen spätestens 2025 das Ende ihrer Nutzungsdauer.

Um die nötigen Investitionen finanzieren zu können, will der Bundesrat den Zahlungsrahmen der Armee in den kommenden Jahren kontinuierlich erhöhen. Dem Armee-Budget soll insgesamt eine Wachstumsrate in der Grössenordnung von 1,4 Prozent pro Jahr eingeräumt werden. Zudem soll die Armee den Aufwand für den Betrieb real stabilisieren, sodass dieses Wachstum grösstenteils für Rüstungsinvestitionen zur Verfügung steht.

Schutz des Luftraums unumgänglich

Für den Bundesrat ist klar, dass weiterhin sowohl Kampfflugzeuge als auch bodengestützte Mittel der Luftverteidigung nötig sind, um den Luftraum wirksam zu schützen. Ohne Luftverteidigung wäre die Bevölkerung im Fall eines bewaffneten Konflikts schutzlos Angriffen ausgesetzt, und auch die Bodentruppen könnten kaum mit Aussicht auf Erfolg eingesetzt werden. Ein Verzicht auf die Erneuerung der Mittel zum Schutz des Luftraums ist daher für den Bundesrat keine Option. Kampfflugzeuge können auch nicht durch Drohnen, Helikopter, Trainingsflugzeuge oder andere Mittel ersetzt werden – auch nicht für den Luftpolizeidienst.

Der Bundesrat hat das VBS beauftragt, bis im Februar 2018 Varianten über mögliche Vorlagen auszuarbeiten. Weiter soll das VBS für die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge im kommenden Jahr mit Anfragen an die Hersteller Airbus, Boeing, Dassault, Lockheed-Martin und Saab beginnen. Ein Typenentscheid durch den Bundesrat kann voraussichtlich 2020 erfolgen. Ab 2025 sollten die Flugzeuge ausgeliefert werden. Parallel findet die Evaluation und Beschaffung eines Systems der bodengestützten Luftverteidigung grösserer Reichweite statt. **cp**

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Der Luftraum von morgen – mögliche Lösungsansätze wären vorhanden

Vor einem Jahr erschien an dieser Stelle die Kolumne «Luftraum Schweiz – quo vadis?». Die Notwendigkeit einer neuen Luftraumstruktur ist erkannt. Ebenso das Anliegen der VFR-Luftraumnutzer für einen einfachen und sicheren Zugang, besonders für den Luftsport. Erste Lösungsansätze wurden vom AeCS schon vor neun Jahren dem Bazl und Skyguide vorgelegt; die Realisierung scheiterte angeblich an Partikularinteressen. Vor Jahresfrist hat nun der Bundesrat dem Bazl den Auftrag erteilt, eine neue Luftraumgestaltung an die Hand zu nehmen. Inzwischen haben zwei Absolventen des Aviatikstudiums an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW eine Bachelor-Arbeit zum Thema «Neugestaltung des CH-Luftraums» abgeschlossen. Es ist eine interessante, umfassende Arbeit mit Bedürfnisabklärungen, Analysen ausländischer Modelle, Einbezug neuer Technologien und vor allem mit konkreten und zukunftsgerichteten Lösungsansätzen. Strategische Grundlinien und konzeptionelle Ansätze sind ebenso darin enthalten. Diese könnten zeitverzugslos durch die Projektleitung, im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung, vertiefter studiert und ausgearbeitet werden.

Vor kurzem äusserte sich der Bazl-Direktor in der AeroRevue generell zum Projekt. Die von Dritten durchgeführten Bedürfnisabklärungen, Analysen und eingebrachten Lösungsansätze wurden interessanterweise nicht erwähnt. Es liegt nun an der Motivation der Projektleitung, diesem wichtigen Vorhaben Schub zu verleihen. Die Vorschläge und guten Ansätze sind vorbehaltlos, ohne falsches Prestige, im Hinblick auf eine allfällige Umsetzung sachlich zu prüfen. Mit soliden Argumenten ist der notwendige Mentalitätswechsel bei allen Beteiligten einzuleiten. Die wichtigsten aviatischen Verbände und Institutionen müssen in das Projekt integriert werden. Alle Luftraumnutzer sind betroffen – einige mehr, andere weniger. Alle werden profitieren und sind aufgerufen, konstruktiv mitzuwirken. Und alle müssen zu Kompromissen bereit sein; ein typisch schweizerischer Lösungsansatz, der bei gutem Projektmanagement zum Ziel führt.

→ 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.

Wiege der österreichischen Militärluftfahrt

Seit mittlerweile einem Jahrhundert wird der grosse Traum vom Fliegen am Flughafen Graz, dem ältesten Verkehrsflughafen Österreichs, gelebt. Hingegen blickt das Österreichische Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof (ÖLM) auf eine erst 38-jährige Geschichte zurück. Trotzdem besitzt das Museum eine ganze Reihe unterschiedlichster Exponate, darunter auch die Schweizer Kampfflugzeuge Venom, Hunter und Mirage.



Fotos: Rolf Müller

Die De Havilland Venom erhielt das Museum 1984 als Geschenk der Schweizer Luftwaffe. Rechts: Saab J 35 OE Draken, ex-Bundesheer.

Um das Österreichische Luftfahrtmuseum (ÖLM) auf dem Grazer Flughafen Thalerhof zu finden, braucht man ein gutes Navi. Nur wenige Tafeln weisen auf das nicht unbedeutende Museum hin, das seit 1979 besteht und den Zweck verfolgt, Flugzeuge aller Art und aus allen Epochen der Aviatik – unter Berücksichtigung der Österreichischen Militärluftfahrt – zu sammeln und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. «Das ÖLM ist kein klassisches Museum. Bei uns gibt es die Fliegerei hautnah und zum Anfassen», erklärt Sepp L. Barwirsch, Präsident des Trägervereins des Museums. In der Museumshalle sind unter anderem 13 Düsenflugzeuge und zahlreiche Propeller- und Segelflugzeuge, aber auch Uniformen und Modelle zu sehen.

Jets aus der Schweiz und Schweden

Das erste Flugzeug, ein Segelflugzeug Musger Mg 19c des Grazer Konstrukteurs Erwin Musger, konnte 1983 angekauft werden. Bereits ein Jahr später landete eine De Havilland DH 112 Venom als Geschenk der Schweiz im Museum. Im selben Jahr folgten eine Antonow AN 2, eine MiG 15 Fagot und eine PZL TS-11 Iskra aus Polen. Die Sammlung wird ständig erweitert, so dass inzwischen auch eine restaurierte Wetterhütte, ein Windmessgerät, eine Landebahnbefeuerungsanlage und eine Seglerschleppwin-

de zu besichtigen sind. Zu den Highlights zählen die Jets aus der Schweiz (neben dem Venom der Erdkämpfer Hawker Hunter und die Mirage IIIS). Aus Schweden sind die Flugzeuge Saab J 32 Lansen, J 37 Viggen und und Sk35C Draken zu sehen. Die Österreichischen Luftstreitkräfte überliessen dem Museum die Jagdbomber Saab J29 Tunnen und Saab J 35 OE Draken. Natürlich dürfen die MiG's der Nachbarländern nicht fehlen: Viel Aufmerksamkeit erhalten die MiG-21 Fishbed (ex-Ungarische Luftwaffe) und MiG-21 UM (ex-Tschechische Luftwaffe). Noch fehlt die De Havilland DH 115 Vampire (ex-Bundesheer); die Maschine wird restauriert und soll nach der Erstellung einer zweiten Halle ausgestellt werden.

Schweizer Tiger F-5 schützten den österreichischen Luftraum

Beim Rundgang durch das Museum kommt Sepp Barwirsch auf die interessante Geschichte der Grazer Air Base zu sprechen. 1957 wurde Graz-Thalerhof Stützpunkt der ersten Düsenflugzeuge mit österreichischem Hoheitsabzeichen (Type de Havilland Vampire). Jagdbomber des Typs Saab J-29 Tunnen machten Graz zum Einsatzflughafen. Als im August 1968 die Truppen des Warschauer Paktes in die Tschechoslowakei einmarschierten, flogen die Grazer «Tonnen» 96 Einsätze innerhalb von 24 Stunden.

Die Wogen gingen hoch, als Saab-Draken für das Bundesheer angeschafft wurden. Auch wegen des Lärms protestierte man in Graz gegen die Draken-Stationierung auf der Westseite des Flughafens, während im zivilen Osten der Verbleib der grösseren Jets anstelle der kleineren Turboprop-Maschinen gefordert wurde. Die grösseren Zivilflugzeuge kehrten bald zurück und die Draken waren kein Thema mehr.

Für Gesprächsstoff sorgte hingegen die Schweizer Luftwaffe, als ab 2005 zwölf F-5E Tiger als Leasingflugzeuge für die Luftraumüberwachung in Österreich im Einsatz standen, um die Lücke bis zur Einführung des Eurofighter zu schliessen. Geschichte habe, so Sepp Barwirsch, Tiger J-3052 geschrieben, als der Pilot beim Anflug eine Bauchlandung hinlegte. Der Pilot sei unverletzt geblieben und das Fahrwerk, das offenbar defekt war, sei wieder repariert worden. Nur zu gerne hätte er den Tiger im Museum empfangen, doch er sei zuversichtlich, in absehbarer Zeit ein ausgemustertes Exemplar von der Schweiz zu erhalten.

Der Militärflugplatz Graz-Thalerhof wurde 2013 geschlossen, da die Eurofighter auf der Air Base Zeltweg stationiert sind. **cp**
www.luftfahrtmuseum.at

Ein Flughafen zum Verlieben

Der Hamad International Airport (HIA) von Katars Hauptstadt Doha ist schon jetzt fit für die Fussballweltmeisterschaft 2022. Der Flughafen erhielt von Skytrax das Rating zum 5-Sterne-Airport. Zu Recht.

Das Emirat Qatar gehört nicht nur aufgrund der Erdöl- und Erdgasvorkommen zu den reichsten Ländern der Welt. In fünf Jahren wird die Fussball-WM im klimatisch heissen Emirat stattfinden. Dazu wird die Infrastruktur erneuert und angepasst. Doha bekommt eine Metro, die zu fast 100 Prozent im Untergrund verlaufen wird. Der alte, überfüllte Flughafen von Doha wurde im Frühjahr 2014 geschlossen und der neue HIA zur gleichen Zeit, ein paar Kilometer weiter östlich auf einer dem Meer abgerungenen Fläche von rund neun Quadratkilometer, eröffnet. Geplant wurde HIA vom selben Architekturbüro, das auch für Hongkong Chek Lap Kok Airport verantwortlich zeichnete und ist diesem daher sehr ähnlich. Das zwischen den beiden Parallelpisten befindliche Y-Terminal ist derzeit für 30 Mio. Passagiere und nach der zweiten Ausbaustufe (Fertigstellung 2020) für rund 50 Mio. Passagiere ausgelegt. 2016 wurden rund 37 Mio. Passagiere abgefertigt. HIA besitzt zwei lange – 4850 und 4250 Meter – parallele Start- und Landebahnen, damit auch bei sommerlichen Temperaturen von teilweise über 50 Grad die Flugzeuge mit max. MTOW starten können. Das sogenannte «Emiri-Terminal» ist ein speziell für die königliche Familie, hohe Regierungsvertreter, VIPs und Würden-

träger errichtetes Gebäude mit sämtlichen Annehmlichkeiten wie Lounges, Presse- und Business-Räumen, Privatquartieren usw.

HIA ist eine 100-prozentige Tochter von Qatar Airways und daher auch Homebase, Maintenance- und Cargo-Zentrum von Qatar Airways.

Der Airport selber ist auch ein «Luxus-Tempel» für Shopping, Essen und Relaxen. Zwölf Toplounges inklusive Wellness- und SPA-Bereich mit Swimming-Pool, Fitnessraum, Squash-Boxen, Massageraum sowie ein angeschlossenes Hotel mit über 100 Zimmern laden zu einem Zwischenstopp in Doha ein. Auch deshalb gilt HIA als Geheimtipp für Transferpassagiere in alle Welt.

HIA bekam mit seinen Trümpfen wie Kundenservice, Sicherheit, Gastronomie, Transferzeiten, Einreise, Erreichbarkeit (auch mearseitig durch eine eigene Anlegestelle) und Einkaufsmöglichkeiten zu Recht den 5-Sterne-Award von Skytrax. Qatar Airways, von Skytrax als beste Airline 2017 ausgezeichnet, und seine Homebase HIA sind somit drauf und dran, den Nachbarhubs Dubai und Abu Dhabi ordentlich Konkurrenz zu machen. **CP**

Franz Zussner



Fotos: Franz Zussner



Foto: Qatar Airways

Oben links: Passagier-Terminal des HIA. Oben rechts: Check-In der 1. Klasse von Qatar Airways. Unten: Blick auf den Hamad International Airport (HIA); im Vordergrund das Emiri-Terminal, links im Hintergrund die Skyline von Doha.

Karten werden neu gemischt

Der Swiss Travel Day in Zürich stand ganz im Zeichen der Air Berlin, die ihren Flugbetrieb per Ende Sommerflugplan einstellen musste. In absehbarer Zeit muss mit weiteren Turbulenzen im Ferienflug-Geschäft gerechnet werden, so die Konklusion der Podiumsteilnehmer.



Foto: Armin Graessli

Die Diskussionsrunde, v.l.: Urs Hirt (Travel Inside, Diskussionsleiter), Urs Pelizzoni (Germania), Stefan Gutknecht (Niki), Alain Chisari (Edelweiss), Tim Bachmann (Hotelplan) und Matthias Hanke (Roland Berger).

Am Schluss waren sich alle Teilnehmer der Diskussionsrunde einig: Die Karten im Ferienreise-Fluggeschäft werden nach dem Aus der Air Berlin in der Schweiz neu gemischt und die Konsolidierung im Airlinegeschäft wird weitergehen. Noch mehr Bedeutung bekommt der Preis. Der Yield-Zerfall (der durchschnittliche Erlös, den die Airline pro Passagier und Flugkilometer erwirtschaftet) dürfte gemäss Matthias Hanke, Managing Partner bei Roland Berger, weitergehen. Verantwortlich dafür sind in erster Linie Überkapazitäten auf einzelnen Strecken.

Im Gegensatz zu früher spielen jedoch heute die Lowcost-Fluggesellschaften das Zünglein an der Waage. Für Hanke sind Lowcost Airlines «the new normal», die verschiedenen Geschäftsmodelle würden immer mehr verschmelzen. Seinen Berechnungen zufolge verdienen die Fluggesellschaften sechs bis sieben Cents pro Passagier auf 1000 Flugkilometer. Und das entspreche ungefähr der

Kostenstruktur von Easy Jet und Norwegian. Kurzfristig dürfte es durch den Konkurs der Air Berlin zu einer Verknappung des Angebots kommen, was Auswirkungen auf die Ticketpreise haben dürfte. Als grosse Gewinnerin in der Auseinandersetzung um Slots und Streckenrechte dürfte die Lufthansa hervorgehen. Für die im Ferienfluggeschäft tätigen Airlines wird die Luft immer dünner. Gefragt sind deshalb Ideen: So verwies der Edelweiss-CCO, Alain Chisari, auf die neue Business-Klasse der Edelweiss, die auch auf Kurzstreckenflügen sehr gut gebucht sei. «Der Passagiermix macht es aus.» Für Urs Pellizoni, CCO von Germania, ist vor allem Flexibilität ein entscheidender Faktor. «Wir bereiten uns deshalb auf x-Szenarien vor.» Der frühere Belair-Verkaufschef Stefan Gutknecht, heute in gleicher Funktion bei Niki tätig, meinte vielsagend, dass Essen und Trinken an Bord wenig zählen würden: «Wichtig ist dem Passagier der Preis.» **ph**

Skywork: Rettung in letzter Sekunde

Die Berner Fluggesellschaft Skywork Airlines war schon gegründet, der Flugbetrieb eingestellt, bevor offenbar neue Finanzgeber gefunden wurden.

Seit Beginn des Winterflugplans waren die Maschinen der Berner Skywork Airlines während drei Tagen am Boden. Dies aufgrund der fehlenden Betriebsbewilligung durch das Bazl, da die Airline den Finanzierungsnachweis für einen gesicherten Flugbetrieb während des Winterflugplans 2017/18 nicht erbringen konnte. Erst am Dienstag, 31. Oktober, konnte die Airline den Finanzierungsnachweis erbringen, worauf das Bazl per sofort eine unbefristete Betriebsbewilligung erteilt hat. Die Airline konnte deshalb am Mittwoch, 1. November, den Flugbetrieb wieder aufnehmen. Der Finanzierungsnachweis für die nächsten zwölf Monate wurde möglich, weil die Airline für die kommende Expansionsphase mit einem Betriebskredit ausgestattet wurde. Dies sei eine übliche Art, Zukunftsinvestitionen zu finanzieren, schreibt Skywork. Von wem

der Kredit stammt, teilt die Airline nicht mit. Im Vorfeld hatten Gerüchte die Runde gemacht, wonach die deutschen Unternehmen Zeitfracht und Nayak als Investoren auftreten wollen. Gegenüber der Nachrichtenagentur sda sagte Skywork-Sprecher Max Ungricht, dass diese beiden Firmen zwar mit Skywork Kontakt aufgenommen hätten, die jetzige Lösung aber nicht darauf basiere.

Adria Airways kommt nicht nach Bern

In die Bresche springen wollte die Adria Airways Switzerland mit ihrer Tochter Darwin, die ab dem 6. November tägliche Flüge nach Berlin, Hamburg, München und Wien aufnehmen wollte. Sie hat ihre Pläne begraben und wird nicht in Konkurrenz zu Skywork Airlines ab Bern fliegen. **cp**

News

Schweiz

Swiss fliegt neu nach Bordeaux

Ab Ende März 2018 wird Swiss zwölf wöchentliche Verbindungen nach Bordeaux anbieten. Der Erstflug findet am Montag, 26. März, statt. Helvetic Airways, die diese Destination als Nischenprodukt jeweils den Sommer hindurch flog, wird die Bedienung der Destination einstellen. CP

Emirates knapp vor Singapore Airlines

Am Swiss Travel Day in Zürich (siehe auch Beitrag auf der gegenüberliegenden Seite) wählten Reisebüros aus der ganzen Schweiz Emirates (6349 Punkte), vor Singapore Airlines (6320) und Edelweiss Air (5426) zur besten Langstreckenairline des Jahres. Die Swiss belegte Rang 4 (3990) vor Thai Airways (3716). Auf der Kurz-Mittelstrecke siegte Edelweiss (5971 Punkte) vor Swiss (4307), Helvetic Airways (3170), Austrian Airlines (2168) und KLM (1845). Jürg Müller (Bild), Emirates Manager Switzerland, nahm den Preis entgegen. CP



Foto: Emirates

Gewinnsprung der Swiss im 3. Quartal

Die Swiss hat im 3. Quartal bei einem höheren Umsatz eine deutliche Gewinnsteigerung erzielt. Konkret nahm der Ertrag um 5 Prozent auf 1,36 Mrd. Franken zu und das operative Ergebnis übertraf den Vorjahreswert mit 260 Mio. Franken um ganze 34 Prozent. CP

Keine Flüge von Zürich nach Sion

Die im September angekündigten 21 wöchentlichen Flüge von Powdair sind still und leise wieder aus dem Verkauf genommen worden. Ein Sprecher der Fluggesellschaft bestätigt den Entscheid, die Strecke Zürich-Sion nicht zu fliegen. Verantwortlich dafür seien «kommerzielle Gründe». Damit verliert auch die kriselnde Darwin Airline, die neu unter der Marke Adria Airways Switzerland fliegt, einen Auftrag. Sie hätte die Flüge mit Saab 200 durchführen sollen. Nun verbleiben ihr als Powdair-Auftrag die Flüge zwischen Sion und London City. CP

Edelweiss Air fliegt 2018 nach Buenos Aires

Ab dem 7. November 2018 bedient Edelweiss jeweils am Mittwoch und Sonntag mit einem Airbus A340 die Strecke Zürich-Buenos Aires. «Argentinien war schon lange auf unserer Wunschliste», sagt Bernd Bauer, CEO von Edelweiss. Gebucht werden können Flüge ab Dezember. CP

International

Airbus steigt bei Bombardier ein

Airbus steigt mit 50,01 Prozent in die 6-Milliarden-US-Dollar Entwicklungskosten schwere Flugzeugserie von Bombardier ein. Nach Abschluss der Transaktion bleiben Bombardier mit 31 Prozent und die Provinzregierung Quebec mit 19 Prozent an der C Series beteiligt. Bombardier werde in den kommenden drei Jahren für finanzielle Lücken von bis zu 700 Millionen Dollar geradestehen. Bombardier kämpft seit einiger Zeit mit finanziellen Problemen und wollte deshalb die Mehrheit an der C Series an Airbus verkaufen, blitzte dabei aber ab. Um US-Importzölle zu umfliegen, will Airbus die C Series auch auf seiner amerikanischen Endmontagelinie Mobile (Alabama) produzieren. CP

Erstflug des A330neo – ab 2018 auf der Linie

Premiere beim europäischen Flugzeugbauer Airbus: Der modernisierte Langstrecken-Jet A330neo (Bild) ist zu seinem ersten Testflug gestartet. Es handelt sich um eine Neuauflage des mehr als 20 Jahre alten Passagierflugzeugs A330. Ein verringerter Treibstoffverbrauch soll das Flugzeug im Konkurrenzkampf mit dem US-Erzkivalen Boeing wieder attraktiver machen. Der Jet ist als kleinere Alternative zum Grossraumjet A350 gedacht. Die erste Airline soll die A330neo dann Mitte 2018 in Betrieb nehmen können. CP



Foto: Airbus

Air Berlin-Piloten suspendiert

Nach dem Flugmanöver der letzten Air Berlin-Maschine aus den USA nach Düsseldorf sind die Piloten des Airbus A330-200 suspendiert worden. Das Flugzeug mit mehr als 200 Passagieren war kurz vor der Landung durchgestartet und nach links über den Düsseldorf Airport abgedreht. Nach einer Runde brachte der Pilot Flug AB 7001 sicher auf den Boden. «Wir woll-

ten ein Zeichen setzen, einen würdigen und emotionalen Abschluss», erklärte der Captain nach der Landung gegenüber Medien. CP

Alitalia erhält weitere Finanzspritze



Foto: Daniel Bader

Die italienische Regierung hat der dauerklammen Alitalia weitere Hilfe in der Höhe von 300 Mio. Euro gewährt. Damit soll der Flugbetrieb bis September 2018 gewährleistet werden. Bereits in diesem Frühling hat die Alitalia Steuergelder in der Höhe von 600 Mio. Euro bekommen. Der Staat möchte die Fluggesellschaft gerne verkaufen – aber nur als Ganzes. Lufthansa hat für einen Teilbereich Interesse angemeldet, würde aber gleichzeitig 6000 Stellen streichen. CP

Thomas Cook gründet Mallorca-Airline

Der Reisekonzern Thomas Cook hat eine neue Airline mit Sitz in Palma de Mallorca gegründet. Der Name: Thomas Cook Airlines Balearics. Erstmals abheben wird die neue Mallorca-Maschine im Frühjahr 2018. CP

Ryanair mit fast 1,5 Mrd. Euro Gewinn

Europas grösste Billigflug-Airline Ryanair will trotz zigtausender Flugstreichungen mangels Piloten nicht an ihrer Gewinnprognose rütteln. Für das laufende Geschäftsjahr bis Ende März 2018 erwartet Airline-Chef Michael O'Leary weiterhin einen Überschuss von 1,4 bis 1,45 Milliarden Euro. Ryanair musste seit September rund 20000 Flüge streichen. Als Grund gab das Management Fehler beim Erstellen der Dienstpläne an. Urlaubszeiten der Piloten seien nicht ausreichend berücksichtigt worden. Die Flugstreichungen reichen bis ins nächste Frühjahr. CP

Emirates nimmt 100. A380 in Empfang



Foto: Airbus

Emirates hat in Hamburg seine 100. A380 bekommen. Im Beisein zahlreicher Gäste sprach Sheikh Ahmed bin Saeed Al-Maktoum, Chairman von Emirates, von einem «grossen Moment für Emirates, für Airbus und die zahlreichen Partner.» CP

Boeing mit Grossauftrag aus Singapur

Grossauftrag für den US-Flugzeugbauer Boeing: Die Fluggesellschaft Singapore Airlines bestellt 39 Maschinen, darunter 19 vom Typ «Dreamliner». Der Auftrag hat nach Listenpreis einen Wert von 13,8 Milliarden US-Dollar, allerdings sind bei Flugzeugbestellungen Rabatte im zweistelligen Prozentbereich üblich. Teil der Order sind auch 20 Modelle vom Typ 777-9. CP

Qatar übernimmt von Cathay 10-Prozent-Paket

Qatar Airways geht eine weitere Grossbeteiligung innerhalb ihrer Allianz Oneworld ein. Die Airline aus Doha übernimmt auf einen Schlag 9,6 Prozent der Aktien des derzeit schwächelnden Verbundpartners Cathay Pacific. Der Deal hat ein Volumen von 662 Mio. US-Dollar. Qatar Airways gehören bereits 20 Prozent des British Airways-Konzerns IAG sowie 10 Prozent von LATAM. CP

American Airlines ersetzt MD-80

American Airlines wird die verbliebenen 45 McDonnell Douglas MD-80 bis Ende 2019 sukzessive durch Boeing 737-800 und 737 Max 8 ersetzen. In die Jahre gekommenen sind mit einem durchschnittlichen Alter von 28,4 Jahren vor allem die neun MD-82, während die restlichen 36 Einheiten des Typs MD-83 ein Durchschnittsalter von 19,5 Jahren aufweisen. AM

Starke Zahlen des Billigfliegers Wizz Air

Die ungarische Wizz Air wächst. In neun Monaten nahm die Zahl der Passagiere der in Ost- und Mitteleuropa stark positionierten Fluggesellschaft um 25 Prozent auf 15,6 Mio. zu. Der Umsatz stieg um einen Viertel auf 1,15 Mrd. Euro. Die Ebit-Marge lag bei 26,6 Prozent – einer der höchsten Werte in der Luftfahrt überhaupt. CP

KLM verabschiedet Fokker 70

KLM Cityhopper hat am 28. Oktober die letzte Fokker 70 ausser Dienst gestellt. Für das holländische Flugunternehmen war es gleichzeitig ein Abschiednehmen von der heimischen Flugzeugindustrie, mit der man seit dem Kauf von zwei Fokker II im Jahre 1920 eng verbunden war. AM

Johan Lundgren neuer Easy Jet-CEO

Easy Jet hat Johan Lundgren von Tui zum Konzernchef ernannt. Anfang Dezember wird der Schwede Lundgren die Nachfolge von Carolyn McCall antreten, die zum britischen Fernsehsender der ITV wechseln wird. CP

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 31. Oktober 2017

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
19.10.2017	HB-904	Neukom AN 66 B	22	1968	Imboden Jeremy, Zermatt	Sion
02.10.2017	HB-2408	Schempp-Hirth Ventus-2cM	151	2004	Dunkel Christoph, Auw	Hausen am Albis
11.10.2017	HB-DFK	Mooney M20J	24-0796	1979	Farner Aviation AG, Grenchen	Ecuvillens
27.10.2017	HB-KLM	Robin DR 400/140 B	2675	2014	Motorfluggruppe Obersimmental, Gstaad	Zweisimmen
20.10.2017	HB-MDS	Yakovlev Yak-55M	910104	1991	Steffen Dominique, Brig	Sion
30.10.2017	HB-MIU	Bücker Bü 133C	29	1940	Wullschleger Matthias, Olten	Olten
30.10.2017	HB-OQT	Piper PA-28-180	28-7505016	1974	Giorgis Nicolas David, Grandson	Yverdon-les-Bains

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
31.10.2017	HB-1329	DG-100	69	1976	Ehrensperger René, Auenstein	Amlikon
06.10.2017	HB-1376	Astir CS	1490	1977	Segelfluggruppe Bad Ragaz, Bad Ragaz	Bad Ragaz
25.10.2017	HB-2275	DG-800 A	8-61A36	1995	Teunisse Peter / Segelfluggruppe Speer, Zürich	Hausen am Albis
31.10.2017	HB-2352	DG-800 B	8-195B117	2000	Rissi Werner / SAFE Säntis Aerobatic Fox Enthusiasts, Rorschach	St. Gallen-Altenrhein
14.10.2017	HB-3359	LS 8-18	8445	2002	Stutz Roman, Domat/Ems	Bad Ragaz
18.10.2017	HB-5560	Taurus	113T503	2013	Taurus Glider Lucerne (TGL), Emmenbrücke	Kägiswil
13.10.2017	HB-AFW	ATR 72-202	419	1994	ASL Airlines (Switzerland) AG, Bottmingen	Basel-Mulhouse
04.10.2017	HB-ENW	Beech A23-24	MA-107	1966	Fluggruppe Musketeer-Flyers, Hägendorf	Ausland
30.10.2017	HB-EWR	Beech F33A	CE-609	1975	Vuilliamenet Alain / B.S.&A. Business Services and Advisory International SA, Le Locle	Neuchâtel
18.10.2017	HB-FQA18	Pilatus PC-12/47E	1738	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.10.2017	HB-FQC18	Pilatus PC-12/47E	1740	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.10.2017	HB-FQD18	Pilatus PC-12/47E	1741	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.10.2017	HB-FQE18	Pilatus PC-12/47E	1742	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.10.2017	HB-FQF18	Pilatus PC-12/47E	1743	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.10.2017	HB-FQJ18	Pilatus PC-12/47E	1747	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.10.2017	HB-FQL18	Pilatus PC-12/47E	1749	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.10.2017	HB-FQM18	Pilatus PC-12/47E	1750	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.10.2017	HB-FSY17	Pilatus PC-12/47E	1736	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.10.2017	HB-HWI1	Pilatus PC-21	242	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.10.2017	HB-HWJ1	Pilatus PC-21	243	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.10.2017	HB-HXC3	Pilatus PC-21	285	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.10.2017	HB-HXG3	Pilatus PC-21	289	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.10.2017	HB-IYZ	Avro 146-RJ100	E3338	1998	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Basel-Mulhouse
30.10.2017	HB-JOU	Airbus A321-211	6454	2015	Jin Shan 3 Ireland Company Ltd. / Belair Airlines AG, Glattbrugg	Zürich
30.10.2017	HB-JOV	Airbus A321-211	6629	2015	Jin Shan 3 Ireland Company Ltd. / Belair Airlines AG, Glattbrugg	Zürich
30.10.2017	HB-JOW	Airbus A321-211	6719	2015	Jin Shan 3 Ireland Company Ltd. / Belair Airlines AG, Glattbrugg	Zürich
17.10.2017	HB-JSA	Dassault Falcon 7X	161	2011	Crans Aviation SA / TAG Aviation SA, Genève	Genève-Cointrin
18.10.2017	HB-QHL	Fire Balloons G 40/24	985	2002	Ballonfahrten M. Knecht, Rietheim	Rietheim
17.10.2017	HB-QNU	Kubiček BB85Z	567	2008	A&B Promotion Arnold und Partner / Holly Ballon AG, Meisterschwanden	Schongau
03.10.2017	HB-WYO	Czech Sportcruiser Pipersport	P1001087	2010	Gruppo Volo Motore Lugano, Agno	Lugano

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
18.10.2017	HB-CHS	Cessna 182R	182-68189	1982	Kroll Gert, Malters	Triengen
06.10.2017	HB-FQO18	Pilatus PC-12/47E	1752	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.10.2017	HB-FQP18	Pilatus PC-12/47E	1753	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.10.2017	HB-FQQ18	Pilatus PC-12/47E	1754	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.10.2017	HB-FQR18	Pilatus PC-12/47E	1755	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.10.2017	HB-FQS18	Pilatus PC-12/47E	1756	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.10.2017	HB-FQT18	Pilatus PC-12/47E	1757	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.10.2017	HB-FQU18	Pilatus PC-12/47E	1758	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.10.2017	HB-FQV18	Pilatus PC-12/47E	1759	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.10.2017	HB-HVH2	Pilatus PC-21	300	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.10.2017	HB-HVI2	Pilatus PC-21	301	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.10.2017	HB-HWN1	Pilatus PC-21	247	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.10.2017	HB-JCE	Bombardier BD-500-1A11 (CS300)	55014	2017	LHAMI Leasing Limited / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Zürich
02.10.2017	HB-JFS	Dassault Falcon 7X	156	2011	Japat AG, Basel	Basel-Mulhouse
12.10.2017	HB-KMO	Cirrus SR22	4515	2017	Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern	Bern-Belp
13.10.2017	HB-KMP	Cirrus SR22	4516	2017	Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern	Bern-Belp
20.10.2017	HB-QUI	Kubiček BB26Z	1385	2017	Baldegger Automobile AG Wil / Baldegger Urs, Wil SG	St. Gallen
20.10.2017	HB-QUK	Kubiček BB34Z	1389	2017	Imstefp Max, Zuzwil SG	Zuzwil SG
02.10.2017	HB-ZTR	Eurocopter EC 130 B4	4746	2009	Helialpin AG, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
31.10.2017	HB-ZVD	Eurocopter EC 130 T2	8098	2015	Uniwheels Trading (Switzerland) AG / Airport Helicopter AHB AG, Neudorf	Luzern-Beromünster
26.10.2017	HB-ZVN	Cabri G2	1212	2017	Groupe Hélicoptère Sion / Héli-Alpes SA, Sion	Sion



Löschung: Avro 146-RJ100 HB-IYZ. Der Regionaljet Avro 146 RJ100 HB-IYZ wurde als letzter seines Typs aus dem Schweizer Luftfahrzeugregister gelöscht. Seit 3. Oktober fliegt die Maschine mit der philippinischen Immatrikulation RP-C8960. Begonnen hatte die Jumbolino-Ära 1990 mit dem BAe 146-200 HB-IXB der Crossair.



Löschung: Airbus A321-211 HB-JOV. Am 28. Oktober stellte die Belair den Flugbetrieb ein. Der Airbus A321-211 HB-JOV verliess am folgenden Tag den Flughafen Zürich Richtung Wien. Dort stiess das Flugzeug zur Flotte von Niki Luftfahrt GmbH und fliegt seither mit der österreichischen Immatrikulation OE-LCP.



Handänderung: Bücker Bü 133C Jungmeister HB-MIU. Der Bücker Bü 133C Jungmeister HB-MIU stand ab 14. Juni 1940 bis zur Stilllegung der militärischen Jungmeister-Flotte am 31. Dezember 1968 als U-82 im Einsatz bei der Schweizer Luftwaffe. Anschliessend wurde er zivil immatrikuliert für Werner von Arx, bis ihn nun Matthias Wullschleger übernommen hat.



Löschung: Beech A23-24 Musketeer Super III HB-ENW. Der Beech A23-24 Musketeer Super III HB-ENW wurde am 7. Dezember 1966 für die Transair SA im Schweizer Register eingetragen. 1967 kaufte die Alpar AG das Flugzeug und behielt es jahrelang in der Flotte. Später ging es an private Besitzer und im letzten Sommer war es zum Verkauf ausgeschrieben.

Zu guter Letzt ...

Balair zwischen Buchdeckeln



Foto: Hansjörg Egger

Freunde der traditionsreichen Basler Fluggesellschaft Balair können sich freuen: Buchautorin Trudi von Fellenberg-Bitzi hat in ihrem Buch «Balair – als Fliegen noch Fliegen war» die Geschichte der Basler Airline aufgearbeitet. Reich illustriert mit vielen seltenen Fotos, gut recherchiert und mit Herz und einer Prise Kerosin angereichert, stellt die Autorin nicht nur Flugzeuge vor, sondern immer auch die Menschen hinter der Airline. In zahlreichen Interviews mit Frauen und Männern der ersten Stunde ist es ihr gelungen, den «Spirit» der Balair einzufangen und dieser ältesten Schweizer Fluggesellschaft und ihren Mitarbeitenden, Crew-Mitgliedern genauso wie Mechanikern, Loadmastern und Kaufleuten ein bleibendes Denkmal zu setzen. (AS Verlag, ISBN 978-3-906055-73-2, 272 Seiten, 39,80 Franken) **cp**

Das läuft 2017 und 2018

26. November 2017
Schweizerische Aviatikbörse, Bassersdorf

11.-13. Januar 2018
Lauberhornrennen mit Patrouille Suisse

27. 1.- 4. 2. 2018
40^e Festival International de Ballons Châteaud'Oex

30. Juni – 1. Juli 2018
Flugtage, 50 Jahre Fricktal-Schupfart

1.-2. September 2018
Oldtimerclassic Hittnau

8.-9. September 2018
Flüger-Fäsch Schmerlat

31. August – 2. September 2018
AIR THUN 2018, Internationales Bucker-Treffen

Wettbewerb – Flughäfen/Flugzeuge/Orte dieser Welt



Foto: Rolf Müller

Wer weiss es?

Welche Airline landete vor 25 Jahren mit einem Avro Jet auf dem City Airport von London und wurde durch Lady Diana begrüsst?

Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 11. Dezember 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 Januar-Ausgabe 2018 publiziert.

Die Gewinner werden im Dezember 2017 kontaktiert.

Auflösung Nr. 11: seit 1964.

Richtig geantwortet haben: Fritz Wyss, 6043 Adligenswil; Beat Schärer, 7527 Brail; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Gerhard Jöhr, 3052 Zollikofen; Kurt Studer, 3297 Leuzigen; Pius Wigger, 8124 Maur; Edgar Aerni, 6055 Alpnach Dorf; Guido Ley, 4104 Oberwil; Jürg Rimensberger, 8049 Zürich; Daniel Ingold, 1004 Lausanne; Heinz Lang, 3111 Tägertschi; Thomas Winkler, 3018 Bern; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Max Donzé, 2502 Biel; Dieter Jöhr, 3294 Büren an der Aare; Arnold Huber, 8154 Oberglatt; Ulrich Walser, 8053 Zürich; Karl Betschart, 6340 Baar; Hanspeter Kunz, 8636 Wald; Emil Ramsauer, 3604 Thun; Martin Brügger, 3600 Thun; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Stephan Imper, 4132 Muttentz; Erich Bucher, 6210 Sursee; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Markus Hirter, 9545 Wängi; Gabriela Brügger, 3600 Thun; Michael Frei, 5436 Würenlos; Willy Schärer, 2087 Cornaux; Hans Erb, 3772 St. Stephan; Franz Kilcher, 4208 Nunningen; Heinz Meier, 8032 Zürich; Christophe Petitpierre, 5506 Mägenwil; Leo Schweri, 8957 Spreitenbach; Andreas Steinegger, 1004 Lausanne; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Daniel Mumenthaler, 8185 Winkel; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Markus Hiss, 4123 Allschwil; Hans R. Schindl, 8906 Bonstetten; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Kuno Matter, 5046 Walde; Georges Schmid, 5303 Würenlingen; Hans Walker, 6206 Neuenkirch; John J. Heider, 8606 Greifensee; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Anton Hayoz, 3006 Bern; Marcel Hirschi, 8461 Oerlingen; Hanspeter Zaugg, 3433 Schwanden i.E.; Markus Leiser, 6260 Reidermoos; Pierre Jacot, 3184 Wünnewil; Fritz von Allmen, 3600 Thun; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Gérard Fabich, 4104 Oberwil; Josef Imsand, 3988 Ulrichen; Peter Gauch, 3185 Schmiten; Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Jacob Gut, 8304 Wallisellen; Raymond Prétôt, 2504 Biel; Thomas Buchanan, 1215 Genf; Christine Imsand, 3988 Ulrichen; Philippe Riesen, 3125 Toffen; Bruno von Ah, 6045 Meggen.

Als Gewinner wurde Andreas Steinegger ausgelost.



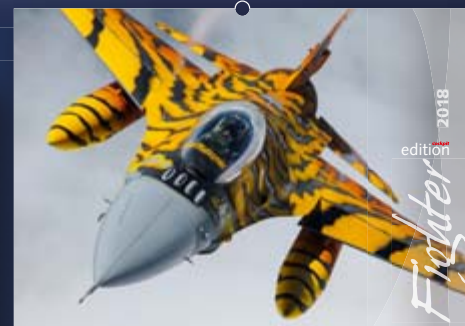
Foto: Archiv Cockpit

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



KAMPFERPROBT UND DABEI ERFOLGREICH.



FLY
WE MAKE IT

Im Einsatz erweist sich der Eurofighter Typhoon für Luftwaffen als das Flugzeug der Wahl. Seine beispiellose Zuverlässigkeit und Funktionalität, die in allen Bereichen ständig weiter entwickelt wird, werden dem Eurofighter Typhoon über noch weitere Jahrzehnte hinweg eine unverzichtbare Rolle zukommen lassen.

Luftüberlegenheit. We make it fly.