

Cockpit

Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 3/März 2009

Nr. 3/März 2009



Civil Aviation

Pan Am –
der Blick zurück
Spotters Corner:
Düsseldorf

Report

Klein und fein:
die Minicab

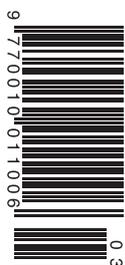
Military Aviation

Zehn Jahre Helis für die KFOR
Die Tel Nof AFB in Israel

Cover-Thema

Helicopter, Helicopter...

*Bilder vom World
Economic Forum*



Ist es nicht an der Zeit für eine
Versicherung, die genau auf Ihre
Bedürfnisse abgestimmt ist?

Luftfahrzeug- versicherungen /

**Umfassender Schutz
in der Luft und am Boden.**

Wer abhebt – ob mit Motorkraft oder Thermik –
muss grossen Wert auf die Sicherheit legen.
Wir von der AXA Winterthur bieten Ihnen einen
genau auf Ihre Bedürfnisse abgestimmten
Versicherungsschutz, damit Sie und Ihre
Passagiere mit Sicherheit komfortabler fliegen.

Kommen Sie auf unsere Seite.

Urs Spiegelberg und Georg M. Hardegger,
Theaterstrasse 17, 8401 Winterthur,
052 261 58 33 oder 052 261 58 28,
www.axa-winterthur.ch



AXA winterthur

Versicherung / **neu definiert**

Herausgeber, Inserate,
Abonnemente,
Druck, Verlag:

Ziegler Druck- und Verlags-AG
Verlag «COCKPIT»
Postfach 778
CH-8401 Winterthur
ZD-Medien.ch

Zentrale: +41 52 266 99 00
Fax: +41 52 266 99 13

Verlagsleiter: Markus Wenger
Leiterin Verlagssupport: Brigitte Tanner

Anzeigenleiterin: Yvonne Müller
Tel. direkt: +41 52 266 99 86

Anzeigenverkauf: Monika Kessler
Tel. direkt: +41 52 266 99 84

E-Mail: cockpit@zdm Medien.ch
Postkonto: 84-4474-7

COCKPIT erscheint monatlich am
Ende des Vormonats und ist
Verbandsorgan der Swiss Helicopter
Association (SHA) und Partner der
AOPA Switzerland

Inserateschluss Ausgabe 4/2009:
9. März 2009

Abonnementspreise:

jährlich Inland Fr. 83.-
Ausland € 56.-

Schnupperabo (für 3 Monate):
Inland Fr. 19.-, Ausland € 13.-,
inkl. Porto und MWSt.

Einzelverkaufspreis: Fr. 7.60, € 5.20,
inkl. MWSt., Porto nach Aufwand,
Preisänderungen vorbehalten.

Auflage:

10000 Exemplare
Abonnements: 3095 Ex.
Einzelverkauf: 1031 Ex.
Sonstiger Verkauf: 17 Ex.
Gratisexemplare (max. 5%): 207
Total verkaufte Auflage: 4350 Ex.
Gratisauflage: 349 Ex.
WEMF 2008

Text- und Bildredaktion:

mt-media, GAC, Flughafen Bern,
CH-3123 Belp
Telefon: +41 31 960 22 49
Fax: +41 31 960 22 29

E-Mail: info@redaktion-cockpit.com
Website: www.cockpit.aero

Chefredaktor: Max Ungricht

Redaktions-Mitarbeiter:

Peter Aegerter
Jean-Luc Altherr
Daniel Bader
Werner Baier
Joël Bessard
Jürgen Gassebner
Markus Herzig
Walter Hodel
Rolf Müller
Dr. Bruno Stanek
Thomas Strässle
Hans-Heiri Stapfer
Rolf D. Sulser
Anton E. Wettstein

Bitte Texte und Fotos nur nach
vorheriger Absprache zusenden

Druckvorstufe:

TopDesk-Design
Hangweg 20
CH-3125 Toffen

Telefon: +41 31 964 04 42
E-Mail: e.schenk@topdesk-design.ch

Layout: Elisabeth Schenk

Die Zeitschrift und alle in ihr
enthaltenen einzelnen Beiträge und
Abbildungen sind urheberrechtlich
geschützt.

Gedruckt auf elementar chlorfrei
gebleichtem Papier.

ISSN 0010-0110

Cockpit März 2009
50. Jahrgang



Military Aviation

- ▶ Tel Nof – die F-15 Airbase der IAF **6**
- ▶ Flugplatz Meiringen:
Peter Merz wird neuer Kommandant **8**
- ▶ 10 Jahre Merkur – Die internationale
Hubschrauberstaffel im Kosovo **10**
- ▶ Tiger-Teilersatz:
Die Swiss Air Power Convention **14**

Civil Aviation

- ▶ Pan Am – Die Geschichte einer grossen Airline **16**
- ▶ US Airways Flight 1549:
Mit Glück und Können! **19**
- ▶ Swiss stellt neuen Erstklassstiz vor **20**
- ▶ Welcome Air in Schweizer Händen **21**
- ▶ Spotter's Corner: Der Flughafen Düsseldorf **22**
- ▶ Leserwettbewerb: Flugzeuge der Welt **24**
- ▶ Your Captain speaking: Feuer, Herzinfarkt... **25**

Mittelposter

EC-120B Colibri HB-ZFM der Heli Gotthard
auf der Lauberhornschulter

Foto: Markus Herzig **28**

Helicopter

- ▶ Swiss Helicopter Association: Die Info-Seite **30**
- ▶ Mit dem Profi am Steuerknüppel **32**

Cover Story

- ▶ Vorschau: Heli-Weekend Grenchen **33**
- ▶ Sikorsky: Die Airliner unter den Helikoptern **34**
- ▶ Air Glaciers am Lauberhorn **37**
- ▶ WEF: Der Mountain Stilli Airport in Davos **39**

General Aviation

- ▶ Dr. Rudolf Gerber, AOPA: I read you five! **42**
- ▶ Nieuport Memorial Flyers:
Neues Zuhause in Langenbruck **43**
- ▶ Hunter im Tigerfell **54**

History

- ▶ Storch ohne Nachwuchs – die Evaluation
der Fi 156 **44**

Report

- ▶ Klein und fein: die Minicab **52**

Regelmässige Rubriken

Take-off	5
Inside	9
News	26
Heli-Focus	31
Vor 25 Jahren	46
Staffeln der Welt	47
HB-Register	48
Gallery	50
Events, Vorschau	54

Titelbild: Super Puma und Cougar der Schweizer Luftwaffe im
In- und Ausland. Sowohl im Kosovo (Seite 10) als auch am WEF
verrichteten diese Helikopter wichtige Arbeiten.
Im Bild der Cougar T-340; Foto: Samuel Sommer



Die erste Adresse für Helikopterschulung
La première adresse d'école de pilotage

- Schweizer 300C
- Bell 206 Jet Ranger
- SA 315 B Lama
- AS 350 B2/B3 Ecureuil

Aktuell
Bell 206
Jet Ranger und
Schweizer 300
Ground Course

Heliswiss AG
Bern-Airport · 3123 Belp
Tel. 031 818 88 88
Fax 031 818 88 89

Heliswiss SA
1663 Gruyères-Epagny
Tel. 026 921 23 23
Fax 026 921 13 30

www.heliswiss.com / info@heliswiss.com

swisshelicoptergroup



Aviatik-Reise

31. Oktober - 10. November 2009

**2 Airshows
1 Reise**

*Reisen für Fans
- von Fans*

• Wings Over Houston Texas
mit den Blue Angels, F-22A Raptor,
P-51 Flight Team, Heritage Flights,
Commemorative Air Force etc.

• Wings Over Homestead
Miami Florida
Angesagt sind u.a die Thunderbirds,
diverse Warbirds

Besuch interessanter
Museen wie: National
Naval Aviation und
Air Force Armament

Bewährtes & Gewohntes:

Sie werden von A-Z von einer USA-
erfahrenen Reiseleitung betreut,
wohnen in Top-Hotels und geniessen
auch Zeit zur freien Gestaltung.

Detailprogramm:
www.airshow-reisen.ch

Fr. 4'290.-

Reisebüro Menziken AG · 5737 Menziken
· Tel. 062 765 50 60 · www.rbmenziken.ch



Robinson Center Schweiz

Ihr Ansprechpartner für Robinson Helikopter



Verkauf, Beratung, Wartung und Operation

Schweizerisches Kompetenzzentrum Luftaufnahmen

Kreisestabilisierte Kamerasysteme
Filmflüge mit **Cineflex V14 High Definition Kamera**
Überwachungsflüge mit
FLIR Infrarot- und Tageslicht-Kamera
Corona-Kamera
Passagier- und Taxiflüge
Fotoflüge

We Fly

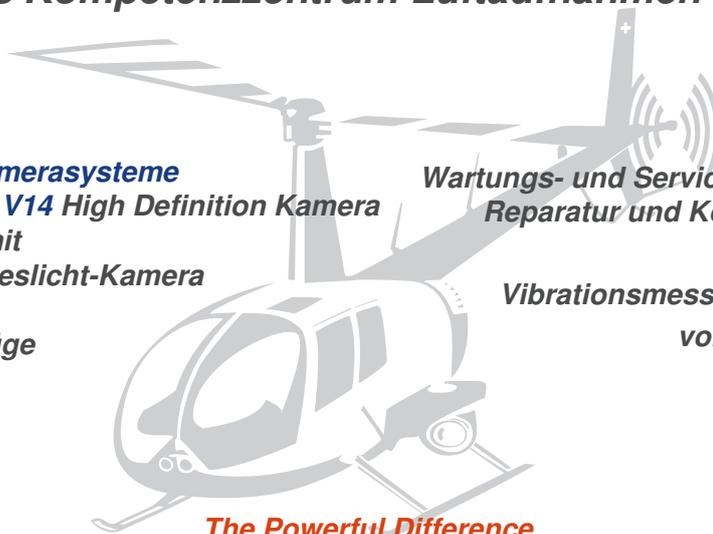
Wartungs- und Service Center EASA Part 145
Reparatur und Komponentenüberholung
Ersatzteile und Zubehör
Vibrationsmessungen und Auswuchten
von Rotoren und Propeller

We Maintain

Valair Helicopters AG
Offizielle Robinson-Vertretung Schweiz
Flugplatz
8589 Sitterdorf

The Powerful Difference

Tel. +41 71 422 2020
Fax +41 71 422 2056
www.valair.ch
info@valair.ch



Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Das World Economic Forum 2009 ist schon wieder Geschichte. Über Erfolg und Erreichtes scheiden sich die Geister – für uns Freunde der Luftfahrt ist das Ereignis aber so oder so ein Höhepunkt: Der Aufmarsch an sonst wenig gesehenen Staats- und Geschäftsflugzeugen ist immens, auch die Helifreunde kommen an den Tagen des WEF's – dank dem Einsatz der schönsten (und teuersten) Helikopter – auf ihre Rechnung. Hatten die Spotter auf den Flughäfen des Mittellandes mit den typischen Hochdruckwettererscheinungen zu leben, so war es den Fotografen in Davos vergönnt, bei besten Verhältnissen Aufnahmen zu machen. In dieser Ausgabe präsentieren wir in der Gallery sowohl besondere WEF-Besucher aus dem Ausland, als auch die leistungsfähigen VIP-Shuttledienste unserer Schweizer Helianbieter (ab Seite 39).

WEF heisst immer auch erhöhte Bereitschaft für die Schweizer Luftwaffe. Cockpit hat in früheren Jahren über den Einsatz der verschiedenen Kräfte und über das Dispositiv berichtet. Mittlerweile läuft der Einsatz und die dissuasive Wirkung schon (fast) routinemässig ab. Also gute Arbeit, die leider ausser von Insidern (zu) wenig zur Kenntnis genommen wird. Präventionsthemen sind journalistischer Schwachstrom; unsere Kollegen der Tagespresse wünschen sich Themen, die «more sexy» sind (sprich: bad news). Über 71 000 Dienstage hat die Armee im

Rahmen des WEF-Einsatzes 2009 geleistet. Ein enormer Aufwand, beginnend bei gut sechs Monaten Vorlaufzeit in der Planung, fortgesetzt in rund drei Wochen Vorbereitungs- und Aufbauarbeiten sowie drei Tagen einsatzbezogener Ausbildung und schliesslich resultierend in fünf Tagen Hochbetrieb während der eigentlichen Veranstaltung. Die Luftwaffe hat dabei rund 214 Flugstunden mit Helikoptern und 335 Flugstunden mit F/A-18, Tiger F-5 und PC-7 erbracht. Für den Einsatz wurde ein komplexes Übermittlungsnetz für die zivilen Einsatzkräfte und die Armee aufgebaut, das stabil funktionierte und ohne Einschränkung jederzeit verfügbar war.

Der Einsatz «ALPA ECO NOVE» hat von der Truppe eine permanent hohe Aufmerksamkeit und Leistung gefordert, dies bei tiefen Temperaturen von bis zu -20°C. Als einziges besonderes Vorkommnis ist ein Einsatz der Luftwaffe beim Abfangen eines Helikopters mit Begleitung zur Landung zu vermerken. Fünf Luftraumverletzungen wurden insgesamt festgestellt; die eintrainierten Abläufe sowohl in der Schweiz als auch in der Zusammenarbeit mit Österreich haben sich bewährt. In einem Dankeschreiben an die Truppe zog der als Kommandant Subsidiärer Sicherungseinsatz (KSSE) eingesetzte Chef des Führungsstabes der Armee, Divisionär Peter Stutz, denn auch eine umfassend positive Bilanz. Business as usual? Nein, Sicherheit dank Prävention und Können.



Die Prävention ist ein Zusammenspiel der zivilen und militärischen Kräfte; was unsere Polizei- und Sicherheitskräfte am Boden leisten, vervollständigt die Luftwaffe in der dritten Dimension. Nur eine integrierte Prävention ist sinnvoll und umfassend; wer das nicht sehen (oder verstehen) will, handelt fahrlässig. Man kann die Türe zu seiner Wohnung mit sechs Vorhängeschlossern sichern, wenn dabei die Fenster weit offen stehen, ist die Sicherheit eine trügerische.

Cockpit wird im Rahmen von «50 Jahre Cockpit» genau zu diesem Thema eine Tagung organisieren (siehe Seite 14). Unsere Luftwaffe braucht für die kommenden Dekaden Planungssicherheit. Wer sich aus erster Hand über die Bedürfnisse und den Ablauf der Tiger-Teilersatzbeschaffung informieren will, wird am «Swiss Air Power Convention» vom 4./5. Juni mit Fakten und Einblicken aus erster Hand versehen werden.

Mit freundlichem Gruss
Ihr Max Ungriecht



F/A-18 der Schweizer Luftwaffe im Einsatz für das WEF, hier bei einer abendlichen Landung auf dem Flughafen von Sion.

Foto: Marco Zatta

Kampferprobte Luftwaffe

Die Air Force Base Tel Nof in Israel

Die Tel Nof AFB (ICAO: LLEK), auch bekannt als Air Force Base 8, ist einer der wichtigsten Luftstützpunkte der israelischen Luftwaffe und liegt in der Nähe von Rehovot. Die Basis ist das Betriebs- und Trainingscenter für alle Paratroop-Einheiten und Heimat der beiden F-15-Staffeln 106 und 133. Auch das Testcenter der IAF befindet sich in Tel Nof.

Die F-15A ist bei der Zufahrt zur Luftwaffenbasis Tel Nof nicht zu übersehen. Sie «bewacht» den Eingang und ist beliebter Landeplatz von Tauben, die sich mit Vorliebe auf Tragfläche und Staurohr niederlassen. Nach dem freundlichen Empfang durch zwei Mitarbeiter des Verteidigungsministeriums und der Luftwaffe fahren wir zum Staffgebäude.

Fotos belegen die bewegte Geschichte der beiden Squadrons, auf einer Tafel sind die bei Luftkämpfen erzielten Abschüsse zu sehen. Doch einige Bilder zeigen gleichzeitig Gegenwart und Vergangenheit: Überflug von drei F-15 der Staffel 106 «Punkt des Speers» über Auschwitz-Birkenau. Brigadegeneral Amir

Eshel, einer der erfahrensten Piloten der israelischen Luftwaffe, führte 2003 die Staffel an. «Bei den Vorbereitungen erkannten wir, wie leicht es doch gewesen wäre, die Todeslager zu bombardieren, wenn wir damals schon über eine Luftwaffe verfügt hätten», war sein Kommentar nach der Rückkehr in Israel.

F-15 in Alarmbereitschaft

Im Staffgebäude erzählt Oberstlt J. bei Kaffee und Cakes von seiner Pilotenlaufzeit vom Trainer Tzokit zur F-15.

Er verbrachte einige Jahre in Amerika, auch nahm er öfters an den Red Flag Übungen auf der Nellis AFB in Nevada teil. In Tel Nof unterstehen ihm alle F-15 Piloten und Techniker (Bodenpersonal). Flugzeuge hätten sich zu hochkomplizierten Systemen entwickelt, deren Beherrschung gerade im militärischen Bereich überdurchschnittliches technisches Know-how, langjährige Erfahrung und extremen Wagemut erforderten, meint der sympathische Staffelführer, der 250 Flüge im Jahr absolviert.



Fotomontage: Rolf Müller

Linke Seite oben: Einsatzbereit auf dem Vorfeld. Üblicherweise werden die F-15 geschützt von der Sonne in beidseitig offenen Shelters auf ihren Einsatz vorbereitet.

Linke Seite unten: Die F-35, das zukünftige «Rückgrat» der IAF.

Unten:

Blickfang – eine ausgediente F-15A «bewacht» die Airbase Tel Nof, nicht weit von Rehovot im Zentrum Israels gelegen.

Zwei F-15 stehen rund um die Uhr in Alarmbereitschaft, bewaffnet sind sie mit AIM-7 Sparrow, AIM-9 Sidwinder und AMRAAM. Ferner ist die F-15 mit einer 20-mm Maschinenkanone ausgerüstet. 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche, über das ganze Jahr hinweg, sichern die F-15 den Luftraum über ganz Israel. Das Aufgabenspektrum stelle an alle Beteiligten sehr hohe An-

Seit seiner Gründung 1948 muss sich der Staat Israel gegen die ihn umgebenden arabischen Staaten behaupten. Bereits nach der Unabhängigkeit starteten die ersten Propellermaschinen in Tel Nof, die Briten nannten den Platz RAF Aqir. Die Basis verfügt über drei Start- und Landebahnen, die durch die Squadrons 106 (F-15B/C/D) und 133 (F-15A/B/D) benützt werden. Neben dem Flight Test Center (FTC, Squadron 601) befinden sich hier auch das Betriebs- und Trainings-Center für alle IDF Paratroop-Kräfte und die Helikopter-Geschwader 114 und 118, die den CH-53-2000 fliegen. Ebenfalls in Tel Nof stationiert ist die Einheit CSAR, Combat Search and Rescue Unit.

Mehrere F-15 deckten am 7. Juni 1981 den Angriff der F-16 Fighting Falcon auf den irakischen Osirak-Atomreaktor. Während des Libanonkrieges 1983 wurden über der Bekaa-Ebene 92 syrische Jäger durch israelische Flugzeuge vom Himmel geholt, wobei ein Großteil dieser Abschüsse auf das Konto der F-15 geht. Durch sie wurden auch mindestens drei MiG-25 mit AIM-7 zerstört. Ein besonderer Zwischenfall ereignete sich im Mai 1983, als eine F-15 im Flug mit einer anderen Maschine kollidierte, den allergrössten Teil ihres rechten Flügels verlor und trotzdem landen konnte. Insgesamt beansprucht die is-

Test Center (Squadron 601), das Flug-erprobung und Evaluierung von Flugzeugen und Waffensystemen vornimmt. Nach den erfolgreich eingeführten Systemen F-15I und F-16I beschäftigt sich das Kommando der israelischen Luftwaffe mit dem Nachfolgemodell des in die Jahre geratenen Jet-Trainers Fouga Magister, «Tzukit». Vermutlich wird es diesmal kein Jettrainer mehr sein, sondern eher die T-6 Texan II. Konkreter ist die Absicht der US-Regierung, Israel Kampfjets des neuen Typs F-35 Lightning II für 15,2 Milliarden Dollar zu liefern. Sie sollen das Rückgrat der Luftwaffe bilden. Die F-35 wird langge-



Fotos: Rolf Müller

forderungen. Das gelte sowohl für die fliegenden Besatzungen und das Bodenpersonal, als auch für die eingesetzten Maschinen.

F-15 – Speerspitze der IAF

Den ersten Gefechtseinsatz erlebte die F-15 am 26. Juni 1979, als fünf syrische MiG-21 Fishbed abgeschossen wurden.

raelische Luftwaffe über 56 Abschüsse mit der F-15, wobei keine einzige Maschine durch Feindeinwirkung verloren gegangen sei.

F-35, neues «Rückgrat» der Luftwaffe

Zusätzlich zu den operativen Staffeln befindet sich in Tel Nof auch das IAF

diente Jets wie die F-16 ablösen. Die Israelische Luftwaffe möchte vorerst 25 Exemplare der Version CTOL beschaffen, später 50 STOVL. Die CTOL ist für konventionelle Starts und Landungen ausgelegt, während die STOVL für kurze Starts und vertikale Landungen optimiert ist.

Rolf Müller

Militärflugplatz Meiringen

Peter Merz wird neuer Kommandant

Mitte Januar wurde der neue Flugplatzkommandant für Meiringen vorgestellt. Es handelt sich um den jetzigen Stellvertreter dieser Funktion, den 40-jährigen Oberst i GSt Peter «Pablo» Merz. Er wird sein Amt voraussichtlich ab Januar 2010 übernehmen.

Die Zeit bis dahin wird er nutzen, um seinem Vorgänger – Oberst Paul Schild – sukzessive die anfallenden Arbeiten abzunehmen und ab Herbst 2009 auch seinen Nachfolger als Geschw Kdt einzuführen. Als Flugplatzkommandant wird Merz die Verbindungsstelle zwischen Militär, Politik und der Bevölkerung auf der einen Seite und den zirka 100 Beschäftigten des Militärflugplatzes Unterbach auf der anderen Seite sein.

In diesem Jahr können interessante Einblicke in das Leistungsangebot dieses Flugplatzes wahrgenommen werden: Der Tourismusverband Haslital bietet am 13. Mai, 15. Juli und 14. Oktober halbtägige Führungen an. Diese begin-



nen jeweils um 14 Uhr und beinhalten unter anderem eine filmische Übersicht der Arbeitsplätze auf dem Flugplatz, eine Demo der Hundeführer und einen Besuch in den Wartungshallen. Natürlich wird an diesen Tagen auch Flugbetrieb herrschen – «fast» zum Anfassen. Anmeldungen können via www.haslital.ch oder Telefon 033 972 50 50 vorgenommen werden.

Neben diesen «grossen» Führungen wird von Mai bis Oktober jeden Mittwochnachmittag auch eine «kleine» Führung vom Verkehrsverein (Anmeldung bis jeweils am Vortag, 12 Uhr) angeboten. In Sachen Öffentlichkeitsarbeit ist dieser Flugplatz führend in der Schweiz.

Sven Zimmermann

Die F/A-18C «004» startet hier ohne Nachbrenner. Je nach Beladung/Temperatur/Wind und anderen Faktoren muss aber selbst ein schubstarkes Flugzeug wie die Hornet aus Sicherheitsgründen mit Nachbrenner starten. Meiringen ist Homebase der bis 2005 in Dübendorf stationierten Staffel 11. Neben dieser Berufsstaffel ist der Platz auch Basis für die Miliz-Staffel 8 auf F-5 Tiger II. Zusammen stellen diese beiden Staffeln den fliegenden Teil des Fl Geschw 13 sicher.

Unten: Der zukünftige Flugplatzkommandant «Pablo» Merz vor dem vom Airbrushkünstler Stephan Beutler gestalteten neuen Wandschmuck in der öffentlichen Kantine des Militärflugplatzes Meiringen-Unterbach.

Siehe auch www.airbrush-beutler.ch.



Fotos: Sven Zimmermann

Peter Merz, 1968

- Gelernter LKW-Mechaniker mit Berufsmatur und Informatikingenieur HTL
 - Verheiratet, 3 Kinder und wohnhaft im Kanton Aargau
 - 1990 Eintritt ins UeG und seit 1999 stellvertretender/bzw. seit 2004 Kdt Fl St 11
 - Seit 2006 Kdt Fl Geschw 13 und Stv Flpl Kdt
 - 3250 Flugstunden auf P3, PC-7, Vampire, Hawk, F-5 Tiger II, F-18 Hornet, Gripen, Eurofighter und Rafale (die letzten drei Muster im Rahmen der Evaluation des Tiger Teilersatzes TTE)
- Peter Merz wird als Flugplatzkommandant zu etwa 30% als Stabspilot in der Fl St 11 eingesetzt.



Foto: Walter Hodel

An der Spitze ins Jubiläumsjahr

Bernhard «Burny» Lehmann heisst der neue Leader des PC-7 TEAMS. Der 32-jährige Berner löst damit Michael «Junky» Junker ab. Sicherheit, Teamgeist und Präzision sind Lehmanns «Leitplanken» für eine erfolgreiche Jubiläumssaison.

Lehmann gehört seit 2006 zum PC-7 TEAM. Nach seiner ersten Saison als Reservepilot flog er 2007 als «Turbo Due» rechts hinter dem Leader und im vergangenen Jahr als «Turbo sexi» am rechten Flügel der Formation. In seiner vierten Saison stiess er nun bereits ganz an die Spitze vor. Seine neue Aufgabe nimmt er mit gesundem Respekt in Angriff, wie er selber sagt. Gleichzeitig freut er sich, das PC-7 TEAM nun anführen zu können. Und er betont: «Es ist für mich eine grosse Ehre, zusammen mit meinen Bambini das 20-Jahre-Jubiläum aktiv bestreiten zu können.»

Leitsätze des neuen Leaders

Lehmann formuliert sein Ziel im Jubiläumsjahr wie folgt: «Mein persönliches Ziel ist es, den in den letzten Jahren erarbeiteten hohen Trainingsstand des PC-7 TEAM aufrecht zu erhalten. Wir möchten auch dieses Jahr viele Zuschauer von der Militär- und Formationsfliegerei begeistern. Um diese Zielsetzung erreichen zu können, habe ich folgende Leitsätze aufgestellt:

1. Flugsicherheit
2. Vorbildliches Teamverhalten als Botschafter der Schweizer Luftwaffe
3. Dynamische, elegante und präzise Vorführungen.»

Drei neue Positionen

Vorerst wartet viel Arbeit auf den neuen Lea-



www.patrouillesuisse.ch

der und seine acht Piloten. Wiederum mussten drei Positionen neu besetzt werden. Dies sind ausser dem Leader der «Turbo Due» Jason «Jay» Stucki und der «Turbo Sexi» Marc «Ebi» Eberhart. Zusätzlich sind kleine Änderungen im Flugprogramm geplant. «Wir freuen uns auf den kommenden Trainingskurs im Mai und auf eine hoffentlich erfolgreiche und vielseitige Saison 2009. Wir werden unser Bestes geben, um unserer Aufgabe als PR-Element und Botschafter der Schweizer Luftwaffe gerecht zu werden. Natürlich hoffe ich zudem, möglichst viele junge Menschen für eine Militärpilotenkarriere begeistern zu können», sagt Lehmann.

Walter Hodel



Inside



Foto: Schweizer Luftwaffe

Hauptmann Bernhard «Burny» Lehmann

Geburtsdatum	27. April 1977
Wohnort	Frauenkappelen BE
Hobbys	Familie, Sport (Eishockey, Jogging, Ski), Schlagzeug spielen
Fliegerische Laufbahn	<ul style="list-style-type: none"> • 20.10.1997 Eintritt in die fliegerische Selektion • 29.05.1999 Brevetierung • 01.09.1999 Eintritt ins Überwachungsgeschwader (heute Berufsfliiegerkorps)
Einteilungen	<ul style="list-style-type: none"> • bis Ende 1999 Fliegerstaffel 16 • bis 31.09.2003 Fliegerstaffel 1 • Oktober 2003 bis April 2004 bei der US Navy Staffel VFA-125 «Rough Raiders» auf der Naval Air Station in Leemore (Kalifornien)
Ausbildungen	<ul style="list-style-type: none"> • seither in der Fliegerstaffel 18 in Payerne VD • Wirtschaftsgymnasium in Bern Neufeld • Fliegerische Vorschulung (FVS 1 und 2) in St. Stephan BE • Militärpilotenausbildung auf Pilatus PC-7, BAe Hawk, Northrop F-5 Tiger II • Berufsmilitärpilotenschule (BMPS) • Fluglehrer auf PC-7 und Hawk • Simulatorfluglehrer Hawk • Linienspilotenausbildung bei der Swissair Aviation School (SRAS) • 2003 drei Monate Lehrgang am Defence Language Institute (DLI) der US Air Force in San Antonio (Texas) • 2003/2004 F/A-18 Umschulungskurs (UK) bei der US Navy in Leemore (Kalifornien) • F/A-18 Simulatorfluglehrer seit 2004 • alle taktischen Zulassungen ausser 4-ship-lead und Fluglehrer • F/A-18 Simulator Upgrade Programm in Dallas Texas • Survival POC (Point of Contact – Ansprechpartner für alle Überlebensfragen – F/A-18 Hornet – Ausrüstung und Ausbildung) • seit 2006 Mitglied des PC-7 TEAM
Nebenämter	<ul style="list-style-type: none"> • Total 2200 Flugstunden, davon 560 Stunden auf dem Pilatus PC-7 Turbo Trainer
Flugstunden	

10 Jahre Merkur

Die multinationale Hubschrauberstaffel im Kosovo

Seit 1999 stellt die «Gemischte Heeresfliegerabteilung Merkur» (so die offizielle Bezeichnung der Bundeswehr) unter deutscher Führung die Luftbeweglichkeit von KFOR-Friedenstruppen im südlichen Kosovo sicher. Deutsche, österreichische und schweizerische Mannschaften verschmelzen dort – weltweit fast einzigartig – zu einer einheitlichen, voll integrierten multinationalen Staffelstruktur, geeint durch einen gemeinsamen Auftrag.



Schon mit Beginn des KFOR-Mandates im Jahr 1999 hatte die deutsche Bundeswehr am Standort Toplicane begonnen, ein altes Agrarflugfeld zu einem Feldflugplatz für Helikopter auszubauen, und bald darauf trafen die ersten CH-53G und UH-1D sowie niederländischen Bo-105 ein. Primäre Aufgabe war und ist der Lufttransport für Einheiten der «Multi National Task Force South» (MNTFS), in der neben Deutschland, Österreich und der Schweiz auch Bulgarien und die Türkei Truppen stellen.

Gerade in der schwierigen Geographie des Kosovos (durch einen Gebirgszug geteilt und ringsum von Bergen umgeben) und durch das nur dünn ausgebaute Strassennetzwerk kommt der schnellen Verfügbarkeit von Lufttransportmitteln eine hohe Bedeutung zu, da schlechtes



Linke Seite oben: Trotz der relativ komplizierten Technik und Logistik ist der Einsatz der S-70 im Ausland absolut unproblematisch.

Linke Seite unten: Die Super Puma nutzen das ursprünglich für das WEF in Davos beschaffte Hangarzelt.

Rechts oben: Drei Nationen, vier verschiedene Hubschraubertypen, drei verschiedene Leistungsklassen. Von oben: Super Puma, Black Hawk, UH-1D, Alouette 3.

Rechts Mitte: Früh morgens werden die Maschinen vom Hangar zu ihren Pads geschleppt.

Rechts unten: Für die Alouette 3 des ÖBH ist dies nach Bosnien der zweite Auslandseinsatz.

Winterwetter oder auch nur leichte Unruhen bereits wichtige Hauptverkehrswege behindern können. Zukünftige KFOR-Planungen sehen ausserdem eine Reduktion der verfügbaren Truppen vor, welche deshalb zentral bereitstehen und schnellstmöglich verlegt werden müssen, anstatt wie bisher in Zugstärke direkt in den kritischen «Hot Spots» stationiert zu sein. Merkur trägt diesem Umstand Rechnung.

Drei Länder – eine Mission

Die Staffel besteht derzeit aus acht deutschen UH-1D, je zwei österreichischen S-70 Black Hawk und SA316B Alouette 3 sowie zwei Schweizer AS.332 Super Puma.

Die Bundeswehr als Betreiber des Stützpunkts in Toplicane unterhält mit rund 180 Mann (inklusive Lagersicherheit, logistischer und medizinischer Versorgung und sonstiger Infrastruktur) nach wie vor das grösste Kontingent vor Ort, drei der «Hueys» werden von der Luftwaffe gestellt, die restlichen fünf aus Heeresfliegerereinheiten. Im Gegensatz zu den anderen beiden Nationen werden alle acht Maschinen im Rahmen des normalen Klarstandes einsatzbereit gehalten. Für die deutschen Crews stellt der Kosovo jedenfalls eine ideale Gelegenheit dar, Nacht- und Gebirgsflugpraxis zu sammeln.

Auf österreichischer Seite wurden im Mai 2008, zeitgleich mit der Übernahme des Kommandos über die MNTF South, die beiden, seit 2003 eingesetzten Agusta Bell 212 gegen je zwei Alouette 3 und S-70 Black Hawk getauscht. Diese Typen sind nun auch – gleich jenen der



zung stationiert (zwei Piloten, zwei Bordtechniker und ein technischer Offizier), da jeweils einer der beiden Helikopter als technische Reserve dient, doch die Alouette 3 kann tagsüber auch von nur einem Piloten geflogen werden, was einen zeitweiligen Einsatz beider Maschinen ermöglicht. Für die S-70, von der insgesamt nur neun bei den österreichischen Luftstreitkräften verfügbar sind, ist dies der erste Auslandseinsatz überhaupt und war deshalb mit sorgfältiger logistischer Planung verbunden.

Beim Schweizer Kontingent, das seit 2002 mit zwei Super Pumas (ebenfalls eine davon als Ersatz) vor Ort ist, hat sich mittlerweile hingegen professionelle Routine eingestellt. Anders als in Österreich, welches sich trotz seines neutralen Status seit Jahrzehnten an Blauhelm-Missionen beteiligt, markierte die



anderen beiden Nationen – geeignet für Flüge mit Nachtsichtbrillen. Dies und die hohe Nutzlast sowie die Gebirgs- und Schlechtwetter-Flugeigenschaften des Black Hawk brachten eine erfreuliche Verstärkung von Merkurs Kapazitäten mit sich. Je Typ sind nur fünf Mann Besat-

Entsendung der Friedenstruppe in den Kosovo einen Paradigmenwechsel in der Schweizer Politik. Vor Ort ist man über die Unterstützung der gebirgs erfahrenen eidgenössischen Crews (fünf Mann in gleicher Struktur wie Österreich) jedenfalls sehr dankbar, ➤

nicht nur wegen der hervorragenden Leistungsfähigkeit des Fluggeräts, sondern auch wegen der – beispielsweise in Feuerlöschsätzen bereits bewährten – hohen Qualifikation der Besatzungen.

Anforderungen und Aufgaben

Die Aufträge der Staffel betreffen heute vor allem Verbindungs- und Versorgungsflüge, medizinische Hilfe (drei der deutschen UH-1D sind als Rettungshubschrauber ausgerüstet), Übungen mit den speziell für die Kontrolle von Massenaufbruch ausgebildeten «Crowd/Riot Control» (CRC) Truppen sowie den Transport hochrangiger ziviler und militärischer Besucher im Einsatzraum.

Die grösste fliegerische Herausforderung besteht aktuell im recht wechselhaften Wetter und der stellenweise immer noch ungeklärten Minenlage. Aus Sicherheitsgründen sind deshalb Ausenlandungen nur auf befestigten Flächen (Strassen, Plätze...) oder in speziell vorbereiteten Landezonen erlaubt.

Auch bei Schlechtwettereinbruch kann nicht einfach überall gelandet werden, weshalb der Arbeit der Toplicane-Wetterwarte (besetzt zu gleichen Teilen von österreichischen und deutschen Exper-



ten) eine grosse Bedeutung zukommt. Die hohe Luftverschmutzung und dadurch beschleunigte Nebelbildung sowie das gebirgsbedingte «Mikroklima» vor Ort erschweren präzise Vorhersagen beträchtlich.

Wie im Wetterdienst, so funktioniert auch die fliegerische Zusammenarbeit zwischen den NATO-nahen deutschen Crews und deren neutralen Kameraden aus der Schweiz und Österreich hervorragend. Grundlage für gemeinsame

Verbandsoperationen bildet dabei das mit allen in KFOR engagierten Nationen abgestimmte «NATO/KFOR Helicopter Operations Handbook», das diverse nationale Mindestanforderungen, Flugsicherheitsstandards und Operationsprozeduren auf einen kleinsten gemeinsamen Nenner bringt. Auch bei der Vergabe jedes einzelnen Auftrags wird beim MNTF S Hauptquartier in Prizren darauf geachtet, nationale Vorschriften und Regulationen der drei Merkur-Teil-



nehmer zu berücksichtigen. Obwohl sich manche Kommunikationsprozeduren und taktischen Grundlagen zwischen den drei Ländern unterscheiden (so wird in Österreich beispielsweise vorwiegend nach ICAO-Standards geflogen), wirkt sich dies durch die detaillierte Flugvorbereitung und regelmässige gemeinsame Verbandsübungen in der Praxis kaum aus. Alle an Merkur beteiligten Nationen lernen zudem ständig voneinander – während die deutschen Piloten von der (geographisch bedingt etwas breiteren) Gebirgsflugerfahrung ihrer neutralen Kollegen profitieren, erhalten jene wiederum einen Einblick in international standardisierte NATO-Prozeduren, beispielsweise im Bereich der Flugplanung und Luftverkehrskontrolle.

Logistisch stellt der Auslandseinsatz für keine der drei beteiligten Nationen ein Problem dar – die meisten Wartungsarbeiten können vor Ort ausgeführt werden, falls nötig wird zusätzliches Personal oder Ersatzteile mittels Luft- oder Landtransport nachgeholt. Auch eine ausreichende Bereitschaft der österreichischen und Schweizer Crews, freiwillig ins Ausland zu gehen – weite Teile des Personals sind vertraglich in diesen Län-

dern nicht dazu verpflichtet – ist gegeben, die durchschnittliche Einsatzdauer beträgt rund vier Wochen.

Die Zukunft

Wenn die Friedenssicherungstruppen der KFOR weiter zentralisiert und reduziert werden sollen, wird der Bedarf nach schnell verfügbarem Lufttransport entsprechend steigen. Derzeit liegt die offizielle Messlatte für die Staffel beim Transport von einem Zug CRC-Soldaten (30 Mann) pro Flug, für die Zukunft werden bis zu 120 Mann – dies entspricht einer Kompanie – pro «Lift» erwartet. Diesem Auftrag gerecht zu werden bedeutet für Merkur unter anderem, sich noch stärker auch mit den fliegenden Kräften weiterer KFOR-Nationen (z. B. amerikanischer Black Hawk aus Camp Bondsteel) zu integrieren und einheitliche Standards zu verinnerlichen. Für alle daran beteiligten Länder ist dies jedenfalls eine ungemein wertvolle Lernerfahrung, die gerade für weitere internationale Friedenseinsätze im Rahmen der ständig näher zusammenwachsenden europäischen Streitkräfte unersetzbar sein wird.

Helmut Skrdla



Oben: Die österreichischen Black Hawk entsprechen in etwa der modernen amerikanischen L-Version.

Unten: Für die Schweizer Crews ist der Einsatz eine interessante Herausforderung.

Linke Seite: Die deutschen «Hueys» in Merkur sollen in Zukunft gegebenenfalls durch NH-90 ersetzt werden.

Der Marktführer für das Herz Europas

Mit über 700 Bestellungen aus sechs Nationen ist der Eurofighter Bestseller seiner Klasse – und wird von drei Nachbarländern der Schweiz eingesetzt. Dies bringt auch klare ökonomische Vorteile bei der Beschaffung und Betreuung. Da der Eurofighter erst am Anfang seines langen Lebenszyklus steht, können die Nutzer-Luftwaffen gemeinsam mit den starken Industriepartnern in Deutschland, Grossbritannien, Italien und Spanien Einsatz und Fortentwicklung weit in die Mitte dieses Jahrhunderts garantieren.

EADS Defence & Security - Networking the Future

www.eurofighter.ch



Tiger-Teilersatz

Swiss Air Power Convention Flughafen Bern-Belp

Nach heutigem Zeitplan wird der Typenentscheid für die Tiger-Nachfolge in diesem Sommer fallen. Journalisten und andere Insider hatten die Möglichkeit, an der jeweiligen Pressekonferenz der Anbieter teilzunehmen. In der Öffentlichkeit ist aber noch immer ein grosser Informationsbedarf vorhanden. Halb- und Nichtwissen prägen die aktuelle Diskussion. Deshalb organisiert Cockpit im Rahmen der Festlichkeiten «50 Jahre Cockpit» einen Informationsanlass zum Thema «Militärisches Bedürfnis und wirtschaftliche Relevanz der Tiger-Teilersatzbeschaffung». Hochkarätige Redner sowie die Anbieterfirmen werden zu einer umfassenden Information beitragen. Als Ko-Organisator fungiert der «Schweizer Soldat».



Foto: Marco Zatta

Zweck der Veranstaltung ist, den Besuchern Fakten und Daten zu liefern, die zum Verständnis und zu einer Versachlichung der Diskussion beitragen. Anmeldetalons werden im nächsten Cockpit abgedruckt. Reservieren Sie sich schon einmal den 4. und 5. Juni 2009! Für den Besuch des Conventions wird eine Ein-

trittsgebühr erhoben. Die Platzzahl ist beschränkt. Für Cockpit-Abonnenten gelten Sonderkonditionen.

Max Ungricht

mcmurdo **406 MHz PLB - Notsender**
pers. PLB/Epirb inkl. GPS (121.5 MHz integr.)

Achtung:
121.5 MHz wird seit 1.2.09 von Cospas-Sarsat Satelliten nicht mehr überwacht. – Frankreich schreibt seit 1.1.09 ELT oder PLB mit GPS (GNSS) für Flugzeuge u. Helikopter in ihrem Luftraum vor.

CHF 798.– inkl. progr.

DOLPHIN MARINE SUPPLY
8595 Altnau Tel. 071 6900970

www.dolphinmarine.ch

where flying careers take off **HORIZON**
SWISS FLIGHT ACADEMY

www.horizon-sfa.ch

airmail **Airmail Flugzeugmodelle GmbH**
Kaiserstuhlstrasse 36, 8154 Oberglatt
(beim Bahnhof Oberglatt - S-Bahn S5)
Mi-Fr 10.30–18.30 / Sa 10.00–16.00
Tel 043 211 93 20 Fax 043 211 93 21
airmail@flugzeugmodelle.com
www.flugzeugmodelle.com

Metallmodelle 1:200
Il-14 Aeroflot Polar
Tu-134 Malev, CSA

Der Weg ins Cockpit ist allen offen!!

- Ausbildung zur Privatpilotin/Privatpiloten
- Auslandsflüge, Altiport Einweisungen
- Zusatzausbildungen: Nachtflug

Buchen Sie einen Schnupperflug!
www.mfgolten.ch / info@mfgolten.ch
032 652 55 37

HELI GOTTHARD
www.heligothard.ch

Egal ob Rundflug, Geschäftsflug, Materialtransport oder Pilotenausbildung und Vercharterung, wir sind Ihr kompetenter Partner für alle Helikopterflüge und Helikoptertransporte.

Basis Erstfeld Breiteli 21, 6472 Erstfeld Tel. 041 882 00 50	Basis Pfaffnau Brunnmatt 2, 6264 Pfaffnau Tel. 062 754 01 01	Basis Küssnacht a.R. Haltikon 32, 6403 Küssnacht a.R. Tel. 041 854 30 70
---	---	---

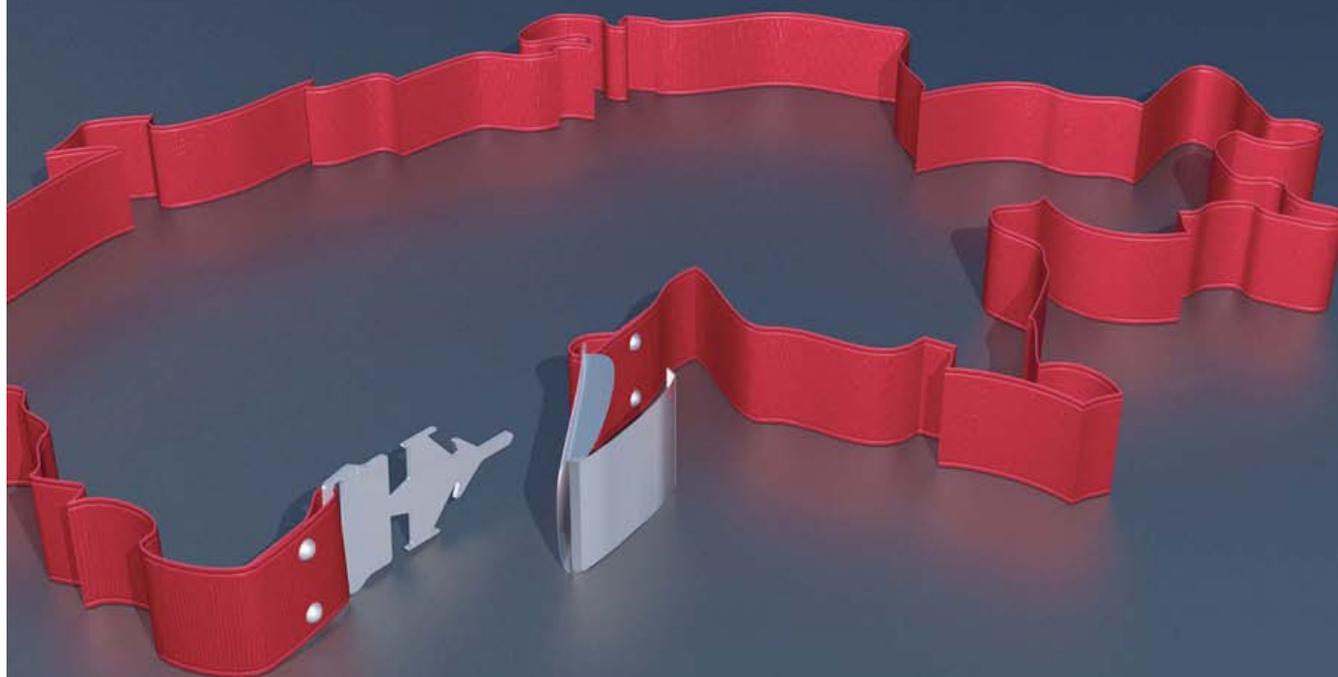
NAVIGATIONSFLUG
Schweiz – Türkei – Schweiz
AS 350 (Type Rating möglich)
sehr günstige Konditionen
Tel: +41 79 251 06 44
marco.peyer@heliswiss.com

www.flugschule-eichenberger.ch

Flugschule	Motorflug	Helikopter
Schnupperflüge	-RPPL	-PPL
Vermietung	-PPL	-CPL
Rundflüge	-CPL/IR	-NIT
Fotoflüge	-ATPL	-MOU
	-MEP	

Flugplatz Buttwil 056 675 50 50 Zürich-Flughafen

Gripen. Für eine sichere Schweiz.



www.gripen.ch



In einer Welt im steten Wandel werden die Sicherheitsanforderungen immer komplexer. Um diesem Umstand gerecht zu werden, sind Anpassungsfähigkeit und Zuverlässigkeit gefordert. Als flexibles, kosteneffizientes und technologisch hoch entwickeltes Kampfflugzeug erfüllt Gripen diese Anforderungen optimal. Attraktive industrielle Kooperationsprogramme bringen zudem nachhaltigen Nutzen für die Schweizer Wirtschaft.

Saab Verbindungsbüro Schweiz • Kapellenstrasse 10 • CH-3011 Bern
Tel. +41 31 381 16 91 oder +41 31 381 66 69 • Fax +41 31 381 11 48



SAAB

Die Geschichte einer grossen Airline



Pan Am

Pan Am – dieser klingende Name stand über sechs Jahrzehnte lang als Synonym für Fortschritt und Innovation in der Luftfahrt. Für Pioniergeist, Qualität und ein wirklich weltumspannendes Streckennetz. Pan Am war nicht nur eine Fluglinie, sondern eine Institution. Für viele US-Bürger bedeutete der Anblick einer Pan Am-Maschine in der Ferne ein Stück Heimat. Im Jahr 1991 kam das Aus für dieses traditionsreiche Unternehmen. Noch heute denken viele Menschen, Passagiere und Luftfahrtenthusiasten mit Wehmut an jene Zeiten zurück, als die legendären «Clipper» der Pan Am zu Gast auf den Flughäfen dieser Welt waren.

Die Geschichte der Pan Am beginnt in den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts.

Juan T. Trippe war von der Luftfahrt begeistert. Sein Traum war von der eigenen Fluglinie, und er hatte die Vision, den Passagierverkehr mit dem Flugzeug für jedermann erschwinglich zu machen. Trippe bestellte eine Fokker F 7 und bewarb sich um einen der begehrten Luftpostverträge, den er schliesslich auch erhielt – allerdings mit der Auflage, spätestens am 19. Oktober 1927 den Luftpostverkehr zwischen Key West und Havana auf Kuba aufzunehmen. Doch am 30. September war die Maschine immer noch nicht geliefert, wodurch er gezwungen war, ein Wasserflugzeug anzumieten. Gerade noch rechtzeitig hob die gemietete Maschine ab, um 30 000 Briefsendungen von Key West nach Havana zu befördern.

Am 16. Januar 1928 wurden erstmals Passagiere befördert. In diesem Jahr beschäftigte Pan Am bereits 110 Mitarbeiter. Trippe erkannte vor allen anderen die Notwendigkeit einer gründlichen

Ausbildung der Besatzungen und liess daher die Crews nach höchsten Standards schulen.

Im Dezember 1929 bestellte Pan Am drei Sikorsky S 40 Flugboote und taufte eines auf den Namen «Clipper America». Diese Art der Namensgebung behielt sie bis zu ihrem Ende 1991 bei. Am 19. November 1931 startete die «Clipper America» mit 33 Passagieren an Bord unter dem Kommando von Charles Lindbergh zu einem Flug von Miami nach Barranquilla, Kolumbien. Am 20. Mai 1939 flog die Boeing 314 «Clipper Yankee» den ersten regulären Transatlantikflug von New York nach Marseilles.

Der Zweite Weltkrieg und die Vierzigerjahre

Bis Ende 1942 bediente sich die US-Regierung der Transportdienstleistungen der Pan Am, die auch das Training der Militärbesatzungen übernahm. Das Streckennetz wurde erweitert, unter anderen kamen Berlin, Brüssel, Frankfurt und Prag hinzu. Berlin durfte bis zur deutschen Wiedervereinigung von

keiner deutschen Fluggesellschaft angefliegen werden. Pan Am bediente daher zunächst von Berlin Tempelhof, später von Tegel aus, diverse innerdeutsche Strecken. 1948 führte sie als erste Airline eine Economy Class auf Interkontinentalflügen ein.

Die Fünfzigerjahre – Einstieg ins Jet-Zeitalter

Ab 1950 beflog Pan Am ein weltweites Streckennetz und änderte ihren Namen auf Pan American World Airways. Die neue Douglas DC-7 konnte die Strecke New York–London erstmals ohne Tankstop bewältigen. Als Nachfolgemuster bestellte Trippe 25 DC-8 und 20 B707 im Wert von 269 Millionen Dollar.

Am 26. Oktober 1958 startete die erste Boeing 707-121 (N710PA) «Clipper America» in New York und landete (mit einem Tankstopp) 8,5 Stunden später mit 111 Passagieren und elf Besatzungsmitgliedern in Paris.

Insgesamt betrieb Pan Am in den Folgejahren rund 130 Maschinen verschiedener Versionen der 707. Von der DC 8



Oben: Die zum Teil nachträglich modifizierten Boeing 747 der Version 100 waren bis am Schluss noch präsent.

Rechts: Noch bis Anfang der Achtzigerjahre war die Boeing 707-321 Bestandteil der Flotte.

Unten: Das verkürzte Modell Lockheed L-1011-385-3 TriStar 500 erreicht Reichweiten von bis zu 9900 Kilometern.

wurden nur 19 der ursprünglich 25 bestellten Maschinen übernommen. Im Jahr 1961 wies die Airline einen Umsatz von 460 Millionen Dollar aus, wobei der Gewinn 26 Millionen betrug. 1963 machte man bereits 561 Millionen Umsatz sowie einen Gewinn von 79 Millionen; 1964 lauteten die Zahlen 566 Millionen Umsatz, 37 Millionen Gewinn.

Um die steigenden Passagierzahlen auch buchungstechnisch besser verwalten zu können, führte Pan Am 1962 als erste Fluggesellschaft ein globales Computerreservierungssystem ein. 1962 flog die Airline ihren 100 000sten Transatlantikflug bei stetig wachsenden Passagier- und Frachtzahlen (im Durchschnitt + 15% jährlich).

Am 12. August 1963 verlor die Airline ihren ersten Jet, eine Boeing 707. 1964 installierte sie als erste Fluglinie ein System, um während des Fluges Nachrichten über Satelliten weiterleiten zu können.

Pan Am bestellt als Erstkunde 25 Jumbo Jets

1966 versetzte Trippe die gesamte Branche in Aufruhr, als er am 13. April 1966 die Bestellung von 25 Boeing 747 für 525 Millionen Dollar bekannt gab. Es war seine letzte grosse Entscheidung als Präsident der Gesellschaft, 1968 gab er den Vorsitz ab.

Im Jahr 1969 führte Pan Am ein computergestütztes Reportingtool für die Triebwerke ein, heute Standard bei allen modernen Flugzeugen. Am 12. Dezember des gleichen Jahres erfolgte die

Auslieferung der ersten Boeing 747, und am 22. Januar 1970 operierte Pan Am den ersten planmässigen Boeing 747 Flug der Welt mit der N736PA «Clipper Young America» auf der Strecke New York–London.

Während des Vietnamkrieges transportierte Pan Am amerikanische Soldaten von Saigon aus in diverse asiatische Städte zur Erholung in den Fronturlaub. Als 1968 der Film «2001 Odyssee im Weltraum» in die Kinos kam, plante Pan Am sogar ernsthaft, in der Zukunft Flüge zum Mond anzubieten. Auch mit der Concorde liebäugelte man für einige Zeit. Im Jahr 1970 beschäftigte Pan Am bereits über 19 000 Angestellte in 62 Ländern und beförderte elf Millionen Passagiere.

Ab 1971 bot sie als erste Airline der Welt mit der neuen 747 so genannte «Round the World»-Flüge an, und ein Jahr später war sie die erste Fluglinie, die von der FAA zertifizierte Anflüge unter Nutzung eines Head up Display Systems durchführte. Im Jahr 1975 rüstete sie – ebenfalls als erste Airline – die gesamte Flotte mit einem Bodenannäherungswarnsystem (GPWS) aus, um im glei- ➤



Fotos: Aeromedia A. E. Wettstein



chen Jahr auch im Vertrieb ein Zeichen zu setzen, indem sie ein interessantes Provisionsmodell für Reisebüros vorstellte.

Marketingtechnisch wusste sich Pan Am ebenfalls zu positionieren. In zahlreichen Hollywoodproduktionen betrieb man äusserst geschickt Product Placement.

Der Abstieg beginnt

Doch die Energiekrise des Jahres 1973 war an Pan Am nicht spurlos vorübergegangen. Bei steigenden Treibstoffpreisen und hohen Betriebskosten rächte sich, dass das Unternehmen kein Inlandsstreckennetz unterhielt.

Im Jahr 1977 wurde Zürich in den Flugplan aufgenommen. Ein Jahr später führte sie als erste Gesellschaft eine neue Klasse an Bord der Langstreckenflugzeuge ein – die «Clipper Class». 1980 schliesslich beschloss William Seawell, seit 1971 Präsident von Pan Am, den Kauf der überbewerteten National Airways, um endlich inneramerikanische Flüge anbieten zu können. Danach war die Finanzsituation allerdings dermassen dramatisch, dass man sich nicht nur vom Pan Am Building in New York, sondern auch von zahlreichen anderen Beteiligungen trennen musste. Noch bevor die Notverkäufe abgeschlossen waren, wurde Seawell durch C. Edward Acker, abgelöst.

Juan T. Trippe musste den Nieder- und schliesslich Untergang seines Lebenswerkes nicht mehr miterleben. Er starb am 3. April 1981.

Rettungsversuche in den Achtzigerjahren

Am 22. April 1985 verkaufte die Airline ihre Pazifik-Strecken für 750 Millionen Dollar an United Airlines. Ein Jahr spä-

ter erwarb man für 65 Millionen die Ransome Airlines und benannte sie in Pan Am Express um. Sie bediente diverse Inlandstrecken und flog ausserdem im Berlin-Verkehr.

Der letzte Akt

Den endgültigen Todesstoss erhielt Pan Am am 21. Dezember 1988. Drei Tage vor Weihnachten stürzte die Boeing 747 (N739PA) «Clipper Maid of the Seas» aufgrund eines Bombenanschlags auf die Ortschaft Lockerbie, 270 Menschen verloren ihr Leben.

Im Frühjahr 1989 wollte man Northwest Airlines übernehmen und damit die Gesellschaft retten, was jedoch misslang. Im gleichen Jahr verkaufte man die innerdeutschen Strecken an die Lufthansa. Das finanzielle Tief hielt unvermindert an und verschlimmerte sich noch durch Ausbruch des ersten Golfkrieges im August 1990. Der Abbau von 2500 Arbeitsplätzen (8,6% der Belegschaft) wurde angekündigt. Im Oktober musste man die Strecken nach Heathrow verkaufen und flog nur noch zweimal täglich nach Gatwick.

Am 8. Januar 1991 war Pan Am bankrott – Delta Airlines übernahm das Unternehmen mit dem Ziel einer Sanierung. Der Firmensitz wurde nach Miami verlegt. Aufgrund fortwährender Verluste – zuletzt etwa zwei Millionen täglich – sah sich Delta Airlines schliesslich gezwungen, Pan Am zu liquidieren.

Der letzte Flug

«Clipper Goodwill», eine Boeing 727-200 (N368PA), unter dem Kommando von Kapitän Mark S. Pyle, flog als PA 436 von Bridgetown (Barbados) nach Miami. Vor der Landung bat der Tower Kapitän Pyle um einen «low pass». Am Boden wurde die 727 von der Flughafen-

feuerwehr mit Wasserfontänen empfangen. Pan Am, das Lebenswerk von Juan T. Trippe, war Geschichte. Man schrieb den 4. Dezember 1991.

Pan Am heute

Seit 1996 haben mehrere Airlines versucht, an die grosse Tradition der Pan Am anzuknüpfen. Sie alle sind gescheitert. Zuletzt musste die Boston Maine Airways, die mit 727-200 Flüge unter der Bezeichnung «Pan Am Clipper Connection» angeboten hatte, Anfang 2008 den Betrieb einstellen.

Die letzten Relikte der Pan Am sind die im National Air & Space Museum ausgestellte Boeing 307 «Stratoliner» sowie die Pan Am Flight Academy, die als ehemalige Pan Am Division 1980 gegründet wurde, und noch heute existiert.

Epilog

Pan Am war mehr als eine Airline. Sie war eine Institution, mit der sich die Mitarbeiter rund um den Globus identifizierten, für die sie lebten. Man war stolz, ein Teil von Pan Am zu sein, ähnlich wie bei der Swissair. Es verwundert daher kaum, dass ehemalige «Clipper Crews» und Angestellte noch heute regelmässig Treffen abhalten und über alte Zeiten plaudern. Über Zeiten, in denen sich jeden Tag auf den Frequenzen der Flugsicherungsstellen weltweit unzählige «Clipper» gemeldet haben, die ihren Zielen entgegengeflogen sind. Über Zeiten, die bedauerlicherweise nie mehr wiederkehren werden.

Patrick Radosta

Internet:

Pan Am Flight Academy –
www.panamacademy.com

Pan Am Stiftungsseite –
www.panam.org

Oben: In den Achtzigerjahren setzte das Unternehmen mit dem Airbus A300B4 erstmals einen europäischen Jet ein.

Unten: Mit der gleichzeitigen Bestellung von 25 Douglas DC-8-32 (Bild) und 20 Boeing setzte Pan Am 1955 ein zukunftsgerichtetes Zeichen.



Fotos: Aeromedia A. E. Wettstein

US Airways Flight 1549

Mit Können und Glück

Ein Fluss als Landebahn: Was Chesley Sullenberger bei seiner Notwasserung gelungen ist, gilt auch unter Profis als sensationell. Im Interview erklärt Paul Ruppeiner, A330/340 Captain und ehemaliger Swissair-Fluglehrer, was bei einer Notwasserung zu beachten ist.

Cockpit: Wie beurteilst du die Leistung von Captain Chesley Sullenberger?

Paul Ruppeiner: Der Captain hat, zusammen mit seinem Copiloten und der Kabinen-Besatzung, das einzig Mögliche ruhig, überlegt und perfekt bis zur Evakuierung aller Passagiere durchgeführt. Dieser Zwischenfall zeigt, wie wichtig es ist, dass Flugbesatzungen sich permanent auf die möglichen Gefahren vorbereiten und auch das fast Unmögliche trainieren, um es im Notfall zu beherrschen.

Was hat die Crew richtig gemacht?

Sie haben die Situation sauber analysiert, die bedrohlichen Gefahren und Möglichkeiten sofort erkannt und unverzüglich die nötigen Gegenmassnahmen eingeleitet.

Wird bei der Swiss die Notwasserung geübt und kann man das eigentliche Aufsetzen auf dem Wasser simulieren?

Eine Notwasserung (Ditching) wird in allen Flugzeug-Notmassnahmen speziell behandelt. Da aus den Zeiten der Propeller- und Kolbenmaschinen die Technik noch nicht so ausgereift war, um die langen Strecken über die Meere immer sicher zu bewältigen, wird dies noch vorgeschrieben. Heute ist diese Gefahr sehr klein. Trotzdem wird es, wie vom Bazl verlangt, im Simulator von Zeit zu Zeit geübt.

Das Aufsetzen ist sehr vom Wellengang und deren Höhe abhängig. Bei rauer See sind die Chancen nicht sehr hoch, heil zum Stillstand zu kommen, ohne dass das Flugzeug auseinanderbricht. Darum

wird in der Regel eine Notlandung auf einem Flugplatz mit langen Pisten und mit trainierten, in Bereitschaft stehenden Rettungskräften angestrebt. Bei ruhigen Gewässern, wie der Hudson sich am Tag des Unfalls präsentierte, muss die Landung mit der kleinstmöglichen Sinkkomponente und der tiefst möglichen Geschwindigkeit angestrebt werden. Bei Tag ist das am einfachsten, da der Pilot die Lage des Flugzeuges von Auge kontrollieren kann.

Hattest du schon mal Ereignisse mit Bird-Strikes oder Flame-out?

Ja, bei einem Start in Zürich. Mit dem A340 und bei maximalem Abfluggewicht flogen mir ein bis zwei entengrosse Gefieder noch am Boden rollend kurz vor dem Abheben in eines der linken Triebwerke. Das Triebwerk begann stark zu vibrieren und musste still gelegt werden, um keinen grösseren Schaden anrichten zu können. Nachdem wir unser Gewicht durch Ablassen von Kerosin auf ein vernünftiges Mass bringen konnten, landeten wir nach 50 Minuten problemlos wieder in Zürich. Einen klassischen Triebwerk-Auslöser hatte ich aber nie.

Was müssen Piloten bei einer Notwasserung speziell beachten?

Idealerweise sollte man parallel zu den Wellen aufsetzen. Da aber die Wellen durch den Wind erzeugt werden, heisst das, dass wir Seitenwind haben werden. Durch das Aufkreuzen gegen den Wind erreicht man einen Grenzwert, bei dem der Flügel einseitig das Wasser berühren könnte. Somit würde das Flugzeug brüsk abgedreht und könnte sogar auseinanderbrechen. Also muss bei stärkerem Wind gegen die Wellen angefliegen werden. Nun ist es wichtig, mit der kleinst möglichen Annäherung und mit stark angestelltem Flugzeug aufzusetzen. Dies erreicht man durch ein Halten des Flugzeuges knapp über dem Wasser bis zur minimalsten Geschwindigkeit. Wenn die Zeit reicht, wird die Ka-



binen-Besatzung die Passagiere speziell auf alle Notmassnahmen zur Evakuierung auf dem Wasser vorbereitet.

Der A320 wasserte mit erhobener Nase, warum war das so wichtig?

Man muss verhindern, dass die beim Aufsetzen auftretenden grossen Kräfte bereits auf die Triebwerk-Einlässe und den Flügel wirken, da sonst ein Auseinanderbrechen des Flugzeuges wahrscheinlicher ist.

Der Pilot hatte ja keine perspektivische Sicht und auch keine Bezugspunkte, wie hat er die Wasserung so perfekt hingekriegt?

Meines Wissens passierte der Zwischenfall bei Tag, und somit konnte der Pilot die Annäherung an das Wasser am Besten nach Sicht machen. Eine Hilfe zum Schätzen der Höhe über Wasser ist dabei der zentimetergenaue elektronische Radio-Höhenmesser mit sprechender Höhenangabe.

Du bist soeben aus Sao Paulo zurückgekehrt, sind Notwasserungen auch auf dem Meer möglich?

Wie oben erwähnt ist es möglich und auch vorgesehen. Jede Notrutsche ist darum auch als Schlauchboot ausgelegt. Der stille und momentane schiffsfreie Hudson war sicher ein Glücksfall. Wunder und Katastrophen liegen oft sehr nahe beieinander. Ich bin froh für alle Beteiligten und für Amerika, dass nach vielen Katastrophen endlich wieder mal ein positives Ereignis die Schlagzeilen füllt.

Besten Dank für das Gespräch.
Die Fragen stellte Rolf Müller

Swiss stellt den neuen Erstklassersitz vor

Die «Suite über den Wolken» befriedigt höchste Ansprüche

Am 21. Januar stellte Swiss im Zürcher Grandhotel Dolder den neuen Erstklassersitz vor. Der in den Grundzügen aus dem bestehenden Modell entwickelte multifunktionale Sitz wird ab Sommerflugplan 2009 erstmals auf der neuen A330-344 zum Einsatz kommen. Bis spätestens Mitte 2011 soll dann die First Class auf dem gesamten Interkontinentalnetz angeboten werden können.

Die von Tilla Theus entworfene, mit reichlich Ablagefläche versehene Sitzkombination bietet viel gestalterischen Freiraum. Sei es zum Relaxen oder zum Schlafen, wozu sich der Sitz per Knopfdruck in eine zwei Meter lange Liege mit Daunendecke verwandeln lässt, wie auch zum Arbeiten, wofür ein ausklappbarer Holztisch zur Verfügung steht; an die vielfältigsten Bedürfnisse wurde gedacht. Der geräumige Tisch eignet sich zudem für Besprechungen oder zum gemeinsamen Essen, wobei die Gastperson auf dem sonst für die Füße bestimmten «Ottomann» Platz nimmt. Doch auch die Privatsphäre lässt sich mittels ausziehbaren Seitenwänden individuell gestalten. Neu sind ferner der 23-Zoll Flachbildschirm sowie das auch in der Business Class eingesetzte, in der Härte einstellbare pneumatische

Sitzkissen von Lantal Textiles. Das in zweijähriger Entwicklungszeit entstandene, bereits in der Entwicklungsphase von einem breiten Personenkreis begutachtete Universalmöbel scheint kaum einen Wunsch offen zu lassen.

Vorzüge der First Class

Bei Swiss ist man überzeugt, dass sich die Premium-Klasse positiv auf den Namen einer Qualitätsairline auswirkt und auch von Schweizer Fluggesellschaften angeboten werden muss. Der exklusive Service, der sich mit demjenigen der Privatjets vergleichen lässt, beginnt bereits bei der Vorfahrt vor dem First Class Check-in. Während sich das Personal um das Gepäck sowie um das Parkieren des Wagens kümmert, kann sich der Gast zu den speziellen Abfertigungsschaltern begeben. Die Benützung der Lounge sowie der Transport in der Limousine zu den auf den Aussenpositionen abgestellten Maschinen zählen in dieser Flugkategorie zu den Selbstverständlichkeiten. Über den Wolken sind es jeweils zwei Flight Attendants, die um das Wohl der Gäste besorgt sind und erlesene Speisen und Getränke servieren. Bei der Ankunft steht zudem ein Begleitservice zur Verfügung, der die Passagiere auf dem kürzesten Weg durch den Flughafen begleitet.



CEO Christoph Franz beim Fotoshooting.

Unten: Christoph Beckmann, Chef Marketing und Strategien, stösst auf dem «Ottomann» sitzend auf den neuen Sitz an.

Investieren trotz Krise

«Die Luftfahrt ist und bleibt eine Wachstumsbranche», betonte Swiss CEO Christoph Franz an der Medienkonferenz. Er wies zudem darauf hin, dass das Unternehmen über eine gesunde finanzielle Basis verfüge und die getätigten Investitionen verkraften können. Neben dem neuen First Class Konzept, dessen Kosten mit einem tiefen zweistelligen Millionenbetrag beziffert werden, ist es vor allem die Erneuerung der A330-Flotte, die bis im Sommer 2011 über eine Milliarde Franken beanspruchen wird. Die mit Rolls-Royce Trent Triebwerken ausgerüsteten A330-344 sind rund 4,5 Meter länger als die zu ersetzenden A330-200 und weisen einen um zwei dB geringeren Schallpegel auf. Beim CO₂-Ausstoss beträgt die Verbesserung sogar 13 Prozent. Wie Franz weiter erklärte, wird die Swiss in diesem Jahr vor allem beim fliegenden Personal 200 bis 300 neue Stellen schaffen. Bei der im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften von der derzeitigen Krise weniger betroffenen Airline ist aber auch der Ausbau des Streckennetzes nach wie vor ein Thema. «Die Swiss ist profitabel und wird profitabel bleiben», ist Franz überzeugt.

Anton E. Wettstein



Welcome Air in Schweizer Händen



Foto: Welcome Air, Daniel Jovanovic

Nach der Übernahme von Welcome Air durch die Lions Air Group gehört das Unternehmen von Jürg Fleischmann und Peter Koller zu den bedeutendsten Anbietern von Ambulanzflügen. Zudem wird der Zugang zum EU-Markt erleichtert.

Die Lions Air Group ist um zwei Gesellschaften reicher: Die Firma mit Sitz am Flughafen Zürich hat zu einem ungenannten Preis das private Tiroler Luftfahrtunternehmen Welcome Air aus Innsbruck sowie dessen 100-prozentige Tochter Tyrol Air Ambulance (TAA) übernommen. Damit umfasst das Unternehmen von CEO Jürg Fleischmann und Peter Koller nun 12 Geschäftsfelder (darunter Skymedia, Air Ambulance Technology und Viasuisse). Die Möglichkeit, das eigene Portfolio zu erweitern, ist laut dem Geschäftsführer der Lions Air Group, Jürg Fleischmann, auch der Hauptgrund für den Kauf: «Mit der Übernahme der Welcome Air können wir die gesamte Palette an Dienstleistungen in der zivilen Luftfahrt anbieten. Wir verfügen nun über vier eigene AOC's – zwei davon im EU-Raum – und einen Maintenance-Betrieb nach JAR 145 sowie eine Design Organisation. Zudem gehört die Lions Air Group ab sofort zu den drei grössten Anbietern in der Ambulanz-

fliegerei». Darüber hinaus erhalte das Unternehmen einen besseren Zugang zum EU-Raum.

Betrieb bleibt in Österreich

Grund für den Verkauf von Welcome Air war der Rückzug ihres Gründers Jakob Ringler aus dem Berufsleben. Ringler, der auch Tyrolean Airways, die heutige Austrian Arrows, aus der Taufe gehoben hat, wird dem Unternehmen als Berater zur Verfügung stehen. Neuer Geschäftsführer ist Helmut Wurm, der früher in den Bereichen Controlling und Planung bei Tyrolean Airways tätig war und zudem als Geschäftsführer der KLM Alps/Air Alps wirkte.

Der Firmensitz und das Zentrum der Unternehmenstätigkeit von Welcome Air bleiben laut Fleischmann weiterhin in Innsbruck. Es sei nicht vorgesehen, allfällige Aktivitäten in die Schweiz zu verlagern.

In einer gemeinsamen Mitteilung liessen die beiden Unternehmen verlauten, die drei Standbeine von Welcome Air –

der regionale Flugbetrieb in Europa, die VIP- und Eventflüge und die internationalen Ambulanzflüge – würden weiter ausgebaut. Das Liniennetz mit Flügen zwischen Innsbruck und Graz und nach Hannover, Göteborg, Stavanger, Nizza, Olbia und Weeze in Nordrhein-Westfalen werde im bisherigen Rahmen weitergeführt.

Konsolidierung vorrangig

Tyrolean Air Ambulance ist laut eigenen Angaben die einzige Flugambulanz weltweit, die vier Verkehrsflugzeuge internert wenigen Minuten als fliegende Intensivstation einsetzen kann. Seit der Loslösung von Tyrolean Airways im Jahr 1983 transportierte TAA 41 000 Flugpatienten. Dazu kommen weitere 50 000 Helikopterpatienten in den Jahren 1983 bis 1995. Zu den von TAA beförderten Fluggästen gehören prominente Persönlichkeiten wie Vaclav Havel und Papst Johannes Paul II. In der jüngeren Vergangenheit leistete TAA Einsätze in der Arktis und in Thailand nach der Tsunami-Katastrophe.

TAA ist zudem bekannt als Fluglinie für verunfallte Wintersportpatienten. Diese «Gipsbomber»-Linien verkehren zwischen Innsbruck und den französischen Alpen vorwiegend nach Rotterdam und Antwerpen sowie nach Skandinavien. Als Ziel haben sich Fleischmann und Koller zunächst die Konsolidierung der Gruppe gesetzt. Vorläufig sei kein Ausbau der Aktivitäten geplant. Derzeit gelte es, Synergien zu nutzen und Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

Thomas Strässle

Die Flotte der Welcome Air (inkl. Tyrol Air Ambulance)

Flugzeugtyp	Verwendungszweck
2 Dornier 328	Linienflüge, Ambulanz-Sammeltransporter
2 Dornier 328JET	Event-Sonderflüge in Europa, Afrika, Naher Osten
1 Citation V	Ambulanztransporte
1 Citation Bravo	Ambulanztransporte

Flughafen Düsseldorf

Ideal für Fotografen



Dank den langen Öffnungszeiten der Terrasse können auch schöne Nachtaufnahmen vom emsigen Treiben auf dem Flugplatz gemacht werden.

Fotos: Felix Kälin

Der Düsseldorfer Flughafen ist von den Passagierzahlen her der drittgrösste Deutschlands. Mehr als 18 Millionen Passagiere starten jährlich zu über 175 Zielen in 62 Ländern. Von dieser Vielfalt profitiert nicht zuletzt auch der Flugzeug-Fotograf und Spotter.

Eine Vielzahl von Flugzeugtypen und Gesellschaften sowie auch immer wieder General-Aviation-Besucher ergeben eine gute Mischung zum Fotografieren. Neben den beiden «Platzhirschen»

Lufthansa und Air Berlin (inklusive der Tochter LTU) fliegen auch einige exotische Fluggesellschaften diesen Flughafen im Ruhrgebiet an, so zum Beispiel die iranische Mahan Air, welche bis vor kurzem noch mit einem Landeverbot in der EU belegt war.

Am Flughafen Düsseldorf gibt es zwei Standorte, welche einfach mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind und gute Möglichkeiten zum Fotografieren geben:

Terminal B

Gegen ein Entgelt von 2.20 Euro kann man von 09.00 bis 20.00 Uhr dem em-

sigen Treiben auf dem Vorfeld rund um den mittleren Terminal sowie den landenden und startenden Flugzeugen perfekt zuschauen. Speziell bei Ostwind (Landebahn 05) können die Flugzeuge beim Aufsetzen mit mittleren Brennweiten von zirka 200 mm optimal abgelichtet werden.

S-Bahn

Dieser Ort kann einfach mit dem Sky-Train (im Preis für die Besucherterrasse inbegriffen) vom Terminal aus erreicht werden. Diese Stelle ist bei Westwind (Landebahn 23) zu empfehlen.

Felix Kälin



SPOTTER'S CORNER



Ganz oben: Airbus A 330-200 der LTU International Airways, heute im Besitz der Air Berlin, beim Start auf der noch feuchten Startbahn.

Oben: Airbus A 319 der Rossiya Russian Airlines beim Landeanflug auf die Piste 05R.

Unten: Airbus A 320-200 der Air Berlin auf dem Weg zur Startbahn 05R.

Rechtes von oben nach unten: Airbus A320-200 der Blue Wings.

Airbus A 310-300 der Mahan Air, welche nun regelmässig nach Düsseldorf fliegt (nebst Birmingham).

Boeing 757-200 der bmi British Midland, hier im Wetlease für Ghana Airways.

SX-BKT, Boeing 737-400 der griechischen Olympic Airlines am «Überholen» der G-EUPS, Airbus A 319-100 der British Airways, um einen besseren Startplatz zu erhalten.

Linke Seite unten: Airbus A 330-200 der LTU International Airways, noch im alten Farbleid der LTU.



Leserwettbewerb



Flugzeuge der Welt

Diesen Monat heisst es: Wer erkennt dieses Flugzeug? Senden Sie Ihre Antwort bitte an folgende Adresse: wettbewerb@redaktion-cockpit.com
 Einsendeschluss: 18. März 2009.
 Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre vollständige Adresse bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2010 seiner Wahl. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der Mai-Ausgabe publiziert.
 Viel Spass und Erfolg!

Auflösung Wettbewerb Januar 09

Die richtige Antwort lautet:
Iljuschin 86



Folgende Teilnehmer haben richtig geantwortet:
 Markus Arnold, 5734 Reinach;
 Christoph Barbisch, 8877 Murg; Gottardo Cramer, 7013 Domat/Ems;
 Emil Fleischli, 6436 Muotathal;
 Hanspeter Gubler, 3018 Bern;
 Reto Guggenbühl, 8640 Rapperswil; Manfred Heiniger, 8637 Laupen; Hans Hösli, 8854 Siebnen; Josef Mullis, 8890 Flums;
 Patrick & Stefan Nanzer, 8133 Esslingen; Heinz Segessenmann, 2552 Orpund; Daniel Stucky, 6015 Reusbühl.

Als Gewinner ausgelost wurde: **Emil Fleischli**
 Die Gewinner werden im Dezember kontaktiert.

DER Heli-Event im 2009!

Flughafen **Grenchen** Airport



HELI-WEEKEND
 14. & 15.
 MÄRZ 2009

Alle Infos unter:
www.airport-grenchen.ch/heli-weekend

GRÖSSTES HELITREFFEN IN GRENCHEN!

Ich bin nun in einem Alter wo man sich zur Ruhe setzt. Deshalb will ich meine Firma

HELIPORT SERVICES (SCHWEIZ) GmbH

mit Sitz im Kanton Zürich veräussern. Die Firma befasste sich mit der Herstellung, Lieferung, Beratung von Hubschrauber-Landeplätzen für Krankenhäuser, Kliniken, Sportanlagen, Windsack-Signalplätzen, Meteostationen im In- und Ausland.

Die Übernahmekosten sind gering und mit wenig Aufwand zu bewältigen. Somit eine gute Möglichkeit für eine Erweiterung im Aviatik-Sektor.

Für wirkliche Interessenten sind alle Daten offen bei Erwin Hürlimann, 5615 Fahrwangen oder erwin.huerlimann@bluewin.ch

Das Fachgeschäft für Piloten:

www.aviator-store.ch



Aviator Store, Neustadtstr.26, 6003 Luzern, ☎ 041 3616262

Aéronord SA, Yverdon-les-Bains Recherche

1 mécanicien sur avions légers.
 Travail dans cadre agréable et en petite équipe.
 Licence = avantage.
www.aeronord.ch • aeronordsa@bluewin.ch
 079 748 92 48

Your Captain speaking...

Einmal im Jahr müssen Flight Attendants und Piloten beweisen, dass sie die Notverfahren auch beherrschen. Geübt und geprüft wird dies bei «Swiss Aviation Training» in Kloten.

Das Klassenzimmer ist voll besetzt, und wie immer sind die Vertreter der beiden Berufsgruppen streng sauberlich getrennt. In den vorderen Reihen warten die Flight Attendants mit hohem Adrenalinspiegel auf den Beginn der obligatorischen Prüfung, und auf den hinteren Plätzen reiben sich die Piloten den restlichen Schaf aus den Augen. Doch zum Erwachen bleibt nur wenig Zeit.

Feuer!

Mit einem Feuerwehrhelm auf dem Kopf und in ein viel zu enges Kombi gezwängt, betrete ich zusammen mit meinem Partner den Übungsraum. Plötzlich züngeln Flammen aus der Toilette und wir bekämpfen den Brandherd unverzüglich. Kaum ist der Rauch verschwunden, lodert es auf einem Flugzeugsitz. Ich erstickte das Feuer mit einer Uniformjacke und gleichzeitig löscht mein Kollege einen Ofenbrand. Nach zehn Minuten ist der Spuck vorbei, und wir stellen drei leere Feuerlöscher in den Rechen.

Herzinfarkt

In einer neuen Räumlichkeit hat ein Mediziner zahlreiche Apparaturen aufgebaut. Vor uns liegen medizinische Hilfsgeräte, die einem Passagier im Ernstfall das Leben retten können. Interessiert folgen wir den Ausführungen und werden von der einfachen Bedienung des Defibrillators überzeugt. Im Eiltempo wird darauf eingegangen, welche Medikamente sich an Bord befinden und was ein ausgebildeter Arzt damit anstellen



Feuerbekämpfung – etwas Spass mit ernstem Hintergrund.



Jährlicher Refresher: Sowohl die Cockpits als auch die Kabinenbesetzungen üben den Notfall.

Feuer, Herzinfarkt, Evakuation, Notwasserung und ein Test

kann. Als Piloten sind wir in der Regel bei der medizinischen Erstversorgung nicht dabei, müssen aber Entscheidungen bezüglich der Weiterführung des Fluges treffen. Gut zu wissen, dass wir dabei auf kompetenten Rat verschiedener Stellen zurückgreifen können.

Evakuation

In der Kaffeepause treffen wir wieder auf unsere Kollegen aus der Kabine. Zusammen gehen wir jetzt in ein «A320 Kabinen Mock-Up», um einen Notfall zu simulieren. Der «Schüttelbecher» steht auf hydraulischen Stelzen und verfügt über echte Flugzeugsitze, die mit Notrutschen ausgerüstet sind. Eine Besatzung bestehend aus zwei Piloten und vier Flight Attendants wird zusammengestellt und wenige Augenblicke später simuliert die Hydraulik einen Flug. Ein lauter Knall verheisst nichts Gutes. Die Besatzung organisiert, kommuniziert und bereitet sich auf den Notfall vor. Nach der ruppigen Landung knickt das Flugzeug ein und die Notfalltüren werden aufgerissen. Natürlich haben die Instruktoren noch einige Gemeinheiten auf Lager, blockieren einen Ausgang und lassen die Rutsche der vordersten Türe lose herunterhängen. Passagiere werden umgeleitet und die notwendigen Befehle kommen wie aus einer Pistole geschossen. Nach der Übung die Bespre-

chung. Eine zweite Simulation mit neuer Besatzung und neuen Problemen folgt.

Notwasserung

Nach der Mittagspause werden wir durch den «Equipmentpark» geführt. Hier bekommen wir die Gelegenheit, alle Geräte einmal in der Hand zu halten. Natürlich werden dabei auch Funktionsdauer und Anwendungsgebiet besprochen. Die Inbetriebnahme des Rettungsflores gehört genauso dazu, wie der korrekte Gebrauch der Schwimmweste. Hat jeder Teilnehmer jede Flugzeugsitze mindestens einmal im Normalbetrieb und im Notfall betätigt, neigt sich der Kurs dem Ende zu.

Test

Doch bevor die S-Bahn am Balsberg wieder bestiegen werden kann, muss eine Prüfung abgelegt werden. Fragen zum Gefahrguttransport, zu Notfallverfahren und zu der Ausrüstung werden gestellt. Mit einem tadellosen Ergebnis verlasse ich das Schulhaus und renne Richtung eintreffender S7. Prompt rutsche ich auf spiegelglatter Strasse aus und lande unsanft auf dem Hosenboden. «Hast ist der Feind der Schnelligkeit!», hat der Instruktor noch vor wenigen Stunden betont. Diese Lektion habe auch ich jetzt begriffen.

Peter Tilly

Neuer Airbus-Betreiber in Kuwait

Wataniya Airways aus Kuwait hat ihren ersten geleasteten A320 übernommen. Die Fluggesellschaft wurde 2006 gegründet und plant die Inbetriebnahme von sieben geleasteten A320, die ab Frühjahr wichtige Destinationen in der Golfregion und im Nahen Osten verbinden sollen. Die Flugzeuge sind nur mit 122 Sitzen ausgestattet und sollen den Passagieren einen besonderen Komfort bieten. Die Fluggäste von Wataniya werden zudem im eigenen Premium Service-Terminal der Airline am Kuwait International Airport abgefertigt. *ts*

A380 kommt nach Paris

Die Auslieferung des siebten und achten A380 in den ersten sechs Monaten dieses Jahres wird es Singapore Airlines (SIA) ermöglichen, den Airbus-Doppelstöcker ab 1. Juni täglich nach Paris einzusetzen. Die A380-Flüge in die französische Hauptstadt werden die bestehenden zehn wöchentlichen Verbindungen mit der Boeing 777-300ER ersetzen. Paris Charles de Gaulle wird somit weltweit die vierte A380-Destination von SIA und nach London-Heathrow die zweite in Europa. *ts*

77. Triple Seven an SIA ausgeliefert

Singapore Airlines hat das 77. Exemplar einer Boeing 777 übernommen. Es handelte sich dabei um die 19. B777-300ER der Fluglinie aus dem asiatischen Stadtstaat. SIA hatte bereits Ende 1995 eine erste Order über 28 Triple Seven getätigt. Laut Boeing-Angaben kommt die 777 bei den zweistrahligen Langstreckenflugzeugen auf einen Marktanteil von über 60 Prozent. *ts*

Air Dolomiti übernimmt ersten E-195

Mit der Übernahme des ersten Embraer 195 hat Air Dolomiti die Flottenenerneuerung begonnen. Das Flugzeug gehört zu einer Grossbestellung von 30 E-190/195, die Lufthansa Mitte 2007 für ihre Regionaltöchter aufgegeben hat. Der E-195 von Air Dolomiti verfügt in einer Einklassenauslegung über 116 Sitze und kommt auf den Strecken zwischen Italien und dem Lufthansa-Drehkreuz München zum Einsatz. *ts*

Grob Aerospace mit neuem Investor

Fortius Mittelstand Kapital AG übernahm am 1. Februar die insolvente Grob Aerospace. Der Name Grob Aerospace soll weiter fortbestehen. Fortius wird von der Münchner H3 Aerospace kontrolliert. *AM*

Air Austral wählt A380 in Einklassenkonfiguration

Mit Air Austral hat sich zum ersten Mal eine Fluggesellschaft für den A380 in einer Einklassenkabine entschieden. Die Airline aus dem französischen Überseedepartement La Réunion hat eine Grundsatzvereinbarung für zwei Maschinen unterzeichnet, die bis zu 840 Passagieren Platz bieten werden. Die Grossraumjets sollen auf der Stammstrecke zwischen Saint-Denis und Paris zum Einsatz kommen. Laut Airbus-Angaben liegt der Treibstoffverbrauch bei dieser Kabinenauslegung unter zwei Litern pro Passagier und 100 Kilometer. *ts*

Comlux übernimmt zweiten A318E

Der schweizerische VIP-Charteranbieter Comlux hat einen zweiten A318 Elite in Betrieb genommen. Das Flugzeug fliegt unter einem maltesischen AOC und weist in der Kabine gegenüber der Schwestermaschine eine Neuheit auf: Um ein besseres Raumgefühl zu gewährleisten, wurde in die Decke der Hauptlounge eine Kuppel eingebaut. Der erste A318E von Comlux hat seit seiner Inbetriebnahme im November 2006 mehr als 2000 Flugstunden absolviert. Die Comlux-Flotte besteht derzeit aus einem A319CJ, zwei A318E, zwei Global XRS, einem Global 5000, einem Challenger 605 sowie zwei Challenger 850. *ts*

SAS verkauft Spanair-Mehrheit

Die finanziell stark unter Druck geratene skandinavische Fluglinie SAS hat ihre Mehrheitsbeteiligung an der Spanair für einen Euro an ein Konsortium abgegeben. Die neuen katalanischen Investoren halten nunmehr 80,1 Prozent der Spanair, während die restlichen 19,9 Prozent beim bisherigen Eigner verbleiben. SAS wird zudem die Schulden der defizitären Tochter in der Höhe von 500 Millionen Euro begleichen. *AM*

Korean Air bestellt zwei weitere A380

Korean Air hat bei Airbus zwei weitere A380 bestellt und damit insgesamt zehn der doppelstöckigen Grossraumflugzeuge fest in Auftrag gegeben. Der Carrier wird die Flugzeuge in einer Kabinenkonfiguration mit drei Klassen auf Strecken zwischen Seoul und verschiedenen Städten in Nordamerika und Europa einsetzen, u. a. nach Los Angeles, New York und Paris. *mt*

NetJets Europe kauft Flugplatz Egelsbach

NetJets Europe wird den südlich von Frankfurt gelegenen Flugplatz Egelsbach übernehmen. Der zurzeit von der Hessischen Flugplatz GmbH Egelsbach betriebene Flugplatz soll zu einem leistungsfähigen Geschäftsflughafen und Dienstleistungszentrum ausgebaut werden. Das Geschäft muss noch von den zuständigen Gemeinden genehmigt werden. *AM*

Emirates bringt Triple Seven nach Zürich

Seit 1. Februar setzt Emirates auf den Nachmittagsflügen von Zürich nach Dubai Boeing 777-300ER ein. Die Triple Seven ersetzt den A340-500 und verfügt gegenüber dem Airbus-Muster über 100 zusätzliche Economy-Sitze. Auf den Abendflügen kommen weiterhin A340-500 und A330-200 zum Einsatz. *ts*

Lufthansa Italia hat abgehoben

Am 2. Februar hat Lufthansa Italia mit einem A319 von Mailand-Malpensa nach Barcelona den Betrieb aufgenommen. Rund eine halbe Stunde später erfolgte der zweite Flug von Norditalien nach Paris. Anfang März kommen die Destinationen Brüssel, Budapest, Bukarest und Madrid dazu, auf Beginn des Sommerflugplans folgen London-Heathrow und Lissabon. Laut Karl Ulrich Garnadt, Mitglied des Bereichsvorstands der Muttergesellschaft, ist es das erste Mal in der Firmengeschichte, dass Lufthansa ausserhalb Deutschlands mit einer neuen Airline an den Start geht. *ts*

Fraport stösst Beteiligung am Flughafen Hahn ab

Die Frankfurter Flughafenbetreiberin Fraport hat ihre 65-prozentige Beteiligung am defizitären Flughafen Hahn zum symbolischen Preis von einem Euro an das Bundesland Rheinland-Pfalz verkauft. Für den nun abgestossenen Anteil hatte Fraport im Jahre 1999 44 Millionen Euro bezahlt. Weitere 150 Millionen Euro mussten insgesamt für die alljährlichen Defizite aufgebracht werden. *AM*

VEB übernimmt Malév

Die russische Staatsbank VneshEkonombank (VEB) übernimmt die ungarische Malév. Das defizitäre Flugunternehmen war 2007 von den Gebrütern Abramowitsch erworben worden, die damals als Grossaktionäre der inzwischen insolventen russischen Flug-Allianz AirUnion auftraten. Malév soll zukünftig eng mit der russischen Aeroflot zusammenarbeiten, die ihre Boeing-Flotte bei der Malév-Tochter Aeroplex warten lassen will. *AM*

DFS mit Verkehrszuwachs 2008

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) verzeichnete im vergangenen Jahr 3,15 Millionen Flugbewegungen und übertraf damit den Vorjahreswert um 1,1 Prozent. Das grösste Flugsicherungsunternehmen Europas registrierte im Oktober jedoch einen Rückgang von 0,4 Prozent, der sich im Dezember auf 7,5 Prozent ausweitete und im vierten Quartal 2008 zu einem Minus von 4,7 Prozent führte. *AM*

Amsterdam rückt näher zum EAP

Die Fluggesellschaft Air France-KLM verknüpft den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) mit ihrer Drehscheibe Amsterdam Schiphol. Vom 29. März 2009 an bietet die Gesellschaft mit einer Avro RJ85 der Air France-Tochter CityJet zwei tägliche Flüge in jeder Richtung an. Mit den Tagesrandverbindungen (Abflug in Basel 06:15 Uhr, Ankunft in Basel 22:15 Uhr) konkurriert Air France-KLM direkt die morgendlichen und abendlichen Flüge von easyJet. Mit der Rotation über Mittag (Ankunft aus Amsterdam 14:00 Uhr, Start zum Rückflug 14:40 Uhr) steht die neue Verbindung im Wettbewerb mit der täglichen Mittagsrotation von Swiss. *SU*

skyguide erreicht 2008 Bestmarke bei der Pünktlichkeit

Mit täglich rund 3380 kontrollierten Flügen im Jahr 2008 blieb das Verkehrsaufkommen gegenüber dem Vorjahr fast unverändert. Verbessert hat sich skyguide bei der Pünktlichkeit. Über 93% aller Flüge wurden ohne Verspätung abgewickelt. Das ist eine Bestmarke. Mit fast 1,24 Millionen Flügen über das ganze Jahr stellt 2008 ein neues Rekordjahr für die skyguide dar, auch wenn das Verkehrswachstum insgesamt mit +0,3% deutlich geringer ausfällt als in den vergangenen Jahren. Dabei verläuft die Verkehrsentwicklung nicht linear: Während in den ersten zwei Monaten ein starkes Verkehrswachstum verzeichnet wurde, verliefen die folgenden Monate bis im September stabil auf dem Niveau des Vorjahres. In den letzten Monaten 2008 brach der Verkehr aufgrund der weltweiten Finanzkrise im von skyguide kontrollierten Luftraum um -9% ein. *pd*

SR Technics unterzeichnet Verträge mit Spanair und easyJet

SR Technics (SRT) hat mit easyJet einen Grossvertrag über 157 Wartungseinheiten für die A319 des britischen Billiganbieters abgeschlossen. Die Wartungsarbeiten werden als IL (Intermediate Lay-Over)-Checks durchgeführt. Dabei handelt es sich um ein von SRT und Airbus gemeinsam entwickeltes Wartungskonzept, bei dem die Standzeiten für die alle sechs Jahre fälligen HMVs von gut 30 auf 14 Tage halbiert werden. Dadurch erhöht sich für easyJet die Verfügbarkeit der Flugzeuge. Zu diesem Zweck wird SRT in Zürich eine doppelte HMV-Linie eröffnen. Geplant ist, dass die Checks ab Mitte März bis Sommer 2015 in Zürich durchgeführt werden.

Ferner teilte das Unternehmen mit, dass mit Spanair ein Wartungsvertrag für Räder und Reifen der gesamten Flotte des spanischen Carriers unterzeichnet wurde. Der Dreijahresvertrag umfasst Unterhalt und Reparatur von Rädern und Bremsen sowie die Reifenaufarbeitung für 48 Flugzeuge der Typen B717, MD-82, MD-83, MD-87 und A320/321. *ts*

Baboo mit positivem Ergebnis

Die Genfer Fluggesellschaft Baboo hat das vergangene Jahr «mit einer positiven Bilanz» abgeschlossen. Der Umsatz stieg um 87 Prozent auf 56 Millionen Franken, die Zahl der beförderten Passagiere betrug 295 000 (+75 Prozent). Die Zahl der Angestellten ist mit 200 ebenfalls stark gestiegen (+74 Prozent). Weiter teilte das Unternehmen mit, dass mit Philippe Wilmart seit

Anfang Jahr ein neuer Kommerzchef im Amt ist. Wilmart arbeitete in früheren Jahren für Sabena und bekleidete das Amt des Marketing- und Kommunikationschefs beim Flughafen Marseille. Die Flotte von Baboo besteht derzeit aus zwei Dash 8-Q400 und drei Embraer 190. *ts*

Unique engagiert sich in Curaçao

Die Zürcher Flughafenbetreiberin Unique beteiligt sich über das brasilianisch-schweizerisch-chilenische Joint Venture A-Port am Hato International Airport in Curaçao. A-Port, an der Unique eine Beteiligung von 15 Prozent hält, übernimmt dabei 51 Prozent der Alterra Curaçao Holding Ltd. Mit der Übernahme wird Unique zudem im Rahmen eines bis 2033 befristeten Managementvertrages für das Management und den Betrieb des Flughafens verantwortlich sein. *AM*

Swiss fliegt nach Lyon

Auf Beginn des Sommerflugplans Ende März bedient Swiss viermal täglich die Strecke Zürich-Lyon. Zum Einsatz kommt ein Avro RJ100. Nach Paris und Nizza ist der Hauptort der wirtschaftlich bedeutenden Region Rhône-Alpes die dritte französische Destination von Swiss. *ts*

skyguide: Erfolgreiche Inbetriebnahme des neuen Kontrollzentrums

skyguide hat das neue Kontrollzentrum in Wangen bei Dübendorf erfolgreich in Betrieb ge-

nommen. Der Umzug vom Flughafen Zürich ins Flugsicherungszentrum Wangen erfolgte in der Nacht vom 9. auf den 10. Februar. Der Flugverkehr wurde am frühen Morgen planmässig wieder aufgenommen. Damit der bestehende Flugsicherungsbetrieb trotz Umzug rund um die Uhr gesichert bleibt, wurde das bestehende Kontrollzentrum am Flughafen Zürich eins zu eins in Wangen bei Dübendorf nachgebaut. Die Umschaltung der Systeme von Zürich-Kloten nach Wangen verlief reibungslos. Rund 250 Personen haben während dreier Jahre auf diesen Tag hingearbeitet. Wie bei grösseren Umstellungen im Flugsicherungsbetrieb üblich, wurde die Kapazität aus Sicherheitsgründen anfangs reduziert, in den nachfolgenden Tagen aber nach und nach wieder erhöht. Der Umzug von Zürich-Kloten ins Flugsicherungszentrum Wangen ist auf die Integration der militärischen und zivilen Flugsicherung im Jahre 2001 zurückzuführen. *mt*

EAP hat wieder Flug nach Bratislava

Die slowakische Fluggesellschaft DanubeWings bietet ab dem 30. März 2009 wöchentlich vier Non-Stop-Flüge zwischen dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) und ihrer Heimatbasis Bratislava an. Damit bekommt der EAP jene Verbindung nach der slowakischen Hauptstadt wieder zurück, die AirEurope zwischen Oktober 2005 und Oktober 2007 bedient hatte. DanubeWings betreibt zwei 70-sitzige Turboprops des Typs ATR-72, die für diesen Flug zwei Stunden benötigen. *SU*

Start frei für Ihr Type Rating Boeing 737

Airman Group Schweiz bietet Ihnen die Möglichkeit, den Kurs für das Type Rating Boeing 737 mit Basis und Einschränkungsaufhebungsschulung bei einer der Fluggesellschaften Europas zu absolvieren.

Anforderungen:

- Lizenz CPL (A) + IR
- Gültige ärztliche JAR-Untersuchung
- Lebenslauf

Kursaufbau:

- Theorie mit Teilzeitanwesenheit
- Simulator: bei einer europäischen Fluggesellschaft
- Gesamte Dauer 20 Tage
- Basis- und Einschränkungsaufhebungs-Schulung in Europa

Geschätzte gesamte Kursdauer: 1 Monat

Maximale Grösse der Gruppe: 6 Teilnehmende pro Lehrgang

Weitere Informationen

AIRMAN GROUP SCHWEIZ AG

Prime Center 1 · 7. Stock
Postfach
CH-8060 Zürich Flughafen
Schweiz
Tel. +41 43 816 35 21
Fax +41 43 816 35 20
airman@airmangroup.com
www.airmangroup.com

AIRMAN 
GROUP SCHWEIZ



EC-120B Colibri HB-ZFM der Heli Gotthard bei der Landung auf der Lauberhornschulter im Berner Oberland;
Foto: Markus Herzig





Swiss Helicopter
Association
www.sha-swiss.ch



Fotos: Edith Thoma, Heli Partner AG



Best of...

Das Lauberhornrennen 2009



von Markus Herzig
www.SwissHeli.com



Der AW139 HB-ZUU beim Start in Bern-Belp zu einem Trainingsflug.

Heli «Uniform Uniform»

Der erste «Uniform Uniform» war der AS.350B2 HB-XUU, welcher die Tui Air 1992 fabrikenue importierte. Fünf Jahre später übernahm die Heli-Linth AG die Maschine und lackierte sie neu in ihren Firmenfarben. Nach insgesamt elf Jahren im Schweizer Register wurde der HB-XUU nach Spanien an die Heli-swiss Iberica verkauft. Der zweite «Uniform Uniform» ist der neue 8-plätzig Grossehelikopter AW139 der Swiss-Jet AG. Der HB-ZUU ist der 7. Helikopter dieses Typs im Schweizer Register. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XUU AS.350B2 Ecureuil; S/N 2598; B/J 1992; vorher: F-WYME; Eintrag: 21. Januar 1992; Eigentümer & Halter: Tui Air; Handänderung: 16. August 1995; neuer Eigentümer & Halter: Conz Livio; Handänderung: 20. Mai 1997; neuer Eigentümer & Halter: Heli-Linth AG; Löschung: 10. Januar 2003; neues Kennzeichen: EC-ILD.

HB-ZUU Agusta AW139; S/N 31152; B/J 2008; Eintrag: 24. Dezember 2008; Eigentümer: Air Engiadina AG; Halter: Swiss-Jet AG.

Rechts oben: Der AS.350B2 HB-XUU der Tui Air im winterlichen Samedan.

Rechts unten: Der neu in Heli-Linth-Farben lackierte AS.350B2 HB-XUU in Mollis.



Fotos: Markus Herzig

Mit dem Profi am Steuerknüppel

Super Wetter, viel Schnee und die Pisten voller Gäste: Genau so, wie es sich die Tourismusverantwortlichen wünschen! Doch auch an solch «perfekten» Tagen gibt es – ausser den Rettungen für die Rega – Arbeit für uns Helibetreiber: Unser Land ist mit sehr vielen Bahnen erschlossen – wenn es zu einer Seilbahn-Panne kommt, dann hat uns Murphy sicher Hochbetrieb beschert...



Behutsam werden die zu rettenden Personen aus der Gondel gezogen.

Foto: ZVG

Spitzenzeiten: Die Gondeln oder Sesselbahnen sind voller Passagiere. Tempo, Hektik, Skifahren. Dann der Betriebsausfall. Jetzt kommt schnell Hektik und Nervosität. Das Personal wird nun alles unternehmen, die Bahn wieder in Gang zu setzen. Sollte dies innerhalb einer in der Betriebsbewilligung der Bahn definierten Zeitspanne nicht gelingen, so kommt der Helikopter zum Einsatz. Richtigerweise – denn das Wetter kann sich in den Bergen schnell ändern und mit dem Eindunkeln werden Rettungsversuche zusätzlich erschwert.

Nun beginnen auf der Basis die ersten Vorbereitungen für einen Rettungseinsatz, wie er im FOM beschrieben sein muss. Die Vorrichtungen für diesen spezialisierten Einsatz dürfen ausschliesslich zweckbestimmt eingesetzt und nicht etwa für «normale» Materialtransporte benützt werden. Das mitfliegende Personal ist ebenso wie der Pilot für diesen Einsatz geschult worden. So hat zum Beispiel der Kutter im Helikopter eine sehr grosse Verantwortung und muss genau wissen, was – nach Anweisung des Piloten – zu tun ist. Die Flughelfer am Seil sind «Rettungsspezialist Helikopter RSH» ausgebildet. Vor dem Einsatz ist ein gemeinsames Briefing sehr wichtig: Man schaut sich die Sessel- oder Gondelbahn genau an, nicht jede Bahn ist gleich.

Massarbeit am Steuerknüppel

Das Retten von Passagieren aus einer Gondelbahn oder einem Sessellift ist nicht ganz so einfach, wie es aussieht. Oft hat der Pilot wenig Referenzpunkte

Seilbahnrettung

und unter einem ist nur Schnee oder Leere, da ist es sehr schwer, einen Punkt im Auge zu behalten.

Starker Wind macht die Arbeit noch anspruchsvoller: Die zu rettende Person kann gegen das Kabinendach der Gondel gerissen werden; bei einer Sesselbahn darf sich das Rettungsgehänge mit den Personen unter keinen Umständen mit dem Tragseil der Bahn touchieren oder verheddern – hier besteht eine ernste Verletzungsgefahr für die Personen am Seil.

Wichtig ist, dass der RSH den Passagieren am Sessel die Skibindung löst und die Skis in den Schnee fallen lässt, bevor er jemanden am Lastseil anhängt. Die Personen werden, sobald der Heli leicht anzieht, gegeneinander gezogen und könnten sich so mit den Skikanten verletzen. Der Pilot und der RSH müssen ganz besonders gut darauf achten, dass sich niemand irgendwo verhängt oder anschlägt und sich so verletzen könnte. Als Pilot bin ich mir jetzt bewusst: Ich habe Personen am Heli hängen, nicht Material!

Unsere «Passagiere» am Seil haben vielleicht Angst – gerade bei Evakuationen aus Gondelbahnen muss der RSH manchmal etwas «nachhelfen». Sobald die Personen angehängt sind, zieht der Pilot nach Anweisung des RSH den Heli leicht an. Somit verlieren die Passagiere den Boden unter den Füßen und kommen dann sehr behutsam schwebend aus der Gondelbahn ins Freie. In

dieser Phase ist Feingefühl gefragt, es darf nicht passieren, dass die eine oder andere Person mit dem Kopf gegen die Gondelbahn stösst und sich dabei verletzt.

Eine besondere Gefahr kann auch von ängstlichen Personen ausgehen: Halten sie sich irgendwo fest? Bringen sie damit vielleicht andere Personen in der Gondel in Gefahr? Die angehängten Personen sollten möglichst schnell abgesetzt werden. Wer Angst hat will schnell zu Boden.

Falls sich das Seil irgendwo verfängt, ist es die Aufgabe des Kutters, dieses – auf Anweisung des Piloten – sofort durchzuschneiden, damit der Pilot das Seil ausklinken kann. In dieser Phase der Rettung ist der Passagier in der Gondel mit einem Seil an der Gondel gesichert, es besteht also eine doppelte Sicherheit. Im Helikopter sind alle Massnahmen getroffen worden, dass der Pilot die Klinke elektrisch nicht mehr auslösen kann. Die Personen sollen gerettet und nicht noch verletzt werden. Unter all diesen Umständen ist die Seilbahnrettung auch für einen in der Transportfliegerei geübten Piloten nicht so einfach.

Es sieht so einfach aus, doch so ist es eben nicht, denn die äusseren Faktoren spielen auch eine grosse Rolle. Schneit, regnet oder windet es ziemlich stark, so kann das alles die Rettung erschweren. Allen guten Flug und bis zur nächsten Ausgabe.

Marcus Levy

Vorschau Heli-Weekend Grenchen

Am kommenden 14. und 15. März findet in Grenchen das diesjährige Heli-Weekend statt. Der grosse Start in die neue Flug- und Airshowsaison! Was klein begonnen hat, ist mittlerweile eine Institution. Helipiloten und Aussteller treffen sich in Grenchen zum Fachsimpeln und Vorfliegen. Ein intensives Rundflugprogramm wird es Besuchern ermöglichen, für wenig Geld Heli-Feeling zu erleben. Besucher des Anlasses schätzen insbesondere die Nähe zu den Exponaten und deren Vielfalt. Im Mittelpunkt der diesjährigen Veranstaltung steht die Sikorsky CH-53G der Deutschen Heeresflieger; diese sind regelmässig bei Trainings in den Schweizer Alpen anzutreffen. Der «mittlere

Foto: Markus Michalski

Sikorsky CH-53G der Deutschen Heeresflieger.

Transporthubschrauber» (MTH) ist in Rheine-Bentlage (MTH Regiment 15 «Münsterland») und Laupheim (MTH Regiment 25 «Oberschwaben») stationiert. Auch die Schweizer Luftwaffe wird dem Anlass ihre Referenz erweisen.

Besucher mit Helikoptern sind von Anflug- und Landetaxen befreit. Auf der Website des Flughafens (www.airport-grenchen.ch) kann online die Anmeldung erfolgen.

Max Ungricht



Fliegen Sie schon mit einheitlichem Kartenmaterial?

**Erscheinungstermin der neuen Luftfahrtkarten:
März/April 2009**

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Bestellen Sie einfach unter www.dfs-aviationshop.de, telefonisch bei unserem Customer Support unter +49 (0)6103/707-1205 oder persönlich bei unseren Luftfahrtbedarfshändlern.



DFS Deutsche Flugsicherung

Motorflugkarten:

- Luftfahrtkarte ICAO 1:500 000, Deutschland*
- Visual 500 Austria, Belgium, Czech Republic, Denmark, Netherlands

Segelflugkarten:

- ICAO-Segelflugkarte 1:500 000, Deutschland
- Visual 500 Austria Glider

*Wahlweise auch mit Nachttiefflugstrecken erhältlich.

Die Airliner unter den Helikoptern



Die zur United Technologies Corporation gehörende Sikorsky Aircraft Corporation blickt auf eine 70-jährige Tradition im Helikopterbau zurück. Seit 2004 gehört auch die Schweizer Aircraft Corporation zu Sikorsky. Im Schweizer Luftfahrzeugregister ist Sikorsky nur dank dieser Tochtergesellschaft überhaupt vertreten.

Zwei Sikorsky S-70C+ Trauma Hawk in der EMS-Konfiguration für Kranken- und Verletzentransporte.

Foto: Sikorsky

SIKORSKY AIRCRAFT CORPORATION

Igor Iwanowitsch Sikorsky wuchs in Russland auf und entwickelte auch dort seine ersten Konstruktionen. Nach der russischen Oktoberrevolution wanderte er nach Amerika aus. Dort gründete er 1923 die Sikorsky Aero Engineering Corporation. Anfänglich baute Sikorsky Flächenflugzeuge. Ab 1929 gehörte Sikorsky als eigenständige Firma zur United Technologies Corporation. Erst am 14. September 1939 konnte Igor Sikorsky den ersten Flug eines funktionstüchtigen Hubschraubers feiern. Sikorsky, der damalige technische Direktor, flog seine Konstruktionen gleich selber. In der Folge entstanden bei Sikorsky sehr erfolgreiche Helikoptertypen wie zum Beispiel der CH-34 Choctaw, auch als Wessex bekannt. Die Zivilversion des CH-34 trägt die Bezeichnung S-58.

Erster kommerzieller Passagierheli

Ein weiteres sehr erfolgreiches Muster hatte seinen Erstflug vor genau 50 Jahren am 11. März 1959: Die Sikorsky S-61 (Militärversion CH-3 Sea King). Zwei Jahre später wurde dies der erste für kommerzielle Passagierflüge und für den Instrumentenflug (IFR) zertifizierte zweimotorige Turbinenhelikopter. Damit avancierte er schnell zum beliebtesten kommerziellen Hubschrauber weltweit. Die Airliner-Versionen S-61L und später N verfügten über einen gegenüber dem Grundmuster verlängerten

Rumpf. So konnten sie schliesslich zwei Piloten, einen Flugbegleiter und bis zu dreissig Passagiere mitführen. Sogar eine Toilette fehlte nicht. Sikorsky baute einige weitere Helikopter-Typen und vergab Lizenzen in viele Länder. So bauten unter anderem Westland in England und Agusta in Italien verschiedene Muster. Für die meisten Konstruktionen begeisterte sich vor allem das Militär.

Und in der Schweiz?

Die Präsenz von Sikorsky in der Schweiz muss man als stiefmütterlich bezeichnen. So waren bis heute lediglich zwei Sikorsky-Helikopter im Schweizer Register eingetragen (siehe Einschub). Ein möglicher Grund für die schwache Präsenz von Sikorsky dürfte die Grösse der angebotenen Helikopter sein. Seit rund drei Jahren kann aber dennoch ein Sikorsky am Schweizer Himmel beobachtet werden. Der in Mollis stationierte und von der Linth Air Service AG eingesetzte S-76B der amerikanischen Wings Venture Limited ist allerdings in den USA als N768SX registriert.

Black Hawk

Der S-70C ist die Zivilversion des bekannten UH-60 Black Hawk, welcher bereits 1976 seinen Erstflug hatte. Bis heute wurden über 2300 Black Hawk in den unterschiedlichsten Versionen gebaut. Diese stehen in den Streitkräften von über 25 Nationen im Einsatz. Die neuesten militärischen Versionen

sind die UH-60M für die US Army und der S-70i. Nur einige wenige Maschinen wurden bis heute für zivile Zwecke eingesetzt. Darunter befindet sich auch die Spezialversion für Brandbekämpfungen, der Firehawk.

Spirit

Der S-76 hatte seinen Erstflug am 13. März 1977. Er wurde seither in verschiedenen Versionen gebaut, und bis heute verkaufte Sikorsky über 700 Stück. Entgegen den früheren Modellen schaffte der S-76 den Durchbruch nicht auf dem Militärhelikoptermarkt sondern im zivilen Sektor. Er wird heute in über 35 Ländern eingesetzt. Die aktuelle Version ist der S-76C++, welcher gegenüber seinem Vorgängermodell über zwei stärkere Triebwerke Turbomeca Ariel 2S2 ver-



Foto: Marcel Kaufmann

Der Airliner oder Bus der Lüfte: S-92 Helibus. Aus Anlass des diesjährigen WEF in Davos landete Ende Januar der in Qatar registrierte S-92A Helibus A7-MBN der Gulf Helicopters in Zürich-Kloten.



Foto: Walter Hodel

fügt. Im Weiteren erhöhten die Konstrukteure vor allem den Sicherheitsstandard des Mehrzweckhelikopters. Sikorsky bietet den S-76++ in den Versionen Airline, SAR/ALE (Search and Rescue/Airborne Law

Enforcement – Polizei), EMS (Emergency Medical Service – Kranken- und Verletzentransporte), Executive (VIP) und Offshore Oil (Verbindungshelikopter zu Ölplattformen) an.

Das jüngste Mitglied der Typenreihe ist der S-76D, welcher gegen Ende Jahr zertifiziert werden soll. Er wird von zwei speziell entwickelten Pratt & Whitney Canada PW210S Triebwerken angetrieben. Die neuen Aggregate verhelfen dem D-Modell zu einer höheren Nutzlast von über 450 Kilogramm an heissen Tagen und zu einer grösseren Reichweite. Neue Composite-Rotorblätter, eine geräumigere Kabine, geringere Lärmmissionen innen und aussen sind nur ein paar weitere Verbesserungen.

Helibus

Er macht seinem Namen alle Ehre: der S-92 Helibus. Der neueste Helikoptertyp von Sikorsky hatte am 23. Dezember 1998 seinen Erstflug. Die Zertifizierung erfolgte vier Jahre später. Er erfüllt auch die strengsten Sicherheitsbestimmungen vollumfänglich. Sikorsky preist dann auch eine Head-of-State Version (HOS) für Führungspersonlichkeiten aus Wirtschaft und Politik an. Der S-92 ist allwettertauglich und verfügt sowohl über ein Enteisersystem für den Haupt- und den Heckrotor sowie über einen Blitzschutz. Der grosse Bauch des Helibus bietet Platz für bis zu 19 Passagiere. Jedes der zwei leistungsfähigen General Electric CT7-8A Triebwerke liefert mehr als doppelt soviel Power wie ein Triebwerk der S-76. Der Helibus hat aber auch eine beeindruckende Reichweite. Sogar in der Airliner-Konfiguration mit 19 Passagieren und einer Reserve von dreissig Minuten kann er 865 Kilometer zurücklegen.

Walter Hodel



Ganz oben: Während die S-76A und die S-76C jeweils von zwei Turbomeca Ariel 1S (S-76C - 1S1) angetrieben werden, sind im S-76B zwei Pratt & Whitney PT6B-36A eingebaut. Die S-76B N768SX der amerikanischen Wings Venture Ltd. mit Baujahr 1991 wird in Mollis von der Heli Linth AG betrieben.

Oben: Die ersten Versuche für den Firehawk begannen 1998 mit einem umgebauten UH-60L Black Hawk. Durch ein verlängertes Fahrwerk konnte ein abnehmbarer 3785 Liter Wassertank am Bauch des Helikopters befestigt werden. Bisher wurden einige Exemplare an Feuerwehren und die Air National Guard in Amerika geliefert. >



EUROPE'S NUMBER 1 FRIEDRICHSHAFEN

EXPERIENCE THE PASSION OF FLYING

INTERNATIONALE FACHMESSE FÜR ALLGEMEINE LUFTFAHRT
2. – 5. APRIL 2009
Friedrichshafen, Germany

www.aero-expo.de

Platin-Sponsor



Gold-Sponsor



www.ttkc-werbung.de

Ab 2009
jährlicher Turnus



Sikorsky S-70C

Art	Zweimotoriger Mehrzweckhelikopter
Platzzahl	2 Piloten und 19 Passagiere
Max. Abfluggewicht	9158 kg
Max. Zuladung	4578 kg
Triebwerk Anzahl/Leistung	2 x 1212 kW
Geschwindigkeit	268 km/h
Reichweite	550 km



Foto: Sikorsky

Sikorsky S-76C++

Art	Zweimotoriger Mehrzweckhelikopter
Platzzahl	2 Piloten und 12 Passagiere
Max. Abfluggewicht	5306 kg
Max. Zuladung	2129 kg
Triebwerk Anzahl/Leistung	2 x 669 kW
Geschwindigkeit	287 km/h
Reichweite	762 km



Foto: Sikorsky

Sikorsky S-76D

Art	Zweimotoriger Mehrzweckhelikopter
Platzzahl	2 Piloten und 12 Passagiere
Max. Abfluggewicht	5306 kg
Max. Zuladung	2063 kg
Triebwerk Anzahl/Leistung	2 x 803 kW
Geschwindigkeit	287 km/h
Reichweite	838 km



Artist Impression Sikorsky

Sikorsky S-92 Helibus

Art	Schwerer Mehrzweckhelikopter
Platzzahl	2 Piloten und 19 Passagiere
Max. Abfluggewicht	12020 kg
Max. Zuladung	3354 kg
Triebwerk Anzahl/Leistung	2 x 1879 kW
Geschwindigkeit	280 km/h
Reichweite	999 km



Foto: Sikorsky

Sikorsky Aircraft betreibt weder in der Schweiz, noch in Europa eine Niederlassung. Für die westeuropäischen Kunden ist Alex Sharp, Regional Sales Manager – Europe, zuständig. Kontakt: Telefon +1 207 27146, Fax +1 860 9988968, Mail dlsiksaleseuropa@sikorsky.com

Statistik der in der Schweiz immatrikulierten Sikorsky-Helikopter

Stand: Februar 2009

Zurzeit sind in der Schweiz keine Sikorsky-Helikopter registriert.

Bis heute waren lediglich zwei Sikorsky im Schweizer Register immatrikuliert:

S-55T, HB-XDS vom 11.04.1972 bis 13.05.1977 (Eisenhut Aviation und temporär Heliswiss, Helicsa in Spanien und Sued Helicopter für die Deutsche Flugrettung BRK).

S-58T, HB-XDT vom 26.04.1972 bis 06.07.1983 (Heliswiss und temporär Heli Union in Griechenland und Heliservice).

Quelle: www.swissheli.com

Luftbrücke zum Lauberhorn

Die traditionelle Abfahrt am Lauberhorn in Wengen bedeutete für die Air Glaciers einen Grosseinsatz. Über den eigenen Helipad oberhalb der Kleinen Scheidegg wurden mit insgesamt 13 Helikoptern über 800 Personen zum Start des bekanntesten Skirennens der Schweiz transportiert.



Fotos: Joël Bessard

Kontrolle: Inspektoren des Bazls überprüften die Einhaltung der Procedures.

Rechts: Im Minutentakt schwebten Helis auf den Helipad bei der Lauberhornschulter ein.

Schon unmittelbar nach Sonnenaufgang konnte der Umfang dieser «Luftbrücke» bewundert werden. Im Minutentakt flogen die Helikopter den provisorischen Helipad an und wurden auf die mit blauer Lebensmittelfarbe markierten Landeplätze eingewiesen. Das erfahrene Personal der Basis Lauterbrunnen hatte den Pad in gewohnter und bekannter Professionalität vorbereitet. Die minutiöse Planung erwies sich als Volltreffer: Sämtliche Passagiere erreichten vor dem Start die Skipiste und konnten das Spektakel in vollen Zügen geniessen. Um auch beim Gepäck keinerlei Zeit zu verlieren, wurden zum Beispiel Skis oder Schlitten ausschliesslich in Transportnetzen als Aussenlasten von einem Lama mitgeführt. Damit konnten die Ein- und Ausladezeiten des Gepäcks bei den Helikoptern eingespart werden, ein nicht zu unterschätzender Vorteil bei einer so grossen Passagierzahl.

Verstärkung für Air Glaciers

Die Helikopter der Basis Lauterbrunnen konnten den gewaltigen Auftrag



Air Glaciers

alleine nicht bewältigen. Verstärkt wurde die Flotte durch Helikopter der Basis Sion und durch Maschinen der Heli TV, der Heli Partner AG und der Heli Gotthard – drei Ecureuil sowie zwei Colibri wurden für den Anlass eingemietet, insgesamt 13 Helikopter wurden am Renntag eingesetzt. Viele unangemeldete Passagiere mussten aus Kapazitätsgründen zurückgewiesen werden. Einige Flüge wurden auch ab zwei Standorten in Interlaken durchgeführt – dies betraf Gruppen, die mit dem Bus anreisten. Auch die BOHAG bot ab Gsteigwiler Flüge zum Männlichen an.

Beeindruckt

Nach meinem zwanzigminütigen Flug ab Sion in einem Ecureuil setzte Pilot Lotti den Helikopter punktgenau auf dem Helipad auf der Lauberhornschulter auf. Als Zaungast wurde ich danach Zeuge dieser perfekt ausgeführten Luftbrücke: Bei Postkartenwetter und dem mythischen Hintergrund von Eiger, Mönch und Jungfrau schwebten die Helikopter im Minutentakt auf dem Landeplatz ein.

Unterbruch

Um elf Uhr erfolgte für die Luftbrücke ein kleiner Unterbruch. Wäh- ➤



Links: Lastenesel Lama – aus Zeitgründen wurde das Gepäck im Netz geführt.

Oben: Die Air Glaciers Klassiker SE.3160 Alouette 3 und SA.315B Lama.

Oben rechts: Das eingemietete AS.350B2 Ecureuil HB-XSO von Heli TV.

rend 20 Minuten gehörte der Luftraum der Patrouille Suisse. Vor der majestätischen Kulisse des Berner Oberlandes kamen die Zuschauer in den Genuss einer atemberaubenden Demonstration der Schweizer Luftwaffe.

Auch während des Skirennens war ein Helikopter im Einsatz. Der MD600N «Golf-Uniform» der Fuchs Helikopter kreiste über der Rennstrecke und er-

möglichte die spektakulären Live-Aufnahmen aus der Vogelperspektive für das Fernsehen.

Nach dem Skirennen folgte der zweite Teil des Grosseinsatzes für Air Glaciers. Es galt, die unzähligen Streckenbesucher der längsten Abfahrt im Weltcup innert kurzer Zeit wieder ins Tal zu fliegen. Auch diese Luftbrücke erledigte die Air Glaciers mit Perfektion und ohne einen einzigen Zwischenfall.

Joël Bessard

Ein besonderer Dank gilt David Bagnoud und Toni Capraro für ihre Mithilfe bei der Realisierung dieser Reportage sowie für den Mitflug im Ecureuil.

FASZINATION HELIKOPTER
BB HELI ZÜRICH



Ihr Spezialist für Rund- und Taxiflüge

044 814 00 14 www.bbheli.ch

Morane MS-880 B, HB-EDY
TTSn 2600h, TBO 1000h,
100Ps, GPS Moving Map,
Schalldämpfer
VB sFR. 25 000.–,
Homebase LSZV
markus.keller@windowslive.com



RettungsPilot
2. Auflage
Das Buch ist auch in englischer Sprache erhältlich.
Bestellungen unter:
www.t-loetscher.ch

Inserateschluss
Cockpit-Ausgabe
April 2009



9. März 2009

Pilot? www.aopa.ch





Hochbetrieb auf dem Mountain Stilli Heliport. Im Hintergrund der Stilli Hof, welcher auch innerhalb der gesicherten Zone liegt und der provisorische «Container Tower».

Während einiger Tage im Januar herrscht jeweils auf dem Hof der Familie Stiffler in Davos der Ausnahmezustand. Stacheldrahtzäune, Videoüberwachung, grosse Präsenz von Polizei und Militär und natürlich jede Menge Helikopter prägen das Bild auf dem gemütlichen Stillihof an der Strasse zum Flüelapass.

25 Kühe, Schweine und ein Heliport



Oben: Heli Linth mit dem AS.350B3; in der Flotte des Glarner Unternehmens, befinden sich vier Helikopter dieses Typs.

Rechts oben: Der komfortable A109E Power HB-ZIM von Skymedia erreicht eine Geschwindigkeit von 260 km/h.

Rechts unten: Auch der EC-120B Colibri erhielt, wie die anderen Helikopter von Swiss Jet, das neue Logo.

Mountain Stilli Heliport Davos

Als im Jahr 1999 der amerikanische Vizepräsident Al Gore mit einer Flotte Chinooks in Davos landen wollte, musste zuerst nach einem geeigneten Grundstück in Dorfnähe für einen Heliport gesucht werden. Es bot sich die zirka 200 x 200 Meter grosse Wiese vor dem Stillihof als idealer Standort an. In den ersten Jahren war

das Gelände nicht gesichert, erst ab 2003 wurden Hof und Landeplatz massiv eingezäunt, mit der stetigen Zunahme der Flugbewegungen stiegen auch die Anforderungen an die Flugüberwachung und Personenkontrollen. Dieses Jahr dienten mehrere rund um den Bauernhof aufgestellte Container der Polizei, skyguide und Air Grischa (Official Helicopter Car- >



Fotos: Samuel Sommer



rier WEF) als Einsatzzentralen. Die Helikopterbesatzungen mussten die vorgegebenen An- und Abflugverfahren im engen Tal nach Davos genau einhalten und sich bereits vor dem WEF für die geplanten Flüge bei der Luftwaffe akkreditieren.

Infrastruktur

Bereits vor Weihnachten 2008 begannen in der «Stilli» die ersten Vorbereitungsarbeiten mit dem Aufstellen von Containern und der Montage von Antennen. Den vielen Polizei- und Militärkräften

machten die tiefen Temperaturen zu schaffen – die Hofbesitzer Stiffler stellten den Ordnungshütern kurzerhand einen heizbaren Container mit dem Namen «Stilli Mountain Heliport-Bistro» vor den Eingang! Wie Hans Stiffler erwähnt, ist der «WEF-Rummel» auf dem Hof für die ganze Familie eine interessante Zeit und zusätzlich ein willkommener Nebenerwerb. Wo sonst haben Kühe und Schweine die Möglichkeit, mit soviel Prominenz aus der ganzen Welt auf Tuchfühlung zu gehen?

Samuel Sommer



Ganz oben: Der Agusta A119 Koala HB-ZKO fliegt seit zwei Jahren im Dienst der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bazl).

Oben: MD 902 HB-ZDF von Linth Air Service. In der Schweiz sind nur drei Maschinen dieses Typs eingetragen.

Links: Der Agusta A109S Grand HB-ZHP zählt ebenfalls zur Flotte von Swiss Jet.





Oben: Die AS.350B3+ HB-ZJR erhielt Ende 2008 die Farben von Heli Alps.

Mitte: Der Bell 430 von Swiss Jet fliegt seit dem Jahr 2000 in der Schweiz, hat seither jedoch mehrmals den Besitzer gewechselt.

Unten: Einer von mehreren D-registrierten Privathelikoptern, welche in Davos anzutreffen waren: der EC-145 D-HAKA.



Von oben:

- Swiss Jet One. Das Flaggschiff AW139 HB-ZUU flog mehrmals pro Tag nach Davos.
- Die AS.350B3+ HB-ZIY von Air Grischa beförderte WEF-Gäste von Samedan nach Davos.
- Die AS.355F2 HB-ZIV von Eliticino ist die einzige Twin-Ecureuil in der Schweiz.
- Ein Super Puma der Bundespolizei brachte die deutsche Delegation mit Bundeskanzlerin Angela Merkel nach Davos.



Fotos: Samuel Sommer



Foto: ZAG

Dr. Rudolf Gerber, Präsident der AOPA Schweiz



Die Wintermonate mit zähem Nebel im Mittelland, eisbeladenen Wolken und nur wenigen Stunden Tageslicht oder gar Sonnenschein reduzieren die Möglichkeiten des Fliegens vor allem nach Sichtflugregeln. Die Einträge im Logbuch werden spärlicher, die Flüge über die schneebedeckten Alpen rarer. Nur die Trainingsintervalle dehnen sich zwischen den Landungen. Zeit, um die Sicherheit für die nächste Saison aufzubauen. Zeit, um das Wissen zu ergänzen, damit es nach einer längeren Pause das rein mechanische Beherrschen des Flugzeuges entlastet. Für jeden Piloten lohnt es sich nur schon, die Handbücher mit all den gestapelten Nachträgen auf den neusten Stand zu bringen, sie auch zu lesen und sich zu merken, was sich an der Luftraumstruktur oder im Sicherheitsbereich verändert hat.

Unangenehme, kostspielige und zeitraubende Überraschungen beim neu geregelten Zugang zu den verschiedenen Sicherheitszonen auch kleinerer Flugplätze lassen sich mit dem Überprüfen der Schlüssel und der Ablaufdaten von Sicherheitsausweisen vermeiden. Die Fallen, die sich mit erweiterten kontrollierten Lufträumen und ihren Unter- und Obergrenzen ergeben, können mit der rechtzeitigen Anpassung von Ab- und Anflugwegen auf aktuellen Karten vermieden werden.

Grenzwerte in Erinnerung rufen

Ein Kapitel für sich sind die Gewichte. Weight and Balance für die richtige Beladung und die Maximalmasse für

I read you five!

Zeit für die Sicherheit

Start und Landung haben sich meist und schon lange in der Ecke der Gewohnheiten eingerichtet. Nur sind sie dort dem Schicksal des Verblässens ausgeliefert. Sie teilen es oft mit den Minimalgeschwindigkeiten für die Konfigurationen des Flugzeuges während verschiedener Flugphasen oder den Auswirkungen der Aussentemperatur auf die Dichtehöhe. Selbst die erfahrenen Piloten, die mit mir kürzlich im Nahen Osten unterwegs waren, haben nicht schlecht gestaunt, als sie beim Start in Amman, das auf einer Höhe von 2550 Fuss liegt, bei einer Aussentemperatur von 40° mit einer Dichtehöhe von 6200 Fuss und entsprechend reduzierter Steigleistung mit heissen Motoren zu kämpfen hatten. Bereits am Toten Meer, wo der Höhenmesser auf dem Flugplatz von Mesada minus 1266 Fuss anzeigt und dieselben Temperaturen herrschen, haben sich im Nomadenzelt, das als Empfangshalle dient, nicht nur angeregte Diskussionen über veränderte Startstrecken ergeben. Nicht wenige haben sich im Schatten in ihre Handbücher vertieft und begonnen, Tabellen zu studieren. Unter anderen diejenige für maximale Querwindkomponenten, die ein Flugzeug bei der Landung erträgt. Sowohl in Aqaba als auch im ägyptischen Hurghada war der Himmel wohl wolkenlos. Doch der kräftige, in Böen wehende Wind aus Richtungen bis zu 45 Grad abseits der Pistenachse verlangte nicht nur das ganze Können der Crews, sondern auch Respekt vor den technischen Limiten der Flugzeuge.

Seminare geben Impulse

Wo immer Piloten sich treffen, tauschen sie Erfahrungen aus. Ob im Flugplatzbeizli oder an einem Weiterbildungskurs spielt keine Rolle. Selbst das Internet hält Plattformen bereit, wo Piloten und Experten Erlebtes auswerten

und die Folgerungen weitergeben. Die Air Safety Foundation der AOPA (www.asf.org) geht noch weiter und bietet für alle Risikogebiete wie Wetter, GPS-Navigation, Aerodynamik, Stalls und Spins interaktive Kurse an. Eine gute Stunde pro Kapitel genügt, um sich mit wertvollen Informationen und Tests wieder auf Vordermann zu bringen.

Nachhaltig sind auch die Seminare, die grössere Fliegerclubs und die AOPA anbieten. Selbst «unser» Astronaut Claude Nicollier hat spontan zugesagt, als ihn die AOPA für ihr Safety Seminar anfragte, weil auch für ihn Sicherheit absoluten Vorrang genießt. Er teilt die Ansicht, dass es besser ist, vor dem Fliegen für die Sicherheit in allen Lagen zu sorgen, als später aus einem mehr oder weniger glimpflich abgelaufenen Vorfall zu lernen. Und doch sind es immer wieder praktische Beispiele aus allen Ecken des Globus, die am meisten faszinieren und zu diskutieren geben. Die gelungene Airbus-Notlandung auf dem Hudson hat eindrücklich gezeigt, was Können als Konsequenz des Kennens zu bewirken vermag. Auch wenn das eigene Flugzeug kein Airbus ist: Aus solchen Meisterleistungen zu lernen, ist gerade während des Winters nicht nur ein Muss, sondern auch ein Vergnügen.

Rudolf Gerber
Präsident AOPA Switzerland



Foto: mt

Das Tote Meer, tiefster Punkt der Erde. Im Sommer herrschen in dieser Senke des Jordangraben extrem hohe Temperaturen.

Nieuport Memorial Flyers

Neues Zuhause in Langenbruck



Foto: mt

Viel Arbeit investiert – und noch steht viel bevor. Das Gezeigte besticht durch höchste Originaltreue und Qualität.

Das ehrgeizige und sehr zeit-intensive Projekt kann nun auch von der Öffentlichkeit mitverfolgt werden. Seit Anfang dieses Jahres ist eine Maschine in der Bider-Baracke in Langenbruck zu besichtigen; der Bogen zwischen dem grossen Schweizer Piloten Oskar Bider (siehe Cockpit 01/09) und dem französischen Kampfflugzeug in Schweizer Diensten

Die Nieuport Memorial Flyers sind «zu Hause» angekommen. Der Bau der Flugzeuge wird teilweise in Langenbruck fortgeführt, dem ehemaligen Wohnort des Nieuport-Piloten Oskar Bider. Cockpit hat bereits im September 2004 ausführlich über das Projekt berichtet.

(5 Maschinen) ist damit auch geographisch gespannt.

Kuno Schaub, Isidor von Arx und Geri Mäder bauen gemeinsam an je einer Nieuport 23C-1, der vierte Mitbauer, Daniel Ernst, hat die Gruppe zwischenzeitlich verlassen. Der Nachbau dieser 1.-Weltkrieg-Maschine ist ganz besonders aufwendig – alle Teile, bis hin zum Vergaser und Benzinahnen, müssen neu hergestellt werden – originalgetreu! Die Nieuport Memorial Flyers können dabei auf Sponsoring und Mithilfe zählen, so werden zum Beispiel anspruchsvolle mechanische Teile von den Lehrlingen der Firma Nussbaum AG in Olten

hergestellt, andere Nieuport-Freunde – auch aus dem Ausland – steuern Teile und Dokumente bei. Nach über zehn Jahren Bauzeit sollen die drei Flugzeuge im Jahr 2011 zum Erstflug abheben, auch die ehemalige «Ernst-Maschine» wird parallel mitgebaut.

Max Ungricht

Biderbaracke Langenbruck, Öffnungszeiten jeweils am 1. Sonntag im Monat (14.00 – 17.00 Uhr). Eintritt CHF 5.–, Kinder CHF 2.–. Führungen ausserhalb der Öffnungszeiten via Telefon 062 398 16 61. www.nieuport.ch

Bestellcoupon

Ja, ich möchte das «Cockpit» abonnieren

Bitte senden Sie mir das neueste Cockpit für Fr. 10.– inkl. Porto

jährlich **Fr. 83.–***

Ausland jährlich **€ 56.–****

Schnupperabo für 3 Monate **Fr. 19.–*, € 13.–**

* inkl. 2,4 % MWSt

** inkl. Porto Ausland

Besteller:

Name _____

Vorname _____

Strasse _____

PLZ, Ort _____

Ich bezahle  

Gegen Rechnung Per Kreditkarte

gültig bis

Geschenk-Abo geht an:

Name _____

Vorname _____

Strasse _____

PLZ, Ort _____

Telefon _____

Datum

Unterschrift _____

Bitte Bestellcoupon einsenden oder faxen an: «Cockpit»-Leserservice, Ziegler Druck- und Verlags-AG, Postfach 778, 8401 Winterthur, Telefon 0041 52 266 99 00, Fax 0041 52 266 99 13

Storch ohne Nachwuchs

Evaluation der Fi 156 in der Schweiz



Foto: Swiss Air Force Center

Die atemberaubenden STOL-Eigenschaften der zwei beim 4. Internationalen Flugmeeting von 1937 in Dübendorf vorgeführten Fieseler Fi 156 Storch machten auch bei der Teppichetage der Schweizer Fliegertruppe mächtig Eindruck. Im Mai 1939 weilte ein weiteres Exemplar kurz für Flugversuche in der Schweiz.

Nicht immer müssen Flugzeuge pfeilschnell sein, um aufzufallen und sich mehr als nur eine Fussnote in den Annalen der Geschichte zu sichern. Die Fieseler Fi 156 ist das beste Beispiel dafür. Das langbeinige Fahrwerk verlieh dem Muster den Übernamen Storch. Seine grosse Stärke bestand darin, von unwahrscheinlich kleinen Plätzen wegzuflattern oder aufzusetzen. Weniger als ein Fussballfeld reichte für den Start völlig aus. Das liess aufhorchen. Erstmals die Katze aus dem Sack liess die im Aufbau begriffene deutsche Luftwaffe anlässlich des 4. Internationalen Flugmeetings, das zwischen dem 23. Juli und dem 1. August 1937 über 200 000 Schaulustige nach Dübendorf lockte.

Zum Zeitpunkt, als der Storch erstmals die Weltöffentlichkeit in Staunen versetzte, liefen bei den Fieseler Werken in Kassel-Bettenhausen die letzten Maschinen der insgesamt zehn Einheiten umfassenden Null-Serie vom Band. Die Fi 156 war gar noch nicht bei der deutschen Luftwaffe eingeführt, als der Storch erstmals internationales Terrain betrat. Diese als Fi 156 A-0 bezeichneten Flugzeuge besaßen auf jeder Seite der Triebwerksverkleidung vier Auspuff-Rohre, die ab der ersten Grosseerien-Version Fi 156 C-1 wegfielen. Als einzige Variante besass die Null-Serie einen an der vorderen unteren Motorhaubenverkleidung angebrachten Ölkühler, der bei den späteren Baulosen weiter nach hinten wanderte.

Kassel-Bettenhausen verlassen hatten. Beide Maschinen besaßen den für die Vorserienflugzeuge typischen hellgrauen Anstrich sowie eine Zivil-Registrierung. Die Fi 156 A-0 (Werknummer 611) mit der Immatrikulation D-IDVS startete am 15. Juli 1937 zum Erstflug; das war eine Woche vor Beginn des Flugmeetings. Diese Maschine blieb für die gesamte Dauer der Veranstaltung als Teil der statischen Ausstellung am Boden. Der zweite Storch war die Fi 156 A-0 (Werknummer 612) und gleichzeitig die zweitletzte Maschine der Null-Serie. Der genaue Erstflug der D-IJFN liegt immer noch im Dunkeln, er muss aber mit Sicherheit erst ganz wenige Tage vor Beginn des Meetings erfolgt sein. Am 22. Juli 1937 holte der Rechliner Versuchspilot Otto Cuno die D-IJFN in Kassel ab und überführte die Maschine am gleichen Tag nach Dübendorf. Diese Maschine demonstrierte Otto Cuno gleich zwei Mal für 15 Minuten im Flug – und zwar am 26. Juli sowie 29. Juli 1937.

Storch an Gartenparty

Am Freitag, 30. Juli 1937, kam es an der Goldküste zu einer Art Mini-Flugmeeting. Ballonflugpionier Oberst Emil Messner, seines Zeichens Präsident des Aero Club der Schweiz, lud handverlesene Gäste aller teilnehmenden Nationen zu einer Gartenparty auf seinem Landgut Rosenberg in Feldbach am oberen Zürichsee ein, darunter auch General der Flieger Erhard Milch sowie Generalmajor Ernst Udet, damaliger



Foto: Swiss Air Force Center

Premiere in Dübendorf

Insgesamt zwei Fi 156 A-0 nahmen am 4. Internationalen Flugmeeting in Dübendorf teil. Es waren in beiden Fällen praktisch fabrikneue Maschinen, die erst kurze Zeit vorher hintereinander Montagehallen der Fieseler Werke in

Seite 44 oben: An der Goldküste kam es am Freitag, 30. Juli 1937, zu einer Art Mini-Flugschau, als die Fi 156 A-0 D-IJFN und der englische Cierva C-30 Traghubschrauber G-ACWR auf dem herrschaftlichen Landgut Rosenberg von Oberst Emil Messner bei Feldbach am oberen Zürichsee landeten. Messner war damaliger Präsident des Aero Clubs der Schweiz sowie Organisationspräsident des 4. Internationalen Flugmeetings. Die Darbietungen waren Höhepunkt einer vom Ballonflugpionier Oberst Emil Messner gegebenen Gartenparty. Im Vordergrund ist die heute stark verbreiterte Seestrasse sichtbar.

Seite 44 unten: Die zweite nach Dübendorf zum 4. Internationalen Flugmeeting delegierte Fi 156 A-0 war die D-IDVS. Sie blieb aber während der gesamten Dauer der Vorführungen am Boden und blieb so im Schatten der für die zwei Vorführungen herangezogenen D-IJFN. Genau wie die D-IJFN war auch dieser Vorserien-Storch in einem hellgrauen Farbanstrich gehalten. Diese Fi 156 A-0 (Werknummer 611) D-IDVS absolvierte am 15. Juli 1937 ihren Erstflug, das war gerade einmal eine Woche, bevor die Maschine in die Schweiz flog. Die Fi 156 A-0 D-IDVS verblieb noch lange beim Fieseler Stammwerk in Kassel, später war sie für die deutsche Luftwaffe in der Sowjetunion und Italien im Einsatz.

Unten: Da soll einer noch sagen, unsere Grossväter hätten immer Ordnung gehalten: Die Fi 156 A-0 (Werknummer 612) D-IJFN findet sich vor einem mit Abfällen übersäten Rollfeld wieder. Am 4. Internationalen Flugmeeting in Dübendorf, das zwischen dem 23. Juli und dem 1. August 1937 abgehalten wurde, war der erste öffentliche Auftritt dieses Typs, zuvor war der Storch nicht einmal im Dritten Reich gezeigt worden. Typisch für die Vorserien-Ausführung des Storchs sind die vier Auspuffstutzen sowie der vorne an der unteren Triebwerksverkleidung angebrachte Kühler. Die Auspuffstutzen verschwanden bei der Grossserien-Ausführung Fi 156 C-1, während der Kühler bereits bei den ersten Serien Fi 156 B-0 nach hinten versetzt wurde.

Chef des Technischen Amtes im Reichsluftfahrtministerium (RLM). Auf einem frisch gemähten Wiesengelände nahe dem Wasser landeten die mit grösster Wahrscheinlichkeit von Ernst Udet gesteuerte Fi 156 A-0 D-IJFN sowie der englische Cierva C-30 Traghubschrauber G-ACWR. Beide Maschinen stellten sich als Höhepunkt der Gartenparty einem Vergleichsfliegen. Dies war mit

grösster Wahrscheinlichkeit das erste Mal, dass ein Flächenflugzeug am Ufer des Zürichsees niederging.

Die beiden Fieseler Fi 156 Storch kehrten mit dem Abschluss des 4. Internationalen Flugmeetings am 1. August 1937 wieder ins Dritte Reich zurück. Die Fi 156 A-0 D-IDVS verblieb noch lange bei den Fieseler Werken in Kassel. Im 1942 war die Maschine einer Verbindungsstaffel der deutschen Luftwaffe an der Ostfront zugeteilt, anschliessend folgte im Mai 1943 ein kurzes Gastspiel beim Stab des Transportgeschwaders 5, das damals auf dem bei Neapel gelegenen Flugfeld Capodichino stationiert war. Mit grösster Wahrscheinlichkeit war die ehemalige D-IDVS mit von der Partie, als diese Einheit später nach der Sowjetunion verlegte. Über den weiteren Werdegang der Fi 156 A-0 D-IJFN liegen dem Verfasser keine verlässlichen Angaben vor.

Evaluation in Bern-Belpmoos

Die verblüffenden Flugvorführungen in Dübendorf und am Zürichsee weckten natürlich Begehrlichkeiten bei der Fliegertruppe. Das hügelige Terrain der Schweiz war geradezu prädestiniert für den Storch. Auch sah die Fliegertruppe in der Fi 156 ein geeignetes Instrument für die Bergung von im Hochgebirge in Not geratene Personen, wo es bislang keine schnelle Rettungsmöglichkeiten gab. Diese Vision der Luftrettung sollte sich im November 1946 in dramatischer Weise in Realität umsetzen, als zwei ehemals internierte Fi 156 Storch der Schweizer Fliegertruppe die Besatzung einer auf dem Gauligletscher verunfallten C-47 Dakota der amerikanischen Luftstreitkräfte ausflogen.

Eine nur zwei Tage dauernde Evaluation fand zwischen dem 8. und 9. Mai 1939 auf dem Berner Flugplatz Belpmoos

statt. Federführend für die Versuche waren allerdings nicht die Fliegertruppen, sondern das Eidgenössische Luftamt. Zum Einsatz kam eine Fi 156 C-1 (Werknummer 695) mit der zivilen Immatrikulation D-IUGR. Diese Maschine kam mit Gerhard Fieseler am Steuer bei verschiedenen flugsportlichen Veranstaltungen zum Einsatz. Diese Fi 156 C-1 führte am 21. Februar 1939 in Kassel-Bettenhausen ihren Erstflug durch, ihr weiterer Lebenslauf liegt aber im Dunkeln. In der Schweiz vorgeflogen wurde die D-IUGR von Diplom-Ingenieur Willy Fiedler, dem damaligen Leiter der Versuchs- und Einflugabteilung der Fieseler-Werke. Während dieser Kurzevaluation erhielten auch vier Schweizer Piloten Gelegenheit, sich hinter den Steuerknüppel der Fi 156 zu klemmen. Bei insgesamt sechs Starts mit einem Abfluggewicht zwischen 1054 und 1320 Kilogramm registrierte das Luftamt Startrollstrecken zwischen 66 und 116 Metern Länge, wie aus einem im Bundesarchiv in Bern lagernden Dokument hervorgeht. Der Bericht kam zum Schluss, dass der am Flugzeug montierte Propeller «für unsere Verhältnisse nicht geeignet ist, jedoch die Leistungen und Flugeigenschaften die Erwartungen voll erfüllt haben.»

Hans-Heiri Stapfer

Die kommende April-Ausgabe schildert den spannenden Einsatz einer Fieseler Storch als fliegende Litfassäule für Schweizer Schokolade.

Verfasser und Redaktion bedanken sich bei Karl Kössler, Jerry L. Campbell, Manfred Griehl und Martin Kyburz sowie dem Bundesarchiv in Bern und dem Flieger- und Flabmuseum in Dübendorf für die Überlassung von Dokumenten und Fotos.



Foto: Martin Kyburz



Vor 25 Jahren im Cockpit...

So wie wir in unserer Januar-Ausgabe auf 50 Jahre Raumfahrt zurückblickten, schaut die März-Ausgabe von 1984 (logischerweise) auf 25 Jahre Raumfahrt, respektive die NASA, zurück. Mercury – Gemini – Apollo – Skylab – Space Shuttle: Wahrhaft ein erfolgreiches Vierteljahrhundert!

Auf drei Seiten kommentiert Dr. G. Bridel die Entwicklungsgeschichte des legendären N-20 «Aiguillon». Das revolutionäre Konzept hat in vielen Details später erfolgreich gebaute Kampfflugzeuge beeinflusst.

Interessant sind Hans Gallis Ausführungen zum PC-7-Vorführprogramm. Der ehemalige Pilatus-Chefpilot schreibt zum Trudeln links, was ich so nicht wusste: Er hilft mit rechtem Querruder nach. Weitere interessante Artikel dieser Ausgabe: Sekolah Penerbang (Flugschule der indischen Luftwaffe), Air Bridge (englische Fracht-Charter-Gesellschaft) und Modellbau (F-16, F-18). *mt*

Titelbild: Dornier Do 228-200 der Malaysia Air Charter.

Cockpit

SCHWEIZER KONSTRUKTIONEN

Die Entwicklungsgeschichte des legendären Schweizer Kampfflugzeuges

F+W N-20.10 Aiguillon

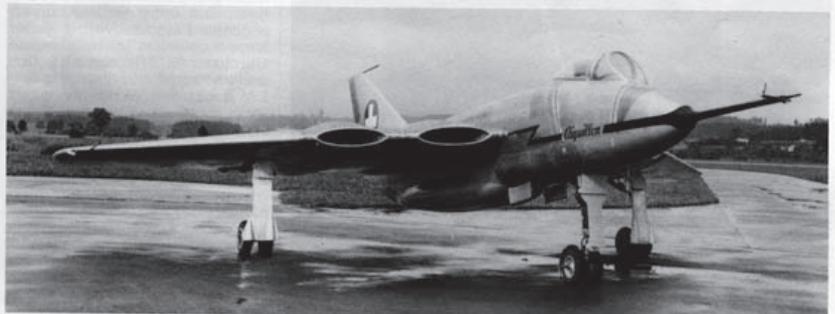
An der Sitzung der zuständigen Kommission fiel am 29. Juni 1948 der Entscheid zwischen der zweimotorigen Dornier-P-25.20 und der N-20 zugunsten der Konstruktion des Eidgenössischen Flugzeugwerkes. Gleichzeitig wurde ein Prototyp samt den zugehörigen Swiss-Mamba-Zweistromtriebwerken in Auftrag gegeben.

Der Prototyp N-20.10 Aiguillon und die geplante Serienausführung N-20.15 waren durch folgende Merkmale gekennzeichnet: einsitziger Mitteldecker in Ganzmetallbauweise, Tragwerk mit pfeilförmigem Grundriss mit Höhenquerruder kombiniert. Das gefeilte Tragwerk wurde gewählt, um die kritische Machzahl –

wird sie erreicht, nimmt der Widerstand stark zu – zu erhöhen, wobei der Pfeileffekt nach außen zunimmt. Entsprechend wurde der Pfeilwinkel von 30° am Innenflügel auf 45° am Außenflügel erhöht. Das Seitenverhältnis (Verhältnis von Spannweite im Quadrat zur Flügelfläche) wurde klein gehalten,

um möglichst geringen Schwierigkeiten im Hochgeschwindigkeitsflug zu begegnen. Entsprechend der fehlenden konstruktiven Schränkung (Verwindung) des Tragflügels war für den Langsamflug anfänglich eine Wölbung der Profilnase am Außenflügel vorgesehen, auf die jedoch aufgrund der günstigen

N-20.10 Aiguillon. Die abtrennbare Pilotenkabine ermöglichte ausgezeichnete Sichtverhältnisse. Die Waffenwanne und das breitspurige Niederdruckfahrwerk sind gut sichtbar



März 1984 Cockpit 35

Staffeln der Welt



© Jürgen Eckle

Das RIAT 2008 wurde zwar, wegen des durch Dauerregen völlig aufgeweichten Geländes, kurzfristig abgesagt. Aber die Gelegenheit war günstig, während der Trainingstage einige Teams erneut zu dokumentieren und somit früher erschienene Artikel upzudaten.

Breitling Jet Team (Cockpit 6/2006)

Beim Flugtag in Grenchen 2006 zierte noch ein Fächer mit fünf stilisierten Jets das Leitwerk der L-39. Jetzt prangen Firmenname und Teamnummer auf den gelb lackierten Seitenleitwerken.

Esquadilha da Fumaca (Cockpit 6/2007)

Die Tucanos sind wieder, wie früher die Fouga Magister des Teams, in den brasilianischen Nationalfarben lackiert. Seither machte die Esquadilha zweimal in Europa Station, zuletzt in Fairford.

Halcones (Cockpit 1/2005)

Seit der Umrüstung auf die Extra 300L, leicht erkennbar der tief am Rumpf angegesetzte Tragflügel, war das chilenische Team erstmals wieder in Europa zu sehen. In der Farbgebung der Maschinen sind nur minimale Änderungen erkennbar.

Asas de Portugal (Cockpit 10/2004)

Seit der Ausmusterung der T-37C bei der portugiesischen Luftwaffe gab es immer



© Werner Baier

Updates



© Jürgen Eckle

«Diamond Four» etwas variiert der Esquadilha da Fumaca.

Links oben: Extra 300L der Halcones beim Start.

Fairford 2008 – abgesagt und doch ein Gewinn



© Jürgen Eckle

Versuche, ein Team zu bilden. Ein Zweierteam auf Alphajet, noch ohne Sonderanstrich, wurde 1998 allerdings wieder aufgelöst. Mittlerweile hat man sich wohl entschlossen, wieder dauerhaft präsent zu sein. In Grenchen 2006 war es noch der Auftritt eines Duos mit farbenprächtigen Alphajets. In Fairford 2008 hatte man nicht den Eindruck, dass zwei der vier Maschinen nur als Reserve vorgesehen waren. Nebenbei bemerkt, es han-

Ankunft des Breitling Jet Teams in Fairford.

Links unten: Asas de Portugal über Grenchen 2006.

delt sich vermutlich um Flugzeuge, die früher bei der bundesdeutschen Luftwaffe gedient haben.

Werner Baier

Quellen

Bild- und Textarchive des Autors

Schweizerisches Luftfahrzeugregister 31. Dezember 2008 – 31. Januar 2009



Löschung: Der Piper PA-34-220T Seneca III HB-LRD wurde vor mehr als 17 Jahren von der Genfer Aeroleasing fabrikneu importiert und am 30. Dezember 1991 im Schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Seit 1992 stand der Sechsplätzer im Dienste der Horizon Flight Academy Ltd und wurde nun nach Ungarn verkauft.

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
08.01.2009	HB-2447	ASW 27-18 E	29570	2008	Zulliger Alfred/Haltergemeinschaft 69, Liestal	Fricktal-Schupfart
08.01.2009	HB-3423	DG-1000S	10-131584	2008	Air-Club d'Yverdon-les-Bains, Yverdon-les-Bains	Yverdon-les-Bains
14.01.2009	HB-3427	Duo Discus	178	1998	Vol à voile Club Valais, Sion	Sion
19.01.2009	HB-FQA10	PC-12/47E	1101	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.01.2009	HB-FQB10	PC-12/47E	1102	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.01.2009	HB-FQC10	PC-12/47E	1103	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.01.2009	HB-FQD10	PC-12/47E	1104	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.01.2009	HB-FQE10	PC-12/47E	1105	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.01.2009	HB-FQF10	PC-12/47E	1106	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.01.2009	HB-LUV	CE T303	T30300058	1982	303 Flyers AG, Fehraltorf	Zürich
20.01.2009	HB-QJY	M-130	130/67	2008	Swiss Aviation Services AG/ Take-Off Balloon AG, Sutz	Studen BE
21.01.2009	HB-QTB	XP M56	DUV003	2009	Duvoisin Pierrick, Fontainemelon	Fontainemelon
20.01.2009	HB-QTC	M-56	56/40	2008	Swiss Aviation Services AG/Take-Off Balloon AG, Sutz	Studen BE
23.01.2009	HB-ZLZ	A109E	11106	2001	Zogbi Luciano, St-Sulpice	Sion
30.01.2009	HB-ZMB	EC 130 B4	4643	2009	Solerine Aviation Sàrl / Heli Alpes SA, Sion	Sion

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
31.12.2008	HB-3106	SZD-55-1	551192043	1992	Angelini Paolo, Vedano Olona VA	Ausland
31.12.2008	HB-QLI	M-42	42/12	2006	Senn Ballonfahrten, Diegten	Diegten
21.01.2009	HB-893	Diamant 16,5	17	1967	Holenweg Claude, Payerne	Ausland
14.01.2009	HB-1705	LS4	4332	1983	Moser Anton/Segelfluggruppe Randen, Rüdlingen	Schaffhausen
21.01.2009	HB-1746	Standard Astir II	50445	1980	Groupe vaudois de vol à voile de Montricher, Montricher	Montricher
06.01.2009	HB-BOD	BFS K-630/1-STU	0129	1963	Stoll Christian/Ballonclub Roche d'Or, Basel	Oberwil BL
22.01.2009	HB-BUW	N-180	180/13	1996	Zeberli Stefan/Ballonverein Sittertal, Heldswil	Heldswil
20.01.2009	HB-FSL9	PC-12/47E	1083	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.01.2009	HB-FSR9	PC-12/47E	1088	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.01.2009	HB-FSS9	PC-12/47E	1089	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.01.2009	HB-FST9	PC-12/47E	1090	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.01.2009	HB-FSX9	PC-12/47E	1095	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.01.2009	HB-IPP	A318-112	2910	2006	Air Luther AG/Comlux Aviation AG, Zürich	Basel-Mulhouse
21.01.2009	HB-LRD	PA-34-220T	3448015	1991	Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Bülach	Zürich
15.01.2009	HB-LTJ	PA-34-220T	3449226	2001	Mayr Roland, Bäch SZ	Lommis
08.01.2009	HB-OMX	PA-28-180 (B)	28-7305575	1973	Aeromeccanica SA, Gordola	Locarno
29.01.2009	HB-OZX	PA-28R-200	28R-35319	1969	Bisgaard Claus, Krauchthal	Grenchen
29.01.2009	HB-PIN	PA-28RT-201	28R-8018057	1980	Steiner Fritz/PraxisDesign Steiner, Tübach	St. Gallen-Altenrhein
20.01.2009	HB-QEW	Cam A-120	CN-4413	1998	Kradolfer Walter/Ballongruppe Zugersee, Buchrain	Wängi
14.01.2009	HB-SCV	DA 20-A1	10101	1996	Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Bülach	Grenchen
20.01.2009	HB-YIY	Cirrus VK-30	UV-1	2005	Villiger Urs, Hünenberg	Buochs



Löschung: Der Piper PA-28RT-201 Arrow IV HB-PIN kam 1985 in die Schweiz und wurde jahrelang vom Thurgauer Flugplatz Lommis aus eingesetzt. Seit dem Eigentümerwechsel im Mai 2004 war St. Gallen-Altenrhein der neue Heimatflugplatz (oben links).

Handänderung: Ein neuer Betreiber für den Business Jet Cessna Ce 525 (CJ1+) Citation HB-VWF: Das 2007 gebaute Flugzeug war bisher von der Swiss Eagle AG vom Flughafen Bern-Belp aus eingesetzt worden und ist neu in St. Gallen-Altenrhein zu Hause (oben rechts).

Löschung: Der Cirrus VK-30 HB-YIY wurde aus dem Verkehr gezogen und ist aus dem Luftfahrzeugregister gelöscht worden. Er war das erste Eigenbauflugzeug in der Schweiz mit einem Propellerturbinen-Triebwerk. Bei der Allison 250-B17C Turbine handelt es sich um das gleiche Triebwerk, das in zwei Exemplaren auch im Britten-Norman BN-2T Turbo Islander eingebaut ist (rechts).



Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Neuer Eigentümer/Halter	Standort
31.12.2008	HB-BNO	Cam N-105	2143	1989	Wälchli Heinz/Wälchli Stefan, Riken AG	Riken AG
31.12.2008	HB-PPJ	PA-18 "150"	18-5342	1957	Degen Max/Cub-Freunde Zürcher Oberland, Bäretswil	Speck-Fehraltorf
31.12.2008	HB-QDD	V-90	90/22	1997	A à Z Emplois SA/Aubry Christian, Eschert	Porrentruy
31.12.2008	HB-QLJ	M-90	90/86	2006	Wälchli Stefan, Riken AG	Riken AG
31.12.2008	HB-QSN	M-130	130/44	2005	Wälchli Stefan, Riken AG	Glashütten
31.12.2008	HB-ZFO	R 44 II	10216	2003	Galasso Claudio/Valair AG, Sitterdorf	Buttwil
22.01.2009	HB-1934	DG-300 Elan	3E262	1987	Verein DG 300, Stettlen	Bern-Belp
30.01.2009	HB-2176	DG-400	4-271	1990	Ehrensperger René, Wil	Schänis
13.01.2009	HB-2289	Ventus-2 CT	11	1996	Gemperle Markus, Wallisellen	Schänis
27.01.2009	HB-CYJ	CE P210R	P21000836	1985	Bommeli Walter, Bremgarten b. Bern	Bern-Belp
27.01.2009	HB-CZB	CE P210N	P210-0780	1982	Schneeberger Simon, Langenthal	Grenchen
20.01.2009	HB-DFF	M20J	24-0545	1978	Verein delta-fox-fox, Wald AR	Saanen
22.01.2009	HB-FVD	PC-12/47E	1072	2008	Air Engiadina AG, Samedan	Buochs
30.01.2009	HB-JED	EMB-135BJ	145644	2003	Diamair SA, Fribourg	Bern-Belp
14.01.2009	HB-KAC	R2160D	134	1978	Flightec GmbH, Schupfart	Fricktal-Schupfart
06.01.2009	HB-LUG	DHC-6 Series 300	659	1979	Zimex Business Aviation AG/ Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Zürich
30.01.2009	HB-QJX	N-180	180/27	2001	Take-Off Balloon AG/Skytec-Aeroteam GmbH, Burgdorf	Burgdorf
22.01.2009	HB-QLB	CAM Z-160	10809	2005	Parmigiani Fleurier SA/Sky Event SA, Château-d'Oex	Château-d'Oex
16.01.2009	HB-QMM	BB37	478	2007	Killer Franz, Turgi	Turgi
20.01.2009	HB-SOA	GY201	A-213	1960	Steiner Rolf, Nottwil	Bern-Belp
30.01.2009	HB-VWF	CE 525 (CJ1+)	525-0650	2007	Waltair AG/Verein JET Circle, Rorschacherberg	St. Gallen-Altenrhein
05.01.2009	HB-YDB	Long Ez	1665	1987	Interessengemeinschaft Pro Canard, Dietlikon	Zürich
05.01.2009	HB-YDE	Vari Eze	1991	1988	Delay Jean-Samuel, Yverdon-les-Bains	Yverdon-les-Bains
27.01.2009	HB-ZGQ	EC 120B (JAA)	1229	2001	Fortis Lease Suisse SA/Airport Helicopter Basel, Basel	Grenchen
13.01.2009	HB-ZHC	AS 350 B	2079	1988	Verein Helibiz, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
12.01.2009	HB-ZJN	A109E	11118	2001	Helier Establishment/Eliticino SA, Gordola	Locarno



Zürich (oben): Wenn der Premierminister anreist – Staatsvertreter werden im bewachten Konvoi verschoben, wie hier vor die BAe 146 CC2 der Royal Air Force.
Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Zürich (oben): Rechtzeitig zur WEF-Eröffnung setzte die Iljuschin Il-96-300 RA-96012 der russischen Staatsflotte in Zürich auf – an Bord Ministerpräsident Wladimir Putin.
Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Bern (links oben): Beauty aus den USA – die Boeing 737-79U N88WR im Besitz der amerikanischen Wells Fargo Bank bereicherte das grosse WEF-Aufkommen in Bern.
Foto: Max Ungricht



Zürich (links Mitte): Der Airbus A319-132CJ EK-RA01 der armenischen Regierung wurde im Dezember 2007 von National Air Services in Saudiarabien gekauft. Der erste Besitzer (1999) war Mohamed Al Kharafi von Twinjet Aircraft.
Foto: Jean-Luc Altherr

Zürich (links unten): Die Boeing 737-7AU VP-BIZ der ACM Aviation aus San Jose in Kalifornien wird von der indischen JetLite operiert. Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich (oben): Frank Bucher rief, und die Spotter kamen. Die Möglichkeit, auf den Spotter-Tours so nahe am Objekt zu fotografieren ist in Zürich einmalig. Eine sehr internationale Schar von Fotografen liess sich diese Chance nicht entgehen.

Foto: Jean-Luc Alther



Basel (links oben): Die philippinische Präsidentin Gloria Macapagal Arroyo reiste im A330-301 RP-C3340 der Philippine Airlines zum WEF an. Die Maschine wurde in Basel geparkt, hier bei der Ankunft am EAP am 31. Januar. *Foto: Dennis Thomsen*



Zürich (links Mitte): Die Embraer VC-99B – das VIP-Modell der Luftwaffe Brasiliens. *Foto: Aeromedia A. E. Wettstein*



Zürich (oben): Wladimir Putin setzt auf staatseigene Fahrzeuge, für deren Verschiebung Russlands Luftwaffe die Ilyushin Il-76MD einsetzt. *Foto: Aeromedia A. E. Wettstein*



Basel (links): Der kasachische Präsident Nursultan Nasarbajew kam mit der B767-2DX(ER) UP-B6701 Regierungsmaschine. Das Flugzeug wurde für drei Tage in Basel geparkt. Die ursprünglich als UN-B6701 registrierte Maschine bekam nun den neuen Prefix UP und wurde gleichzeitig auf «Berkut» getauft. *Foto: Dennis Thomsen*

Klein und fein

Die Minicab



Fotos: Felix Kälin

Bis zum Ende der Serienproduktion 1958 wurden rund 65 GY20 und GY201 gebaut. Durch Selbstbauer entstanden rund 55 weitere Maschinen. Noch heute werden Minicabs gepflegt und gehegt, so auch sechs in der Schweiz.

Konstruiert wurde die Minicab von Yves Gardan, nachdem dieser 1948 sein eigenes Unternehmen, die «Constructions Aéronautiques du Béarn» (CAB) gegründet hatte. Damals verliess Yves Gardan die SIPA, um sein eigenes Unternehmen zu gründen, eben die CAB. Die erste Konstruktion basierte auf einem mitgebrachten Prototypen einer leichteren, vereinfachten Version der S90, diese bekam die Bezeichnung GY20 Minicab. Der Erstflug fand im Februar 1949 statt. Die Serienproduktion wurde von CAB 1952 aufgenommen. Die Weiterentwicklung der GY20 durch Verkürzung der Spannweite, Einbau von Spreiz-Landeklappen und Vergrösserung der Tankkapazität um 20 Liter auf 61 Liter führten zur GY201.

Zirka sieben Minicabs sollen in Frankreich und neun weitere in England noch fliegen. Lizenzen wurden nach dem Ende der Serienproduktion nach USA, Kanada und England verkauft. Unter der Bezeichnung «Cavalier» werden von der amerikanischen Firma Mac Fam in Montana Pläne einer Konstruktion ver-

trieben, die auf die Minicab zurückgeht. Aus der GY201 entwickelte Yves Gardan die GY30 Supercab. Die Supercab erhielt ein Einziehfahrwerk, Flügelendtank und wurde soweit verstärkt, dass Kunstflug möglich war (die Minicab hatte ein negatives Lastvielfaches von nur -0,5 G!). Zusammen mit einem 95 PS Conti C90-14F-Motor ergab sich eine Reisegeschwindigkeit von über 210 km/h. Trotzdem war der Maschine kein kommerzieller Erfolg beschieden, nur gerade fünf Exemplare wurden gebaut.

Persönliche Eindrücke eines Piloten

Interview mit Rolf Steiner, Pilot der HB-SUI

Rolf Steiner, Sie sind Besitzer der HB-SUI. Wie sind Sie auf die Minicab GY-20 aufmerksam geworden?

Im Herbst 2005 kam bei mir der Wunsch nach einem eigenen Flugzeug auf, und



Im HB-Register eingetragene Minicab GY20 oder GY201

Reg.	Typ	Nr.	Jahrg.	Standort	Bemerkungen
HB-SPH	GY201	Nr.05	1950	Speck	
HB-SAG	GY20	V11	1951	Grenchen	
HB-SUI	GY20	A126	1957	Langenthal	
HB-SUK	GY201	210	1957	Deutschland	
HB-SUG	GY201		1958		Im HB-Register vor kurzem gelöscht
HB-SUT	GY201	PS-1	1958	Langenthal	
HB-SUM	GY201	A211	1959	Altenrhein	nicht flugfähig
HB-SOA	GY201	A123	1960	zerlegt	nicht flugfähig
HB-SUX	GY201	1	1962	zerlegt	nicht flugfähig
HB-SAC	GY201	RHR1	1971	Triengen	

Linke Seite oben: Minicab GY201 von Matthias Glutz über dem Berner Seeland.

Linke Seite unten: Die HB-SAG von Ueli Siegenthaler ist die zweitälteste der in der Schweiz immatrikulierten Minicab.

Rechts: Formationsflug mit vier Minicab im Herbst 2008.

Unten: Minicab GY201 HB-SPH auf dem Flugplatz Schupfart LSZI.

Im Kasten: HB-SUI Minicab GY20 beim Taxi auf seinem Heimatflugplatz in Bleienbach-Langenthal.



ich suchte eine Maschine per Anzeige in der Fachpresse. Mir wurde die Minicab GY20 HB-SUI angeboten, welche gemäss Auskunft von Freunden ein gutmütiges, direktes aber eigenstables Flugverhalten zeigen würde und ideal für den fortgeschrittenen Piloten sei. Zusätzlich lässt sich das Flugzeug auch kostengünstig und mit bescheidenen Mitteln betreiben. So entschloss ich mich zum Kauf und bin seither bereits über 100 Stunden mit «meiner» HB-SUI geflogen.

Was gefällt Ihnen an diesem Flugzeug speziell?

Man fliegt mit kleinen Steuerkräften, auch bei grösseren Geschwindigkeiten. Start und Landung gestalten sich unproblematisch, es rollt sehr spurtreu und mich fasziniert die einfache, robuste Technik. Kein «Schnickschnack», sondern ursprüngliche Technik. Auch ein Heckrad-Flugzeug ist ein richtiges Flugzeug! **Haben Sie Kontakt zu anderen Minicab-Piloten?**

In der Schweiz gibt es noch fünf flugfähige Maschinen, und wir versuchen uns regelmässig zu sehen und gemeinsam zu fliegen. Auch gibt es bereits Kontakte zu ausländischen Minicab-Piloten, vielleicht findet man sich einmal mit zehn flugtüchtigen Minicab auf einem Flugplatz!

Felix Kälin



Technische Daten der HB-SUI

Rumpf

Holzkonstruktion mit Tuch bespannt. Im vorderen Bereich ist der Rumpf mit Sperrholz beplankt. Haube serienmässig aus Plexiglasteilen, aufgebaut mit Streben. Der Tank ist im vorderen, oberen Rumpfbereich eingebaut, zwischen Motorspant und Instrumentenbrett.

Flügel

Einholmiger, in einem Stück gebauter Flügel in konventioneller Holz-Rippenbauweise. Von der Nasenleiste bis etwa Höhe Holm vollbeplankt mit Sperrholz. Der ganze Flügel, inklusive Querruder, ist mit Stoff bespannt.

Leitwerk

Holz-Rippenkonstruktion mit Stoff bespannt. Nicht abgestrebt.

Kenndaten

Hersteller	Eigenbau von G. Jeanbourquin und E. Jornot nach Plänen des von Yves Gardan entworfenen Flugzeuges.
Baumuster	GY20
Baujahr	1957
Erstflug	Erstflug Minicab 1949
Bauart	Zweisitziger Tiefdecker mit Heckradfahrwerk ohne Landeklappen in Holz-Fachwerkbauweise
Abmessungen	Spannweite 8,13 m Länge 5,47 m Flügelfläche 9,57 m ²
Gewichte	Rüstgewicht 290 kg Zuladung 195 Kg Max. Fluggewicht 485 kg.
Triebwerk	4 Zylinder Boxermotor Teledyne Continental Motors TCM A-65 (Nennleistung 65 PS) ohne Anlasser
Propeller	Merville
Tankkapazität	65 l



Leistungen

Reisefluggeschwindigkeit	90–105 mph
Höchstgeschwindigkeit	125 mph
Minimalgeschwindigkeit	43 mph
Dienstgipfelhöhe	4000 m ü.M.
Max. Steigleistung in Bodennähe	2,9 m/sec.
Treibstoffverbrauch	17 l/Std.
Max. Flugdauer mit Reisegeschwindigkeit	3 Std. 30 min.
Reichweite	535 km
Startstrecke über 15 m	420 m
Landstrecke über 15 m	400 m
Lastvielfache	Positiv 4 G; negativ -1,5 G

Schweiz

14.–15.3.

Heli-Weekend, Flughafen Grenchen
airport-grenchen.ch

31.3.–1.4.

Aviation & Environment Summit, Genf
environment.aero

12.–14.5.

EBACE 2009, Genf Palexpo
ebace.aero

30.5.

MSW-Cup (Kunstflug), Bex
saa.ch

5.–7.6.

Hergiswil Splash-In
Hotel Pilatus, Vierwaldstättersee
Kontakt: hergiswil@seaplanes.ch

19.–21.6.

3. Seaplane-Meeting, Lutry, Lac Léman
Kontakt: lutry@seaplanes.ch

28.6.

Zigermeet (Oldtimer), Flugplatz Mollis
flugplatz-mollis.ch

3.–5.7.

7. Seaplane-Meeting, Bönigen, Brienzensee
Kontakt: boenigen@seaplanes.ch

4.7.

Engiadina Classics
Flugplatz Samedan
engadin-airport.ch

11.–12.7.

Fly-in Lodrino
fluggrupperuag.ch/fly-in

11.7.

Loop-in (Informationen für Kunstflugpiloten)
Birrfeld
saa.ch

12.7.

MSW-Cup, Birrfeld
saa.ch

31.7.–2.8.

1. Seaplane-Meeting, Bouveret/VS, Genfersee
Kontakt: bouveret@seaplanes.ch

8.8.

MSW-Cup, Buttwil
saa.ch

15.–16.8.

Thuner Flugtage «75 Jahre Flugplatz Thun»
thuner-flugtage.ch

20.–23.8.

Swiss Aero Expo
Internationale Luftfahrt-Messe, Flugplatz Buochs
wwiss-aero-expo.ch

22.8.

Flugplatzfest St. Stephan
hunterverein.ch

22.–23.8.

Oldtimer Flugtage, Flugfeld Kestenholz
fun-flyers.ch

29.–30.8.

Dittinger Flugtage, Flugplatz Dittingen
flugtage.ch

6.9.

Flügerchilbi, Flugplatz Langenthal
sgoberaargau.ch

12.–13.9.

Heli-Event Melchnau
heli-event.ch

13.9.

4. Charity Flying
Passagierflüge für einen guten Zweck, Grenchen
cockpit.aero

3.–4.10.

30. Flugtag Hausen a.A.
Showflug-Spektakel (Modelle)
Mgaffoltern.ch

11.10.

Warbird-Meeting, Flugplatz Mollis
flugplatz-mollis.ch

Ausland

2.–5.4.

AERO 2009
Messgelände Friedrichshafen (D)
aero-friedrichshafen.de

21.–26.4.

Sun 'n Fun Fly-in, Lakeland FL (USA)
sun-n-fun.org

21.–24.5.

Klassikwelt
Messgelände Friedrichshafen (D)
Klassikwelt-bodensee.ch

15.–21.6.

Salon de l'Aéronautique et de l'Espace
Paris Le Bourget (F)
Salon-du-bourget.fr

26.–27.6.

Airpower 09
Flugplatz Zeltweg (A)

10.–12.7.

RedBull/Scalaria Air Challenge
St Wolfgangsee (A)
scalaria.at

17.–19.7.

Tannkosh Fly-in, Flugplatz Tannheim (D)
flugplatz-tannheim.de

Der Jäger im Tigerkleid



Foto: FlMA/airpics/you.ch

Seit kurzem trägt der Hawker Hunter T.68 J-4205, HB-RVV des Fliegermuseums Altenrhein eine neue attraktive Bemalung. Dieses Tiger-Design zierte vor 35 Jahren schon einmal für ganz kurze Zeit einen Schweizer Hunter. Der Anstrich wurde damals von Angehörigen der Fliegerstaffel 11 realisiert. Der Hunter F.58 J-4053 flog jedoch nur einmal getigert. Der neue Tiger-Hunter allerdings wird ab Mitte Jahr öfters im In- und Ausland zu bewundern

sein. Und die Fliegerstaffel 11 (Tiger-Squadron) der Schweizer Luftwaffe hat die Patenschaft für den getigerten Jäger übernommen. Der neue Star kann ab 1. März im Fliegermuseum Altenrhein besichtigt werden.

Walter Hodel

Vorschau: Tag der offenen Tür im Fliegermuseum Altenrhein am 16. Mai.
www.fliegermuseum.ch

Vorschau auf die Ausgabe 4 – April 2009

Start in die Oldtimer-Saison! Wir berichten detailliert über den kompletten Neuaufbau eines Piper Super Cups und über die bereits legendäre Bucker Squadron. Möge der Sommer unseren oben-ohne-Piloten wohlgesinnt sein!

Militärisch gehen wir «Down Under» und zivil steigen wir in ein Lufthansa-Cockpit. Und dazu natürlich wie immer viel mehr Interessantes, Exklusives und Überraschendes in der bekannten Cockpit-Weise!

Die April-Ausgabe von Cockpit finden Sie ab 25. März an Ihrem Kiosk.



Die HB-ORA kehrt vom ersten Flug zurück.

Foto: mt

Bestellen Sie hier per Bestellschein oder in unserem Internet-«Cockpit»-Shop www.cockpit.aero



Mütze

aus Baumwolle-/Polyester-Gewebe, behandelt,
schwarz mit «Cockpit»-Aufdruck, waschbar

Fr. 13.20

Sammelmappen

A4, rot oder blau

je Fr. 17.—

T-Shirt Switcher

dunkelgrau mit «Cockpit»-Aufdruck, in den Grössen M, L und XL

je Fr. 15.—



Sweatshirt Switcher

schwarz mit «Cockpit»-Aufdruck, in den Grössen M, L und XL

je Fr. 34.50

Henkeltasse

gebrannt, spülmaschinenfest, blau

Fr. 11.80



Victorinox-Sackmesser

Taschenmesser mit grosser und kleiner Klinge, Korkezieher,
Dosenöffner mit kleinem Schraubenzieher, Kapselheber mit Schraubenzieher,
Drahtabisolierer, Stech-Bohr-Näh-Ahle, Ring, Pinzette,
Zahnstocher. Länge 91 mm, schwarz mit «Cockpit»-Aufdruck

Fr. 25.50

Automatik-Faltschirm

Öffnet und schliesst sich auf Knopfdruck automatisch.
Überschlagssicher mit Doppelautomatik, gerader Kunststoffgriff.
Alugestell, navyblau mit zweifachem «Cockpit»-Aufdruck

Fr. 37.80



Pilotenjacke

Grössen M, L und XL, Leder schwarz, innen mit «Cockpit» bestickt,
Futter und Winterkragen abnehmbar, sehr gute Verarbeitungsqualität

je Fr. 520.—

Preise inkl. 7,6% MWSt., zuzüglich Porto und Verpackung



Ich bestelle

Anzahl

Mütze

Sammelmappen rot blau

T-Shirt Switcher M L XL

plus Fr. 6.80 für Porto und Verpackung

Sweatshirt Switcher M L XL

Henkeltasse

Victorinox-Sackmesser

Automatik-Faltschirm

Pilotenjacke M L XL

Ich bezahle

gegen Rechnung

per Kreditkarte VISA Master Card

Gültig bis:

Name Vorname

Strasse PLZ/Ort

Datum Unterschrift

Einsenden oder faxen an: Ziegler Druck- und Verlags-AG, ZD-Medien.ch, «Cockpit»-Shop, Garnmarkt 10, 8401 Winterthur
Fax 052 266 99 13, E-Mail: cockpit@zdmedien.ch



Aircraft Services Network: Sechs Standorte, ein Ziel.

Das umfassende Service-Netzwerk von RUAG Aerospace (Aircraft Services Network ASN) bietet an sechs Standorten in Deutschland und der Schweiz eine breite Palette an hochwertigen Dienstleistungen für Business- und Privatjets an. Neben der Instandhaltung, Modernisierung und Systembetreuung übernehmen unsere Service Center in Zürich, Bern, Genf, Lugano, Stuttgart

und Oberpfaffenhofen auch Innenausstattung und Lackierung für eine Vielzahl von Flugzeugtypen. RUAG Aerospace ist OEM Partner und Major Service Center und damit als erstklassiger Dienstleister international anerkannt. Unser Ziel ist der stetige Ausbau und die Optimierung unserer Serviceleistungen – immer im Dienste unserer Kunden.

RUAG Aerospace AG

P.O. Box 301 · 6032 Emmen · Switzerland · www.ruag.com
Tel. +41 412 684 111 · Fax +41 412 602 588 · marketing.aerospace@ruag.com