

Cockpit

Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 10/Oktober 2009



Nr. 10/Oktober 2009

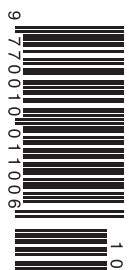
Maintenance
Kostenfalle
EASA?

Military Aviation
In den Fussstapfen
des Roten Barons

General Aviation
Airshows Kestenholz
und Dittingen
Mit dem Bucker nach
Schottland

Civil Aviation
Royal Jordanian Airlines
Lufthansa schluckt AUA

**Grosser Jugend-
wettbewerb**





Innenausstattung nach Mass: Sie haben die Wahl.

Um auch bei der Innenausstattung Ihres Business Jets höchste Ansprüche zu erfüllen, arbeitet RUAG Aerospace mit einem erstklassigen, renommierten Partner in diesem Bereich zusammen: List components & furniture. Unsere Dienstleistungen umfassen Design, Produktion und Modernisierung der Flugzeug-Innenausstattung vom Cockpit bis zum Gepäckraum, inklusive Avionik, sowie Lackierungen aller Art. Ein Team von motivierten und hochqualifizierten Spezialisten unternimmt jeden Arbeitsschritt exakt nach Ihren individuellen Wünschen und unter Verwendung von ausschliesslich hochwertigen Materialien. Als OEM Partner und Major Service Center für Bombardier, Cessna, Dassault Falcon, Dornier, Embraer, Hawker Beechcraft, Piaggio und Pilatus erledigen wir zudem sämtliche anfallenden Wartungsarbeiten, währenddem wir Ihr Flugzeug nach Mass anfertigen.

RUAG Aerospace

Seetalstrasse 175 · Postfach 301 · 6032 Emmen · Switzerland

Rechtsdomizil: RUAG Schweiz AG · Seetalstrasse 175 · Postfach 301 · 6032 Emmen · Switzerland

Tel. +41 41 268 41 11 · Fax +41 41 260 25 88 · marketing.aerospace@ruag.com · www.ruag.com

RUAG

Aerospace Defence Technology

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
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 11/2009:
12. Oktober 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 ent-
haltenen einzelnen Beiträge und
Abbildungen sind urheberrechtlich
geschützt.

Gedruckt auf elementar chlorfrei
gebleichtem Papier.

ISSN 0010-0110

Cockpit Oktober 2009
50. Jahrgang



Military Aviation

- ▶ Squadron Live Firing 2009:
In den Fussstapfen des Roten Barons **6**
- ▶ Spotter Day in Jagel:
Ein Jubiläum und ein Abschied **11**
- ▶ Military News **12**
- ▶ Globemaster für die NATO **13**

Civil Aviation

- ▶ Royal Jordanian Airlines:
Mit dem Charme der Levante **14**
- ▶ Your Captain speaking... «Piloten sind treu» **17**
- ▶ Die AUA unter dem Gefieder des Kranichs **18**
- ▶ Terminal 4 am Madrider Flughafen:
Es hat noch Platz **21**
- ▶ Iberia – solide aufgestellt **22**

Business Aviation

- ▶ Grenchen plant seine Zukunft **24**
- ▶ Data Sheet: Cessna Citation 750 **25**

Mittelposter

- JG 71 «Richthofen» feiert:
Sonderlackierung F-4F Phantom II
Foto: Florian Fitz **28**

Maintenance

- ▶ Kostenfalle EASA? Die Umfrage **30**
- ▶ Kostenfalle EASA? Replik des
Bundesamtes für Zivilluftfahrt **32**

Service

- ▶ Der grosse Jugendwettbewerb! **33**

General Aviation

- ▶ Dittinger Flugtage: Masse und Klasse! **34**
- ▶ 2. Oldtimerflugtage in Kestenholz:
Bücker & Co. **36**
- ▶ St. Stephan: Das Hunterfest **38**
- ▶ «Whisky Raid» – Im Bücker nach Schottland **39**

Helicopter

- ▶ Swiss Helicopter Association – die Info-Seite **42**
- ▶ Goodbye Swiss Dauphin! **54**

History

- ▶ Tante Ju auf Reisen (2) **44**

Report

- ▶ Swiss Aero Expo: Zum letzten Mal in Buochs? **52**

Regelmässige Rubriken

- Take-off **5**
- Inside **10**
- Leserwettbewerb **24**
- News **26**
- Heli-Focus **43**
- Vor 25 Jahren **46**
- Staffeln der Welt **47**
- HB-Register **48**
- Gallery **50**
- Events, Vorschau **54**

Titelbild: Ein Höhepunkt der Dittinger Flugtage:
Die Icarii Acrobati aus Bukarest mit ihren Jak 52 TW.
Foto: Wolfgang Block

Robinson Center Schweiz

Ihr Ansprechpartner für Robinson Helikopter

Valair
HELICOPTERS

Verkauf, Beratung, Wartung und Operation

Schweizerisches Kompetenzzentrum Luftaufnahmen

Kreiselstabilisiertes Kamerasystem
Filmflüge mit Cineflex V14 High Definition
Überwachungsflüge
Passagier- und Taxiflüge
Fotoflüge

We Fly

Valair Helicopters AG
Offizielle Robinson-Vertretung Schweiz
Flugplatz
8589 Sitterdorf

Wartungs- und Service Center EASA Part 145
Reparatur und Komponentenüberholung
Ersatzteile und Zubehör

We Maintain

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

The Powerful Difference



Triebwerk Unterhalt AG

Turbomeca Support Center

Repair Center

for engines

Artouste IIC Series
Artouste IIIB Series

TUAG Triebwerk Unterhalt AG
Romanshornstrasse 100
CH-9320 Arbon

Tel.: +41 71 446 86 86
Fax: +41 71 446 81 29

Service Center

for engines

Arriel 1 Series
Arriel 2 Series
Arrius 2 Series

TUAG Triebwerk Unterhalt AG
110 Chemin du Pont du Centenaire
CH-1228 Plan les Ouates, Genève

Tel.: +41 22 884 98 16
Fax: +41 22 884 98 17

Internet:

www.tuag.ch | info@tuag.ch



avionitec ag

c/o fliegerschule Birrfeld
natel 079 662 9863
c/o mecanair sa. ecuvillens
natel 079 431 7019

AVIONITEC

CH.145.0181

FULL SERVICE OF

AVIONICS

AND INSTRUMENTS

EASA approved Maintenance and Design Organisation

avionitec ag

gac / postfach 63
ch-8058 zürich-airport
tel. +41 (0)43 816 4439
www.avionitec.ch
info@avionitec



Flugzeugbetankungsfahrzeuge mit Mehrwert



Aktive und passive Sicherheit sowie Funktionalität/Wirtschaftlichkeit gepaart mit hohem Fertigungsstandard stehen bei den Kasag-Tankfahrzeugen im Vordergrund. Neben dem Vertrieb und Bau von neuen Flugzeugbetankungsfahrzeugen bieten wir Ihnen auch eine Fülle von Dienstleistungen rund um die Betankung von Luftfahrzeugen an, denn Service und Beratung werden bei uns gross geschrieben.



Kasag-Tankfahrzeuge AG, Sägestrasse 15, 3550 Langnau, Tel. 034 408 00 11, www.kasag-tankfahrzeuge.ch

Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Kürzlich musste ich innerhalb kurzer Zeit einige Male nach London reisen. Auf dieser «Rennstrecke» sind die Flugpreise äusserst attraktiv, jedenfalls kamen mich die Parkgebühren in Zürich und die Taxifahrten in England um einiges teurer zu stehen – eigentlich eine verkehrte Welt. Nun mag man einwenden, es gäbe auch öffentlichen Verkehr. Richtig – nur, wer regelmässig Radio hört, kennt die Durchsagen: Betriebsstörung, Stellwerkstörung, Weichenstörung, Fahrleitungsstörung, Umleitung. Was ist nur mit unserem Vorzeigestück SBB los? (Anmerkung: Eine Reise vom und zum Flughafen habe ich tatsächlich im Zug zurückgelegt, Ergebnis siehe oben).

Wer mag sich da im viel komplexeren System «Flugverkehr» über ein paar Minuten Verspätung aufhalten? Minuten, die meistens bis zum Eintreffen am Bestimmungsort wieder eingeholt werden. Aufregen mag man sich allerdings über das elektronische Check-in-System der Swiss. Die Berichte in der Tagespresse sind keinesfalls übertrieben. Bordkarte via WEB-Check-in beziehen: «Sorry, das System ist gerade nicht verfügbar.» Bordkarte im Terminal (nach langem Anstehen): «Sorry, benützen sie bitte ein anderes Terminal.» Sich in der Reihe an die Schalter einreihen: «Sorry, ihr Gate hat bereits geschlossen.» Würden die Swiss IT-Spezialisten am Steuerknüppel eines Flugzeugs sitzen, dann gute Nacht...

Würden die Manager der Swiss jeden Tag die Verpflegung der Eco-Klasse essen müssen, dann guten Appetit! Ich habe schon früher darüber geschrieben – das Ärgernis «Käsesandwich» aber bleibt. Wie kann eine Airline aus dem Land, das für seinen Käse bekannt ist, sich diese miserable Qualität nur leisten. «Recherchen» meinerseits ergaben, dass das Stück weiss-gelber Masse im staubtrockenen Brot auf dem Lieferkarton mit «Gruyères» beschriftet war...

Nun denn, bei einer einstündigen Tramfahrt braucht man auch nichts zu essen, oder,

so es denn ein Flug nach London sein soll: man wechselt zur Konkurrenz. Dort kann man sich mit wenig Geld einen Snack nach eigenem Gusto erstehen. Bei Swiss wird die Sandwichverpflegung rigoros gespielt: Take it or leave it!

Konkurrenz: Die Preise haben sich nivelliert. Elektronisches Einchecken ist überall üblich (hier funktioniert – dort nicht), die Flugzeuge sind alle neueren Datums, die Gates sind dieselben. Wo ist der Mehrwert, mit «meiner» Swiss zu fliegen? Vielleicht die mehrsprachigen Durchsagen? Auf Kurzstrecke unnötig. Was interessiert ist die Ankunftszeit, eventuell das Wetter und das Terminal. Alle anderen Infos gehören auf die Mittel- und Langstrecke. Dort höre ich gerne, wer meine Crew ist (gell, Peter!), wer als Maitre de Cabine amtiert (auch wenn ich ihn/sie nur beim Ein- und Aussteigen zu Gesicht bekomme) sowie alles weitere zur Flugstrecke und zum Flug. Auf der Langstrecke habe ich quasi ins Hotel eingebucht.

Themenwechsel: Die Tiger-Teilersatzbeschaffung scheint unter «top classified» zu laufen. Nahm letztes Jahr das VBS noch zaghaft das Wort «Transparenz» in den Mund, so herrscht heuer Grabesruhe – wie in einem verschlossenen Hangar in tiefer Nacht. Auch hier wiederhole ich mich: Wer nicht kommuniziert, über den wird kommuniziert. So sind es dann Fachjournalisten, die zum Thema Auskunft geben sollen (müssen). Ich, zum Beispiel, mache das gerne. Es ist mein Beruf, und die Beschaffung ist kein «Business as usual». Das Auskunftgeben hat auch tra-



gisch-komische Züge: Werde ich zu Gripen gefragt, dann werde ich in die Saab-Ecke gestellt («der kriegt doch Geld von denen»); bin ich mit dem Schweizer Kunstflug unterwegs, dann stehe ich im «Solde von Eurofighter» (die Swiss Aerobatic Association wird mit einem kleinen Betrag von EADS unterstützt); halte ich Vorträge über den Rafale, dann höre ich im Nachgang, ich sei (zu) sehr Rafale-lastig. Lustig, nicht? Nicht immer: Wer aus guter Deckung heraus versucht, mich bei den wichtigen Medien des Landes mit dem dümmsten aller Argumente zu diskreditieren (ich sei vom Hersteller X bezahlt), der hat keine Argumente (mehr). Als juristischer Laie weiss ich solch verwerfliches Tun dieser Herren nicht in wohlklingende Worte zu fassen. Als Max Ungricht sage ich aber: unsinnig, unprofessionell und letztlich kontraproduktiv. Compris?

Unsere Freunde der Helikopter kommen in dieser Ausgabe etwas zu kurz. Sorry! Dafür wird die kommende November-Ausgabe voll im Zeichen der Hubschrauber stehen. Das ist ein Versprechen.

In diesem Sinne bitte um etwas Geduld, Ihr Max Ungricht



Genf: Der Airbus A321-231 der MEA trägt zu den «6th Francophony Games 2009» in Beirut einen speziellen Sticker auf dem Rumpf oberhalb der Flügelwurzel.

Foto: Jean-Luc Althier

Squadron Live Firing 2009



In den Fusstapfen des Roten Barons

Foto: Florian Friz

Vom 20. Juli bis 28. August war ein Detachement der Schweizer Luftwaffe zu Gast beim Jagdgeschwader 71 «Richthofen» im niedersächsischen Wittmund. Ziele dieser Kampagne waren Luftkampfübungen in tiefen Höhen und die Möglichkeit, den scharfen Schuss von AIM-9P Sidewinder zu trainieren.

Während sechs Wochen verwandelte die Schweizer Luftwaffe den letzten deutschen Phantom-Fliegerhorst zum Hornissennest. Im Rahmen der Trainingskampagne «Squadron Live Firing 2009» (SLF'09) waren ständig acht F/A-18C/D in Wittmund stationiert. Sie standen unter der Führung von Major im Generalstab Jérôme d'Hooghe und seinem Stellvertreter Major Aldo Wicki. Sie ermöglichten zusammen mit dem deutschen Partner perfekte Bedingungen für die 50 Piloten und die rund 100 Personen der Bodenmannschaft.

Vom Mittelmeer zur Nordsee

Schon seit Jahren pflegen die Schweizer gute Kontakte zur Deutschen Luftwaffe und dem Jagdgeschwader 71 (JG 71). So waren sie im April 2006 vom JG 71 zu einer Luftkampfübung in Decimomannu/Sardinien über dem Mittelmeer eingeladen. Nach 2007 gewährte nun das «Richthofen»-Geschwader den Schweizern bereits zum zweiten Mal Gastrecht

auf ihrer Heimatbasis. Die rechtlichen Grundlagen für solche Auslandkampagnen bilden die vom Bundesrat genehmigten Zusammenarbeitsverträge mit den jeweiligen Ländern.

Der scharfe Schuss

Lenkwaffenabschüsse sind aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in der

Schweiz nicht möglich. In den letzten Jahren konnten lediglich die Testpiloten der Luftwaffe und der armasuisse in der USA scharfe Sidewinder und AMRAAM verschiessen. In den grossen Schiessgebieten über der Nordsee bei Wittmund sollten nun erstmals seit 1991 auch die Staffelpiloten wieder einmal diese Gelegenheit erhalten. Der Kampagnenlei-



Foto: Walter Hoel



Foto: Walter Hodel



Foto: Walter Hodel



Foto: Walter Hodel

Von oben nach unten:

Während der ersten Hälfte der Kampagne wurden die F/A-18 vom Bodenpersonal aus Meiringen gewartet. Anschliessend übernahmen ihre Kollegen aus Payerne diese Aufgabe.

Der Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) führte mit der Beech 1900 während der Kampagne Personentransporte zwischen der Schweiz und Deutschland aus. Das Material musste jedoch mühsam auf der Strasse transportiert werden, weil die Luftwaffe über keine geeigneten Transportflugzeuge verfügt.

Major im Generalstab Jérôme d'Hooghe, Kampagnenleiter SLF'09 und Chef Fachdienst Luftkampf der Schweizer Luftwaffe.

Rechts: Bei den Luftkampftrainings mit den deutschen F-4F ICE Phantom II konnten die Schweizer Hornet-Piloten wichtige Erfahrungen sammeln.

Linke Seite unten: Diese F/A-18C trägt am rechten Flügelende eine AIM-9X Sidewinder und am linken Flügelende einen Flight Profile Recorder (FPR) der Diel BGT Defence im deutschen Überlingen. Der FPR übermittelt alle Übungsdaten in Echtzeit an die Bodenstation. Diese stehen den Piloten nach dem Flug für das Debriefing und die Auswertung zur Verfügung.

ter Jérôme d'Hooghe betont die Wichtigkeit des «scharfen Schusses» und sagt: «Für Luftverteidigungs- und Luftpolizeieinsätze ist es zwingend, dass die Piloten den scharfen Lenkwaffenabschuss beherrschen. Im Ausland wird dies regelmässig trainiert. Ein Lenkwaffenschuss zeigt auf, ob die Piloten die notwendigen Verfahren auch unter Zeit- und Leistungsdruck blind beherrschen. Die so erlangten Eindrücke und Erfahrungen sind in keinem Simulator reproduzierbar.»

Unter Druck

Bei einem Einsatz zu Friedenszeiten, wie zum Beispiel beim WEF, liegt die Entscheidung des Kanonen- oder Lenkwaffeneinsatzes nicht beim Piloten, sondern bei der politischen Führung. Diese wartet natürlich mit einem solch schwerwiegenden Entscheid möglichst lange zu. Erhält der Pilot dann vom Militärvorsteher den Einsatzbefehl, ist die Interventionszeit sehr knapp. Und genau das muss geübt werden. Obwohl der Pilot für die Sidewinder-Abschüsse am SLF'09 nicht in ein eigentliches Luftkampfzenario integriert war, stand er jeweils unter starkem Zeit- und Erfolgsdruck. Er konnte den gesamten Ablauf zweimal trocken üben, doch beim dritten Anflug musste er seine Hornet in die optimale Schussdistanz bringen und zum richtigen Zeitpunkt abdrücken. Ansonsten war für ihn Feierabend.

Schiffssuche

Für die Schiessübungen über der Nordsee stand den Schweizern ein Luftraum von der Grösse des Kantons Wallis zur Verfügung. Dieser ist während solchen Übungen für den Schiffsverkehr gesperrt. Trotzdem musste der Sektor vor

**Gute Gastgeber
Jagdgeschwader 71 «Richthofen»**

Der 6. Juni 1959 ist das Gründungsjahr des JG 71. Zwei Jahre später verlieh der damalige Bundespräsident dem Jagdgeschwader 71 den Namen «Richthofen». Dies zu Ehren des 43. Todestages von Manfred Freiherr von Richthofen, dem Fliegerass aus dem Ersten Weltkrieg. Heute ist das JG 71 «R» mit den zwei Jagd- und der Trainingsstaffel auf dem Fliegerhorst Wittmund das letzte deutsche Phantom-Geschwader. Es stellt mit den rund 55 Piloten auch die Alarmrotte (QRA) für den norddeutschen Luftraum.



Foto: Walter Hodel

Die «Jubiläumsmühle» zum Fünzigsten (1959–2009). Auf dem Seitenleitwerk ist der Namensgeber «Freiherr Manfred von Richthofen» abgebildet.

jedem Einsatz mit dem Bordradar der F/A-18 nach Schiffen abgesehen werden. Erst dann gab der Controller den Luftraum für die Jagd auf das Ziel frei. Der Schleppflugkörper DO-SK 6 von EADS/Dornier wurde von einem Learjet 35A der zivilen Gesellschaft für Flugzieldarstellung (GFD) im deutschen Hohn gezogen. Er hing an einem rund sechs Kilometer langen Stahlseil und verfügte über eine elektronische Trefferanzeige. Wenn er sich also im Fadenkreuz der Hornet befand, war das Schleppflugzeug bereits weit ausserhalb der Gefahrenzone. ➤



Foto: Schweizer Luftwaffe

Potente Gegner

McDonnell Douglas F-4F ICE «Phantom II»

Die Luftkampfgegner der Schweizer haben zwar bereits über 34 Jahre Einsatzzeit auf dem Buckel, doch sie gehören noch lange nicht zum alten Eisen. Die McDonnell Douglas F-4F Phantom II durchliefen während ihrer langen Karriere mehrere Kampfwertsteigerungsprogramme (KWS). Ab 1990 machte die Luftwaffe ihre Abfangjäger schliesslich für Einsätze bis weit über das Jahr 2000 hinaus fit. Mit ICE (Improved Combat Efficiency) erhielten die F-4F das von Hughes für die F/A-18A entwickelte APG-65 Radar sowie ein modernes Laser-Navigationssystem und AMRAAM-Lenk Waffen. So sind die F-4F ICE noch heute ernst zu nehmende Gegner im Luftkampf. Weitere KWS erfolgen laufend und so sollen die letzten der heute rund 50 deutschen F-4F bis ins Jahr 2014 fliegen, bevor sie durch den Eurofighter abgelöst werden.



Foto: Walter Hübner

Deutschland beschaffte zwischen 1973 und 1975 insgesamt 175 F-4F. 110 Maschinen wurden für Luftüberlegenheitseinsätze auf den ICE-Standard modifiziert. Sie sind am grauen Radom erkennbar, das sie nach dem Einbau des neuen Radars erhalten haben.

Achtung los!

Der Learjet der GFD startete die Übung jeweils auf Flightlevel (FL) 090 bis 200 (zirka 2800–6100 Meter) und flog mit rund 500 Kilometern pro Stunde. Der Start der Hornet erfolgte auf FL 050 bis 160 (ca. 1500–4900 Meter) bei einer Fluggeschwindigkeit von 800 Kilo-

metern pro Stunde. Ein Controller am Boden überwachte und führte die Piloten beim Abfangeinsatz, wobei sich alle Beteiligten an ein genau vorgeschriebenes Drehbuch halten mussten. Auch die Abschusszone war exakt definiert und die Überreste der abgeschossenen AIM-9P fielen jeweils

in einem vorbestimmten Dreieckssektor ins Meer.

Auseinandergelassen

Während des SLF'09 waren rund 100 Lenkwaffenabschüsse geplant. Leider kam es aber bereits am Dienstag der zweiten Woche zu einem Zwischenfall mit einer AIM-9P Sidewinder, was zum sofortigen Abbruch des Lenkwaffenschussens führte. Der F/A-18 Pilot hatte sich seinem Ziel erfolgreich genähert und die Infrarot-Lenk Waffe aufgeschaltet. Per Fingerdruck am Steuerknüppel startete er die Rakete, welche mit einem Feuerschweif die Waffenstation am Flügelende verliess. Doch Sekundenbruchteile später zerlegte sie sich in ihre Einzelteile und stürzte ins Meer. Die Hornet wurde dabei nicht beschädigt und der Pilot konnte nach Wittmund zurückkehren. Die für die Lenkwaffen zuständige armasuisse leitete sofort eine Untersuchung ein. Die Lenkwaffe war von der armasuisse frei gegeben, sie war sachgemäss montiert und funktionierte an der F/A-18 korrekt. Der Pilot hatte die Verfahren richtig angewendet und die Sidewinder auch zum richtigen Zeitpunkt abgefeuert. Die AIM-9P zerbrach



kurz nach dem Verlassen des Flugzeuges, wobei der Kriegskopf nicht angesprochen hatte.

Nicht veraltet

Obwohl die AIM-9P bereits vor über dreissig Jahren für den Einsatz mit der Mirage III S und später den F-5E Tiger II gekauft wurden, sind sie nicht veraltet. Sie unterliefen bis heute mehrere Kampfwertsteigerungs- und Upgrade-Programme. Bis zum Zwischenfall konnten dann auch 16 Lenk Waffen im Rahmen des SLF'09 erfolgreich abgefeuert werden.

The Show must go on

Trotz dieses ärgerlichen Zwischenfalls konnte die Kampagne weitergeführt und auch erfolgreich abgeschlossen werden, da drei Viertel der Zeit sowieso für das Luftkampftraining verplant war. Schwergewichtig wurden Luftkampf in tiefen Höhen bis 1500 Meter über dem Meer und Luftpolizeieinsätze trainiert. Dass solche Aktionen auch in Friedenszeiten geleistet werden müssen, zeigten die letzten Einsätze beim NATO-Gipfel in Strassburg und der Euro'08. Diese staatsvertraglich vereinbarten

Luftpolizeiverfahren können in Auslandskampagnen perfekt geschult werden. So sind zum Beispiel im Trainingsgebiet über der Nordsee Luftkämpfe auf Höhen unter 1500 Meter erlaubt. In der Schweiz beträgt die Minimalhöhe für Luftkämpfe 4000 Meter. «SLF'09 bietet uns aber auch die Möglichkeit des Benchmarking», betont d'Hooghe.

Open Air

Auch das Bodenpersonal profitiert von solchen Auslandseinsätzen und erhält die Möglichkeit zur Überprüfung ihrer Verfahren. Viele Arbeiten werden im Freien ausgeführt und die Mechaniker, Avioniker und Waffenwarte müssen mit der fremden Infrastruktur zurechtkommen. Der Erfahrungsaustausch und die Zusammenarbeit mit den deutschen Kollegen ist sehr wichtig. Aber auch die



Foto: Walter Hodel

Die zivile BAe Flight Systems fliegt mit ihren McDonnell Douglas A-4N Skyhawk II (Seriennummer 14465) vom Flugplatz Wittmund aus. Sie führt wie die GLD Zieldarstellungsflüge im Trainingsgebiet über der Nordsee aus. Diese Maschine stammt ursprünglich aus Beständen der israelischen Luftwaffe.

Deutschen profitierten von der Anwesenheit der fremden Vögel. Sie erhielten die Möglichkeit, ihre Kenntnisse in den Bereichen «Unfallpikett» und «Cross-Servicing» mit F/A-18 aufzufrischen.

Walter Hodel

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





Es ist Dienstag, der 18. Mai: Das PC-7 TEAM hat soeben das Briefing abgeschlossen. An diesem Nachmittag steht ein Formationstraining auf dem Programm. Martin «DJ» Vetter, der erste Solopilot, geht zusammen mit seinen Kameraden zu den wartenden Mechanikern bei den zehn rotweissen Pilatus PC-7 Turbo Trainern. Um 13.30 Uhr steht das PC-7 TEAM auf der Piste in Emmen für den Start bereit. Jeweils drei Maschinen starten gemeinsam. Vetter ist in der dritten Welle und sein PC-7 mit der Immatrikulation A-937 hebt um 13.32 Uhr von der Piste ab.

...und Action!

Nach dem Start verschwinden die neun Turbo Trainer aus dem Sichtfeld der Beobachter, um sich zu formieren. Ausser Sichtweite bereitet sich das Team auf die Vorführung vor und der Leader gibt letzte Anweisungen. Um 13.47 erscheinen die Maschinen in perfekter Formation «Diamant» über dem Platz. Die Vorführung beginnt. Die ersten sechs Figuren fliegt Vetter zusammen mit dem Team. Rund sechs Minuten später, nach dem «Delta», löst er sich zusammen mit Reto Wüthrich von der Formation. Anschliessend an die Figur «Duo» beginnt er sein Soloprogramm. Am Boden beobachtet der Kommandant, Oberstleutnant Stephane Rapaz, sein Team. Er steht ständig mit dem Leader, Hauptmann Bernhard Lehmann, in Funkkontakt.

Bird strike!

Um 14.03 Uhr meldet Martin Vetter plötzlich einen Notfall. Er bereitete sich gerade auf seinen letzten Soloteil vor, als er mit einem Vogel kollidierte. Sofort bricht er die Vorführung ab, meldet den Bird strike und kehrt zum Militärflugplatz Emmen zurück. Zu keinem Zeitpunkt sind beim Kommandanten oder

am Funk irgendwelche Aufregung oder Hektik zu spüren. Und schon ist die Maschine von Vetter

www.patrouillesuisse.ch



Martin «DJ» Vetter kehrt mit dem beschädigten PC-7 Turbo Trainer A-937 auf den Flugplatz Emmen zurück.

«DJ und der Vogel»

Die Schweizer Luftwaffe verzeichnete seit 2005 jährlich zwölf bis sechzehn Kollisionen mit Vögeln, so genannte «Bird strikes». In rund der Hälfte der Fälle hatte die Kollision keine Auswirkung auf den Flug. Bei knapp fünfzig Prozent der Bird strikes landete der Pilot die flugfähige Maschine vorsorglich (Safety Landing). So auch Hauptmann Martin «DJ» Vetter vom PC-7 TEAM.

ter im Anflug auf die Piste sichtbar. Der Propeller dreht sich und der Motor läuft noch. Er hat nun Vorrang vor allen anderen Maschinen und kann augenblicklich landen. Die Landung erfolgt problemlos und Vetter rollt um 14.05 Uhr mit der beschädigten A-937 zum Standplatz. Ruhig steigt er aus und begutachtet den Schaden. Der rechte Auspuff ist stark deformiert und die Cockpithaube ist mit Blut verspritzt. Auch an der Vorderkante des rechten Flügels sind die Spuren des unglücklichen Vogels sichtbar.

Wie war das geschehen?

Martin Vetter schildert den Vorfall: «Ich befand mich im Steigflug, um den letzten Teil meines Soloprogrammes vorzuführen. Plötzlich bemerkte ich über mir einen grösseren Vogel. Dieser hatte mich offensichtlich ebenfalls entdeckt und versuchte nun unter mir wegzutauchen. Dadurch geriet er mir aber genau vor den Propeller. Ich spürte den Einschlag und schon spritzte mir etwas an die Cockpithaube. Gleichzeitig roches verbrannt. Ich wusste nicht, ob das vom Vogel stammte oder von einer Beschädigung des Triebwerkes. Auf jeden Fall brach ich das Flugprogramm sofort ab, drosselte die Leistung und ging in eine horizontale Fluglage über. Der Motor lief noch und auch sonst schien mein Flugzeug nicht stark beschädigt zu sein. Ich würde also auf jeden Fall zum Flugplatz zurückkeh-

ren können. Ich meldete den Vorfall der Flugsicherung von Emmen und kehrte auf dem kürzesten Weg zur Basis zurück, wo ich meine Maschine problemlos landen konnte. Als ich mir die Beschädigung am Boden ansah, war ich schon ein wenig überrascht über den grossen Schaden am stabilen Auspuff des PC-7.»

Walter Hodel

Vögel sind in der Formation unerwünscht. Der Kommandant am Boden achtet auch auf solche Gefahrenquellen und meldet diese dem Leader. Im Zweifelsfall bricht er sogar eine Vorführung ab. Dennoch lässt es sich nicht vermeiden, dass plötzlich Vögel im Gefahrenbereich eines Flugzeuges auftauchen können.



Fotos: Walter Hodel

Spotter Day Jagel



Jubiläum, Abschied und ein Ausblick auf Drohnen

Als die zirka 150 geladenen Fotografen und Spotter sich auf dem Flugplatz Jagel nördlich von Hamburg einfanden, goss es wie aus Kübeln. Die Starts der ersten Tornados wurden daher um eine Stunde verschoben – ein richtiger Entscheid, in der Folge wurden die Fotografen mit Sonnenschein belohnt.

Geladen hatte das Aufklärungsgeschwader 51 «Immelmann», und dies aus doppeltem Grund: 50 Jahre taktische Luftaufklärung in der Luftwaffe und Fly-out der 2. fliegenden Staffel, welche in Zukunft als Stammeinheit für unbemannte Flugzeuge neu entstehen soll. «Immelmann» ist ein Traditionsname, der seit 1959 für Luftaufklärung steht. 90 000 Flugstunden, davon 17 000 in Auslandseinsätzen im Hindukusch, hat das

Geschwader aus Norddeutschland, seit 1994 bestehend, bereits geflogen. «Die Jageler Jets seien für die Multinationale Schutztruppe in Afghanistan erste Wahl unter den zur Verfügung stehenden Aufklärungsmitteln», erklärte voller Stolz Kommodore Oberst Karten Stoye. Zur Feier dieses Jubiläums wurde der Tornado 45+06 mit einer Sonderbemalung versehen, welche auf der Oberseite den Pantherkopf aus dem Geschwaderwappen und eine grosse, rote 51 trägt. Auf der Unterseite ist die Maschine mit einem Abschiedsgruss für die 2. Staffel versehen. Gastflugzeuge aus anderen Verbänden der Luftwaffe sowie Darstellungen verschiedener militärischer Tätigkeitsbereiche und Ausstellungen von alten und neuen Geräten ergänzten die fliegerischen Aktivitäten.

Ab dem kommenden Frühjahr werden die Tornados der europäischen Drohne «Eurohawk» Platz machen, welche ab 2011 auf dem Flugplatz Jagel stationiert sein wird. Inzwischen wird der Betrieb der Tornados in der 1. Staffel konzentriert, welche dafür verstärkt wird. «Wir müssen neben allen anderen Aktivitäten vor allen Dingen den Afghanistan-Einsatz sicherstellen, der hat oberste Priorität», so Oberst Stoye am Rande der Veranstaltung.

Felix Kälin



Tornado 45+06 des Aufklärungsgeschwaders 51 «Immelmann» mit Sonderbemalung.

Fotos: Felix Kälin

US Navy erhält die ersten T-6B Texan II

Hawker Beechcraft gab am 3. September die Ablieferung der ersten zwei T-6B Texan II an die US Navy bekannt. Die B-Version des erfolgreichen, ursprünglich im Rahmen des JPATS-Programmes aus dem Pilatus PC-9 entwickelten T-6A, erhielt verschiedene Avionik Upgrades. Die T-6B verfügt über ein Glas-Cockpit mit drei Multifunktions-Displays, Hands-on-throttle-and-stick Funktionalitäten und ein Head-Up Display. Die US Navy soll 260 T-6B erhalten, welche die T-34 Mentor in der Pilotenschulung ablösen werden. *Walter Hodel*



Foto: Hawker Beechcraft

and-stick Funktionalitäten und ein Head-Up Display. Die US Navy soll 260 T-6B erhalten, welche die T-34 Mentor in der Pilotenschulung ablösen werden. *Walter Hodel*

Erster Exportkunde für den Rafale

Brasilien soll der erste Exportkunde für den Dassault Aviation Rafale werden. Dies gaben der französische Staatschef Nicolas Sarkozy und sein brasilianischer Kollege Luiz Inacio Lula da Silva während eines Treffens am 7. September in Brasilia bekannt. Der Deal zwischen Frankreich und Brasilien habe einen Wert von mindestens fünf Milliarden Euro. Die Verhandlungen über den Kauf der 36 Rafale sollen im kommenden Jahr abgeschlossen sein. Die Ablieferung der ersten Maschinen sei für 2014 geplant. Gemäss französischen Quellen wird die Força Aérea Brasileira (FAB) Maschinen des französischen Luftwaffenstandards F3 mit dem AESA-Radar Thales RBE2 erhalten. Im Gegenzug will Frankreich zehn bis zwölf mittlere Transportflugzeuge KC-390 kaufen, die zurzeit von Embraer entwickelt werden. Gründe für den Besuch Sarkozys in Brasilien waren der Verkauf von vier konventionellen Scorpène U-Booten und von 50 in Brasilien endmontierten Eurocopter EC 725 Helikoptern sowie ein Vertrag zur gemeinsamen Entwicklung eines Atom-U-Bootes. *Walter Hodel*

Rollout der dritten Version des JSF

Mit dem Roll-out des F-35C Lightning II am 28. Juli steht nun auch die dritte Version des Joint Strike Fighter (JSF) vor der Flugerprobung. Die F-35C ist für die US Navy bestimmt. Sie unterscheidet sich von der konventionellen Start- und Landeversion F-35A und der Kurzstart- und Landeversion F-35B vor allem durch eine verstärkte Rumpfstruktur für Trägerlandungen, einen



Foto: Lockheed Martin

Fanghaken und faltbare Flügelenden. Die vergrösserte Flügelfläche und -spannweite, wie auch die vergrösserten Höhenleitwerke lassen zudem tiefere Anfluggeschwindigkeiten zu. Der Erstflug des F-35C ist noch in diesem Jahr geplant. *Walter Hodel*

Bomben und Kanonentests des Eurofighters

Für Waffentests haben EADS (IPA 7) und in BAe Systems (IPA 1) den Eurofighter bis an die Zähne bewaffnet. Die deutschen Flüge mit sechs Paveway IV, vier MRAMM und zwei SRAAM, einer so genannten Swing-Role Konfiguration, dienen zur Überprüfung der Reaktionen des Flugkontrollsystem (FCS) mit maximaler Bewaffnung. Der

britische Eurofighter flog ebenfalls mit voller Bewaffnung. Sie führten jedoch Abwurftests mit den GPS- und Lasergelenkten Paveway IV Bomben durch. Dabei überprüften sie, ob sich die Bomben beim Abwurf korrekt separieren und dabei die Nachbar-Bomben nicht stören. Bereits Anfang Juni konnten die Engländer zudem die erfolgreichen Vibrationstests mit der eingebauten Bordkanone Mauser BK-27 vermelden. Auch damals waren sechs Paveway IV am Eurofighter montiert. Vier Paveways waren jedoch spezielle Testbomben mit Geräten zum Messen von Schock und Vibrationsdaten. *Walter Hodel*

Israel: Lerche ersetzt Drossel

Die ersten vier von 20 bestellten Hawker Beechcraft T-6A Texan II trafen Anfang Juli auf der Luftwaffenbasis Hatzorim, auf der sich die Pilotenschule der IAF befindet, ein. Mit der Ankunft der «Efroni» (Deutsch Lerche) beginnt eine neue

Ära der Pilotenausbildung in Israel. Nach 39 Jahren wird die T-6A die Fouga Magister (ab 1983 in Israel als Tzukit – zu Deutsch «Drossel» – gebaute Version des französischen Fouga Magister) als Grundschultrainer ersetzen. Auch in der Kunststaffel der IAF soll die «Efroni» die «Tzukit» mittelfristig beerben. Der neue Trainer entspricht bis auf das Debriefingsystem von RADA dem US-Standard. Ausgewählt wurde die Texan II im Juni 2008 nach einem langen Entscheidungsprozess. Noch offen ist der Ersatz für die A-4 «Skyhawk» (in der IAF «Ayit», Geier, genannt), die derzeit als Fortgeschrittenen-Trainer genutzt wird. Ein Kandidat ist offenbar die T-50 Golden Eagle aus Südkorea. *Rolf Müller*



Foto: Rolf Müller

als Grundschultrainer ersetzen. Auch in der Kunststaffel der IAF soll die «Efroni» die «Tzukit» mittelfristig beerben. Der neue Trainer entspricht bis auf das Debriefingsystem von RADA dem US-Standard. Ausgewählt wurde die Texan II im Juni 2008 nach einem langen Entscheidungsprozess. Noch offen ist der Ersatz für die A-4 «Skyhawk» (in der IAF «Ayit», Geier, genannt), die derzeit als Fortgeschrittenen-Trainer genutzt wird. Ein Kandidat ist offenbar die T-50 Golden Eagle aus Südkorea. *Rolf Müller*

Wird von der Luftwaffe Israels ersetzt:
Der Basistrainer «Zukit» Fouga Magister.

als Grundschultrainer ersetzen. Auch in der Kunststaffel der IAF soll die «Efroni» die «Tzukit» mittelfristig beerben. Der neue Trainer entspricht bis auf das Debriefingsystem von RADA dem US-Standard. Ausgewählt wurde die Texan II im Juni 2008 nach einem langen Entscheidungsprozess. Noch offen ist der Ersatz für die A-4 «Skyhawk» (in der IAF «Ayit», Geier, genannt), die derzeit als Fortgeschrittenen-Trainer genutzt wird. Ein Kandidat ist offenbar die T-50 Golden Eagle aus Südkorea. *Rolf Müller*

MV-22 Osprey – Top oder Flop?

Noch im Mai konnte man Berichten des U.S. Department of Defense zufolge von erfolgreichen Einsätzen im Irak ausgehen. Nun sollen jedoch die zwölf MV-22 des US Marine Corps in Afghanistan, aber auch die Maschinen im Irak, «durchgefallen» sein. Es wird berichtet, dass nicht alle Missionen zur vollen Zufriedenheit ausgeführt werden konnten. Der Osprey sei zu wenig geeignet, um, wie vorgesehen, die Helikopter zu ersetzen. Ungenügende Agilität und mangelhafte Fähigkeiten zum Erkennen von Gefahren seien weitere Erschwernisse für die Besatzungen gewesen. Bei Einsätzen von Flugzeugträgern sei die Grösse des Kipprotor-Flugzeuges negativ ins Gewicht gefallen. Zudem sei auch die Ersatzteilbeschaffung ineffizient gewesen. In Amerika soll man nun bereits über mögliche Alternativen zum V-22 Osprey nachdenken. *Walter Hodel*

Neuer Kommandant LVb Flieger 31

Werner Epper wurde per 1. August, unter gleichzeitiger Beförderung zum Brigadier, neuer Kommandant Lehrverband Flieger 31. Der 49-Jährige folgt auf Brigadier Peter Egger. Oberst i GSt Epper ist seit drei Jahren Vizedirektor und Chef Lehrgänge an der Militärakademie der ETH Zürich. *pd*



Foto: Luftwaffe

Globemaster für die NATO

Dass Lufttransportkapazitäten für das Gelingen bei militärischen Operationen auf der ganzen Welt elementar sind, ist eine Selbstverständlichkeit. Um den Erfolg ihrer Einsätze sicherzustellen, kann die NATO seit dem 27. Juli 2009 auf das Heavy Airlift Wing zählen.

Mit dem Strategic Airlift Capability Programm starteten die NATO-Staaten Bulgarien, Dänemark, Estland, Ungarn, Italien, Lettland, Litauen, Niederlande, Norwegen, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, USA sowie Finnland und Schweden als PfP-Staaten (Partnership for Peace) ein gemeinsames Programm, um dem mittlerweile kritisch gewordenen Mangel an Transportkapazitäten der NATO zu begegnen. Dabei sollten die Kosten und Ressourcen der einzelnen Staaten in einem Pool zusammengefasst und möglichst effektiv genutzt werden. Im Gegenzug können die einzelnen Länder auch für nationale Transporteinsätze

die Dienste des Heavy Airlift Wing beanspruchen.

Boeing C-17 Globemaster III

Als Arbeitsgerät vertraut das auf dem Luftwaffenstützpunkt Pápa in Ungarn beheimatete Heavy Airlift Wing auf drei Boeing C-17 Globemaster III, dessen Auslieferungen im Juli (SAC 01), September (SAC 02) und Oktober (SAC 03) dieses Jahres vorgesehen sind. Bei den drei bestellten Maschinen handelt es sich um identische Versionen, welche auch die US-Luftwaffe einsetzt.

Erste Einsätze

Die Hauptaufgabe beschrieb der Kommandant Oberst John Zazworsky wie folgt: «Ende Juli, nur wenige Tage nach



Foto: Daniel Bader

Boeing C-17 Globemaster III des Heavy Airlift Wing am 14. August 2009 beim Start in Pristina. Die SAC 01 wurde als erste von drei Maschinen am 14. Juli 2009 in Long Beach an die NATO ausgeliefert.

Ankunft der ersten Maschine, nahmen wir unsere Versorgungsflüge auf. Im Moment stehen vorwiegend Einsätze zu Gunsten der ISAF in Afghanistan im Vordergrund. Das ganze Projekt ist eindrücklich. Zwischen Programmstart und Einsatzbereitschaft vergingen lediglich drei Jahre. Auch für die Zukunft setzen wir hohe Ziele. Bis Ende Jahr absolvieren wir 310 Flugstunden, für 2010 sind insgesamt 3100 Flugstunden vorgesehen», erklärt Kommandant Zazworsky.

Daniel Bader

Piloten-Theorieausbildung mit Distance Learning

Rufen Sie uns an – wir erteilen Ihnen gerne weitere Auskünfte!

Berufsbegleitende Ausbildung nach JAR-FCL für:

Airline Transport Pilot ATPL Linienpilot

Ihre Vorteile

- Eine vorangehende Absolvierung der CPL- und IFR-Theorie ist nicht erforderlich!
- Berufsbegleitend in 18 Monaten zum Zertifikat
- Effektives, effizientes Lernen im eigenen Tempo
- Fragensammlung zur Kontrolle
- Online Unterstützung und 120 Stunden Einzelunterricht nach Bedarf und Vereinbarung

MALBUWIT AG
Flight Training Center

BERNE SWITZERLAND

Flughafen Bern-Belp, POB 202, CH-3123 Belp
Telefon 031/951 49 64, Fax 031/952 79 22
E-Mail: info@malbuwit.ch, www.malbuwit.ch



Royal Jordanian Airlines

Mit dem Charme der Levante

Bild: Boeing

Jordanien liegt politisch als auch geographisch in einer der instabilsten Regionen des Nahen Ostens. Wirtschaftskrise hin, Finanzkollaps her, viel schlimmer wirken sich die häufigen Krisen, Kriege und terroristischen Anschläge in seinen Nachbarländern auf die Sicherheit und die (touristische) Infrastruktur des Landes aus.

Innenpolitisch ist das Land, nicht nur dank des nach wie vor sehr geschätzten Königshauses, ziemlich stabil und ruhig. In diesem ruhigen Klima behauptet sich die heimische Airline «Royal Jordanien», die mit sehr viel Charme den Krisen trotzt und sogar Gewinne erfliegt.

Das rund sechs Millionen Einwohner zählende haschemitische Königreich Jordanien liegt mitten im politisch un-

ruhigen Nahen Osten. Das grösstenteils aus Wüste bestehende Land hat eine unschätzbare geschichtliche und kulturelle Vergangenheit. Antike Städte wie Petra und Jerash zeugen von dieser historischen Vergangenheit, Tausende von Touristen reisen alljährlich ins Land, um diese kulturellen Highlights zu besuchen. 93 Prozent seiner mehrheitlich arabischen Bevölkerung bekennt sich zum sunnitischen Islam, aber auch das Christen-

tentum (5 Prozent) hat viele Wurzeln im heutigen Jordanien. Nicht nur deshalb begann Papst Benedikt XVI. seine Nahostreise im Mai dieses Jahres in Jordanien. Nicht so geschichtsträchtig, aber durchaus nicht weniger interessant, ist der

Werdegang seiner heimischen Airline «Alia-Royal Jordanien» (RJ).

Erster Name «Alia»

König Hussein war ein begeisterter Aviatiker, selbst Pilot und hatte Anfang der Sechzigerjahre die Vision, eine nationale Fluglinie auf die Beine zu stellen, die sein Land im Ausland als Botschafter Jordaniens repräsentieren sollte. So wurde am 15. Dezember 1963 mit königlichem Dekret die heutige RJ unter dem Namen seiner ersten Tochter Alia gegründet. Mit zwei Flugzeugen vom Typ Handley Page Dart Heralds und einer Super DC-7 wurden die ersten Flüge von Amman nach Kairo, Beirut, Kuwait und Jerusalem durchgeführt.

Mit der zweiten DC-7, die 1964 zur Flotte stiess, wurde die Route von Amman nach Jeddah eröffnet. Der Mittelmeerraum und in weiterer Folge Europa waren bald Wunschziel der noch jungen Airline, aber mit welchem Fluggerät? In Europa war gerade das «Caravelle-Zeitalter» angebrochen und so zögerte man nicht lange und orderte bei Sud Aviation in Frankreich drei neue Caravelle 10R, die mit stärkeren Triebwerken und bereits mit einer so genannten Kaskaden Schubumkehrvorrichtung ausgerüstet waren. Am 31. Juli 1965 erhielt



Foto: Royal Jordanien

Alia als Erstkunde die neue 10R. Rom, Paris und London waren die ersten Ziele in Europa, München, Frankfurt/Main, Istanbul sowie Ziele im nordafrikanischen und arabischen Raum folgten. Schon 1966 wurde Alia Mitglied der IATA. 1967 zerstörte die israelische Luftwaffe im Sechstagekrieg die beiden einzigen DC-7 der Flotte. Als Ersatz wurden zwei Fokker F 27 geleast, und damit wurde auch die Strecke in die griechische Hauptstadt Athen eröffnet. Nach der Ausmusterung im Jahr 1970 begann ab 1971 eine totale Umflottung. Die Staatsairline wurde Boeing-Kunde, mit der Indienstellung der B747-200 im Jahre 1977 wurde erstmals auch in die USA geflogen. Doch schon bald sollte sich herausstellen, dass der Jumbo zu gross und zu unwirtschaftlich war, so dass man für die Langstrecke die wirtschaftlich besser geeigneten Lockheed L1011.500 TriStar orderte, die bis 1999 das Rückgrat der Langstreckenflotte darstellte. Sogar König Hussein war von der TriStar so angetan, dass er sich mit der JY-HKJ eine «königliche» TriStar gönnte, mit der er seine Staats-

Staatsbesuche unter anderem mit einem Airbus A340-642 absolviert.

Airbus, New branding und Privatisierung

Um kostengünstiger zu produzieren, wurde im Jahre 1986 ein neuer Strategieplan erarbeitet und die Airline einem Relaunch unterzogen. Dazu gehörte auch ein komplettes Flottenerneuerungsprogramm, die Änderung des Firmennamens, die Einführung einer neuen, attraktiveren Bemalung sowie in späterer Folge, der Gang an die Börse. Die Airbus-Produkt-Familie war die Lösung. So wurden sechs A310-300 für die Langstrecken und sechs A320-200 für die Kurz- und Mittelstrecken geordert. Die A310 kamen zwischen 1987 und 1990 sukzessive auf der Langstrecke in den Einsatz, zusammen mit den



Foto: Gerhard Zant



Foto: Royal Jordanian

Linke Seite unten: Caravelle 10R der RJ – aufgenommen in der zweiten Hälfte der Sechzigerjahre Jahre durch RJ in Aqaba.

Rechts oben: Anstatt üblicherweise Flugzeuge vom Typ A320 setzte RJ am 2. März 2008 die A310-304 IY-AGP nach Wien (VIE) ein.

Oben: B747-200 in der alten «Alia» Bemalung im Fluge über Jordanien, aufgenommen in der ersten Hälfte der Achtzigerjahre.

besuche zu absolvieren pflegte. Meist sass er dabei selbst am Steuer. Im Februar 1999 verstarb nach einer schweren Krankheit der allseits geschätzte Monarch, Nachfolger wurde sein Sohn Abdullah II, der ebenfalls als sehr flugbegeistert gilt und heutzutage seine

noch vorhandenen B747 und Lockheed TriStar's. Der Zweite Golfkrieg von August 1990 bis März 1991 bescherte der Airline aber einen herben Dämpfer, musste doch ein Grossteil der Flotte ge-groundet werden. Doch danach wurde mit Erfolg durchgestartet.

Als Ersatz für die betagten B747 und TriStar's wurden bei Airbus vier A340-212 bestellt, die zusammen mit den A310 – zwei davon sind heute Nurfrachter – das Rückgrat der Langstreckenflotte bilden. 1996 wurde die hundertprozentige Tochter Royal Wings aus der Taufe gehoben, die mit Dash 8-Q300 erstmals Inlandflüge von Amman nach Aqaba am Roten Meer anbot und heute mehrheitlich den Charterverkehr abwi-

ckelt. Kurz flog auch RJxpress mit Dash 8-Q400 täglich zwei Flüge nach Aqaba. Heute ist die Q400 schon wieder Geschichte, denn die Strecke wird mit den modernen E-Jets aus dem Hause Embraer geflogen. Zwischen 2003 und 2006 wurden bei Airbus vier A321-200 und vier A319-100 geordert. RJ war auch die einzige Airline, die während der heissen Phase des Irakkrieges im Jahre 2003 mit geleasteten Fokker F 28 Jets von Amman nach Bagdad flog und dabei keine Verluste hinnehmen musste. Im Jahre 2001 wurde RJ unter dem Namen «Alia, the Royal Jordanian Airline» in eine AG umgewandelt. Der endgültige Börsengang fand dann im Dezember 2007 statt. 51 Prozent sind in jordanischer Hand, um dadurch weiterhin bilaterale Luftverkehrsabkommen abschliessen zu können, der Rest befindet sich in Streubesitz. Juni 2001 wurde Samer A. Majali Präsident und CEO der RJ. Benötigte die rein staatliche Airline bis 2001 immer wieder finanzielle Zuschüsse, um über die Runden zu kommen, so schreibt sie seit 2004 Gewinne.

Embraer, Allianz und Cargo

Obwohl man mit den Airbus-Produkten sehr zufrieden war, gab es ab 2005 laufend Überlegungen, die Inlandstrecken, als auch die Regionalstrecken in die Nachbarländer sowie aufkommensschwächere Europadestinationen mit noch sparsameren und wirt- ➤

Die RJ-Flotte

(Stand Juni 2009)

Airbus A319	4
Airbus A320	5 (1 bei Royal Wings)
Airbus A321	4
Airbus A310	5 (2 als Frachter)
Airbus A340	4
Embraer 175	2
Embraer 195	5
Boeing 787	12 geordert (ab 2012)



Foto: Dietmar Schreiber

schaftlicher zu betreibenden Jets zu bedienen. So unterzeichnete man bei Embraer einen Vertrag über die Lieferung von sieben Embraer 195, die ab dem vierten Quartal 2006 zur RJ-Flotte stossen sollten. Am 30. November 2006 wurde die erste Embraer 195 übernommen und bis zum 1. Januar 2007 wurden weitere vier Maschinen an die RJ ausgeliefert. Aus wirtschaftlichen Überlegungen wandelte man im September 2008 zwei EMB 195 in zwei des Typs 175 um, die im Mai und Juni 2008 ausgeliefert wurden.

Aufgrund des ausgezeichneten Rufes und der vollständigen Anpassung an die Erfordernisse im wirtschaftlich-technologischen Bereich wurde RJ – als erste arabische Airline – am 1. April 2007 Mitglied des weltumspannenden Airlineverbundes oneworld.

Dass auch der Cargobereich mittlerweile eine nicht zu verachtende Grösse darstellt, scheint sich auch bei RJ herumgesprochen zu haben. Anstatt die A310 zu verkaufen und sie durch neue B787 zu ersetzen – wie ursprünglich geplant – wurden zwei Airbus A310 zu Nur-Frachtern

umgerüstet, und, aufgrund der grossen Nachfrage aus dem Levanterraum, sogar eine B737-200F als Nurfrachter zugeleaset und das Cargo-Terminal in Amman vergrössert. RJ-Cargo bietet einen weltweit umfassenden Cargo-Charter-Service an.

Wieder Boeing

Die betagten A310, als auch die nicht so wirtschaftlich optimalen Viertstrahler A340, sollen ab 2010 durch Boeing B787 Dreamliner ersetzt werden; im Mai 2007 unterzeichnete RJ einen Auftrag über insgesamt zwölf B787 (Kauf und Leasing) zur Auslieferung ab 2010. Durch die Verzögerung beim 787-Programm wird die Indienststellung des Dreamliners aber erst ab 2012/2013 erwartet, dadurch muss der A310 länger als geplant betrieben werden. Aber kein Schaden ohne Nutzen: Die Verzögerungen beim 787 Programm konnte niemand voraussehen, umzusteigen auf den A350, wie kurz evaluiert, war jedoch auch keine Alternative, so CEO Majali. «Die B787 ist trotzdem noch immer früher verfügbar als der A350 und

ausserdem war für uns die B787 das richtige Flugzeug zum richtigen Zeitpunkt», sagt Majali zu diesem Thema. Ob dann alle A310 durch den B787 abgelöst werden – wie ursprünglich geplant – ist aufgrund des boomenden Frachtgeschäftes wieder offen.

Mit dem Charme des Orientes

Bis zur Eröffnung des Queen Alia International Airport von Amman (QAIA) im Mai 1983 war der Marka International Airport die Drehscheibe von RJ. Heute benützt ihn vorwiegend die Tochter Royal Wings, ein paar wenige Charterairlines sowie das Militär.

Im internationalen Ranking ist QAIA eher ein kleiner Airport. 2008 wurden gerade mal 4,4 Millionen Passagiere abgefertigt und etwa 51 000 Flugbewegungen verzeichnet. Derzeit wird der Flughafen ausgebaut, er bekommt ein neues Terminal und soll dann nach der Fertigstellung ab Frühjahr 2012 bis zu 12 Millionen Passagiere abfertigen können.

Am Onboard-Service sollte es jedoch nicht scheitern: Die roten Uniformen und der charmante Service der Cabin-Crews erinnern ein wenig an das Outfit der Austrian-Crews, weil sie in ähnlich zuvorkommender Art und Weise die Fluggäste verwöhnen und ihnen fast jeden Wunsch von den Lippen ablesen. Auch der Service an Bord ist – gegenüber so manchen Konkurrenten aus dem arabischen Raum – durchaus vorzüglich. In den neuen A319 ist sogar mobiles Telefonieren an Bord möglich, dieser Service soll sukzessive auf die gesamte Airbus-Mittelstreckenflotte ausgeweitet werden. Neue, wirtschaftlich gesunde Destinationen werden immer wieder evaluiert und bei Bedarf ins Streckennetz aufgenommen. Mit den grossen berühmten Carriern aus den Emiraten kann und will man aber nicht konkurrieren. Royal Jordanian positioniert sich als Airline mit orientalischem Charme, die Jordanien und die Levante mit der Welt verbindet. Den unvorhersehbaren Krisen zum Trotz partizipiert RJ erfolgreich am Luftverkehrsboom in der Golfregion.

Franz Zussner



Foto: Thomas Rammgraber

Oben: Mit dem Tristar JY-HKJ war König Hussein oft in Wien

Links: Bei erhöhtem Passagieraufkommen setzt RJ schon mal den A340-212 ein. Hier beim Anflug auf Wien am 1. April 2007.

Piloten sind **treu**

Your Captain speaking...

In der Airlinebranche ist es selten, dass ein Pilot seine Firma verlässt. Gründe dafür gibt es zahlreiche. Eine grosse Rolle dabei spielt die Seniorität.

Als Senioritätsnummer 480 schreibe ich die ersten Zeilen dieser Kolumne. Der letzte der Liste trägt die 860 und vom Kapitänssitz trennen mich noch 64 Positionen. Nummer 673 darf A330 fliegen, 674 nicht. Kapitän Nummer 212 hat vorerst auf die Langstreckenflüge verzichtet, worüber sein Kollege an Stelle 244 dankbar ist – er rutschte nach.

Seniorität ist fast alles

In Europa und Amerika kennen die meisten Netzwerkcarrier eine Senioritätsliste für Piloten. Tritt ein neuer Mitarbeiter in die Firma ein, dann reiht er sich auf dem letzten Platz ein. Neuanstellungen und Pensionierungen bringen Dynamik in die Liste und sorgen dafür, dass der Weg nach oben unaufhaltsam beginnt. Wer die Umschulung auf einen grösseren Flugzeugtyp in Angriff nehmen darf, regelt die Senioritätsliste genauso, wie Lohn und Reihenfolge der Beförderungen vom Copiloten zum Kapitän. Selbstverständlich muss der Kandidat die notwendigen Qualifikationen mitbringen, aber ohne entsprechende Senioritätsnummer läuft gar nichts.

Vorteil der Liste

Betriebswirtschaftler betonen immer wieder, wie gut Konkurrenz zwischen Mitbewerbern sei. Konkurrenzkampf hat aber auch unangenehme Nebenerscheinungen, die in einem Cockpit wenig zu suchen haben. Es kann und darf nicht sein, dass Neid und Missgunst zu Streit auf dem Flugdeck führen. Jeder der Besatzung weiss, wie viel sein Gegenüber verdient und die kleinen zwischenmenschlichen Gemeinheiten, die man in anderen Branchen kennt, finden sich im Cockpit eher selten.

Nachteile

Firmen fusionieren, werden übernommen oder als Tochter in einen anderen Konzern aufgenommen. Das Zu-



Vierter Streifen als Belohnung: Neben der Eignung zum Captain steht vor der Beförderung auch das Senioritäts-Prinzip.

sammenführen zweier Firmenkulturen ist schon ohne Senioritätsliste ein fast unlösbares Unterfangen. Prallen aber zwei unterschiedliche Anciennitätsregime aufeinander, dann gleicht die Fusion der beiden dem Lösen eines gordischen Knotens.

Arbeitsmarkt

Kritiker haben viel am Senioritätsprinzip zu bemängeln. Es sei viel zu teuer und nur dazu da, dass sich die Piloten ausgeruht und mit steigenden Einkommen auf ihre Pension freuen können. Tatsächlich wird der Arbeitsmarkt der Piloten durch das Anciennitätsregime träge. Wer Stelle und Arbeitgeber wechselt, verliert seinen Platz auf der Liste und stellt sich wieder hinten an. Aus einem Kapitän wird wieder ein Copilot und aus einem Langstreckenpiloten wieder ein Kurzstreckenhüpfer. Dennoch überwiegt der positive Faktor deutlich. In einem Wirtschaftssystem, wo Drängen und Rechtsüberholen zum guten Ton gehören, geraten Werte wie Fairness und Pflichtbewusstsein schnell un-

ter die Räder. Unnötig zu betonen, dass solches Verhalten in einem komplexen Arbeitsumfeld wie einem Cockpit nichts zu suchen hat.

Aussichten für die Nummer 480

Wenn dieser Text erscheint, dann bin ich schon wieder ein paar Positionen weiter nach vorne gerückt. Zwischen mir und dem Kapitänsrang stehen dann weniger Namen und die Zeit naht, bis mich die jüngeren Flight-Attendants nicht mehr fragen müssen, wann ich endlich ein richtiger Pilot werde. Es gilt die Zeit auf der Langstrecke noch zu geniessen. Doch ganz ohne Senioritätsliste geht es auch in den fernen Ländern nicht. Wenn die Angestellten hoffnungsvoll mit ihren Standby-Tickets vor den Schaltern stehen und auf Mitnahme im vollen Flugzeug hoffen, zählt auch hier das Eintrittsdatum. Der letzte Sitzplatz geht an den treuesten Mitarbeiter. Die Raumpflegerin mit achtzehn Dienstjahren hat eine höhere Priorität als der Copilot mit deren siebzehn – und das ist auch richtig so.

Peter Tilly

AUA unter dem Gefieder des Kranichs



Glück im Unglück?

Deutsche Lufthansa AG (LH), Austrian Airlines AG (AUA) und die staatliche Österreichische Industrieholding AG (ÖIAG) haben am 3. September die «erfolgreiche Übernahme von Austrian durch Lufthansa» vollzogen. Sämtliche als aufschiebend definierten Bedingungen der Transaktion sind – nach einem Jahr des Blutens und Zitterns – letztlich wie erhofft eingetreten. Ein Ruhmesblatt ist der Vorgang um die Privatisierung der AUA allerdings kaum...

«**W**ir werden ein profitables Unternehmen sein und bleiben müssen. So profitabel, dass wir auch in wirtschaftlich schwierigen Phasen, wo externe Schocks auf das Unternehmen zukommen, trotzdem gut den Kopf über Wasser halten können. Das muss das Ziel sein und wenn uns das gelingt, dann wird auch unsere Eigenständigkeit gesichert sein...».

Nur eineinhalb Jahre später ist von den Worten des AUA-Vorstands Dr. Peter Malanik zu «Cockpit» (4/2008) kaum etwas geblieben. Schon gar nicht jene, anlässlich des AUA-Privatisierungsauftrags an die ÖIAG letzten August vom sozialdemokratischen Bundeskanzler Faymann mehrmals definierte Sperrminorität von 25% plus einer Stimme. Trotzdem ist dem im Amt bleibenden AUA-Vorstand Malanik – ausser einem

kräftigen Grundvertrauen zu seiner Firma – kaum etwas vorzuwerfen, steuerte er doch mit Andreas Bierwirth den Betrieb zuletzt durch wahrlich «monsunartige» Turbulenzen. Es waren vielmehr jahrelange Realitätsverweigerung und Feigheit der Wiener Politiker aller Couleur, Wählern und Zeitungsmachern Gegebenheiten zu erklären, die das rot-weiss-rote Seitenleitwerk fast in den Bankrott getrieben hätten. Kein gutes Omen übrigens für die jährlich(!) 30 Eurofighter verbrennende Österreichische Staatsbahn (ÖBB) sowie die ausgegliederte, aber noch immer vom Infrastrukturministerium gegängelte Post-AG.

Hausgemachtes trifft Krise

ÖIAG-Chef Michaelis hatte es in mehreren TV-Interviews vorsichtig ausgedrückt. Schon länger habe man den zuständigen Verkehrsministern (zuletzt

dem heutigen Bundeskanzler Faymann) – vielleicht zu leise – klarzumachen versucht, dass das verständliche, aber romantische Festhalten am eigenen nationalen Carrier ins Out führen würde. Längst war die AUA zu gross geworden für den heimischen Markt, aber zu klein, um international alleine weiter zu bestehen. Politiker aller Parteien warnten vor dem «Verscherbeln» des «Nationalheiligtums» und vor der «Bedrohung des Wirtschaftsstandorts» – obwohl die AUA längst hohe Verluste einflog und andere Airlines ihrer Grösse schon verschwunden waren. Swissair winkte aus der Gruft. Als es 2007 einen kleinen Gewinn von 3,3 Millionen Euro gab, steckte die damalige AUA-Führung dessen Hälfte noch in einen zweitägigen 50-Jahre-Hangarfest-Event. «Dank» der Krise kehrte in letzter Minute 2008 allseits Vernunft ein – zum Glück für die AUA, wie das Schicksal von SKY-EUROPE zeigt.

Nur mit dem Kranich...

Die inklusive der AUA-Gruppe nunmehr mit 100 Millionen Passagieren pro Jahr grösste Fluggesellschaft Europas war trotz urösterreichischer Warnungen vor einem «Schlucken durch die Piefke» und «Wien als Regionalflughafen» von vorn-



herein offenbar einziger Wunschpartner. Wohl spielten die sibirische S7, Turkish und vor allem Air-France/KLM im Übernahmepoker mit, gaben aber letztlich zum 12. September 2008 keine vollständig gültigen Angebote ab. Ausserdem hatte niemand in Wien viel Lust (auch noch) einen Allianzwechsel vorzunehmen, hatte man doch mit der LH in Star Alliance schon Jahre davor den Deutschlandverkehr abgestimmt. Zwar monierte AF-Direktor Spinetta im Nachhinein Informationsdefizite im Bieterprozess und bezeichnete die später beschlossene Beihilfe als unfair – Brancheninsider erwähnten aber auch die Variante, er hätte sich mit dem gebürtigen Oberösterreicher, LH-Chef Wolfgang Mayrhuber, zuvor schon darauf geeinigt, die zeitgleich angebotene Alitalia zu «nehmen»... Im Oktober verschärften Finanz- bzw. Luftfahrtkrise nochmals den Zwang zum Verkauf. AUA gewährte immer düstere Ausblicke, LH sagte wochenlang nichts



Foto: Mader

mehr – die Situation um die Privatisierung nach Ablauf der Bieterfrist konnte man getrost als Chaos bezeichnen. Schliesslich wurde der Verkauf verschoben, die Deutschen verlängerten ihr Angebot – verlangten nun aber weiteren Schuldennachlass. 500 Mio. Euro wurden – gerade «rettete» die Wiener Regierung diverse Banken – flugs im Parlament (mit)beschlossen. Vom Sperrminorität-Gerede zur üppigen Morgengabe (aus Steuer-geld) hatte es nur vier Monate gedauert. Am 3. Dezember gab der LH-Aufsichtsrat grünes Licht, man bot gerade 366 000 Euro für die 41,6% Staatsanteile und 4,49 Euro/Aktie für den Streubesitz (85% jener Aktionäre haben angenommen, ergibt ~166 Mio. Euro). Schon zwei Tage später wurde der Vertrag in Wien unterschrieben – vorbehaltlich der Zustim-

Linke Seite: In der Realität müsste das Lufthansa-Seitenleitwerk 10-mal grösser sein. Schon am 3. September wurde Stefan Lauer, im Vorstand der LH für die Integration von AUSTRIAN zuständig, zum Aufsichtsratsvorsitzenden der AUA gewählt. LH-Vorstandsvorsitzender Wolfgang Mayrhuber übernahm die Funktion des Stellvertreters.

Links: Ein weiterer Fingerzeig. Schon 2003 besteht eine vitale Kooperation zwischen AUA und LH-Technik. Aufgrund des Kooperationsvertrages bzw. eines strategischen MLU aus 2007 werden z. B. zirka 25 C-Checks/Jahr für die A-340 und A-330 der LH in der Wiener Werft durchgeführt.

Oben: Am Ende «Glück im Unglück» für die Österreicher. Die Erleichterung weiterleben zu dürfen, war beim Closing durch Mayrhuber und Michaelis am 3. September in den Gesichtern deutlich abzulesen. Zwischen 1000 und möglich bis zu 3000 AUA-Mitarbeiter/innen sind eher nicht erleichtert, sie werden in den nächsten Jahren abgebaut.

Bildleiste unten: Flottengeschichte von 1958 bis 2008. (Sammlung Mader/AUA)

mung der EU-Wettbewerbsbehörden zu Übernahme und Beihilfe.

Nervenflattern um «Nickel Neelie»...

EU-Wettbewerbskommissarin Neelie Kroes machte ihrem Spitznamen («die Eiserne») in Folge soviel Ehre, dass in Wien Nerven blank lagen und Kanzler und Vizekanzler wiederholt persönlich gefordert waren. Kroes repräsentiert reale Macht gegenüber Grosskonzernen, die in Europa Geschäfte machen. Zentrale Rolle: Monopole und marktbeherrschende Stellung von Unternehmen verhindern, fairen Wettbewerb garantieren, die (Preis-)Interessen der Kunden wahren. Vielleicht erinnerlich: Die EU-Milliardenstrafe für Microsoft. Speziell im Juli verlangte die Holländerin solcherart



Foto: Lufthansa

beinhaltet die Aufgabe von anfangs 100 (!) Monopolstrecken und zeigte sich unbeeindruckt von Ankündigungen der Deutschen, dann werde der AUA-Deal eben (noch) platzen. Ebenso egal war es ihm, dass das Angebot Mayrhubers nur bis Ende Juli galt. Letztlich musste er (Zitat: «Wir zahlen das Schnitzel nicht zweimal...») nachgeben und weitere Slot-beziehungsweise Streckenkonzessionen machen. Am 31. Juli konnte man die EU-Zustimmung signalisieren und LH konnte ihre Frist an die ÖIAG verlängern. Rund 20 Flug- und Landerechte muss LH kostenlos an die Konkurrenz abgeben, darunter Flüge nach Frankfurt, Stuttgart, Köln, München und Brüssel. Ausschlaggebend war Frankfurt, wohin die Wien-Flüge besonders profitabel sind. LH verdient derzeit bis zu 20 000 Euro pro Flug. Niki Laudas NIKI stehen übrigens nun fünf Slots in Frankfurt und zwei Slots in München offen. «Damit bin ich sehr zufrieden», so das Stehaufmännchen der Wiener Luftfahrtszene. Ob die der AUA 2000 «aufs Auge gedrückten» Alt-schulden von 600 Millionen Euro sowie die damals zur Flotte gekommenen typenfremden Boeings der ehemaligen Lauda-Air der Grundstein für den finanziellen Niedergang des Unternehmens waren, darüber geraten AUA-Betriebsrat Junghans und Niki Lauda noch heute in TV-Diskussionen heftigst aneinander. Viele AUA-Mitarbeiter sind jedoch davon nicht abzubringen. Die EU wertete auch die Beihilfe als einmalig, welche nicht mit den wiederholt erfolgten – und für unzulässig erklärten – Geldspritzen für die angeschlagene Alitalia verglichen werden kann. Ende August kam jedenfalls das offizielle O.K. aus Brüssel und Anfang September er-wuchs Rechtskraft. ➤



Abschliessend wird Lufthansa danach mehr als 90% des Aktienkapitals der AUA AG halten. In Folge wird man alle erforderlichen Schritte zur Durchführung des Ausschlusses von Minderheitsgesellschaftern («Squeeze-out») einleiten.

«Rote Strümpfe, nicht rote Zahlen!»

In Anspielung auf das enge rote Beinkleid der AUA-Stewardessen gab LH-Chef Mayrhuber am 3. September diesen Herzenswunsch samt weiterer Überlegungen und Ausblicke preis. Übergeordnet ginge es um eine europäische Dimension. Darum, dass man in Europa einen Luftfahrtverband erzeuge, der auch langfristig wirksam sein kann und die Interessen Europas nachhaltig vertreten kann. Die AUA soll aber AUA bleiben, auch in der LH. Das bedeutet, dass sie in ihrer Identität, dem Markenauftritt, in ihrer ganz spezifischen Form des Service, selbständig bleibt. Dass sie Verantwortung trägt für Kundenzufriedenheit, für die Ergebnisse und damit auch für ihre eigene Perspektive. Ziel sei es auch, die Langstrecke ab Wien zu halten. Klar, der Markt Österreich und speziell die über 40 Osteuropa-Des-

Diagnose eines langsamen Ausblutens, verbunden mit dem allgemeinen Einbruch von 2008. Die Hälfte von den 3,3 Mio. € Gewinn aus 2007 floss in eine – wirklich erstklassige – 50-Jahr-Feier.

tinationen der AUA waren für LH interessant, das wollte man mitsichern. Das ging eben zusammen einfacher. Ganz simpel, ganz deutsch. Simpel wurden auch die – jetzt schon teilweise auf Kurzarbeit gesetzten – 1000 AUA-Mitarbeiter beziffert, welche bis Ende 2010 abgebaut würden. Frankfurter Kreise sprechen langfristig von gar bis 3000. Einzelne Streckenstreichungen seien auch möglich, so Mayrhuber. Linz wurde zum Beispiel – zur Erschütterung des wahlkämpfenden Oberösterreich – als wenig produktiv erwähnt. Auflagen der EU-Kommission, 15% der Kapazität zurückzunehmen, wurden je-

	2005	2006	2007	2008
Flugumsätze <i>Mio. Euro</i>	2261	2459	2369	2361
Nettogewinn/ -Verlust <i>Mio. Euro</i>	-129,1	-129,9	3,3	-429,5
Eigenkapital <i>Mio. Euro, per 31. 12.</i>	565,6	784,8	786,5	255,8
Mitarbeiter Durchschnitt	8468	8582	8031	7914
Passagiere <i>Mio.</i>	10,1	10,8	10,8	10,7
Ergebnis/Aktie <i>Euro</i>	-4,05	-3,55	0,03	-5,19

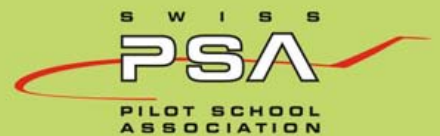
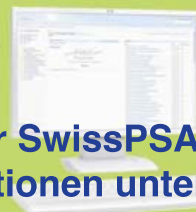
Graphik: ÖSTAT

denfalls grossteils seit Anfang 2009 schon umgesetzt. Schliesslich dürfe die AUA, so die Auflage, ja auch erst wieder wachsen, sobald sie schwarze Zahlen schreibt. Und das erwartet man frühestens ab 2011.

Georg Mader

Beginnen Sie jetzt Ihre PPL Ausbildung, zu Hause, an Ihrem Computer.

Das neue **Distance Learning System** der **SwissPSA** macht es möglich! Detaillierte Informationen unter:



www.swisspsa.ch

Das Fachgeschäft für Piloten:
www.aviator-store.ch
AVIATOR STORE
Aviator Store, Neustadtstr.26, 6003 Luzern, ☎ 041 3616262

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

Neu von Herpa
1:200
Solar Impulse
HB-SIA

mcmurdo
406 MHz PLB - Notsender
pers. PLB/Epirb inkl. GPS (121.5 MHz integr.)
in Frankreich priv. anst. von ELT zugelassen
CH zugelassen

Revolutionär:
PLB inkl. GPS
lediglich 150 g

DOLPHIN MARINE SUPPLY
8595 Altnau Tel. 071 6900970
www.dolphinmarine.ch

CHF 798.- inkl. progr.
CHF 498.- progr.

FASZINATION HELIKOPTER
BB HELI ZÜRICH

Ihr Spezialist
für Rund-
und Taxiflüge

044 814 00 14 www.bbheli.ch

www.cockpit.aero

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

Terminal 4 am Madrider Flughafen

Es hat noch Platz



Mit seinem vor zweieinhalb Jahren eröffneten Terminal 4 verfügt der viertgrösste Flughafen Europas über einen echten Passagiermagneten. Fast 30 Millionen Passagiere benutzten T4 im vergangenen Jahr. Noch sind längst nicht alle Slots vergeben.

Mit einer Länge von rund zwei Kilometern und einer Fläche von 760 000 Quadratmetern ist das im Februar 2006 eröffnete Terminal 4 (T4) des Madrider Flughafens Barajas eines der grössten Abfertigungsgebäude der Welt. Besondere Bedeutung massen die beiden Architekten Antonio Lamela und Richard Rogers dem Licht bei, das über riesige Fensterflächen und an der Decke installierte Glaskuppeln ins Innere strömt. T4 verfügt über eine maximale jährliche Kapazität von 35 Millionen Fluggästen. Damit wurde die Passagierkapazität in Barajas auf einen Schlag verdoppelt. Letztes Jahr benutzten 29,6 Millionen Fluggäste T4, 22,8 Millionen oder 77 Prozent gingen auf das Konto von Iberia. Die Zahl der Bewegungen betrug über 275 000, was einem täglichen Durchschnitt von 755 entspricht. Zusammen mit den drei andern Terminals belegt der Flughafen der spanischen Hauptstadt in Europa Platz vier, weltweit rangiert er an zehnter Stelle.

Air Shuttle als Besonderheit

T4 besteht aus zwei Teilen, die beide hauptsächlich von Platzhirsch Iberia und den Partnerairlines der Oneworld-Allianz genutzt werden. Das Hauptgebäude T4 ist Ausgangspunkt für fast alle Inlanddestinationen und Reisen in die

Schengenzone. Eine besondere Stellung nimmt dabei die weltweit am häufigsten beflogene Strecke Madrid-Barcelona ein. Etwa 60 Mal pro Tag werden die beiden grössten Städte des Landes miteinander verbunden, jede Viertelstunde nimmt ein Flugzeug in Spitzenzeiten den Shuttle-Dienst auf. Fluggästen, die eine Reise auf dieser Rennstrecke gebucht haben, stehen eigene Self-Check-in-Automaten sowie zwei Billetverkaufsstellen zur Verfügung. Zudem profitieren sie von eigenen Sicherheitskontrollstellen.

Noch freie Slots

Flüge in den Non-Schengen-Raum dagegen starten vom Satellitengebäude T4S aus. Dazu zählen auch alle Flüge nach Lateinamerika, Afrika, in die USA und den Mittleren Osten. Iberia bietet ihren Business-Passagieren drei Lounges an, deren Komfort seit der Eröffnung noch ausgebaut wurde. So gibt es jetzt mehr Computeranschlüsse, zusätzliche Bars sowie ein grösseres kulinarisches Angebot. Ähnlich wie in Zürich verbindet ein ferngesteuerter Zug die beiden Terminals. Für die rund 2800 Meter lange Tunnelstrecke benötigt er etwas mehr als drei Minuten. Die Bahn ist rund um die Uhr in Betrieb und verkehrt zu den Stoss-

Oben: Der üppige Lichteinfall war eines der wichtigsten Kriterien der Architekten von Terminal 4.

Unten: Neben Platzhirsch Iberia sind auch die anderen Mitglieder der Oneworld-Allianz im Terminal 4 untergebracht.

zeiten im 2-Minuten-Takt. Vom Stadtzentrum ist T4 auch mit Bussen und der U-Bahn-Linie 8 erreichbar. Derzeit sind rund 70 Prozent der Slots am Terminal vergeben, 30 Prozent sind also noch frei. Bis sich weitere Fluggesellschaften entscheiden, an einem der 64 Gates von Terminal 4 anzudocken, muss zuerst wohl die gegenwärtige Finanzkrise etwas abflauen.

Thomas Strässle



Fotos: Thomas Strässle

Iberia – Líneas Aéreas de España



In Madrid zeigt sich die Dominanz der Airbus-Flotte auf eindrückliche Weise.

Foto: Aeromecía A. E. Wertstein

In wirtschaftlich schwierigen Zeiten finanziell solide aufgestellt

Iberia hat während den vergangenen 13 Jahren ausnahmslos Gewinn geschrieben und verfügt heute über eine hohe Liquidität. Doch in diesem Jahr dürfte es trotz eingeleiteter Sparmassnahmen schwierig werden. An der Umsetzung der laufenden Qualitätsoffensive hält der viertgrösste Luftfahrtkonzern Europas jedoch fest.

Iberia hat im letzten Jahr trotz den um 45,5 Prozent gestiegenen Treibstoffkosten, die das Ergebnis mit 521 Millionen Euro belasteten, 32 Millionen Euro Gewinn geschrieben. Doch für das laufende Jahr gibt sich Silvia Cairo Jordán, stellvertretende Verkaufschefin bei Iberia, eher verhalten. Es werde schwierig sein schwarze Zahlen zu schreiben, sagt sie. Das wirtschaftliche Umfeld und der massive Rückgang des spanischen Bruttoinlandproduktes haben denn auch im ersten Halbjahr Spuren hinterlassen. Dank den beachtlichen 2,3 Milliarden Euro an liquiden Mitteln wird dem Unternehmen trotzdem viel unternehmerischer Spielraum bleiben.

Marktführerin nach Südamerika

Neben dem dichten innerspanischen Verbindungsnetz, das 38 Destinationen umfasst, zeichnet sich die iberische Flug-

linie vor allem durch das umfangreiche Südamerika-Flugangebot aus. Mit einem Anteil von 20 Prozent des Passagieraufkommens zwischen Europa und Südamerika ist Iberia denn auch marktführend. Insgesamt sind es 105 Ziele, die in Süd- und Nordamerika gebucht werden können, wovon 83 Destinationen in Zusammenarbeit mit Codeshare-Partnern bedient werden. Ein breites Angebot bietet die Gesellschaft zudem im inereuropäischen Verkehr. Hier sind es 67 Zielflughäfen, von denen 22 zusammen mit Partnerfluggesellschaften angefliegen werden. Auch in Afrika hat sich Iberia mit 19 Zielen gut positioniert. 16 dieser Flugziele werden ebenfalls zusammen mit Partnergesellschaften bedient. Nur wenig vertreten ist die Airline hingegen im Nahen und Fernen Osten, wo nur gerade eines von sieben Flugzielen mit den eigenen Maschinen angesteuert wird. Seit Juli werden neben der Destination Zagreb neu auch

verschiedene Codeshare-Verbindungen angeboten, die zusammen mit den one-world-Allianz-Partnern American Airlines und Quantas durchgeführt werden.

Robuster Schweizer Markt

Entgegen dem allgemeinen Trend hat sich hingegen der Schweizer Markt gut entwickelt. Lag die Zunahme im vergangenen Jahr noch bei 15 Prozent, so konnte in den ersten Monaten dieses Jahres trotz eher verhaltener Konsumentenstimmung eine Zunahme von über vier Prozent verzeichnet werden. Gesamthaft waren es im letzten Jahr 530 351 Passagiere, die mit dem iberischen Carrier zwischen der Schweiz und Spanien unterwegs waren. Rund 40 Prozent von ihnen traten den Flug in Verbindung mit einem Langstreckenziel an. Weitere 25 Prozent benützten Madrid in Verbindung mit einem innerspanischen Zielflughafen als Umsteigeflughafen. Nach Madrid bietet Iberia derzeit

täglichen vier Rotationen ab Genf und weitere drei ab Zürich an.

Qualitätsoffensive

Die qualitative Aufwertung der Dienstleistungen hat bei der spanischen Airline absolute Priorität. Insgesamt 150 Millionen Euro lässt sich Iberia ihre Qualitätsoffensive kosten, welche die Erneuerung der Lounges und der Flugzeugbestuhlung sowie weitere Annehmlichkeiten im Service einschliesst. In Madrid und Barcelona sind die neuen Lounges bereits verfügbar. Von der Erneuerung der Bestuhlung wird im nächsten Jahr vorerst die Touristenklasse profitieren, während die Businessklasse im Jahre 2011 folgen wird. In der Business Plus Klasse – sie wird auf Langstrecken angeboten – wird ab diesem Zeitpunkt eine völlig flache Schlafgelegenheit eingeführt werden. Seit dem Juli ebenfalls umgesetzt sind zudem die neuen Mahlzeiten in der Touristenklasse.

Bedeutender MRO-Betrieb

Mit ihrem rund 4000 Mitarbeiter zählenden Unterhaltsbetrieb nimmt Iberia Maintenance weltweit Platz neun ein. Neben dem 2,5 Millionen Quadratmeter messen-

den Wartungszentrum in Madrid, das aus sieben auf zwei Werksgelände verteilten Hangars besteht, wird derzeit in Barcelona an einer weiteren Anlage gebaut. Insgesamt waren es im vergangenen Jahr 1284 Maschinen, 208 Triebwerke, 30 APU und 68 396 Flugzeugkomponenten, die in den Werkhallen bearbeitet wurden. Mit einem Kundenstamm von rund 130 Firmen erhält der Unterhaltsbetrieb auch eine Vielzahl von Fremdaufträgen, so etwa von SR Technics, welche seit Herbst 2008 über einen Vertrag mit Iberia Maintenance verbunden ist und die Arbeitsaufteilung der beiden MRO-Betriebe regelt. Durch die Aufteilung werden diverse, bei verschiedenen Flugzeugtypen eingesetzte Komponenten zur Revision an Iberia angeliefert, während SR Technik im Gegenzug einen Teil der bei der A340-300 eingesetzten CFM56-5C-Triebwerke von Iberia überholt.

Striktes Sparprogramm

Die wirtschaftliche Entwicklung hat Iberia zur Lancierung eines umfassenden Sparprogramms veranlasst, das über 200 Millionen Euro einbringen soll. Zwischen 80 und 90 Millionen Euro sollen sich durch die Rückstellung von Inves-

titionen ergeben. Doch auch die Personalkosten und weitere Kostenfaktoren müssen ihren Anteil dazu beitragen. Reduziert wurden bereits die Flugkapazitäten. In einem ersten Schritt waren es fünf A320, die im Mai stillgelegt wurden. Weitere drei Einheiten sind inzwischen noch dazu gekommen. Bei der Langstreckenflotte konnte die verzögerte Auslieferung der A340-600 vereinbart werden. Gekündigt wurden ferner die Leasingverträge für zwei gemietete A340.

Verhandlungen mit British Airways

Nach wie vor in der Verhandlungsphase befinden sich hingegen die Gespräche über den Zusammenschluss mit dem oneworld-Partner British Airways. Es brauche mehr Zeit, sagt Silvia Cairo Jordán. Doch bei den beiden Fluggesellschaften, die über gegenseitige Beteiligungen verbunden sind – bei British Airways sind es 13,15 Prozent, die am spanischen Carrier gehalten werden, während Iberia umgekehrt mit 10 Prozent an BA beteiligt ist –, dürften die Prioritäten derzeit wohl kaum gleich gewichtet werden.

Anton E. Wettstein

Bestellcoupon

Ja, ich möchte das «Cockpit» abonnieren 1 Gratis-«Cockpit» zum Kennenlernen

zum Einführungspreis im 1. Jahr von **CHF 63.-***, **€ 47.-****

jährlich **CHF 83.-***

Ausland jährlich **€ 56.-****

Schnupperabo für 3 Monate **CHF 19.-***, **€ 13.-**

* inkl. 2,4 % MWSt

** inkl. Porto Ausland

Besteller:

Name _____

Vorname _____

Strasse _____

PLZ, Ort _____

Ich bezahle **VISA** 

Gegen Rechnung Per Kreditkarte Nr. _____

_____ 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

Der Regionalflughafen Grenchen plant **seine Zukunft**

Der Flughafen Grenchen liegt inmitten des Wirtschaftsstandortes Jurasüdfuss, deshalb wird in Zukunft vor allem eine Entwicklung im Bereich der Geschäftsfliegerei angestrebt.



Foto: Samuel Sommer

Ein erster Schritt in diese Richtung wurde mit dem Erstellen des neuen Hangars bereits getätigt. Für die zukünftigen Ausbauvorhaben wurde der Masterplan 2020 erarbeitet, mittelfristig steht vor allem eine Verlängerung der Piste auf der Ostseite um 450 Meter im Vordergrund, in weiteren Phasen sind Anpassungen und Erweiterungen bei der Tankanlage, den Hangarbauten und beim Tower geplant. Aufgrund der im Masterplan vorgesehenen Infrastrukturverbesserungen wurde nun der SIL Prozess (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) eingeleitet. In diesem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt geführten Prozess sind Bundesstellen und kantonale Behörden miteinbezo-

Projektteam v.l.: Peter Jaberg, Alfred Lüthi, Andreas Wegier, Dr. Thomas O. Koller.

gen, es werden aber auch die Region, die Anliegergemeinden und die Bevölkerung angehört. Daraus entsteht schliesslich das SIL-«Objektblatt», welches die Entwicklung des Flughafens rechtsverbindlich regelt.

Bestehende Tätigkeiten erhalten

Auch wenn vorab die Geschäftsfliegerei von der längeren Piste profitieren wird, sollen die heutigen wichtigen Standbeine des Flughafenbetriebes –

die Ausbildungsflüge und der Flugsport – erhalten bleiben. Aufgrund verschiedener Vorschriften dürfen heute viele in Grenchen verkehrende Businessjets und Turboprops die vorhandene Pistenlänge nicht voll ausnutzen und können deshalb nicht mit der optimalen Zuladung operieren. Mit der geplanten Verlängerung der Piste auf 1450 Meter würden diese Einschränkungen wegfallen, womit die Flugzeuge wirtschaftlicher betrieben werden können. Die Pistenbreite soll unverändert bleiben, damit bleiben auch die Graspisten Nord und Süd in bisheriger Auslegung erhalten. Mit der beabsichtigten Pistenverlängerung werden keine grösseren Flugzeuge Grenchen anfliegen als bereits heute schon – wie von Gegnern des Ausbaus präventiv befürchtet. Letztlich wird mit diesem Ausbau für die Region Grenchen eine bessere Verkehrsanbindung, eine höhere Standortqualität und die Erhaltung der 150 Arbeitsplätze am Flughafen angestrebt

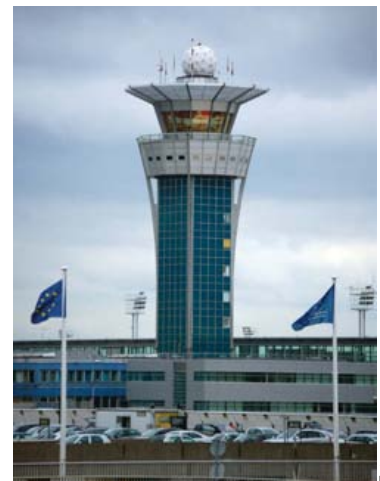
Samuel Sommer

Leserwettbewerb



Flughäfen der Welt

Diesen Monat heisst es: Wer erkennt diesen Flughafen? Senden Sie Ihre Antwort bitte an folgende Adresse: wettbewerb@redaktion-cockpit.com



Fotos: mt

Einsendeschluss: 20. Oktober 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 Dezember-Ausgabe publiziert.

Viel Spass und Erfolg!

Auflösung Wettbewerb August 09

Die richtige Antwort lautet:

Paris Orly

Folgende Teilnehmer haben richtig geantwortet: Hans Aeschlimann, 5004 Aarau; Markus Arnold, 5734 Reinach; Gottardo Cramer, 7013 Domat/Ems; Daniel Eckert, 1202 Genf; Peter Schärer, 2540 Grenchen; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Derrick Wildi, Kooyong VIC, Australien

Als Gewinner ausgelost wurde: Derrick Wildi
Die Gewinner werden im Dezember kontaktiert.

Data Sheet Cessna Citation 750

Bereits in den Siebziger- und Achtzigerjahren litt Cessna darunter, dass ihre Businessjets langsamer als die Konkurrenzmodelle von Learjet und Co. waren. Um dieses Negativimage loszuwerden, konzipierte Cessna Anfangs der Neunzigerjahre den schnellsten Businessjet der Welt.



Die N373AB s/n 0243 mit Baujahr 2005 beim Start in Genf. Trotz amerikanischer Registrierung wird diese Citation 750 von der Saudi Arabischen Salem Aviation betrieben.

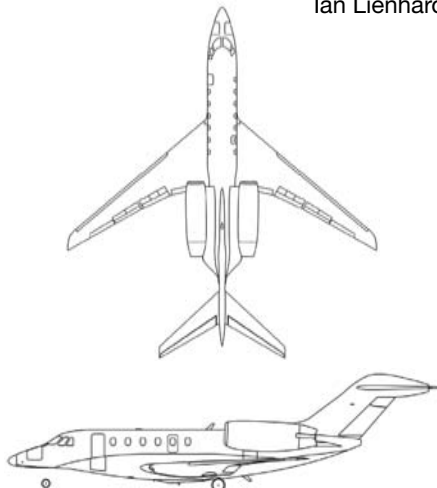
Foto: Iam Lienhard

Die Citation 750 – auch Citation X (römisch 10) genannt – wurde im Oktober 1990 an der NBAA in New Orleans zum ersten Mal der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Geplant war damals eine Zulassung für 1995, welche aber wegen technischer Probleme mehrmals verschoben werden musste. Hauptsorge bereiteten den Ingenieuren die Triebwerke, welche sehr instabil auf Vogelschläge reagierten sowie gewisse Fehlfunktionen der Avionik.

Aus diesem Grund fand der Erstflug erst im Dezember 1993 statt, und für die Zulassung der FAA musste man sich bis zum 3. Juni 1996 gedulden. Die erste Maschine wurde dann jedoch noch im selben Monat ausgeliefert. Seither ist die Citation 750 das schnellste Zivilflugzeug seit der Concorde, fliegt sie doch mit bis zu 1000 km/h, was die Reisezeit auf der Strecke von Los Angeles nach New York gegenüber einem herkömmlichen Jet um fast eine Stunde verkürzt. Im Jahr 1999 wurde die C750 auch in Europa zugelassen und kurz danach schon

überarbeitet: Im Jahr 2002 erschien die neueste Version – mit erhöhtem Schub, modernerer Avionik sowie höherem Abfluggewicht. Mittlerweile sind über 300 Exemplare auf allen Kontinenten im Einsatz, wobei sich die Maschine vor allem in Nord- und Südamerika grosser Beliebtheit erfreut. Seit neustem kann die Citation X auch mit Winglets ausgerüstet werden, was eine weitere Reduzierung des Treibstoffverbrauchs bewirkt.

Ian Lienhard



Cessna Citation 750

Hersteller	Cessna Aircraft Company, Wichita KS, USA
Typ	Transkontinental-Hochgeschwindigkeits-Jet
Erstflug	21. Dezember 1993
Länge	22 m
Spannweite	19,5 m
Höhe	5,9 m
max. Geschwindigkeit	1012 km/h
Reisegeschwindigkeit	972 km/h
Besatzung	2 Piloten
Passagiere (Standard)	8
Startstrecke	1500 m
Landestrecke	1000 m
Reichweite	5700 km
Triebwerke	2
Hersteller Typ	Rolls-Royce AE 3007C1 (je 30,1 kN)
Website	www.cessna.com

BA übernimmt E-170

BA CityFlyer, eine hundertprozentige Regionaltochter von British Airways, hat den ersten von sechs bestellten Embraer 170 übernommen. Das Flugzeug ist in einer Einklassenauslegung mit 76 Sitzen ausgestattet und für Steilanflüge nach London City zugelassen. Die Übernahme des ersten Exemplars des grösseren Embraer 190 ist Anfang nächsten Jahres geplant. *ts*

Afriqiyah führt A330 ein

Afriqiyah Airways aus Libyen hat den ersten von drei bestellten A330-200 übernommen. Damit sollen neue Langstreckenverbindungen zwischen Tripolis und Zielen in Afrika und Europa aufgenommen werden. Afriqiyah gehört auch zu den ersten Kunden des A350XWB. *ts*

Boeing 737NG für Turkmenistan Airlines

Turkmenistans nationaler Carrier hat drei Next-Generation B737-700 bestellt. Die Airline verfügt bereits über eine diversifizierte Boeing-Flotte, bestehend aus B717, B737, B757 und B767. Für die Next-Generation-Version der B737 sind bisher beim Hersteller über 5000 Bestellungen eingegangen. *mt*

ATR stellt Serie -600 vor

Am 1. Oktober wird ATR das erste Exemplar der neuen Serie -600, eine ATR 72-600, in Toulouse der Öffentlichkeit vorstellen. Die neue Version wurde im Oktober 2007 lanciert und erhält eine neue Avionik sowie eine modernere Kabine, die sich derzeit in Entwicklung befindet. Die Triebwerke vom Typ PW 127M sorgen dafür, dass das maximale Startgewicht des Turboprops um eine halbe Tonne erhöht werden kann. Ende Juli hat der Hersteller mit den Flugtests begonnen, jene für das kleinere Modell ATR 42-600 sollen im Laufe des nächsten Jahres beginnen. Für das grössere Modell sind insgesamt 150 Flugteststunden vorgesehen, für das kleinere 75 Stunden. Die Indienstellung soll 2011 erfolgen. Bisher hat ATR Bestellungen für 59 Flugzeuge der neuen Version erhalten (5 ATR 42-600, 54 ATR 72-600). *ts*

Bombardier kündigt Kaufverträge

Die kanadische Bombardier Aerospace hat den Kaufvertrag mit der finanziell angeschlagenen italienischen MyAir aufgelöst. Neben den bereits ausgelieferten vier CRJ900 wären weiter 15 CRJ1000 zur Lieferung vorgesehen gewesen. MyAir wurde Ende Juli die Betriebslaubnis entzogen.

Ebenfalls gekündigt hat Bombardier den Vertrag mit Jet-Republic, der die Lieferung von 110 Learjet 60XR beinhaltete. Der aus 25 fest bestellten Einheiten und weiteren 85 Optionen bestehende Auftrag stellte einen Marktwert von 1,5 Milliarden Dollar dar. *AM*

Oman Air übernimmt erste A330

Oman Air hat ihre erste A330-200 übernommen. Als bisher jüngster Betreiber dieses Typs wird die Airline damit in ihrem Streckennetz erstmals auch Langstreckenverbindungen anbieten. Das Airbus-Flugzeug wurde im Rahmen eines Leasing-Vertrags mit AWAS in Dublin angeschafft. Die A330 für Oman Air fliegt mit

Trent 700-Triebwerken von Rolls-Royce und hat Zweiklassenkonfiguration mit 20 Sitzen in der Business Class und 196 in Economy erhalten. Das Flugzeug wird zunächst zwischen der omanischen Hauptstadt Muscat und London, Paris, Frankfurt sowie weiteren Städten in Asien eingesetzt. Oman Air hat 2007 insgesamt sieben A330 in Auftrag gegeben, fünf davon direkt bei Airbus. Die übrigen sechs A330 werden in den kommenden Jahren ausgeliefert. *mt*

Meilenstein für A320-Familie

Ende August hat Airbus das 4000. Flugzeug der A320-Familie ausgeliefert. Die Maschine, ein A319, ging an die brasilianische TAM. Auf dem Überführungsflug von Hamburg nach Südamerika transportierte der Airbus Spendegüter für verschiedene Behindertenschulen in Brasilien. In Lateinamerika fliegen derzeit mehr als 350 Airbusse bei 22 Betreibern. *ts*

Boeing verschiebt erneut den 787 Start

Boeing hat den Erstflug des 787 auf Ende dieses Jahres verschoben und reagiert damit auf weitere aufgetauchte technische Probleme. Die erste Auslieferung an die Kunden soll im vierten Quartal 2010 erfolgen. Damit verschiebt sich auch der Hochlauf der Serienproduktion, und der amerikanische Hersteller schätzt eine Produktionsrate von zehn Flugzeugen pro Monat erst Ende 2013 als realistisch ein. Zunächst liefern die Vorbereitungen für den Erstflug des 787 im Juni programmgemäss, doch Probleme mit dem Rumpf führen nun zu einer weiteren Verzögerung. *mt*

Embraer liefert 600. E-Jet an LOT

Am 15. September wurde der 600. E-Jet an die polnische LOT ausgeliefert. Die Auslieferung des EMB 175 war mit einem kleinen Fest verbunden, da LOT gleichzeitig seit fünf Jahren Kunde von Embraer ist. Der polnische Carrier ist der grösste Embraer-Kunde in Europa. Der neue 175 verfügt über 82 Sitze. LOT verfügt damit über eine E-Jet-Flotte bestehend aus zehn EMB 170, sieben EMB 175 und sechs EMB 145. Die eben gelieferte 175er Version ist das erste Flugzeug aus einer Bestellung über weitere 12 Einheiten dieses Typs (plus 2 Optionen). *mt*

BA erhält A318 in Steep-Approach-Konfiguration

Airbus hat zwei A318, welche über die Zulassung für Steilanflüge nach London City verfügen, an British Airways ausgeliefert. Mit dem kleinsten Airbus-Muster will der britische Carrier zweimal täglich vom Londoner Stadtflughafen nach New York JFK verkehren. Der A318 verfügt in der BA-Auslegung über 32 Sitze, die sich in Liegen umfunktionieren lassen. Zudem können die Passagiere während des Flugs E-Mails und SMS bearbeiten und haben Zugang zum Internet. *ts*

Air Volga setzt CRJ ein

Bombardier gab bekannt, dass die russische Air Volga zwei gebrauchte Regionaljets des Typs CRJ200 LR übernehmen und damit zunächst inländische Strecken sowie Ziele in Armenien, der Türkei und in den Vereinigten Arabischen Emiraten ansteuern will. Später sollen weitere

gebrauchte Flugzeuge dieses Typs übernommen und ab dem Hub Volgograd eingesetzt werden. *ts*

Erste Cessna Citation X mit Winglets ausgeliefert

Cessna hat Ende August die erste mit Winglets ausgerüstete Citation X ausgeliefert. Durch das Anbringen der als Nachrüstsatz erhältlichen Winglets erhöht sich die Reichweite um 278 Kilometer. Neu bei dieser Modifikation sind zudem die stromsparenden Kollisionswarmluchten, die in LED-Technik ausgeführt sind. Mit einer Reisegeschwindigkeit von Mach 0,9 ist die Citation X heute das schnellste Zivillflugzeug. *AM*

LH fliegt gemeinsam mit JetBlue

Lufthansa und die amerikanische JetBlue haben ein Abkommen unterzeichnet, wonach ab den JetBlue-Hubs New York JFK und Boston Flüge unter gemeinsamer Flugnummer zu zwölf Zielen in den USA und nach Puerto Rico durchgeführt werden. Dazu zählen Buffalo, Syracuse, Rochester, Pittsburgh, Raleigh-Durham, Austin, New Orleans, Tampa, Fort Lauderdale, Fort Myers, West Palm Beach und San Juan. Der Codeshare-Vertrag unterliegt noch der Zustimmung des amerikanischen Verkehrsministeriums. Lufthansa ist mit 15,6 Prozent an JetBlue beteiligt. *ts*

Atlant-Sojus mietet 45 Maschinen

Das russische Flugunternehmen Atlant-Sojus wird 30 Regionaljets des Typs Antonow 148 sowie 15 Mittelstreckenflugzeuge Tupolew 204SM übernehmen. Die von Iljuschin Finance gemieteten Maschinen sollen zwischen 2010 und 2012 zur Auslieferung kommen. Eigentümerin von Atlant-Sojus ist derzeit die Stadt Moskau. *AM*

FARNAIR mit neuer ATR-72

Entgegen dem aktuellen Trend baut die Schweizer Fluggesellschaft FARNAIR Switzerland nicht ab, sondern weiter aus: Im August ist die Flotte mit der ersten Passagier-ATR-72 auf total 13 Flugzeuge erweitert worden. Zudem bietet FARNAIR 51 Arbeitsplätze mehr als 2008 an. Die Frachtflugzeuge befördern jede Nacht von verschiedenen Standorten in ganz Europa aus tonnenweise Eilsendungen der grossen Anbieter dieser Branche. Die drei Passagierflugzeuge (je ein ATR-42 für 46 und 48 Passagiere sowie neu die ATR-72 für 72 Passagiere) kommen für die Eidgenossenschaft auf Flügen in den Kosovo sowie europaweit und im nahen Afrika für Charters zum Einsatz. *pd*



Foto: Farnair

Die neue ATR-72 bietet 72 Passagierplätze und steht nun für europaweite Charterflüge im Einsatz.

Continental wird Star-Mitglied

Am 27. Oktober wird Continental Airlines offiziell der Star Alliance beitreten. Drei Tage vorher wird die amerikanische Fluglinie aus dem Skyteam-Bündnis austreten, dem sie vor dem Beitritt zu Star angehört hat. Weitere zukünftige Mitglieder des grössten Luftfahrtverbundes sind Aegean Airlines, Air India, Brussels Airlines (Porträt siehe Cockpit 09/09) und die brasilianische TAM. Star bietet 17 000 tägliche Flüge zu 916 Destinationen in 160 Ländern an. *ts*

Gulf Air will A340 ausflotten

Gulf Air will ihre A340-Flotte aus dem Verkehr nehmen und bietet die fünf eigenen Maschinen über die Flugzeughandelsfirma Avinco zum Verkauf oder zur Vermietung an. Als Grund für die Flottenumstellung wird die Treibstoffeffizienz angegeben, die bei der mit zwei Triebwerken ausgerüsteten A330 und Boeing 777 besser sei. Gulf Air betreibt derzeit neun A340-300, von denen vier eingemietet sind. *AM*

Turkish mit weniger Gewinn

Turkish Airlines (THY) hat in der ersten Jahreshälfte einen Reingewinn von 48 Mio. Euro erwirtschaftet. Dies sind 64 Prozent weniger als in der Vorjahresperiode. Die Zahl der transportierten Passagiere stieg um 9 Prozent auf 11,2 Mio. Weiter hat THY mit Airbus einen Vertrag über den Kauf von sieben A330-300 unterzeichnet und bestätigt damit ein Memorandum of Understanding, das im Juni am Luftfahrtsalon in Le Bourget unterzeichnet wurde. *ts*

TAM bietet Helikopter-Shuttle in Sao Paulo

Brasilien-Reisende von TAM Airlines können den Weg zwischen den beiden Flughäfen in Sao Paulo in der Luft statt auf dem Landweg zurücklegen. Für einen kleinen Beitrag lässt sich die Distanz von etwa 35 Kilometern zwischen dem internationalen Airport von São Paulo in Guarulhos und dem Stadtflughafen Congonhas im Helikopter zurücklegen. Das Angebot richtet sich an First- und Businesspassagiere. Der Flug dauert ungefähr 20 Minuten. *mt*

Privatair fliegt nach Taschkent

Privatair wird ab März 2010 im Auftrag der Luftansa dreimal wöchentlich zwischen München und Taschkent verkehren. Die zum Einsatz kommende Boeing 737-800 ist für 24 Business- und 84 Economy-Passagiere eingerichtet. *AM*

Qatar Airways erhöht Frequenzen ab Zürich

Qatar Airways wird ab 25. Oktober 2009 die Zahl der wöchentlichen Flüge zwischen Zürich und Doha von vier auf fünf erhöhen. Ab 6. Dezember 2009 wird die Airline mit Melbourne neu auch den australischen Kontinent bedienen. *AM*

Beech Bonanza A36 landet automatisch

Rockwell Collins und Hawker Beechcraft Corporation (HBC) haben eine Beech Bonanza A36 versuchsweise mit einem automatischen Landesystem ausgerüstet und erfolgreich getestet. Das Landesystem, das auf dem Flugsteuerungs- und Navigationssystem Collins Athena 411 basiert, wurde von Rockwell Collins für die Verwendung

in einem einmotorigen Propellerflugzeug angepasst, während HBC die Anpassungen des Fly-by-Wire Systems übernahm. *AM*

Luftfahrtverband IATA revidiert Finanzprognose

Die International Air Transport Association (IATA) hat ihre revidierte Finanzprognose für das Jahr 2009 veröffentlicht. Danach rechnet die IATA in diesem Jahr im globalen Luftverkehr mit Verlusten in Höhe von 11 Milliarden US-Dollar. Dies sind zwei Milliarden mehr, als bislang prognostiziert. Für 2009 erwartet der Branchenverband einen Umsatzrückgang um 80 Milliarden (15%) auf 455 Milliarden Dollar.

Die Ursachen liegen in der anhaltend geringen Nachfrage sowohl im Passagier- als auch im Frachtbereich sowie die niedrigen Ertragsaussichten (besonders im Premium-Segment). Steigende Ölpreise verstärken zudem den Druck auf die Fluggesellschaften. Im Jahresdurchschnitt wird ein Ölpreis von 61 Dollar pro Barrel erwartet – fünf Dollar mehr als im Vorjahr. Allein dieser Faktor schlägt mit zusätzlich neun Milliarden Dollar zu Buche.

Besonders gravierend trifft es die Fluggesellschaften in Europa, für die mit 3,8 Milliarden Dollar in diesem Jahr mehr als doppelt so hohe Verluste erwartet werden, als die noch im Juni prognostiziert. Besonders der europäische Langstreckenverkehr ist in der Krise dramatisch eingebrochen. Ausserdem hat eine Verzögerung bei der Liberalisierung der Slot-Regulierung den zeitnahen Abbau von Überkapazitäten verhindert. Fluggesellschaften in Nordamerika gehen in diesem Jahr von Verlusten in der Höhe von 2,6 Milliarden Dollar aus. Fluglinien im asiatisch-pazifischen Raum erwarten zwar mit 3,6 Milliarden Dollar ebenfalls höhere Verluste als in der bisherigen Prognose, sie profitieren aber von einer Erholung der asiatischen Wirtschaftsbranche. Einzig die Fluggesellschaften in Lateinamerika rechnen in diesem Jahr mit einem Erreichen des Break-Even. Die Airlines im Mittleren Osten rechnen mit einem Verlust in Höhe von 0,5 Milliarden Dollar. Ebenfalls 0,5 Milliarden Dollar Verlust erwarten die Fluggesellschaften in Afrika, deren Prognose unverändert blieb.

Für 2010 erwartet die IATA derzeit Verluste in Höhe von rund 3,8 Milliarden Dollar. Diese Prognose basiert auf einem vorhergesagten Wachstum von 3,2 Prozent bei den Passagier- und fünf Prozent bei den Frachtzahlen. Ausserdem rechnet der Branchenverband mit einer minimalen Ertragssteigerung von 1,1 Prozent im Passagier- und 0,9 Prozent im Frachtgeschäft sowie einem Ölpreis von 72 Dollar pro Barrel. *pd*

Flughafen Bern-Belp legt zu

Trotz schwierigem wirtschaftlichem Umfeld verzeichnet der Flughafen Bern-Belp eine Steigerung der Linienpassagiere gegenüber dem Vorjahr um sehr gute 13%. Die Linienverbindungen mit Luftansa nach München und Air France nach Paris Orly haben massgeblich zu diesem guten Ergebnis in den ersten sieben Monaten beigetragen. Schwieriger gestaltet sich der Ferienreisemarkt. Der gesamtschweizerische Negativtrend macht sich auch auf dem Flughafen Bern-Belp bemerkbar. Mit rund 3000 Passagieren weniger als im Vorjahr haben die sonst starken Reise-monate Mai und Juni dem Flughafen eine Passagiereinbusse beschert. Der Juli konnte mit einer Steigerung von 10% leicht im Plus abge-

schlossen werden. Ob sich dieser Trend in den traditionell guten Reisemonaten September und Oktober fortsetzt, bleibt abzuwarten. *pd*

Rückläufige Zahlen in Zürich

Mit 10,8 Millionen Passagieren sind auf dem Flughafen Zürich in den ersten sechs Monaten 3,8 Prozent weniger Passagiere gegenüber der Vorjahresperiode registriert worden. Im Vergleich zu den deutschen Flughäfen ist der Abschwung damit deutlich weniger stark ausgefallen. Rückläufig war vorab die Zahl der Lokalpassagiere, die sich um 6,7 Prozent auf 6,5 Millionen zurückbildete. Im Gegensatz dazu wechselten mehr Swiss-Passagiere in Zürich das Flugzeug und trugen dadurch zur Erhöhung der Zahl der Transitpassagiere um 1,6 Prozent auf 3,7 Millionen bei, wodurch sich der Transferanteil von 34,5 auf 36,4 Prozent erhöhte. Mit 8 Prozent deutlich im Minus lagen hingegen die Flugbewegungen, während die Sitzauslastung mit 69 Prozent lediglich um 0,2 Prozent zurückging. Um 1,4 Prozent auf 94,2 Passagiere verbesserte sich zudem die Zahl der pro Flug transportierten Passagiere. Den deutlichsten Abschwung verzeichnete der Flughafen mit einem Minus von 18,8 Prozent beim Frachtvolumen, das sich auf 162 418 Tonnen zurückbildete. Für das Gesamtjahr 2009 erwartet Unique unverändert einen Passagierrückgang zwischen 3 und 5 Prozent. *AM*

10 Jahre Ruag

Der Technologiekonzern Ruag feierte am 3. September in Thun zusammen mit Gästen aus Politik, Wirtschaft und Medien das 10-Jahre-Firmenjubiläum. CEO Dr. Lukas Braunschweiler zeigte bei dieser Gelegenheit auf, dass das Unternehmen den Wandel vom staatlichen Rüstungsunternehmen des Bundes



zum internationalen Technologieunternehmen erfolgreich vollzogen hat. Die Ruag ist heute ein vielseitiger internationaler Technologiekonzern, das Kerngeschäft ist die Luft- und Raumfahrt sowie die Sicherheits- und Wehrtechnik. Zu den Kunden zählen neben Behörden und Streitkräften zum Beispiel die Europäische Space

Dr. Lukas Braunschweiler, CEO

Agency (ESA), Airbus, Arianespace, General Electric, Boeing, Bombardier, Northrop Grumman, Dassault, EADS und Saab.

Aus dem Zusammenschluss der ausschliesslich für das Militär tätigen eidgenössischen Rüstungsunternehmen ist seit 1999 schrittweise ein internationaler Technologiekonzern entstanden. Das VBS ist nach wie vor mit einem Drittel des Umsatzes der grösste Einzelkunde. Die Hauptmärkte liegen heute zu 90% in der Schweiz und Europa. Darüber hinaus ist die Ruag vermehrt in Nordamerika sowie im Rest der Welt tätig. Durch gezielte Zukäufe, wie z. B. Saab Space, Austrian Aerospace und Oerlikon Space hat die Ruag ihre Marktposition in Kernbereichen ausgebaut. So ist sie heute die grösste unabhängige Zulieferin in der Raumfahrtindustrie in Europa. Ruag beschäftigt rund 7000 Mitarbeitende in der Schweiz, Deutschland, Schweden, Österreich, Ungarn und den USA. *mt*



In diesem Jahr feierte das JG 71 «Richthofen» das 50-jährige Bestehen des Verbandes. Anlässlich dieser Feierlichkeiten wechselte eine F-4F Phantom II (37+03) den üblichen Norm 90J Anstrich gegen eine Sonderlackierung. Auf der Heckflosse ist der rote Fokker DR I Dreidecker von Rittmeister Manfred Freiherr von Richthofen abgebildet. Nach einem erfolgreichen Dogfighttraining im Rahmen von Squadron Live Firing 2009 ist die Schweizer F/A-18C auf dem Rückweg nach Wittmund. *Foto: Florian Friz*



Kostenfalle EASA?

Wartungsbetriebe als Puffer zwischen Behörde und Kunden

<p>Betrieb</p>	<p>Aerolite Max Bucher AG Aumühlestrasse 10 6373 Ennetbürgen 041 624 58 58 max.bucher@aerolite.ch aerolite.ch</p>	<p>Airmatec Flugplatzstrasse 19 3123 Belp 031 961 07 07 info@airmatec.ch airmatec.ch</p>	<p>Air-Restoration Rotfarbstrasse 7 9213 Hauptwil 071 422 61 11 airrestoration@bluewin.ch</p>
<p>Mitarbeiter</p>	<p>5 – 15 (Wartung) Total 82</p>	<p>9</p>	<p>1</p>
<p>Spezialitäten</p>	<p>Entwicklungs- und Herstellerbetrieb für Mission Interiors für Hubschrauber und Flächenflugzeuge, vorwiegend aeromedizinische Ausrüstungen.</p>	<p>Oldtimer-Renovationen, Lackierungen</p>	<p>Oldtimer-Renovationen, Lackieren, Lizenz Spengler S, Holz S, Stoff S</p>
<p>Viele Wartungsbetriebe beklagen den administrativen Mehraufwand, bedingt durch die EASA-Auflagen. Können Sie den zeitlichen Mehraufwand ungefähr quantifizieren (in %)?</p>	<p>Nein, können wir derzeit nicht. Der Hauptaufwand betrifft bei uns sowieso den Entwicklungsbetrieb. Wartung ist derzeit noch untergeordnet. Unser neues Aircraft Completion Center in Dübendorf wird aber unseren Part 145 Arbeitsanteil wesentlich erhöhen und dadurch natürlich auch den administrativen Aufwand.</p>	<p>30%</p>	<p>In meinem Fall, den Restorationen und Lackierungen, hält es sich in Grenzen, hat man jedoch eine grössere Lagerführung, wird die Verwaltung zu einem immensen Aufwand, siehe Lommis. Bei einem Dreimannbetrieb muss man zirka eine Arbeitskraft für den administrativen Aufwand einsetzen.</p>
<p>Ziel dieser Auflagen ist, die Sicherheit zu erhöhen. Stellen Sie als Folge der Auflagen eine Qualitätsverbesserung fest?</p>	<p>Eine heikle Frage! Ein Regelwerk soll natürlich auch Qualität und Sicherheit produzieren. Wichtig dabei bleibt, dass das System auch miliztauglich ist und einfach gelebt werden kann. Überkontrolle wird unweigerlich zum Gegenteil führen. Meiner Meinung nach tendiert die EASA zu Überregulierung.</p>	<p>Die Qualität der geleisteten Arbeit ist unverändert geblieben. Zertifizierte und erfahrene Flugzeugmechaniker haben schon immer hervorragende Arbeit geleistet. Die Dokumentation dieser Arbeit ist verbessert worden.</p>	<p>Auf keinen Fall, die Frage, wie kann ich ein Flugzeug noch legal reparieren, stimmen alle Papiere, scheint mir langsam überhand zu nehmen, die Praxis zählt schon beinahe nicht mehr.</p>
<p>Haben die Auflagen direkte Auswirkung auf Ihren Stundenpreis? Mussten Sie diesen erhöhen, wenn ja, um wie viele %?</p>	<p>Wir haben keine Vergleiche gemacht. Wird aber Kostenauswirkungen haben.</p>	<p>10%</p>	<p>Ja, ich musste die Preise massiv erhöhen, was leider zur Folge hat, dass ich im Bereich der Restorationen absolut nicht mehr konkurrenzfähig bin. Eine massive Veränderung meines Betriebes ist absehbar.</p>
<p>Mit der Einführung von CAMO wurde eine zusätzliche Qualitätssicherungsstufe in den Prozess eingefügt. Hat sich das System aus Ihrer Sicht bewährt?</p>	<p>Wir sind kein CAMO-Betrieb.</p>	<p>Nein. Dadurch ist eine weitere Stelle in den Auftragsprozess eingeführt worden. Der Bedarf an Abstimmung und Kommunikation ist zusätzlich erhöht worden. So müssen z. B. kostenintensive Anordnungen der CAMO wieder mit dem Kunden abgesprochen werden.</p>	<p>Kann ich nicht beantworten.</p>
<p>Welches sind Ihre Wünsche/Forderungen an die Behörden?</p>	<p>Wir liegen mit unserer Ausrüstbarkeit näher beim POA als beim MOA (Part 145). Einbauen ist aber MOA! Also Instandhaltung. Somit passen wir mit unserer Arbeit nicht in das Regelwerk Part 145. Wir wünschen uns die Zuordnung unserer Einbautätigkeit zu überprüfen.</p>	<p>Interpretation der Gesetze nach der Absicht des Gesetzgebers (nicht nach dem Buchstaben). Umsetzung derselben in Abstimmung mit den umliegenden Ländern, die Schweiz soll nicht immer alles besonders gut machen. Reduktion der Stundenansätze des Bazls auf Niveau der Betriebe. Markante Reduktion des Quality-Aufwandes für Klein- und Kleinstbetriebe.</p>	<p>Praxisbezogeneres Handeln. Das, was im Moment geschieht, ist der absolute Overkill.</p>

Cockpit hat in den letzten Ausgaben verschiedentlich auf die Kosten- und Aufwandspirale in der Wartung hingewiesen. Die nun getätigte Umfrage unter möglichst unterschiedlichen Anbietern ergibt ein sehr heterogenes Bild: Kleine Betriebe sind von den EASA/Bazl-Auflagen

stärker betroffen, in deren Organisations- und Kostenstrukturen fällt es schwerer, den administrativen und finanziellen Mehraufwand zu absorbieren. Die vorliegenden Ergebnisse sind deckungsgleich mit den Rückmeldungen, die üblicherweise bei Cockpit eintreffen. *mt*

<p>Avionitec AG General Aviation Center 8058 Zürich-Flughafen 043 816 44 39 info@avionitec.ch avionitec.ch</p>	<p>Pilatus Flugzeugwerke AG 6371 Stans 041 619 63 58 hmerz@pilatus-aircraft.com pilatus-aircraft.com</p>	<p>RUAG Schweiz AG Aircraft Service Network (Zürich) BAC 8058 Zürich-Flughafen 044 815 54 54 thomas.hafner@ruag.com ruag.com</p>
<p>8</p>	<p>100</p>	<p>30</p>
<p>Avionics & Instruments</p>	<p>Unterhalt von Pilatus Flugzeugen; Service Center: Dynamische Komponenten Alouette III und Lama, Pratt&Whitney PTA-6 Turbinen, Hartzell Propeller, Honeywell</p>	<p>Authorized Service Center Embraer Legacy 600</p>
<p>Alle klagen! Auch bei den «Grösseren» leiden vor allem die unteren Mitarbeiterstufen. 50 – 100% Mehraufwand.</p>	<p>30%</p>	<p>Nein, aber der Mehraufwand ist da, auch aus den Auflagen der OEM's raus.</p>
<p>Absolut das Gegenteil ist der Fall. Die Mitarbeiter sind demotiviert, frustriert und es ist schwierig geworden, Mitarbeiter über längere Zeit in der Firma zu halten. Riesiger Know-how-Verlust!</p>	<p>Früher wurde eine gute Qualität mit guten und sehr zuverlässigen Fachkräften erreicht. Heute wird die gleiche Qualität mit etablierten Prozessen und Arbeitsdokumentationen garantiert, was den Vorteil hat, dass bei Vorfällen der Werdegang von Fehlerquellen zurück verfolgt und rechtlich sauber abgehandelt werden kann.</p>	<p>Ja</p>
<p>Theoretisch müsste der Stundenpreis um 20 – 30% erhöht werden, die Flugzeugeigentümer sind aber schon zu stark belastet. Die Bazl-Gebühren sind exorbitant!</p>	<p>25% über die letzten fünf Jahre.</p>	<p>Eigentlich sollte eine Stundenansatzerhöhung da sein, doch in der heutigen Situation undenkbar.</p>
<p>CAMO funktioniert in der GA nicht! Wir haben noch nie einen brauchbaren CAMO-Workorder erhalten. Es fehlt schlicht an Erfahrung und Know-how.</p>	<p>CAMO ist noch jung. Nach der Etablierung sollte CAMO eigentlich eine gute Sache sein.</p>	<p>Ja, nun ist der Wartungsbetrieb besser bedient mit den CAMO Organisationen.</p>
<p>Abkehr von der Repressionspolitik von Bazl/EASA! Es müssen – wie von der EU Kommission gefordert – Bedingungen geschaffen werden, in denen alle GA-Akteure wieder motiviert sind und an eine Zukunft der GA glauben können.</p>	<p>Gleich lange Spiesse für alle Betriebe; Vorgaben umsichtig und wirtschaftsverträglich umsetzen; Verantwortung übernehmen, schauen, wie die Nachbarländer agieren und nicht immer an vorderster Front vorausrennen; eng mit der Schweizer Flugzeugindustrie zusammenarbeiten.</p>	<p>Konsequentes Durchziehen der Auflagen.</p>

Kostenfalle EASA?

Replik des Bundesamtes für Zivilluftfahrt

Seit Dezember 2006 gelten in der Schweiz die EASA-Regelungen im technischen Bereich. Durch die Teilnahme an der EASA erhalten die Schweizer Luftfahrtbetriebe einen barrierefreien Zugang zum liberalisierten europäischen Markt. Zudem werden ihnen aufwendige administrative Zulassungsverfahren erspart, wenn sie in den EU-Staaten tätig sein wollen. Weiter bieten die einheitlichen Normen und Vorgaben Gewähr, dass die Spielregeln überall in Europa die gleichen sind und keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Im Gegensatz zu den früheren JAR sind die EASA-Regeln von den Staaten zwingend und vollumfänglich anzuwenden. Deshalb hat das BAZL in den meisten Fällen gar keine andere Wahl, als die Vorgaben aus Köln umzusetzen. Das BAZL bemüht sich jedoch, das EASA-Regelwerk mit Augenmass anzuwenden, beziehungsweise bei der

Einführung die Interessen der Schweizer Unternehmen und Luftfahrzeugbesitzer zu berücksichtigen. Dies macht das BAZL unter anderem dadurch, dass neue Regeln in der Schweiz mittels Nutzung der so genannten Opt-Out-Fristen immer zum spätest möglichen Zeitpunkt für verbindlich erklärt werden. Im Rahmen der Umsetzung von Part M haben wir zum Beispiel für Maintenance-Programme eine vereinfachte Lösung erarbeitet, welche für gut 75 Prozent der Luftfahrzeuge zur Anwendung kommen konnte. Anstelle eines vollumfänglichen, auf das jeweilige Luftfahrzeug zugeschnittenen Maintenance-Programms hat das BAZL eine lediglich drei A-4-Seiten umfassende Deklaration entworfen, welche in wenigen Minuten ausgefüllt werden kann.

Vereinfachungen

Das EASA-System zielt generell auf mehr Eigenverantwortung aller Akteure

ab und hat hierfür unter anderem die Möglichkeit der «Pilot Owner Maintenance» oder die Zertifizierung von Maintenance-Betrieben als CAMO mit auf drei Jahre verlängerten Prüffristen geschaffen. Mittels zusätzlichem Subpart-I-Privileg (CAMO+) kann die CAMO sogar die vorgeschriebenen Airworthiness Reviews selber durchführen und gewinnt dadurch vollständige Unabhängigkeit von den Behörden. Das ausgestellte Airworthiness Review Certificate (ARC) hat europaweite Gültigkeit und vereinfacht den Import oder Export von Luftfahrzeugen entscheidend. Das EASA-System ermöglicht den Akteuren am Schluss also mehr Flexibilität und hilft ihnen Gebühren zu sparen, da sie nicht mehr alle vorgeschriebenen Prüfungen durch das BAZL durchführen lassen müssen.

Christian Hegner
Head of Safety Division – Aircraft
Bundesamt für Zivilluftfahrt



HELICOPTER TRAINING+ CHARTER

Helicopter-Fluglehrer-FI-H Ausbildung

Individuelle Ausbildungslehrgänge:
PPL(H) – CPL(H) – CVFR – NVFR – Streu- und Sprühberechtigung, Außenlastausbildung ECS 1,2,3,4 (CH) – Flughelferausbildung, Gebirgsausbildung (CH)

Wir haben in den zurückliegenden 4 Jahren 22 Fluglehrer ausgebildet; Deutschland/Schweiz.
Nächste Lehrgänge: 4. Quartal 2009/1.Quartal 2010

HTC HELICOPTER CHARTER GMBH Telefon: +49 (0) 7 71 / 16 24 74
D-78166 Donaueschingen eMail: htc-helicopter@t-online.de
Dürreimer Straße 84 www.htc-helicopter.de



EFOS FLIGHT-CHARTER
THE REAL PARTNER

PPL Pro / CPL/IR / Multi Engine

www.efos.ch
+41 44 813 52 92

Fliegerclub - Airtaxi - Rundflug - Charter

Die richtige Adresse für Ihr Luftfahrzeug

neu:
Diamond Service Center
Embraer Legacy
Beech Premier
PC-12



Airmatec
Aircraft Maintenance and Technology

Flughafen Bern-Belp
Fon +41 (0)31 961 07 07
Fax +41 (0)31 961 26 56
info@airmatec.ch - www.airmatec.ch

Unterhalt
Wartung
Reparaturen
Umbauten

Inserateschluss Cockpit-Ausgabe
November 2009:
12. Oktober 2009

Jugendwettbewerb 2009

Auch dieses Jahr führt Cockpit den traditionellen Jugendwettbewerb durch! Und auch dieses Jahr warten wieder schöne Preise auf die Gewinner. Der Verlag Cockpit bedankt sich ganz herzlich bei allen Sponsoren, die diesen Wettbewerb erst möglich machen.

Zum Wettbewerb: Wer Cockpit jeweils aufmerksam durchliest, wird keine Probleme mit der richtigen Beantwortung der Fragen haben. Viel Spass beim Ausfüllen des Antworttalons!

Max Ungricht

Wettbewerbsbedingungen: Teilnahmeberechtigt sind alle Jugendlichen der Jahrgänge 1993 bis 1997, die in der Schweiz wohnhaft sind. Ein Vertreter der elterlichen Gewalt muss das Einverständnis für die Teilnahme geben und das angegebene Alter bestätigen.

Verwenden Sie die beiliegende Antwortkarte.

Einsendeschluss: 20. November 2009 (Poststempel). Die Gewinner/-innen werden persönlich benachrichtigt. Es wird keine Korrespondenz geführt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Rang Preis

- | | |
|-------|---|
| 1 | Fliegeruhr Modell Airwolf im Wert von 4470.– |
| 2–4 | 1 Elite Pro Core v8 inkl. Genview ALPS 0801 Wert CHF 149.–, 1 Elite Pilot Singles v8 inkl. GenView ALPS 0801 Wert CHF 299.–, 1 Elitre Premium Package v8 inkl. Genview ALPS 0801 Wert CHF 459.– |
| 5 | Gutschein für ein «Selber-Fliegen im modernen D-SIM-42 NG Twin Star FNPT II» im Wert von CHF 460.00 |
| 6 | Alpenrundflug Wert zirka CHF 300.– |
| 7 | Teilnahme-Gutschein für PRO AERO-Jugendlager im Wert von CHF 275.– |
| 8 | Fluggutschein für Schnupperflug von 30 Minuten am Doppelsteuer |
| 9 | Gutschein für einen Flug im Flächenflugzeug |
| 10–11 | Einen Motorflugschnupperflug und einen Segelflugschnupperflug |
| 12–66 | 20 Schlüsselanhänger «Remove before flight», 30 Swiss Aviation Training T-Shirts, 5 Swiss Aviation Training Uhren |
| 67–76 | 5 DVD Swiss Air Force identified und 5 DVD Patrouille Suisse Grande |
| 77–80 | Je 1 Cockpit-Kalender 2010 |

Spender

Breitling SA



Elite Simulation Solutions AG



Horizon Swiss Flight Academy Ltd.



RUAG Schweiz AG



Schweizer Stiftung PRO AERO



Heli Partner



Flugschule Eichenberger AG



Flugschule Birrfeld AG



Swiss Aviation Training Ltd.



Verteidigung-Luftwaffe



Verlag Cockpit





Foto: Wolfgang Block

Dittinger Flugtage

Masse und Klasse

Mag diese Überschrift zunächst despektierlich klingen – gemeint ist das Gegenteil: Masse (20 000 Zuschauer) und Klasse (das Dargebotene)! Die diesjährigen Dittinger Flugtage boten einfach alles – alles was sich ein Fliegerfan von einer Airshow wünscht.



Foto: Wolfgang Block



Foto: Wolfgang Block

Beruflich bedingt (und mit Freude) bin ich an vielen Airshows mit dabei. Viele angekündigte Programmpunkte kenne ich jeweils schon, andere sind neu für mich. So freue ich mich jeweils auf der Anfahrt auf «meine» Premieren – und stufe die bekannten Programmpunkte als «Déjà-vu» ein. Wie falsch! Wie oft sah ich – zum Beispiel – die Patrouille Suisse schon fliegen? Wie oft auch immer: In Dittingen war die Vorstellung der Tiger-Piloten der absolute Hammer! Das Team zeigte unter Ausnützung des Geländes eine Vorführung, die mehr als nur ein Aha-Erlebnis war. Trotz Dutzenden von PS-Auftritten zuvor – das war wie bei einer

Premiere! Dasselbe gilt für Klaus «Leki» Lenhart (Extra 300 SC) mit seinem Modellflugpartner Albert Winter. Oder die Icarii Acrobati (siehe Titelbild), das Pioneer Team, die Morane, die Vogelsangs, die RJ Falcons, die Super Pumas... und so weiter und so fort.

Eine echte – und ganz besondere Premiere – gab es für mich aber dennoch: die «Swift Night Session» von Henry Bohlig mit Segelkunstflug bei Sunset. Alle, die sich nicht schon zuvor auf die zähflüssige Abreise gemacht hatten, wurden mit einer wunderschönen Vorführung des mehrfachen deutschen Segelkunstflugmeisters entschädigt: Ein wahrhaft schöner samstägliches Schlusspunkt!

Max Ungricht



Foto: Wolfgang Block

Ganz oben: Das i-Tüpfchen der Veranstaltung – die Vorführung der Patrouille Suisse.

Oben: Gelb-schwarze Raubkatze – Susanne Vogelsang im Votec 351.

Links oben: Pioniere im Kunstflug mit Leichtbauflugzeugen – das Pioneer Team aus Italien (Pioneer 300).

Links: Tiefes Brummen über dem Laufental – die Grumman TBM-3R Avenger HB-RDG.



Foto: Wolfgang Block

Oben: Lokalmatador – Nils Hagander erklärte seinen Flug aus dem Cockpit seiner Suchoj 26 – wie früher die Kunstfluglegende Christian Schweizer.

Rechts: Simply perfect – die Royal Jordanian Falcons (Extra 300L).

Rechts aussen: Feuer und Zauber – Henry Bohlig beim (fast) nächtlichen Segelkunstflug.



Foto: Wolfgang Block



Foto: Samuel Sommer

traser[®]
H3 watches



OFFICIAL SPONSOR
BÜCKER JUBILÄUM
FLY-IN
YORKSHIRE
100 JAHRE KANALÜBERGEBUNG
75 JAHRE BÜCKER JUNGEMANN
LOUIS BLERIOT

ORIGINATOR OF ILLUMINATION TECHNOLOGY
SWISS +
trigalight[®]
NO OUTSIDE ENERGY NEEDED

Basierend auf der genialen Tradition des Bucker-Flugzeugbaus und unserer modernsten Uhren- und Instrumentenbeleuchtung trigalight[®] wurde die Uhrenserie traser[®] H3 Aviator entwickelt. Ab CHF 625.-.

traser[®] H3 Aviator Jungmann

traser[®] H3 Aviator Jungmeister

AVIATOR more light.

Festgelände 75 Jahre Bucker Jungmann mit der Bucker Squadron im Hintergrund.



Bucker & Co.

2. Oldtimerflugtage in Kestenholz

Sieben Jahre nach der ersten erfolgreichen Auflage der Oldtimerflugtage auf dem ehemaligen Militärflugfeld in Kestenholz trafen sich am Wochenende vom 22. und 23. August zahlreiche Piloten mit ihren zum Teil seltenen Oldtimerflugzeugen auf dem temporären Flugareal am Nordrand von Kestenholz.

Dank idealen Wetterverhältnissen präsentierte sich die 850 Meter lange Piste in einem sehr guten Zustand, und so lockte das warme Spätsommerwetter nicht nur viele Flugzeuge, sondern – zur Freude der Organisatoren – auch über 20 000 Zuschauer auf den Platz. Auch wenn das OK unter der Leitung von Paul Zeltner mit weniger Besuchern rechnete, war doch der gesamte Anlass – von der Verpflegung, bis hin zur Parkplatzbewirtschaftung – hervorragend organisiert. Gleichzeitig mit den Oldtimerflugtagen wurde das Jubiläum «75 Jahre Bucker Jungmann» gefeiert. Auf Einladung von Paul Misteli nahmen viele schön restaurierte Bucker aus ganz Eu-



Oben: Brillante Vorstellung – die P- 51D Mustang F-ASZB wurde von Marc Mathis vorzüglich vorgefliegen.

Unten: Curtiss Robin im Landeanflug vor der Bechburg.



Fotos: Samuel Sommer



Von oben nach unten:

Die DC-3 und die Ju-52 zeigten perfekte Formationsflüge. Allein der Sound der Motoren war der Weg nach Kestenholz schon wert!

Die Cessna 140 von Fritz Anken hat schon 62 Jahre auf dem Buckel.

Stinson L-5 Parade: Beim A-96 (HB-TRY, Christoph Dubler) handelt es sich um den Original Stinson der Schweizer Armee und der hintere trägt die Lackierung, die der ehemalige A-96 anlässlich der Notlandung von 1944 in der Schweiz trug (N121MC, CAF, Swiss Wing).

Paul Ruppeiner stattete Kestenholz auf dem Überflug von Bern nach Altenrhein einen Besuch ab.

ropa den Weg nach Kestenholz unter die Flügel. Die Besucher konnten zu diesen Flugzeugen im wahrsten Sinn des Wortes auf Tuchfühlung gehen. Ebenfalls (fast) auf Tuchfühlung gingen Vater und Sohn Eichhorn jeweils mit ihren schweren T-6: ein Genuss, dieser Vorführung zuzuschauen.

Sowohl der Samstag, als auch der Sonntag boten ein sehr abwechslungsreiches (Oldtimer-) Flugprogramm mit vielen nicht alltäglichen Demonstrationen. Kuno Schaub organisierte am Boden eine sehenswerte Ausstellung über die

Geschichte der Luftfahrt, wo unter anderem auch ein Nachbau der Nieuport 23 C-1 ausgestellt war. Die einzigen Verlierer waren trotz des schönen Wetters die Ballonfahrer, verhinderte doch eine starke Bise die geplanten Starts. Dafür wurden die Gäste am Samstagabend mit dem Ballonglühen – einem wunderbaren Licht und Soundspektakel – verzaubert. Bleibt nur zu hoffen, dass es nicht wieder sieben lange Jahre bis zur nächsten Auflage der Oldtimerflugtage dauert!

Samuel Sommer



Oben: Die D-3801 Morane von Eric Chardonens war im Krieg auf dem Militärflugfeld in Kestenholz stationiert. Das Flugzeug wurde im Jahr 1942 von den Eidgenössischen Flugzeugwerken gebaut und Ende der Neunzigerjahre von einem Team rund um Max Vogelsang wieder aufgebaut.

Unten: Die Morane Saulnier MS 317 war in den frühen Dreissigerjahren ein Anfängerflugzeug der französischen Luftwaffe.



Oben: Wie in alten Zeiten – Hawker Hunter Mk.58 HB-RVS, T. Mk.68 HB-RVV, T. Mk.68 HB-RVR (von vorne).

Rechts: Start des T.Mk.68 HB-RVR der Amici dell’Hunter zu einem der beliebten Rundflüge.

Unten: Die SE.3139 Alouette 2 HB-XYB mit Baujahr 1964 diente ursprünglich als V-63 in der Schweizer Luftwaffe und hatte später mehrere Betreiber, wie zum Beispiel auch das Büro für Flugunfalluntersuchung.



Fotos: Markus Rindisbacher



Am 22. August trafen sich wieder einige Hunter der «Schweizer Szene» zum all-jährlichen Hunterfest in St. Stephan, das immer zusammen mit der ordentlichen Generalversammlung des Huntervereins Obersimmental stattfindet. Im kleinen Rahmen wurde ein tol-

les Programm gezeigt. Modellflugzeuge, Helikopterrundflüge der Bohag, Vampire... und natürlich die Hunter im Jetbetrieb! Zudem war eine ex-Luftwaffen Alouette II zu Gast, die sehr schön restauriert wurde.

Markus Rindisbacher



www.pilotshop.ch

Überflug vor der Landung in
Brighton.

Whisky Raid

Im Bücker Doppeldecker nach Schottland (1)

Zu Beginn dieses Jahres erhielt Paul Misteli die Einladung, mit seinen Bücker-Kameraden an einem Fly-In in Brighton (Yorkshire) die 75 Jahre Bücker Jungmann zu feiern. Der Termin passte für Paul mit seinem CASA Jungmann HB-UVU und mich mit dem Jungmeister HB-MKR, worauf wir uns ein Zeitfenster von knapp zwei Wochen offen hielten. Eine weitere Motivation für diese lange Reise nach England war auch das 100-Jahre-Jubiläum der Kanalüberquerung durch Louis Blériot am 25. Juli 1909.

Wir freuten uns auf dieses spezielle Abenteuer mit unseren Oldtimern und begannen mit den Vorbereitungen. So mussten wir zum Beispiel abklären, ob man auch ohne ELTs und Transponder in den Lufträumen von Frankreich und England unterwegs sein kann und stellten eine passende Route zusammen. Dabei war natürlich die kurze «Endurance» von etwa zwei Stunden zu beachten. Für die Zwischenstopps mussten wir diejenigen Flugplätze aussuchen, die AVGAS und möglichst auch Öl (S100, W100) liefern konnten. Bei einem Ölverbrauch von knapp einem Liter pro Stunde würde sonst im kleinen Gepäckfach – nebst all den Ölflaschen – kaum noch Platz für frische Unterwäsche bleiben. Eine Reise dieser Grössenordnung ist unter dem Strich aber nicht ganz billig. Somit war auch Sponsorsuche

angesagt: Mit der Firma traser® H3, die kürzlich Pilotenuhren unter dem Motto «Bücker Flugzeuge» auf den Markt gebracht hatte, war der ideale Partner gefunden. Die Uhren H3 JUNGSMANN und H3 JUNGMEISTER verfügen über eine spezielle Beleuchtungstechnologie, die sich für unser Unternehmen als besonders gut geeignet herausstellte. In der Planungsphase spielten wir schon bald mit dem Gedanken, auch nach Schottland weiterzufliegen. Die Idee, mit unseren Maschinen vor der favorisierten Whiskydestillerie vorbeizufliegen, erfreute uns immer mehr, und so bereiteten wir auch diesen Abstecker vor. Dabei nahmen wir mit den wenigen geeigneten Plätzen Kontakt auf, um Treibstoff- und Ölversorgung sicherzustellen und möglichst auch eine Hangariermöglichkeit zu organisieren. Die Reise sollte schlussendlich mit mehreren Zwischenstopps durch Frankreich

nach Calais führen, dann über den Kanal direkt nach Duxford und in einem weiteren Flug nach Brighton. Weiter beabsichtigten wir via Carlisle, eventuell Prestwick, nach Oban zu fliegen, um dann als Höhepunkt auf der «Isle of Mull» in Glenforsa zu landen. Von dort planten wir die Destillieren auf Islay zu besuchen, um dann auf ähnlicher Route wieder zurück in die Schweiz zu fliegen. Die Berechnung ergab einen Aufwand von zirka zehn Tagen und etwa 20 Flugstunden. Natürlich hielten wir uns ein paar Tage offen, um flexibel zu bleiben.

«Englisches Wetter»

Der Tag des geplanten Abfluges kam näher und die Wetterprognosen für Frankreich und England gewannen immer mehr an Bedeutung. Die METARs von Islay, Prestwick und eine Webcam auf Glenforsa gaben uns eine Vorstellung, wie es denn so sein würde: Wind von über 20 Knoten war dabei keine Seltenheit! Es galt also genug Material zur Befestigung der Flugzeuge mitzunehmen und natürlich durften auch die Schwimmwesten für die längeren Flüge über dem Meer nicht fehlen. Die letzten Tage vor dem Abflug wurden dafür genutzt, die Flugzeuge auf Vordermann zu bringen und eine letzte Kontrolle durchzuführen. ➤

Fotos: zvg



Schliesslich stellten wir noch das nötige Werkzeug und Reservematerial zusammen. Alle fünf Stunden müssen diverse Motorenteile wie Ventilstössel und Kipphebel geschmiert werden. Schraubenschlüssel, Schraubenzieher, Sicherungszange, Fettpresse, Reserve-Zündkerzen, ein paar Liter Öl und vieles mehr packten wir in eine grosse Tasche, welche Paul anstelle eines Passagiers auf den Vordersitz schnallte. Alles war bereit und es konnte losgehen!

Durchquerung von Frankreich

Nach letzten Vorbereitungen starteten wir am 8. Juli, einem Mittwochnachmittag, von Biel-Kappelen nach Bar-le-Duc (LFEU) in Frankreich. Kurz nach dem Start gerieten wir bereits in erste Regenschauer. Der Jura war glücklicherweise ohne Umwege passierbar und so erreichten wir schon bald das tiefere Flachland der Champagne, vorbei an duftenden Feldern und hohen Windgeneratoren. Nach einem Flug von knapp zwei Stunden landeten wir in Bar-le-Duc, der Flugplan wurde über Funk bei Reims-Information geschlossen. Schlecht riechende Überbleibsel am Fahrwerk wiesen darauf hin, dass auf der langen Graspiste wohl öfters Schafe anzutreffen sind... Im Hangar des ansässigen Fliegerclubs hatten wir die Möglichkeit, unsere Flugzeuge unterzubringen. Mit einem 1937

ten. So landeten wir in Rethel (LFAP), wo AVGAS zu haben war. Wir hatten Glück, dass gerade der Vizepräsident des kleinen Flugplätzchens vor Ort war und uns das Betanken mit je 40 Liter AVGAS ermöglichte, der Treibstoff war nicht ganz billig. Wir entschieden uns, einen neuen Flugweg via Albert (LFAQ) zu suchen. Nach einer kleineren Reparatur am Vergaser des Jungmanns starteten wir in Richtung Nordwesten. Nach einer guten Stunde erreichten wir auch schon unser neues Zwischenziel und landeten bei sehr starkem Westwind auf der weichen Graspiste. Kaum angekommen wurden wir vom Captain einer Airbus Beluga begrüsst, welcher sich sehr für unsere Bücker interessierte. Er liess es sich nicht entgehen, uns auch sein Flugzeug zu zeigen, und so dauerte es nicht lange und wir standen im Cockpit des riesigen Transporters. Die Leute auf dem Flugplatz waren sehr freundlich und die Betankung ging rasch

Citroen wurden wir anschliessend zur organisierten Unterkunft im «Chateau de Condé-en-Barrois» geführt. Am nächsten Tag wollten wir mit einem Zwischenstopp nach Calais fliegen. Tiefe Wolken lagen über dem Flugplatz. Die Sicht war jedoch gut und das Wetter an der nächsten Destination auch nicht allzu schlecht. Auf dem Weg nach Valenciennes (LFAV) wurde die Wolkenbasis aber immer tiefer und Regen reduzierte die Sicht stark. 20 Minuten vor unserem Ziel mussten wir umkehren und eine andere Landemöglichkeit suchen. Es zahlte sich aus, dass wir vor jedem Flug auch die auf dem Weg liegenden Flugfelder nach deren Eignung heraussuchten.



Oben: Kerzen wechseln und Kipphebel schmieren – das tägliche Brot der zwei Bücker-Langstreckenpiloten.

Unten: Ankunft in Calais. Auf Paul Misteli und sein Jungmann wartet jetzt der Überflug über den Kanal.

Rechte Seite oben: Flightline am Brighton Fly-In.

Rechte Seite Mitte: Fowlmere – nicht gerade freundlich empfangen, aber mit Vorfreude auf den Besuch in Duxford. Im Bild Roger Mathys vor seiner Jungmeister.

voran. Allerdings gab es nirgends etwas zu Essen, war es doch schon später Nachmittag und das Morgenessen schon eine Weile her. Also stärkten wir uns mit mitgebrachter Militärschokolade. Kaum zu glauben, dass wir unsere Schokoladenreserve bereits am zweiten Tag vollständig aufgebraucht hatten. Auf dem Weiterflug nach Calais (LFAC) wurde es im Jungmeister plötzlich still; glücklicherweise nur am Funk. Die Batterie, welche die Stromversorgung des



Funkgerätes gewährleistet, quittierte nach einer Laufzeit von jeweils sechs Stunden den Dienst. Ich hatte es versäumt, die Batterie nach dem ersten Tag wieder aufzuladen. Ich wies meinen Kameraden durch Zeichengeben auf den Funkausfall hin – vorgängig hatten wir abgesprochen, was in diesem Fall zu tun sei. Ich folgte Paul bis in den Downwind und staffelte dann im Queranflug um rund 1000 Meter hinter ihn, um mit genügend Abstand nach dem Jungmann zu landen. Alles funktionierte bestens – die Landung selbst und das Rollen waren beim sehr starken Seitenwind weit herausfordernder.

Überquerung des Kanals von Calais nach Dover

Am folgenden Tag planten wir nur einen Flug. Ziel war die Überquerung des Kanals mit anschliessender Landung in Fowlmere (EGMA), einem kleinen Grasplatz etwa zwei Flugminuten westlich von Duxford. Nachdem wieder alle Kipphebel und Ventilstössel geschmiert waren, starteten wir, dieses Mal mit vollen Batterien. Zunächst folgten wir ein paar Minuten der Küste in westlicher Richtung, um eine möglichst kurze Distanz auf offenem Wasser zurücklegen zu müssen. Die Sicht war super, so dass man bereits in geringer Flughöhe das Festland von Grossbritannien erkennen konnte. Die Schwimmwesten gaben uns eine gewisse Sicherheit. Wir diskutierten lange, ob man bei einem Motorproblem wohl besser mit dem Fallschirm abspringt oder eine Notwasserung mit möglichem Überschlag riskieren soll. Es kam glücklicherweise nicht so weit und wir erreichten nach nur 15 Minuten die «White Cliffs» von Dover. Der Flug führte uns weiter nordwärts über die Themse und vorbei an London zu unserer Destination. Wir wählten diesen Flugplatz, um der Hektik um die Airshow der Flying Legends in Duxford am selben Wochenende zu entgehen.

In Fowlmere wurden wir mässig freundlich empfangen. Die einzigen Leute, welche sich überhaupt für unsere Flugzeuge interessierten, waren Deutsche, welche mit einer Antonov 2 zur Airshow angereist waren. Betanken war erst am nächsten Tag wieder möglich und ein Hangarieren im grossen leeren Hangar war nicht erlaubt. Ohnehin planten wir eine Übernachtung in Duxford, um dem Training am Freitag Nachmittag beizuwohnen und das Imperial War Museum zu besuchen. Also machten wir uns bald auf den Weg zum Flugfeld in Duxford



und genossen einige spektakuläre Vorführungen diverser Warbirds.

Fly-In in Brighton

Am folgenden Tag wollten wir nach Brighton weiterfliegen, um rechtzeitig zum Fly-In einzutreffen. Das Wetter war miserabel. Sehr tiefe Wolken und schlechte Sicht verunmöglichten jegliches Weiterkommen. Wir hatten also genügend Zeit, unsere Flugzeuge aufzutanken und unsere Ölreserven wieder aufzustocken. Unweit nördlich von Fowlmere schien das Wetter schon besser zu sein, und auch aus Brighton berichtete Fly-In-Organisatorin Jenny Whicher von Sonnenschein. Trotzdem, wie alle anderen Warbirds in Duxford waren auch wir gezwungen, noch etwas zuzuwarten. Allmählich drückte die Sonne durch und die Bewölkung hob sich an. Kurz darauf landete ein Franzose auf dem übergrossen Taxiway von Fowlmere, die Sicht schien wohl doch noch nicht ganz so gut zu sein. Das Wetter besserte sich jetzt jedoch sehr schnell. Nach dem Abheben in Fowlmere nahmen wir mit Duxford Kontakt auf und fragten nach einer Möglichkeit, einen Lowpass zu fliegen. Da wir dafür hätten warten müssen, beschlossen wir, direkt weiter nach Brighton zu fliegen.

Nordwärts verbesserte sich das Wetter zusehends und wir erreichten Brighton nach zirka 1½ Stunden Flugzeit. Nach einem kurzen Überflug und anschliessender Landung wurden wir vom «Real Aeroplane Club» wärmstens empfangen. Wir waren die einzigen auswärtigen Bucker-Besucher. Wir gönnten uns eine kurze Verschnaufpause, wechselten die eine oder andere Zündkerze am Motor und genossen verschiedene Flugvorführungen. Für uns war dabei die Kunstflug-



vorführung einer Bucker Jungmeister besonders faszinierend. Der erfahrene, ehemalige Mustang- und Spitfire-Pilot wusste es, die Zuschauer mit gerissenen Rollen und tiefen Vorbeiflügen auf dem Rücken zu begeistern.

Am späteren Nachmittag erging die Einladung, an einer so genannten «Spot-Landing-Competition» (Ziellandekonkurrenz) teilzunehmen, was wir natürlich gerne taten. Nach einem fünfminütigen Briefing reihten wir uns anständig zwischen die insgesamt zehn Flugzeuge in der Platzrunde ein. Jeder Pilot hatte drei Versuche, um möglichst genau auf der ausgelegten Markierung zu landen. Wir waren die einzigen Doppeldecker. Nach und nach kämpften wir uns näher an die weisse Ziellinie heran, gewonnen hatten dann allerdings die Cracks einer Cessna. Der Abend klang mit einer lustigen Hangarparty im Stil der Vierzigerjahre aus und mit den ansässigen Piloten wurden Erfahrungen ausgetauscht. Brighton ist ein sehr gepflegter und unkomplizierter Flugplatz mit einer Vielzahl an Oldtimern wie Bucker, Zlin, Yak und T-6. Am anderen Morgen bekamen wir grosse Unterstützung und viele Tipps für unseren Weiterflug nach Schottland, worüber wir in der nächsten Ausgabe von Cockpit berichten werden.

Roger Mathys



Swiss Helicopter
Association
www.sha-swiss.ch

Nein zur neuen Luftfahrtsteuer!

von Nationalrat Rudolf Joder, Präsident der Swiss Helicopter Association



Foto: ZVG

Im Rahmen einer Revision des Luftfahrtgesetzes schlägt der Bundesrat die Einführung einer Aufsichtsabgabe als neue Steuer zu Lasten der Luftfahrt vor. Die kommerzielle Aviatik der Schweiz soll mit dieser Abgabe einen Beitrag an jene Kosten des Bazls für seine Aufsichtstätigkeit leisten, die nicht durch Gebühreneinnahmen gedeckt sind. Diese Steuer zu entrichten

haben Fluggesellschaften, Flughäfen, Unterhaltsbetriebe, Flugschulen und die Flugsicherung. Ziel der Aufsichtsabgabe ist es, die Einnahmesituation des Bazls jährlich um rund 18 Millionen Franken zu verbessern. Obschon in der Vernehmlassung die neue Steuer durch die schweizerische Luftfahrt, Wirtschaftsorganisationen, diverse Kantone und mehrere politische Parteien abgelehnt worden ist, soll diese jetzt eingeführt werden.

Dagegen muss sich die gesamte schweizerische Aviatik mit Entschiedenheit zur Wehr setzen. Es ist absolut unverantwortlich, in der aktuellen Wirtschaftskrise den für unser Land und die Volkswirtschaft wichtigen Wirtschaftszweig Luftfahrt mit neuen und zusätzlichen Steuern zu belasten und damit Arbeitsplätze zu gefährden. Die geplante Aufsichtsabgabe steht im Widerspruch zu den beschlossenen Konjunkturprogrammen des Bundes und ist eine ungerechte Bestrafung der Luftfahrt, nachdem dem Bankensystem und der Finanzindustrie Bundeshilfen in Milliardenhöhe zuteil geworden sind. Die zusätzliche Steuer steht in vollständigem Gegensatz zum Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004, worin festgehalten wird, dass «die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt zu fördern ist». Die im Jahr 2008 massiven Gebührenerhöhungen des Bazls mit Anpassungen zum Teil um mehrere 100% ergaben für die Luftfahrt einen unverhältnismässigen Zusatzaufwand.

Weitergehende steuerliche Mehrbelastungen können nicht mehr akzeptiert werden.

Im Hinblick auf die kommende parlamentarische Beratung, welche anfangs Oktober in der nationalrätlichen Kommission beginnt, muss eine Botschaft klar zum Ausdruck kommen: **Das Mass ist voll!**

Die Helikopterindustrie muss immer neue Belastungen absorbieren. Damit setzt der Bundesrat seine eigenen Ziele des «Berichts über die Luftfahrtpolitik der Schweiz» ausser Kraft.



Foto: Samuel Sommer



von Markus Herzig
www.SwissHeli.com

Heli «November Alfa»

Zwei Aerospatiale Helikopter, deren Geschichte in der Schweiz gute 17 Jahre auseinander liegt: Die SA.315B Lama HB-XNA stiess im Jahre 1982 zur Flotte der Heliswiss, die aus Deutschland importierte SA.318C Alouette 2 flog zuvor bei der Polizei Nordrhein-Westfalen und wurde vor dem Einsatz in der Schweiz zur SA.315B Lama umgebaut. Nach neun Jahren wurde der Helikopter

zusammen mit der SA.315B HB-XVP an die Liftair in Kanada verkauft. Diese setzte beide Helikopter in Afrika ein, weshalb noch in der Schweiz Sandfilter montiert wurden. Die zweite «November Alfa» wurde im Juni 2009 von der Helipool Europe GmbH in Spanien gekauft und als EC-JSG in die Schweiz überflogen. Seit Juli fliegt die AS.350B3+ Ecureuil HB-ZNA bei der Air Glaciers SA ab der Basis Lauterbrunnen.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XNA SA.315B Lama; S/N 1918/19; B/J 1982; vorher: D-HODO; Eintrag: 17. Mai 1982; Eigentümer & Halter: Heliswiss Schweiz. Helikopter AG; Löschung: 8. November 1991; neues Kennzeichen: C-FKER, N1102.

HB-ZNA AS.350B3+ Ecureuil; S/N 4082; B/J 2006; vorher: EC-JSG; Eintrag: 1. Juli 2009; Halter: Air Glaciers SA; Eigentümer: Helipool Europe GmbH.



Ganz oben: Die AS.350B3+ HB-ZNA auf einem Gletscher im Berner Oberland.

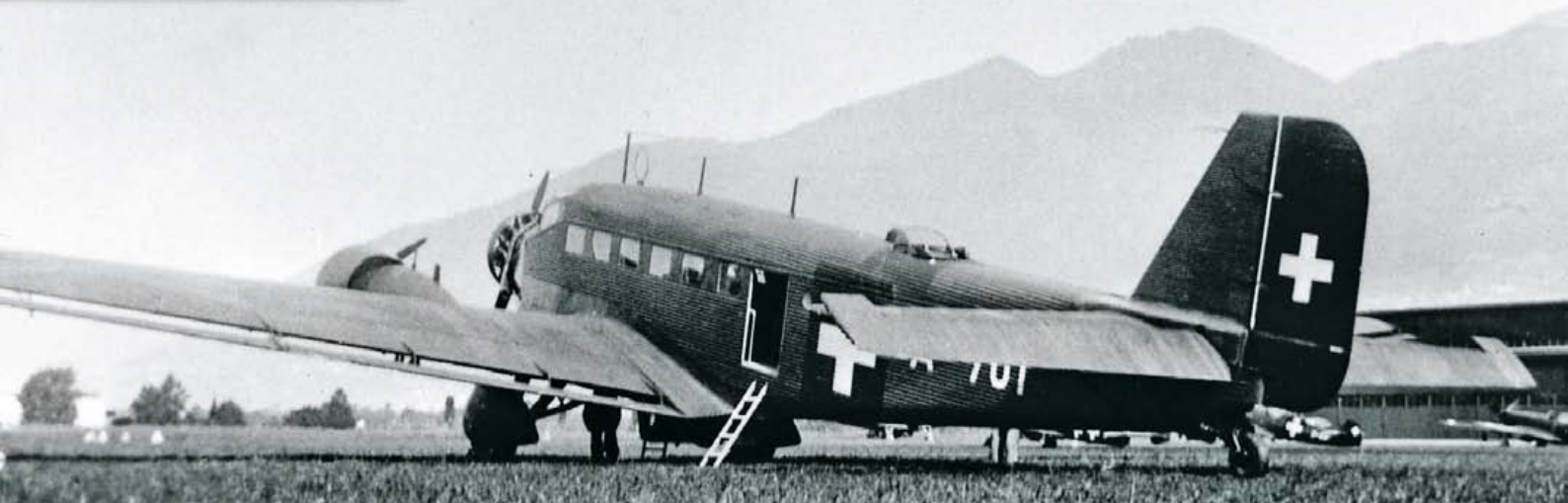
Foto: Helipool Europe GmbH

Oben: S/N 4082 als EC-JSG in Anwesenheit bei der Ablieferung.

Foto: Helipool Europe GmbH

Links: Die SA.315B HB-XNA in Bern-Belp, ausgerüstet mit Sandfiltern für den Verkauf nach Kanada.

Foto: Markus Herzig



Tante Ju auf Reisen

Vor 70 Jahren: Ankunft der drei Ju 52 (2)

Foto: Sammlung Martin Kyrburz

Erst wenige Wochen nach Beginn des Zweiten Weltkrieges konnte die Schweizer Fliegertruppe ihre drei Ju 52/3m g4e im Junkers Stammwerk in Dessau abholen. Daraus entwickelte sich ein bürokratischer Spiessrutenlauf mit dem Dritten Reich, der aber mit der Ankunft der letzten der drei Wellblechtanten am 8. Oktober 1939 auf Schweizer Boden doch noch ein glückliches Ende fand.

Mit dem Zug waren Hauptmann Hans Rüetschi als Vertreter der Kriegstechnischen Abteilung (KTA), Oberleutnant Walter Borner als Werkpilot der Direktion der Militärflugplätze sowie Oberleutnant Heinz Voute vom Flugzeugwerk Emmen am Vormittag des 28. September 1939 vom Zürcher Hauptbahnhof nach Dessau in Sachsen-Anhalt angereist. Ihre Mission: die drei von der Fliegertruppe in Auftrag gegebenen Ju 52 sicher in die Schweiz zu holen. Dabei waren die Rahmenbedingungen alles andere als rosig. Knapp vier Wochen zuvor war der Zweite Weltkrieg ausgebrochen. Es war nicht gewiss, ob Deutschland weiterhin zu seinen Verpflichtungen stehen und den Eidgenossen ihre Wellblechtanten tatsächlich ausliefern würde. Zu diesem Zeitpunkt war die Produktion der Ju 52 im Dessauer Stammwerk bereits seit rund zehn Monaten zu Gunsten des zweimotorigen Bombers Ju 88 A eingestellt worden. Alle drei für die Schweiz bestimmten Ju 52/3m g4e wurden bereits in der anderen Fertigungsstätte in Bernburg gefertigt, das Junkers Stammwerk in Dessau fungierte lediglich als Übergabeort. Als Rüetschi, Borner und Voute am Frei-

tag, 29. September 1939, auf dem Junkers Werkflugplatz in Dessau eintrafen, wartete die erste böse Überraschung auf das Trio: Erst zwei Maschinen waren vom Junkers Zweigwerk in Bernburg nach Dessau überflogen worden. Die A-703 befand sich immer noch im Herstellerwerk. Zu allem Überfluss hatten dort die Arbeiter das provisorische Überführungskennzeichen D-AYWY – statt wie vom deutschen Reichsluftfahrtministerium (RLM) vorgeschrieben mit löslicher Wasserfarbe – gleich bleibend mit nicht abwaschbarer Farbe auflackiert. Es musste erst wieder abgebeizt und durch die Schweizer Immatrikulation ersetzt werden.

Tante Ju mit Übergewicht

Doch nicht genug der schlechten Dinge: Entgegen dem vertraglich zugesicherten Rüstgewicht von 6455 Kilogramm brachte die A-701 6540 Kilogramm auf die Waage, bei der A-702 waren es sogar 6550 Kilogramm. Auch das Einführungsprogramm für die beiden Schweizer Piloten Hans Rüetschi und Walter Borner war bei Ifa irgendwie verloren gegangen. So beschränkten sich die Eidgenossen zuerst einmal auf die Kontrolle der Ausstattung sowie der Funkausrüs-

tung. Am Nachmittag des 29. Septembers fand der erste, rund einstündige Kontrollflug statt, wobei Oberleutnant Borner nur auf dem Co-Piloten-Sitz neben Friedrich Karl Maringer, dem Chef der Junkers Einflugabteilung, in der A-701 Platz nehmen durfte, obwohl er als früherer Swissair Pilot reichlich Erfahrungen mit mehrmotorigen Flugzeugen besass.

Einen Tag später, am 30. September 1939, unternahm Walter Borner insgesamt drei Flüge als Kommandant am Steuer der A-702 sowie einen mit der A-701. Die als gefühlsmässig schwächer eingestufte A-701 wurde von der Übernahme-Delegation für die anstehenden Messflüge verwendet. Nach dem Einbau von Sauerstoffgeräten stand am Nachmittag das Austesten der Dienstgipfelhöhe auf dem Programm. Gleichentags traf auch die A-703 von Bernburg her kommend in Dessau ein. Die Abnahme förderte ein defektes Funkgerät bei der A-702 zu Tage sowie einen eingedrückten Peilrahmen bei der A-701. Im Zeitraum vom 29. September bis zum 4. Oktober 1939 hat Friedrich Karl Maringer von Dessau aus insgesamt 21 Flüge mit den drei für die Schweiz bestimmten Ju 52 unternommen. Darunter befanden sich Flüge zur Leistungsmessung sowie Nachtflüge. Dies belegen die der Nachwelt erhaltenen Flugbücher Maringers.

Tote Telefonleitungen

Weil sich die Abnahme der Maschinen wegen der zu spät eingetroffenen A-703 verzögerte, verständigte Walter Borner

Linke Seite: Als erste der drei Ju 52/3m g4e traf die A-701 am 7. Oktober 1939 von Altenrhein kommend in Dübendorf ein. Bereits in Friedrichshafen entledigten sich die Schweizer des deutschen Überführungskennzeichens D-AYWV. Nach Kriegsende erhielt diese Junkers die zivile Immatrikulation HB-HOS.

Rechts oben: Hinter der Ju 52/3m g4e (Werknummer 6611) HB-HOP verbirgt sich die A-703. Diese Junkers war erst zwei Tage später als die ersten beiden Ju 52 am 9. Oktober 1939 in Altenrhein eingetroffen. Für den Überführungsflug von Dessau nach Friedrichshafen am Bodensee besass diese Maschine das temporäre Kennzeichen D-AYWY.

Rechts unten: Bemalung und Betreiber haben gewechselt, doch die ehemalige A-701 trägt auch nach der Entlassung aus dem Militärdienst weiterhin das zivile Kennzeichen HB-HOS. Während einiger Zeit war diese Ju 52 eine fliegende Litfasssäule für deutsche Schokolade.

seine Vorgesetzten in Dübendorf. An einen einfachen Telefonanruf war aber nicht zu denken, weil alle Telefonleitungen im Dritten Reich von der deutschen Wehrmacht in Beschlag genommen wurden. Als einziges Kommunikationsmittel in die Heimat blieb dem Oberleutnant das Telegramm.

Messungen ergaben, dass die vertraglich zugesicherte Basisgeschwindigkeit von 280 Stundenkilometern von keiner der Ju 52 erreicht wurde. Die A-701 brachte es am 3. Oktober auf lediglich 251 km/h. Die Schweizer machten die zusätzlich eingebauten Waffenstände dafür verantwortlich. Schlechtes Wetter verhinderte zudem die für die Abnahme wichtigen Start- und Landemessungen der Flugzeuge.

Unplanmässiger Zwischenstopp

Am Mittwoch, 4. Oktober 1939, fand zwischen 16.20 und 16.41 Uhr der Abnahmeflug der A-703 statt. Am gleichen Tag unterschrieb die Schweizer Delegation in Dessau die Abnahmeakten. Damit waren die drei Ju 52 in den Besitz der Fliegertruppe übergegangen. Wegen der Kriegereignisse schrieb das Reichsluftfahrtministerium (RLM) in Berlin den genauen Überführungsflug vor: er sollte von Dessau über Magdeburg, Nürnberg und Memmingen nach Friedrichshafen führen. Immerhin wirkten die Eidgenossen, dass Walter

Borner eine der Ju 52 steuern durfte und die restlichen Mitglieder der Delegation als Passagiere mitfliegen konnten – in Kriegszeiten ein Privileg.

Für den Überführungsflug hatten die Schweizer Ju 52 – wie bereits erwähnt – temporäre deutsche Überführungskennzeichen (D-AYWV, -X und -Y) erhalten. Während der erste Buchstabe (A) die Gewichtsklasse angab, liessen der zweite und dritte Buchstabe (Y und W) den Charakter eines Überführungskennzeichens erkennen. Der letzte Buchstabe stand zur freien Wahl. Neben den drei Schweizer Junkers erhielt im gleichen Zeitraum eine für Bulgarien bestimmte Ju-52/3m g4e ein solches provisorisches Überführungskennzeichen. Diese Maschine mit der Immatrikulation D-AYWW war im Juli 1939 nach dem Balkan überflogen worden.

Am Donnerstag, 5. Oktober, um 10 Uhr, starteten die drei Schweizer Ju 52 von Dessau aus. Karl-Heinz Kindermann, Junkers Chefpilot und Staffelführer beim Überführungsflug, steuerte die A-701, als sein Co-Pilot fungierte Hans Rüttschi. Walter Borner pilotierte die A-702 und Friedrich Karl Maringer war der A-703 zugeteilt. Wegen schlechten Wetters musste das Trio seine Reise nach 433 Kilometern Flug bereits in Nürnberg unterbrechen. Erst am Samstag erlaubten die Wetterverhältnisse den Weiterflug. Über Ingolstadt mussten die Ju 52 in den Blindflug übergehen und waren mit starkem Regen konfrontiert. «Die Funkverbindung mit München war sehr gut», gab Borner in seinem Bericht zu Protokoll, «Bodensicht erhielten wir allerdings erst auf der Höhe von Memmingen.» Um Mittag trafen die beiden von Kindermann und Borner pilotierten A-701 und A-702 in Friedrichshafen ein, wo gemäss einer Vereinbarung mit dem RLM die deutschen Überführungskennzeichen von den Flugzeugen entfernt werden durf-



Foto: Sammlung Roland Küng

ten – so dass die darunter vorhandenen endgültigen Schweizer Immatrikulationen sichtbar wurden. Um 15 Uhr startete Borner mit der A-701 zum kurzen Hüpf über den Bodensee, wenig später berührten die Räder in Altenrhein erstmals Schweizer Boden. Dann ging es nach Dübendorf, wo mit der A-701 die erste Ju 52 um 16.45 Uhr eintraf. Doch wo war die A-703 geblieben? Friedrich Karl Maringer hatte sich entschlossen, der widrigen Witterungsverhältnisse wegen seine Ju 52 am 7. Oktober 1939 nach nur 15-minütigem Flug in Augsburg zu landen. Erst am 9. Oktober flog er weiter nach Friedrichshafen, wo er um 10.53 Uhr eintraf. Gleichtags startete Maringer um 15.20 Uhr zum Flug nach Altenrhein, wo er die letzte Ju 52 der Schweizer Fliegertruppe übergab. Nun war das Junkers-Trio komplett – der Beginn einer Erfolgsgeschichte am Schweizer Himmel, die auch 70 Jahre später noch keinen Abschluss gefunden hat.

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Redaktion bedanken sich bei Karl Kössler, Gerhard Stemmer, Klaus Lieneke, Roland Küng, Martin Kyburz und dem Bundesarchiv in Bern für die Überlassung von Fotos und Dokumenten. Der Verfasser hat zusammen mit dem Berliner Hans-Jochim Mau (†) und Georg Punka aus Budapest beim amerikanischen Verlag Squadron/Signal die Monografie «Junkers Ju 52 in action» verfasst (ISBN 0-89747-448-1).



Foto: Walter Hoel



Vor 25 Jahren im Cockpit...

Schaut man sich den Bilderbogen aus Farnborough 1984 an, dann wirken einige damals vorgestellte Flugzeugtypen schon ziemlich verstaubt: EMB-120, F27, CN-235... Gar nicht verstaubt ist die Aufnahme der «Red Arrows»! Präzision, Dynamik und fliegerisches Können – damals, wie heute. Seit 1980 setzen die Red Arrows ihre Hawks ein. Der Bericht über die Luftwaffe Kolumbiens zeigt eine ziemlich zusammengewürfelte Typenvielfalt auf: Neben 18 Mirage 5, 12 Kfirs und 6 T-38 wird eine Vielfalt unterschiedlicher Transport- und Verbindungsflugzeuge aufgezählt, nicht aussergewöhnlich in einem Land, das über soviel schwer erreichbare Gebiete verfügt(e).

Chefredaktor Haller stellt die Entwicklung des Skyvans bis zum Shorts 360 vor. Ein lesenswerter Bericht über diese fliegende Zündholzschachtel! Interessant auch die Berichte von Schweizer Flugmeetings: In Thun flog eine Dewoitine D 26 vor, auf dem Birrfeld war ein Fi 156 Storch zu Besuch. Wie schön wäre es, diese Flugzeuge auch heute noch an Flugtagen antreffen zu können! *mt*
Titelbild: PC-9, der neue Star der Pilatus Flugzeugwerke.

Cockpit

SCHWEIZER FLUGMEETINGS



Für ihre diesjährigen Auftritte – hier im Birrfeld – erhielten die SIAI-Marchetti SF 260 der italienischen Martini-Kunstflugstaffel einen neuen Anstrich

Birrfeld und Thun

Zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens der Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz und des Zivilflugplatzes Thun fanden am gleichen August-Wochenende im Birrfeld und in Thun Flugmeetings statt. Ausschnitte aus den mehrstündigen Demonstrationen sind in den umstehenden Fotos festgehalten.



Die seit einiger Zeit in La Côte stationierte Beech 18 F-BHMM transportierte im Birrfeld das Weltmeister-Fallschirmteam «Blue Magics»

Aus Deutschland kam diese im deutschen Wüstenanstrich bemalte Fieseler Fi 156 Storch, die im Birrfeld ihre hervorragenden STOL-Eigenschaften demonstrierte



32 Cockpit Oktober 1984

Staffeln der Welt

Stampe & Vertongen SV4



Die berühmteste Konstruktion von Jean Stampe ist der kunstflugtaugliche Doppeldecker SV4. Dieser Typ fand in mehreren Demo-Teams Verwendung.

Die bekanntesten waren das «Rothmans Aerobatic Team» aus England und das Duo «Les Manchots» aus Belgien. Die vier Rothmans flogen unter Michael Anthony «Manx» Kelly von 1970 bis 1972 Werbung für einen Tabakkonzern. «Les Manchots» mit Leader Jean Feyten repräsentierten von 1964 bis 1967 die École de Pilotage Élémentaire. Den Namen gab das Emblem der E.F.T.S. in Gossoncourt, ein Pinguin. Die Pinguine zeigten, neben anderen Figuren, einen sehr engen Spiegelflug. Ihre Maschinen waren bei Stampe&Renard hergestellte und zu Einsitzern umgebaute SV4B. Begonnen hat die Showkarriere der SV4 1947 in Etampes-Mondésir mit der «Escadrille de Présentation de l'Armée de l'Air» (E.P.A.A. 58) oder «Patrouille d'Etampes». Dieses Team mit dem Leader Perrier existierte bis zur Demilitarisierung der SV4 1953. Die ausgemuster-



ten Maschinen wurden unter anderem nach St. Yan bei Vichy abgegeben. Dort entstand 1955 die «Patrouille acrobatique d'avions légers» oder «Patrouille de St. Yan». In der Presse auch unter der Bezeichnung «Le Cadre Noir de la voltige» kolportiert. Derzeit existiert die Stampe-Staffel in Nordhorn-Lingen. Das ist ein Verein, der sich der Erhaltung dieses Typs verschrieben hat. Zu sehen etwa auf der

Oben: Stampe Staffel Nordhorn (Hahnweide 2003).

Unten: F-BDJP im Sonderanstrich der Patrouille de St. Yan (Rivolto 2005).

Ganz unten links: D-EODN (Hahnweide 2003).

Ganz unten rechts: No 681 Patrouille de St. Yan.

Hahnweide 2003, wo sie mit sechs Maschinen Formationswechsel demonstrierten.

Einige der nachstehend mit Werknummer aufgelisteten SV4 sind auf Flugplatzfesten noch zu sehen:

Patrouille d'Etampes

No 7; No 8; No 54; No 62

Patrouille de St. Yan

No 4 F-BGGM; No 656 F-BDNA; No 657 F-BDNB; No 679 F-BGGV; No 681 F-BGGY

Rothmans Aerobatic Team

No 532 G-AWIW; No 1139 G-AYCK; No 59 G-AYCG; No 163 G-AXYW; No 641 G-AYGR

Les Manchots

No 1160 V18; No 1170 V28; No 1206 V64

Stampe Staffel Nordhorn-Lingen

No 113 D-EODN; No 151 D-EROB; No 304 D-EBUT; No 415 D-EFPS; No 540 D-EDCK; No 599 D-ERDA; No 634 D-EBSH

Werner Baier



Fotos: Archiv Baier



Quellen

Bild- und Textarchive des Autors
Jouhaud: Les Avions Stampe

Schweizerisches Luftfahrzeugregister 1. August – 31. August 2009

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
13.08.2009	HB-2451	AVO 68-R 115	10	2009	Groupe de vol à voile de Neuchâtel, Colombier NE	Neuchâtel
26.08.2009	HB-3433	DG-100G	95G12	1977	Fallegger Joseph, Alpnachstad	Schänis
06.08.2009	HB-AFS	ATR 72-201	198	1990	Farnair Switzerland AG, Basel	Basel-Mulhouse
21.08.2009	HB-FSJ10	PC-12/47E	1161	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.08.2009	HB-FSL10	PC-12/47E	1165	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.08.2009	HB-FSM10	PC-12/47E	1168	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.08.2009	HB-FSN10	PC-12/47E	1166	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.08.2009	HB-FSO10	PC-12/47E	1160	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.08.2009	HB-FSP10	PC-12/47E	1164	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.08.2009	HB-JHD	A330-343	1026	2009	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
11.08.2009	HB-JTB	BD-100-1A10	20141	2006	HB Bravo AG/Air Sarina GmbH, Saanen	Saanen
19.08.2009	HB-LUS	P.180	1196	2009	Sunny Air AG, Luzern	Sion
18.08.2009	HB-PRE	PA-32R-300	32R-7780071	1976	Swiss Aviation Services AG/Bodanair AG, Kreuzlingen	pendent
19.08.2009	HB-PRI	PA-28-181	2843385	2000	Aéro-Club des Montagnes Neuchâteloises, La Chaux-de-Fonds	Les Eplatures
19.08.2009	HB-RSL	MH 1521 C1	6	1956	Schatzmann Lukas, Fülenbach	Langenthal
14.08.2009	HB-STA	Enduro	03-034	2009	Landolt Anton, Haslen GL	Mollis
17.08.2009	HB-VOT	Hawker 800XP	258645	2003	Raiffeisen-Leasing Aircraft Finance GmbH/ Your Jet AG, Zürich-Flughafen	Zürich
28.08.2009	HB-VWQ	EMB-500	50000050	2009	Jet Partner 1 SA/Phenom Club, Sion	Sion
27.08.2009	HB-ZJY	A109A	7227	1982	Karen SA, Gordola	Lodrino
21.08.2009	HB-ZKD	369E	590E	2009	Robert Fuchs AG, Schindellegi	Schindellegi
10.08.2009	HB-ZKW	R44 II	12809	2009	Heinz Immobilier Sàrl, Verbier	Sion

Eintragung: Ein echter neuer Oldtimer wurde ins schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen: Der Max Holste MH 1521 C1 HB-RSL wurde am 4. Oktober 1956 ausgeliefert und stand wenige Wochen später in Algerien im Einsatz. Nach dem Ende des Algerienkrieges kehrte das Flugzeug in den Sechzigerjahren nach Europa zurück. 1987 wurde es ausgemustert und ab 1989 als F-GGCN zivil betrieben. Nun ist es als erstes seines Typs im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen worden.



Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Neuer Eigentümer/Halter	Standort
10.08.2009	HB-1015	Standard Cirrus	113	1971	Bonvin Pierre, Sion	Mollis
18.08.2009	HB-1916	LS1-F	331	1976	Reimann Denise/Burkhard Rahel, Uznach	Birrfeld
12.08.2009	HB-2346	DG-800 B	8-177B101	1999	Bürgin Stephan, Rheinau	Winterthur
04.08.2009	HB-2347	DG-800 B	8-182 B 106	2000	Tissot Bernard, Morges	Montricher
05.08.2009	HB-CTL	CE 182L	18258953	1968	Swiss Aviation Services AG/Bodanair AG, Kreuzlingen	Ausland
12.08.2009	HB-JGG	Falcon 2000EX	188	2009	MSC Aviation SA/Dasnair SA, Genève	Genève-Cointrin
24.08.2009	HB-QHM	M-130	130/35	2002	Ballongruppe Emmental, Rütligen	Eriswil
20.08.2009	HB-UAF	Praga E114M	119	1947	Moser André, Süderen	Thun
03.08.2009	HB-UUS	Bü 131 APM	079	1939	Bläsi Rolf, Nennigkofen	Raron
25.08.2009	HB-YFY	Long Ez	1279	1994	Schaub Emmanuel, Vézenaz	Genève-Cointrin
13.08.2009	HB-YJE	HB-207 Alfa	207016	2001	Müller Hansjörg, Abtwil SG	Mollis
31.08.2009	HB-ZDB	R22 Beta	3068	2000	Bonsai Helikopter AG, Hergiswil NW	St. Gallen-Altenrhein
12.08.2009	HB-ZEK	AS 350 B3	3674	2003	Europavia (Suisse) SA/BOHAG Berner Oberländer Helikopter AG, Gsteigwiler	Gsteigwiler
25.08.2009	HB-ZJK	R44 II	12182	2008	MR Flugbetriebs AG/Mountain Flyers 80 Ltd., Belp	Sitterdorf



Lösung: Der als VIP-Helikopter für Bundesräte und andere hochgestellte Bundesfunktionäre beschaffte Aérospatiale SA365N1 Dauphin HB-XPE wurde am 20. August 1985 erstmals im Luftfahrzeugregister eingetragen. Mit der Umstrukturierung des schweizerischen Staats-Lufttransportsystems ging der Helikopter 2005 als T-771 zum Lufttransportdienst des Bundes. Nun wurde er nach Frankreich verkauft (oben).

Lösung: Am 15. Juni verunglückte im schwedischen Sundsvall der Prototyp des Brändli BX-2 Cherry HB-YBX. Das Flugzeug hatte weit mehr als 2500 Stunden und 3500 Landungen hinter sich und war 1982 der Beginn eines überaus erfolgreichen Eigenbau-Programmes. Gegen 240 Pläne wurden verkauft und mehr als die Hälfte davon tatsächlich auch gebaut. Im In- und Ausland stehen diese Cherrys im Einsatz (rechts oben).



Lösung: Knapp vier Jahre lang war die Cessna CE 560XLS HB-VNY im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Der für sieben Plätze zugelassene Businessjet war auf dem Flughafen Zürich stationiert und wurde von JetClub betrieben.

Lösungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
17.08.2009	HB-1319	B4-PC11AF	247	1976	Poll Dietmar, Ursy	Bern-Belp
18.08.2009	HB-1468	DG-100 ELAN	E-13	1979	Friedrich Ernst/Schweitzer Moritz, Herbligen	Thun
06.08.2009	HB-1668	LS4	4324	1982	Segelfluggruppe Oberaargau, Bleienbach	Langenthal
06.08.2009	HB-1892	LS4	4621	1987	Segelfluggruppe Oberaargau, Bleienbach	Langenthal
28.08.2009	HB-BEQ	Colt 210A	2635	1994	Sky Event SA, Château-d'Oex	Château-d'Oex
28.08.2009	HB-BPA	Colt 90A	1442	1989	Fujifilm (Switzerland) AG/ Fuji Balloon Team Club, Dielsdorf	Gossau ZH
05.08.2009	HB-CZE	CE 208B	1203	2006	Zimex Business Aviation AG/ Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Ausland
11.08.2009	HB-DCA	WA 40	45	1962	Wiese Laurent John Olivier, Genève	Genève-Cointrin
06.08.2009	HB-DFR	M20K	25-0027	1979	Petoecz Sandor, Zürich	Zürich
20.08.2009	HB-FLB	PC-6/B2-H4	906	1994	Zimex Business Aviation AG/ Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Ausland
17.08.2009	HB-FRY9	PC-12/47E	1070	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.08.2009	HB-FRZ10	PC-12/47E	1163	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.08.2009	HB-FSA10	PC-12/47E	1169	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.08.2009	HB-FSB10	PC-12/47E	1150	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.08.2009	HB-FSD10	PC-12/47E	1153	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.08.2009	HB-FSE10	PC-12/47E	1156	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.08.2009	HB-FSG10	PC-12/47E	1157	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.08.2009	HB-HET	AS202/15/16M	014	1974	Aéro Club de Genève Groupe «vol à moteur», Meyrin	Genève-Cointrin
04.08.2009	HB-JGX	GV-SP	5172	2008	Antrim International Corp./Sonnig AG, Genève	Genève-Cointrin
27.08.2009	HB-JSW	Falcon 900EX	601	2005	Aviaticon Establishment/Jet-Link AG, Opfikon	Zürich
12.08.2009	HB-LUG	DHC-6 Series 300	659	1979	Zimex Business Aviation AG/ Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Zürich
05.08.2009	HB-QDP	Cam A-120	4114	1997	Pfleiderer Heinrich/Ballongruppe Zugersee, Buchrain	Bubikon
31.08.2009	HB-QFT	Cam O-160	4685	1999	P1 AG/Ballongruppe Zugersee, Buchrain	Nürensdorf
21.08.2009	HB-VNY	CE 560XLS	5576	2005	Finejet AG/JetClub Ltd., Zürich	Zürich
10.08.2009	HB-XPE	SA 365 N	6146	1985	Armasuisse FB612/Swiss Air Force, Dübendorf	Bern-Belp
05.08.2009	HB-XYW	B 206B	4180	1991	Business Helicopter Services Ltd./Skymedia AG, Zürich	Bern-Belp
06.08.2009	HB-YBX	Braendli BX-2	001	1982	Brändli Max/Cerry, Aegerten	Grenchen
03.08.2009	HB-ZEL	AS 350 B3	3673	2003	BOHAG Berner Oberländer Helikopter AG, Gsteigwiler	Gsteigwiler



Basel (oben): Nachdem sie das Länderspiel am Vorabend gegen die Schweiz im Basler St. Jakobsstadion mit 0:2 verloren hatte, flog die griechische Fussballnationalmannschaft am 7. September mit dieser BAe-146-300 SX-DIZ der griechischen Astra Airlines zu ihrem nächsten Länderspiel nach Chisinau in Moldavien ab. Foto: Dennis Thomsen



Zürich (oben): Redexair betreibt seit 2005 diesen einzelnen Pilatus PC-12/45 HB-FPS. Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Genf (links oben): Der 7. August war ein besonderer Markstein für den Flughafen: Mit dem Besuch des A340-642 A6-EHJ von Etihad Airways landete zum erstenmal ein –600 in Genf. Das Flugzeug wirbt für den Formula 1 Grand Prix in Abu Dhabi. Foto: Jean-Luc Altherr



Basel (links Mitte): Von Ende Juni bis Ende September bedient Air Berlin neu Rimini ab dem EuroAirport. Zum Einsatz gelangen erstmals die neuen De Havilland Canada DHC-8-402Q Dash 8 der Airline. Im Bild die D-ABQD am 1. August bei ihrer Ankunft am Rheinknie. Foto: Dennis Thomsen

Genf (links unten): Executive Jet Aviations brandneuer Airbus A318-112 Elite VP-CKH wird für einen arabischen Kunden operiert und ersetzt die Boeing 737-200 VP-CHK, welche dasselbe Outfit trug. Das Flugzeug erhielt in Basel den Innenausbau. Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich (oben): SAS setzt auf der Linie nach Kopenhagen verschiedentlich die neu ausgelieferten Bombardier CRJ900 ein.
Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Basel (links oben): Diesen Sommer schaffte es Ryanair erstmals, auch in Basel mit ihrer Boeing B737-8AS EI-DCL in der Boeing Dreamliner Bemalung auf dem EuroAirport aufzukreuzen. Wenn es nach dem Geschmack der Flugzeugfotografen ginge, könnte die Airline dies gerne öfters tun.
Foto: Dennis Thomsen



Zürich (links Mitte): Über 2200 Einheiten sind seit anfangs der Fünfzigerjahre von der Lockheed C-130 Hercules hergestellt worden. Im Bild die C-130H der Royal Moroccan Air Force.
Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Genf (oben): Air France hat die Lackierung der Flugzeuge leicht modifiziert. Im Bild der Airbus A320-211 F-GFKM bei seinem ersten Besuch in Genf. Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich (links): TAROM begeht dieses Jahr den 55. Geburtstag, deshalb wurde die Boeing 737-700 YR-BGG kürzlich standesgemäß lackiert. Hier zu sehen beim Start von Piste 28.
Foto: Jean-Luc Altherr



Swiss Aero Expo

Zum letzten Mal in Buochs?

Mitten in der weltweiten Wirtschaftskrise hat auf dem Flugplatz Buochs die erste internationale Messe für die Allgemeine Luftfahrt der Schweiz stattgefunden. Das Ziel, eine interessante Plattform für Kunden, Anbieter und Fachpublikum zu schaffen, wurde qualitativ erreicht. Der Messeumfang war noch klein und wirkte dadurch etwas verloren auf dem riesigen Platz.

An der Aero Expo vom 20. bis 23. August nahmen etwa 100 Aussteller teil, sei es als Flugzeugbauer, Zulieferer, Flugschule oder Verband. Gleichzeitig waren eine Flugzeugbörse vor Ort und das diesjährige Fly-In der EAS. Ergänzt wurde die Ausstellung mit einer Lifestylemesse.

Mut zu Taten

Es braucht erheblichen Mut, um eine solche Messe in der Schweiz zu organisieren. Nicht nur die Wirtschaftskrise setzt der allgemeinen Aviatik erheblich zu, auch von der Bundespolitik her weht ein steifer Gegenwind. An der Eröffnungsrede hat der Landratspräsident des Kantons Nidwalden mit klaren Worten die

verhindernden und in weiten Bereichen unangemessenen administrativen Auflagen bei der Allgemeinen Luftfahrt kritisiert und die dafür Verantwortlichen benannt. Es ist zu wünschen, dass das UVEK den Spielraum zugunsten von einfacheren Rahmenbedingungen nützt, dies um so mehr, weil das Europäische Parlament in einer Resolution die Allgemeine Luftfahrt EU-weit fördern will. Die schweizerische Aviatik sollte gegenüber der EU nicht zusätzlich durch nationale Restriktionen gegängelt werden. Die Schweiz, welche auf Exporte angewiesen ist, sollte die Produkte ihrer KMUs stützen und fördern.

Krisen haben auch ihre Chancen und ermöglichen neue Weichenstellungen. Die Wirtschaftsförderung des Kantons

Nidwalden hat dies erkannt und hat mit dem Standort und der Infrastruktur vom Airport Buochs einen guten Trumpf für die Ansiedelung von neuen Unternehmungen.

Impressionen

Auf den ersten Blick verlieren sich die Messestände auf dem riesigen Platz und erwecken einen falschen Eindruck. Nein, es war nicht ein Gedränge wie in Friedrichshafen, es waren halt eben schweizerische Verhältnisse; überblickbar, und ohne Show, aber auch bezahlbar für die Aussteller. Dafür blieben Platz und Zeit für intensive Informationsgespräche.

Oben: Die neue Agusta «Da Vinci» der REGA.

Unten links: Die Cirrus SR22 Perspective hat einen Panikknopf, welcher dafür sorgt, dass das Flugzeug aus einer abnormalen Fluglage wieder in eine normale Fluglage zurückfindet.

Unten rechts: Die Traveler TR230 weist ein komfortables Platzangebot aus.



Das «Flugzeug des Jahres 2006» hält nun auch Einzug in der Schweiz. Die Alp-Air Bern AG hat drei EASA-zertifizierte VLA Trainings- und Reiseflugzeuge Aero AT-3 beschafft und wird mit ihnen die ehrwürdigen Bravos ablösen. Damit ist der Erwartungsdruck der Fluglehrer und Flugschüler hoch angesetzt. Die Geschäftsführerin Eva Stähelin ist überzeugt, dass die AT-3 die im Pflichtenheft gesetzten Anforderungen vollumfänglich erfüllen werden. Auffallend viele Besucher interessierten sich für das robuste Schulflugzeug aus Polen mit der exzellenten Fertigungsqualität. Die ehrwürdige Alouette III von der Terrasse in Kloten lebt nun bei Heli Partner AG ihr drittes Leben als Helisimulator und hat sich als Magnet für die Jugend erwiesen. Die REGA zeigte ihre bewährten EC 145 und die neue Agusta AW109SP Da Vinci, allerdings noch ohne medizinisches Equipment.

Innovationen

Stellvertretend für weitere Neuvorstellungen heben wir folgende Highlights hervor:

Die sehr aktiven KMUs «MSW Aviation» und «Wassmer Aviation» stellten ihre neueste Entwicklung vor. Die Votec 252T besticht durch hervorragende Flugeigenschaften für Schulung und Akrotraining. Es ist aber nicht bei dieser – einen – Vorstellung geblieben. Max Vogelsang hat dem Messepublikum einen Einblick gewährt in seine Werkstatt: Die Zelle und Turbine der «Votec 451 Jetprop». Damit ist in Wohlen (AG) ein Kraftpaket sondergleichen am entstehen.

Gleich nebenan war eine weitere Weltneuigkeit ausgestellt. Ein modernes 4-sitziges Reiseflugzeug mit dem Approach «bequem, sicher und schnell». Der Prototyp des Traveler TR 230 ist derzeit bei Urs Villiger in Hünenberg (ZG) im Bau und soll im Frühsommer 2010 erstmals fliegen. Gebaut wird das Flugzeug bei einem bedeutenden Hersteller in Deutschland und soll ab 2012 für 320 000 US Dollar auf dem Markt sein und ein heisser Konkurrent zur Cirrus und zum nächstes Jahr erscheinenden «neuen» PA-28 werden.

Obwohl bereits in Friedrichshafen aus-

Aus für Buochs?

Wie Aussteller Ruedi Stählin der Neuen Ob- und Nidwalder Zeitung zu Protokoll gab, beabsichtigt er, die nächste Messe an einem anderen Standort zu organisieren. *mt*

Rechts: Die mit einer Allison Turbine ausgerüstete Votec 451 Jetprop von MSW Aviation wird in der Akroszene für Furore sorgen.

Unten: Max Vogelsang im Gespräch mit einem Fachbesucher über den neuen Kunstflugtrainer Votec-252T.



Alle Fotos: Walter Wuhmann

Ruedi Stählin, der Ausstellungsmacher

Cockpit: Weshalb eine Messe in der Schweiz?

Ruedi Stählin: Die Schweiz hat die grösste Pilotendichte im Verhältnis zur Bevölkerung Europas. Den schweizerischen Herstellern und Zulieferern soll – im Sinne einer Leistungsschau – eine Plattform zur Präsentation geboten werden. Ebenso sollen die aviatischen Verbände und Flugschulen sich präsentieren können.

Was ist mit der internationalen Ausrichtung gemeint?

Der Begriff «International» bezieht sich auf die Aussteller, in naher Zukunft sollen keine Besucher aus dem Ausland akquiriert werden. Norditalien soll in Zukunft stärker integriert werden. Das Zielpublikum für die Aero Expo, die Börse und das Fly-In sind Piloten, Flugzeughalter und Flugzeugunterhaltsbetriebe.

Wieso wird das allgemeine Publikum nicht mit einer Airshow angesprochen?

Die Problematik «Lärm» ist auch in Buochs ein ernstes Thema. Flugschauen sind meistens mit markanter Lärmbelastung verbunden. Die Messe will sich jährlich positionieren und nicht bereits am Anfang mit der Lärmproblematik belastet sein.

Der gewählte Termin kollidiert mit einem der wenigen Flugmeetings (Kestenholz) in der Schweiz. Warum wurde gerade dieser Termin gewählt?

Die internationalen Messedaten sind längerfristig abzustimmen. Im Frühling haben sich «Friedrichshafen» und weitere Standorte etabliert, im Herbst müsste hier in Buochs bereits mit Nebel gerechnet werden. Dazu kommt, dass Erstflüge und Abnahmen meistens im Sommer stattfinden und somit eine Messe im Spätsommer ideal platziert ist.

Weshalb ist der «Platzhirsch» von Buochs, also die Pilatus, abwesend? Besteht ein Zusammenhang mit der verschlechterten Wirtschaftslage (Einführung Kurzarbeit) bei Pilatus?

Ja, Pilatus hat den Vertrag mit der Messe aufgelöst infolge Kürzungen des Werbebudgets. Ebenso haben sich weitere Aussteller leider sehr kurzfristig zurückgezogen.

Sind Sie zufrieden mit dem Messeverlauf?

Mit der erstmaligen Durchführung dieser Messe haben wir den Grundstein für die Swiss Aero Expo gelegt. Die Messe soll in den nächsten Jahren kontinuierlich wachsen und in der Schweiz – aber auch im Ausland – immer bekannter werden.

Interview: Walter Wuhmann



gestellt, zog die Cirrus SR22 viel Fachpublikum an; das speziell Interessante ist die Avionikalternative auf der Basis

G1000 und der digitalen Selbststeueranlage GFC700.

Walter Wuhmann

«Bundesratheli» ausgefrottet

Am 5. August 2009 überflogen Hauptmann Markus Burkhard (Chefpilot Dauphin beim LTDB) und Hauptmann Beat Furrer (Werkspilot bei der Ruag) den Aérospatiale SA.365N Dauphin 2 (ex T-771, ex HB-XPE) von Alpnach nach Paris. Der schöne und schnelle Helikopter stand beinahe 25 Jahre im Dienste der Schweiz. Interessantes Detail: Burkhard's Vater, damals Inspektor beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, holte den Dauphin 1984 im Werk ab. Er bildete später auch fast alle Piloten des Bazls und später der Luftwaffe auf diesem Muster aus.

Seit dem 1. Januar dieses Jahres sind die beiden neuen Eurocopter EC635 VIP beim Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) in Bern operationell. Seither wurde der Dauphin nur noch eingesetzt, um Standschäden zu vermeiden. Der Helikopter wird in Paris mit aufblasbaren Schwimmelementen versehen, da ihn der neue Besitzer von Sardinien aus über dem Meer einsetzen wird.

Max Ungricht

Events

Schweiz

1.–2. 10.

Helikopter Fly-in, Verkehrshaus der Schweiz
verkehrshaus.ch

3.–4. 10.

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

7.–8. 10.

Fliegerdemonstration, Schweizer Luftwaffe
Axalp

Ausland

4. 10.

Autumn Air Display, Old Warden, UK
Shuttleworth.org

9.–11. 10.

FINA-CAF AIRSHO
Midland International Airport, USA
Airsho.org

11. 10.

Duxford Autumn Air Show, Duxford, UK
<http://duxford.iwm.org.uk>



Foto: Sven Zimmermann



Da sollten Sie dabei sein!

Mittwoch, 14. Oktober 2009
Aula Freies Gymnasium Bern

Beaulieustrasse 55, 3012 Bern
Apéro 19.00 Uhr Beginn 20.00 Uhr

Ein Erlebnis besonderer Art:
Dr. Bruno L. Stanek

Weltraum-Vortrag

mit modernster Multimedia-Präsentation

- Eröffnungstrank mit Wettbewerb
- Vorfilme im Saal ab 19 Uhr
- Neue Sonden unterwegs zu Merkur und Pluto
- Resultate von "Lunar Reconnaissance Orbiter"
- 5 Jahre Rover auf Mars und Staneks Video über Mission Phoenix
- Suche nach erdähnlichen Planeten: Erklärung der Methoden in eigenem Video und erste Resultate der Kepler-Sonde
- Entwicklung des neuen Raumtransporters nach den Shuttle
- Stand der Entwicklung beim Programm zur Wiederaufnahme von Flügen zum Mond und dem Aufbau einer polaren Mondbasis
- Präsentation von Astronomischen Artikeln

Vortragsdauer bis ca. 22 Uhr

Eintrittspreise: Erwachsene

Fr. 25.-

Jugendliche und Schüler bis 16 J. Fr. 15.-

Vorverkauf und Patronat

Stützpunkthändler für die Schweiz

FUJINON
FUJIFILM



www.stanek.ch



Casinoplatz 8, 3001 Bern 031 311 21 13
www.foto-zumstein.ch astro@foto-zumstein.ch

Vorschau auf die Ausgabe 11 – November 2009

Im Mittelpunkt der kommenden Ausgabe werden die Helikopter stehen. Hier werden unsere Helifans mit Sicherheit auf ihre Rechnung kommen!

Geplant sind weiter ein Pilot's Report der DA40, ein Rückblick auf Lockerbie, ein Flug mit Edelweiss, ein Besuch bei BAE in Waltham (der «Typhoon-Schmiede»), ein Bilderbogen von der Hahnweide und vieles mehr.

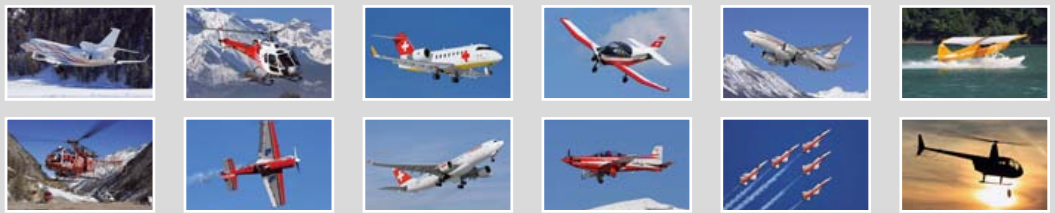
Lassen Sie sich diese Ausgabe nicht entgehen!

Die November-Ausgabe von Cockpit ist ab dem 30. September an Ihrem Kiosk erhältlich.



Foto: Samuel Sommer

KALENDER



«COCKPIT»-KALENDER



HELIKOPTER-KALENDER



SEGELFLUG-KALENDER



WARBIRD-KALENDER



FIGHTER-KALENDER



AIRLINER-KALENDER

- «Cockpit»-Kalender
- Helikopter-Kalender

- Segelflug-Kalender
- Warbird-Kalender

- Fighter-Kalender
- Airliner-Kalender

Kalender je CHF 39.80 (EUR 28.-) plus Priority-Porto und Verpackung CHF 9.-, Ausland nach CH-Posttarif



- gegen Rechnung

Gültig bis:

Name	Vorname
Strasse	PLZ/Ort
Telefon	E-Mail
Datum	Unterschrift

GRIPEN – ENTSCHEID FÜR DIE **UNABHÄNGIGKEIT**



WIRKLICHE UNABHÄNGIGKEIT entsteht erst durch die richtigen Partner.

Partner, die sich vertrauen und die bereit sind, im Interesse des gemeinsamen Erfolges alles zu teilen: Technologie. Know-how. Erfahrungen. Beziehungen. Partner, die wissen, dass eine erfolgreiche Zusammenarbeit auf Gegenseitigkeit beruht. Das ist die Philosophie von Saab.

Gripen ist darum viel mehr als ein Kampffjet der neuesten Generation und ein Produkt der Spitzentechnologie. Es ist ein ganz neuer Weg zu denken und zu handeln, orientiert an Werten, welche Schweden und die Schweiz teilen.

Wenn Sie mehr darüber wissen wollen, besuchen Sie www.gripen.ch ●●●●



NAME	GRIPEN
FUNKTION	MULTI-ROLLE KAMPFFJET
DOMÄNE	FLUGOPERATIONEN

