

Cockpit

Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 11/November 2009



Nr. 11/November 2009



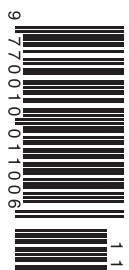
General Aviation
Pilot Report
DA40 TDI

Civil Aviation
Lockerbie –
das ungeklärte
Drama

Military Aviation
BAE Systems Warton:
Im Auge des Taifuns...

Helicopter
RotorWay: «Selbst ist der Pilot»
Ich bin Berufspilot – wie weiter?

Jetzt jeden Monat:
Wettbewerb!



Kommen Sie auf unsere Seite.

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

Umfassender Schutz in der Luft und am Boden /

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

Jetzt Offerte beantragen:

Urs Spiegelberg und Georg M. Hardegger,
General Guisan-Strasse 42, 8401 Winterthur,
052 261 58 33 oder 052 261 58 28,
axa-winterthur.ch



 **winterthur**

Versicherung / **neu definiert**

Herausgeber, Inserate,
Abonnemente,
Druck, Verlag:

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

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

Verlagsleiter: Markus Wenger
Leiterin Verlagssupport: Brigitte Tanner
Anzeigenleiter: Pablo Vecchi
Tel. direkt: +41 52 266 99 86
E-Mail: cockpit@zdm Medien.ch
Postkonto: 84-4474-7

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

Inserateschluss Ausgabe 12/2009:
9. November 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
Abonnemente: 3222 Ex.
Einzelverkauf: 1037 Ex.
Sonstiger Verkauf: 18 Ex.
Gratisexemplare (max. 5%): 214
Total verkaufte Auflage: 4491 Ex.

WEMF 2009

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 November 2009
50. Jahrgang



Military Aviation

- ▶ «Im Auge des Taifuns...»
Englands Eurofighter-Werk in Warton **6**
- ▶ Eurofighter in Österreich: Ein Beispiel
«politischer Flugzeugbeschaffung» **11**
- ▶ Tiger über Belgien – Schweizer Maschinen
«auf der Pirsch» **12**
- ▶ Military News **14**
- ▶ Erster Gripen für Thailand fliegt **15**

Civil Aviation

- ▶ Die Tragödie von Lockerbie **16**
- ▶ Your Captain speaking...
«Formel 1 in Hongkong» **20**
- ▶ Medwedew besucht die Schweiz:
die fliegerische Entourage **21**
- ▶ Edelweiss Air: Schöner Fliegen! **22**

Business Aviation

- ▶ Data Sheet: Grumman Gulfstream G-II **24**
- ▶ St. Gallen-Altenrhein:
Näher beim (Business-)Volk **25**

Mittelposter

- ▶ Rega AgustaWestland 109SP «Da Vinci»
in Wilderswil; Foto: Samuel Sommer **28**

Helicopter

- ▶ Kranmontage im Gebirge: Der AS.332C1
Super Puma der Eagle Helicopter AG **30**
- ▶ «Selbst ist der Pilot» – Kit-Helikopter von
RotorWay **32**
- ▶ Berufshelikopterpiloten: Anstellung gesucht! **34**
- ▶ Swiss Helicopter Association – die Info-Seite **36**
- ▶ Kipprotorflugzeug im Wallis **54**
- ▶ «Luxushelikopter für die Jacht»: EC 155B1 **54**

General Aviation

- ▶ Pilot Report: DA40 TDI **38**
- ▶ «Whisky Raid» – Im Bücker nach Schottland
(Schluss) **40**
- ▶ Red Bull Air Race: Bonhomme ist Weltmeister **43**

History

- ▶ Fliegendes Wellblech:
Zivile Ju 52 nach Kriegsende (3) **44**

Report

- ▶ «Luftschlacht» über der Hahnweide –
Das grosse Oldtimer-Spektakel **52**

Regelmässige Rubriken

- Take-off **5**
- Inside **10**
- News **26**
- Heli-Focus **37**
- Vor 25 Jahren **46**
- Staffeln der Welt **47**
- HB-Register **48**
- Gallery **50**
- Leserwettbewerb **54**
- Vorschau **54**

Titelbild: Der AS.350B3+ Ecureuil HB-ZJJ (s/n 4079) der
Héli Alpes SA gehört seit Dezember 2008 zur Flotte des
Helibetreibers aus Sitten. Foto: Markus Herzig

DER **EFFEKTIVSTE** KAMPFJET



GRIPEN IST DER WELTWEIT FÜHRENDE KAMPFJET FÜR LUFTPOLIZEIEINSÄTZE. Seine äusserst hohe Verfügbarkeit und seine bewährte Konstruktion heben ihn von der Konkurrenz ab.

Gripen verbringt mehr Zeit in der Luft. Die einzigartig kurze Zeit zwischen zwei Einsätzen in Kombination mit der langen Flugdauer und dem überschaubaren Unterhalt ermöglichen eine Verfügbarkeit rund um die Uhr.

Dank der Wendigkeit, der flexiblen Einsatzmöglichkeiten und dem einzigartigen taktischen Data Link ist Gripen unschlagbar für Luftpolizei-, Aufklärungs- und Überwachungseinsätze.

Es gibt keine bessere Wahl – Gripen ist der effektivste Kampfjet. ●●●●

Weitere Informationen erhalten Sie auf www.gripen.ch



NAME	GRIPEN
FUNKTION	MULTI-ROLLEN KAMPFJET
HAUPTSTÄRKE	LUFTPOLIZEIEINSÄTZE



Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Libyen ist in aller Munde. Der nordafrikanische Wüsten- und Ölstaat macht es der Schweiz nicht leicht. Oder genauer: Der exzentrische Revolutionsführer führt uns alle vor – Rezepte klassischer Diplomatie werden zu Makulatur. Was aber die Staatschefs unserer Nachbarländer Frankreich und Italien nicht daran hindert, dem Irren aus Tripolis seine Aufwartung zu machen. Dabei wird «das Problem» des kleinen Nachbarn Schweiz wohl kaum ein Thema sein. Wie die neuere Geschichte zeigt, war Appeasement noch nie ein geeignetes Mittel, einem Selbstläufer beizukommen – im Gegenteil. Kuschen fördert den Wunsch nach noch mehr Selbstdarstellung. Jetzt ist Rationalität gefragt: das Gesetz von Druck und Gegendruck – die einzige Sprache, die ohne Übersetzer auch verstanden wird.

Mit Blick auf die libysche Problematik schauen wir in dieser Ausgabe auf das Drama von Lockerbie zurück. Vergessen wir nicht: Der buntgewandete «Führer Afrikas» wird bei seinen Auftritten zwar kopfschüttelnd belächelt, aber er hat Blut an seinen Händen – viel Blut. Das Attentat auf die Pan Am-Maschine ist das Werk seiner Geheimdienste, auch wenn, wie Patrick Radosta in seinem Beitrag ab Seite 16 schreibt, verschiedene Verschwörungstheorien noch immer (oder wieder) die Runde machen. Letztlich hat genau bei diesem Fall das Prinzip Gegendruck funktioniert: Gaddafi musste seine Verantwortung eingestehen.

Zum Tiger-Teilersatz: Nun ist also die Bombe geplatzt. Aus dem VBS verlautet, dass die budgetierten Mittel nicht reichen (was jedoch nur die halbe Wahrheit ist). Mit dem typisch schweizerischen Überanforderungsprofil hat man die Grundlage zum Desaster schon bei der Ausschreibung gelegt. «Reduce to the max» scheint nicht die Maxime zu sein. Tiger-Ersatz? Was letztlich evaluiert wird, ist eine Lösung «Hornet plus».

Wer hat das nun verbockt? Grosse Projekte scheitern oft an der Techniklastigkeit der Beteiligten. Der

allgegenwärtige – und technisch unbestritten kompetente – Projektleiter steht in der Verantwortung. Die nun vorliegenden Erkenntnisse hätte ich ihm schon vor zwei Jahren auf nur einem Bierdeckel vorrechnen können. Er hat die Prioritäten falsch gesetzt. Ein Schnitt ist fällig. Eine Projektleitung steht für technische und betriebswirtschaftliche Aspekte, aber auch für Marketing. Es ist dem VBS nie gelungen, die Notwendigkeit und die Chancen des Kaufs neuer Kampfflugzeuge aufzuzeigen. Das Feld hat man Zweiflern, Taktikern und Gegnern überlassen. Der Rettungsversuch mit einer Kleinflotte ist untauglich – was ebenfalls auf einem Bierdeckel aufgezeigt werden kann. Der nun erfolgte Rückzug ist ein Affront gegen die Anbieter. Man kann Spielregeln nicht während des Spiels ändern. Der Druck auf die Anbieter und Organisationen (Projektleiter!), sich zum Thema nicht zu äussern, war hart – und falsch. Militärisch gesagt ist das zu erobernde Feld schon besetzt. Geplante Aktionen von Verbänden und Organisationen kommen nun (zu) spät. Weshalb ist man dem Diktat aus dem VBS so kritiklos gefolgt?

Cockpit hat als einziges Medium der Schweiz immer wieder auf die Kommunikationsdefizite hingewiesen. Das hat nicht immer allen gepasst. In dieser Ausgabe berichten wir über die Kampfflugzeugbeschaffung in Österreich. Ein Beispiel, wie es nicht sein soll. Nun scheinen wir unsere Nachbarn noch zu übertrumpfen...

Manchmal ist Themenführerschaft nicht einfach: Cockpit berichtet über die ungeklärte



Frage der Betriebskosten. Hiebe. Cockpit spricht sich für eine Einflottenstrategie aus. Hiebe. Cockpit schreibt, dass auch die bürgerliche Unterstützung am Wanken ist. Hiebe. Dass heute genau diese Themen im Mittelpunkt der Diskussion stehen, ist leider kein Trost.

Themenwechsel: Anfangs September fand auf der Hahnweide bei Kirchheim-Teck das bekannte Oldtimertreffen statt. Kühnste Zuschauerträume wurden übertroffen. Es ist eine wahre Freude, diese tolle Airshow zu besuchen und dabei auf viele Freunde der Schweiz zu treffen (AAA). Wir haben mit dem Bericht über die Hahnweide einen Monat zugewartet, um die allerbesten Bilder auszuwählen; in dieser Ausgabe finden Sie ab Seite 52 eine Auswahl davon. Ganz nach der Devise: der Schnellste ist nicht immer der Beste. So halten wir es auch mit unserem Bericht über die Axalp. Freuen Sie sich daher jetzt schon auf die kommende Dezember-Ausgabe! Unsere Fotografen haben in drei Tagen vor Ort aus unterschiedlichen Positionen eine prächtige Fotoernte eingefahren. Eine Auswahl zu treffen wird nicht einfach sein.

Mit freundlichen Grüßen,
Ihr Max Ungricht



Farbenfroher Tiger (Dassault Rafale B) am Tiger Meet in Belgien. Siehe Bericht ab Seite 12.

Foto: Daniel Bader

«Im Auge des Taifuns...»

Englands Eurofighter-Werk in Warton als Kompetenzzentrum für die Exportbemühungen der britischen Militärluftfahrtindustrie.

Gespräch mit Mark Parkinson, Exportmanager von BAE-SYSTEMS Militärluftfahrtsparte; mit Bemerkungen des früheren britischen Eurofighter-Cheftestpiloten Craig Penrice.

Cockpit: Hat die jüngste Unterschrift für Tranche-3A bereits Ihre Exportbemühungen für den Typhoon beflügelt?

Parkinson: Naja beflügelt, sie war definitiv positiv für die Glaubwürdigkeit des Programms und sie gab uns die nötige Produktionskontinuität, um Marktauftritte durchzuhalten, beziehungsweise manchmal abzuwarten. Von diesem Punkt her ist es nur logisch, dass wir für künftige Exporte – wo auch neue technische Anforderungen zu erwarten sind – dadurch gestärkt wurden. Wir können also nach Österreich und Saudi-Arabien etwas entspannter sehen, wo der nächste Vertrag auf dem internationalen Parkett herkommen könnte.

Wo laufen denn zurzeit überall Exportbemühungen für den Eurofighter Typhoon?

Parkinson: Da ist natürlich die Schweiz, unser Auftritt ist dort – wie immer aus regionalen, wirtschaftlichen oder historischen Gründen jeweils ein bestimmter Programmpartner – geführt von EADS. Wir erwarten in der Schweiz nun den



Foto: BAE-Systems

nächsten RFP von armasuisse. Sind schon gespannt was drin steht...

Der Eurofighter ist selbstverständlich auch ein NATO-Flugzeug. Nun gibt es im VBS neuerdings eine Führung, der das Wort «NATO» schwer über die Zunge kommt. Ähnlich dem österreichischen Minister. Man hört immer von der Sympathie einer «neutralen Achse», was für den Gripen spräche. Ausserdem gibt es nach der raschen Evaluierung – samt gefordertem Aufklärungsbehälter – letzten Herbst nun doch wieder eine Verschiebung. Wie erleben Sie das?

Parkinson: Schwer vorauszusehen, alles entwickelt sich langsamer als zu Beginn. Das ist aber überall nichts Neues. Die Schweiz ist ein urdemokratisches, pluralistisches Land der Ersten Welt, da kauft nicht die Regierung einfach so irgendwas. Daher ist es eine wichtige «Campaign» mit Signal, keine Frage. Bei dem erwähnten Recce-Pod hatten wir die Manchinger mit Tests aber nur in Bezug darauf unterstützt, als das Flugzeug ein IPA-Testträger war, der das nicht integriert hatte. Die Einschätzung der von Ihnen erwähnten politischen Faktoren ist dort aber Sache von EADS. Wo passiert sonst noch etwas?

Oben: Der erste saudische Eurofighter CS001 im Juni in Warton.

Am 23. Juni wurde er zusammen mit CS002 von BAE-Piloten überstellt, am 25. August folgten CS003 und CS004. Übliche Route – mit 2 Zusatztanks – ist via Toulouse oder Nizza zum Nightstop nach Malta und dann via Sharm El Sheik nach Taif-AB.

Links unten: Warton ist untrennbar mit der Testpilotenlegende Roger Beaumont von English Electric verbunden. Unvergessen sein Überschall-Erstflug der XA847 Lightning am 4. April 1957. Aber auch er hätte wohl nicht gedacht, dass etwa diese Aufklärungsvarianten «seiner Canberra» (PR.9) jüngst noch Einsätze über dem Irak und Afghanistan flogen und erst am 30. Juli 2006 ausgemustert wurden. Ihr Ersatz: MQ-9 «Reaper»-Drohnen.

Rechte Seite: Die «Nimrod» ist bis heute der einzige landgestützte Seeaufklärer-Jet der Welt. Seit dem 26. August 2004 fliegt in Warton eine ganz neue Version. Zwölf dieser MR4-Maschinen mit BR710 Turbofans, praktisch neuen Triebwerkssektionen und neuen Tragflächen an MR2-Rümpfen sollen mit moderneren Sensoren und höherer Effizienz die 22 bisherigen MR2s in Kinloss (Schottland) ersetzen.

Parkinson: Weiters sind wir – dort mit Alenia – zum Beispiel in Japan präsent. Japan ist interessant. Dort wird – immer noch – die F-22 Raptor beäugt, manche sagen, dafür würden die «jeden Preis» zahlen. Aber auch die F-35 ist



Foto: Archiv English Electric

eine Möglichkeit als F-4J-Ersatz. Glauben Sie durch den Stopp Obamas für die F-22 an ein Fenster in diese US-Domäne einzubrechen?

Parkinson: Klar, es gibt dieses Verlangen nach F-22, bislang blockiert durch den US-Kongress. Wenn sie den Raptor bekommen können, werden sie die um jeden Preis kaufen. Aber durch Obamas nun durchgebrachte Grundsatzentscheidung, die F-22 zu beenden, sind unsere Chancen dort sicher deutlich besser als ein Jahr zuvor. Laut JS-DAF und dem Ministerium für Handel und Industrie sucht man jetzt mehr nach industriellen Lösungen und Technologietransfer-Akquisitionen. Also zum Beispiel Teile der (End-)Fertigung als Erfahrungsgewinn oder die Integration einer japanischen Waffe. Keine Offsets im klassischen Sinn. Eine Delegation mit höheren JS-DAF-Offizieren und Piloten hat in Coningsby jedenfalls eine Evaluierung gemacht, und die waren sehr beeindruckt.

Penrice: Sie hüteten ihre genauen Detailforderungen, haben aber viele Fragen gestellt – sehr professionell. Jetzt warten wir auf die RFP-Ausschreibung. Die soll 2010 kommen, für etwa 50 Flugzeuge im Rahmen des japanischen Finanzjahres 2011. Aber jetzt gibts wieder eine neue Regierung, das Übliche eben...

Eigentlich ist doch Japan, zum Unterschied der bisherigen EF-Nutzer, ein wirklicher Frontstaat. Da ist das riesige China daneben, mit seinen Tausenden

Legendäres Warton

Südlich von Blackpool, an der irischen See gelegen, entstand in Warton ab September 1942 ein Test- und Reparaturwerk der USAAF. Bis Kriegsende gingen 14 000 US-Flugzeuge durch das «Base Air Depot-2», darunter 3000 B-24 Bomber oder 4000 P-51 Jäger.

Nach dem Krieg wurde Warton Produktionsstätte und Testgelände von English Electric, der legendäre Testpilot Roger Beaumont flog von hier im Mai 1949 erstmals den Prototypen der A1 Canberra und am 4. April 1957 jenen der P1.B Lightning. Letzteren gleich im Überschall. 1965 verlegte Beaumont beim 14. Flug den visionären und im selben Jahr eingestellten TSR.2 nach Warton; es war der erste Überschallflug dieser Maschine. Er stieg dabei der begleitenden Lightning T.5 mit deren beiden Nachbrennern mittels einem solchen davon. Das Programm wurde im selben Jahr zugunsten von Raketen eingestellt.

Seit den Sechzigerjahren existierten Windkanäle für bis Mach 4. Es folgten Entwicklung, Erprobung und Fertigung von Lightning und Strikemaster. Ab 1967 forschte man an variabler Geometrie für den MRCA Tornado, ab 1977 begann die Produktion von zuerst 358 Stück. Zeitgleich wurden aus Frankreich die Rümpfe von über 100 SEPECAT Jaguar zum Zusammenbau für die RAF angeliefert.

Jahrzehnte war Warton reiner Konstruktions- und Teststandort. Die Maschinen wurden dem Kunden (meist der RAF) übergeben und der kümmerte sich fortan um alles, inklusive Wartung oder Modernisierungen. Das hat sich in den letzten 10 bis 15 Jahren verändert, die Wartungs- und Unterstützungsabteilung von BAE-Military Air Solutions führt auf Kontraktbasis (oft sämtliche) Instandhaltungs- und Upgrade-Massnahmen für etliche RAF-Flugzeugtypen durch, selbst für Fremdmaschinen. Etwa für VC-10, E-3 AWACS oder die T-45 Goshawk der US-Navy (eine für Trägeroperationen verstärkte Hawk Mk.53).

Im Dezember 2003 begann hier im so genannten «Case White» die Einführungsphase des Eurofighters (Typhoon). Mithilfe von BAE-Systems wurde in 18 Monaten mit elf Flugzeugen, 16 Piloten und 1300 Stunden die Truppentauglichkeit nachgewiesen.

Neben der in Warton laufenden Erprobung des «neuen» ASW/EloKa/Seeaufklärers Nimrod MRA.4 sei noch der spannende und sensitive Zweig künftiger (z. B. unbemannter) Systeme erwähnt, also alles was an der hermetisch abriegelten «Südseite» mit Entwicklung und Tests an UAVs und UCAVs zu tun hat. Stichwort Projekte Taranis und Mantis. *GM*

Jets, oder etliche Su-30 in Vietnam oder Indonesien. Es wäre doch spannend, sich dort zu etablieren?

Penrice: Absolut. Dann gibt es noch die Russen, die öfters bei Japan «vorbeisehen» oder Nordkorea, welches Mittelstreckenraketen quer über, beziehungs-

weise in Richtung Japan abschoss. Auch von den politischen Beziehungen her (USA-China-Korea) ein Stabilitätsfaktor im Westpazifik. Spannende Ecke, gäbe eine gute Reputation. Ist aber auch eine ordentliche Herausforderung, sprachlich, kulturell usw. ➤



Foto: Georg Mader

MILITARY AVIATION

In Japan ist ja auch der F-35 JSF ein Thema. Aber sucht man dort nicht auch eher einen Luftüberlegenheitsjäger und weniger einen Jagdbomber? Weil der JSF – an dem BAE ja auch beteiligt ist – doch mehr ein Stealth-Striker ist?

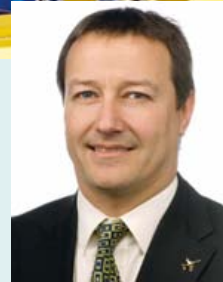
Penrice: Sie haben recht, wenn man zuerst am liebsten F-22-Fähigkeiten haben will, macht ein F-35 kein rechtes Substitut. Die japanische Anforderung ist aber – soweit man das absehen kann – immer noch ein Stealth-Design der 5. Generation. Man müsste ja andere Stealth-Flugzeuge damit besiegen... Generell sind wir zwar – unabhängig von einer RAF/RN-Order – Partner im JSF-Gesamtprogramm, aber jenes birgt noch eine Reihe technischer Risiken, die abzarbeiten sind.

Parkinson: Politisch wird es auf alle Fälle dann ein signifikanter Schritt, sollte Japan generell von einer Beschaffung amerikanischer Technologie abrücken.

Wir haben heute die saudische Fertigung hier gesehen, im Moment den 9. Saudi-Single (CS009). Das läuft ja noch einige Zeit. Man hört aber immer wieder, mit Saudi Arabien sei vielleicht noch gar nicht abgeschlossen, die RSAF würde



Foto: Georg Mader



Portraits: BAE-Systems

Wirbelverletzung beim Ausstieg aus einer zivilen Hunter FMk.6 am 1. Juni 2003 seiner Jet-Karriere ein Ende setzte. Im September 1985 war er bereits einmal aus einer Lightning FMk.6 ausgestiegen.

Grosses Bild: Produktion der Eurofighter in Warton. Hier der neunte saudische Einsitzer CS009, ehemals der 61. für die RAF. Alle diese 24 ersten RSAF-Maschinen sind aus Tranche-2 und werden der RAF in Tranche-3A ersetzt.

Unsere Gesprächspartner vom 19. August, Craig Penrice (links) und Mark Parkinson. Craig war der britische Einführungstestpilot am Eurofighter, bis eine



eventuell nochmals 72 Stück Typhoons haben wollen?

Parkinson: Saudi Arabien ist der Löwenanteil unserer Arbeit hier. Die ersten vier Flugzeuge wurden ausgeliefert. Es gibt jetzt keine offizielle Nachfrage nach weiteren Jets, aber wenn man die saudische Flotten-Demographie mit den IDS-Tornados und älteren F-15 ansieht, werden die ersetzt werden müssen. Es wäre wohl nicht falsch, anzunehmen, dass der gerade eingeführte Typhoon im Sinne einer Einflottenstrategie dann wieder Chancen hätte. Wir wollen jetzt aber demonstrieren, wie wir das neue Flugzeug jetzt mal dort erfolgreich einführen und die industrielle Partnerschaft mit der Endfertigung von 48 Maschinen in Riad nachweisen. Sollte es aber neuen Bedarf geben, ist Letzteres sicher hilfreich.

Was ist mit Oman? Da war neulich eine Meldung wegen möglicher Eurofighter.

Parkinson: Ist dasselbe wie in Saudi Arabien. Die omanischen Jaguars werden in drei bis vier Jahren ersetzt werden und wir werden uns dafür interessieren. Das ist alles. Keine aktuellen Verhandlungen.

Sonst noch Potenziale im Nahen Osten?

Parkinson: Nein, nicht wirklich. Die Emi-

rate werden den Rafale kaufen. Die sind sehr aktiv, werden die Hawk durch M346 und möglicherweise PC-21 ersetzen; jetzt integrieren sie die F-16E/-F. *Und sonst? Indien, Rumänien, Kroatien?*

Parkinson: Klar, natürlich ist das indische MMRCA-Programm – auch wieder geführt von EADS – mit 126 Stück die weltweit grösste Beschaffung. Indien spürte von der globalen Rezession bisher wenig, hat immer noch Wachstumsraten. Wir haben eine lange Beschaffungsgeschichte mit Indien, mit Gnat, Hawk und Jaguar. Nun ist aber auch hier Lizenzfertigung Kernthema. Am Ende sollen 60% des Volumens in Indien erzeugt werden, für ein Flugzeug dieser Art eine massive Herausforderung. Wir sind für die dreiphasige Evaluierungsphase in Indien selektiert, das geht bis April 2010. Waffendemonstrationen werden aber wohl eher hier in Europa stattfinden.

Penrice (lacht): Hoffentlich dauert das nicht wieder 18 Jahre, wie bei den 66 indischen Hawk! Was Rumänien oder Kroatien betrifft, da ist es die Frage, ob die eben für so ein Waffensystem die Mittel aufbringen können. Aber das ist für Alenia dort zuoberst eine Frage der Supportlösung, es ist jedoch prinzipiell

zulässig dass man zum Beispiel seine Tranche-1-Maschinen als nationales Eigentum weiterverkauft.

Noch eine «Nische», auf die Sie ein Auge haben?

Parkinson: Aber ja, immer wenn wir wissen, dass etwas dringend ersetzt werden muss. Etwa die 28 österreichischen Saab-105 aus 1970. Das betrifft natürlich die Hawk, weil Eurofighter haben sie ja schon. Man braucht einen langen Atem. *Es gibt in britischen Medien – speziell hier in Lancashire – immer wieder Artikel bezüglich der Zukunft von Warton. Je nach Lesart ist man erleichtert, dass Tranche-3A nun kommt, oder alarmiert, dass danach nichts mehr kommt und man 2015 schliessen müsste. Neulich wurde ja von BAE verlautet, dass zum Beispiel Woodford nach dem «Nimrod-MRA.4-Programm» geschlossen würde. Wie sicher ist der Standort nun?*

Parkinson: Gesichert, auf Jahre. Es gibt offenbar eine journalistische Kultur, eine Story unbedingt umdrehen zu müssen. Wir erhalten einen Grossauftrag und die Medien klagen, wir müssten danach schliessen... Muss NOKIA sperren, wenn ein bestimmtes Modell ausläuft...?

Interview: Georg Mader

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





Das PC-7 TEAM feierte am 2. Oktober das 20-jährige Bestehen mit einer perfekten Flugdemonstration für die Jubiläumsgäste auf dem Thunersee und einem Festakt im nahen Schloss Schadau. Was zuerst nach einer «Eintagsfliege» aussah und nach zehn Jahren beinahe «abgewürgt» wurde, ist heute eine Erfolgsgeschichte und hoffentlich eine «never ending story».



Am 20. Juli 1987 trafen sich erstmals neun Piloten der Schweizer Luftwaffe, um mit ihren Pilatus PC-7 Turbo Trainern ein Flugprogramm einzustudieren. Der erste öffentliche Auftritt fand schon am 29. August 1987 in Dübendorf statt. Trotz des grossen Erfolges blieb die Neunerformation vorerst eine «Eintagsfliege». Erst der 75. Geburtstag der Schweizer Luftwaffe sollte diese wieder beleben. Dem Kommandanten von 1987, Walter Böhm, wurden neun neue Piloten zugeteilt. Und so sah Dübendorf nach zwei Jahren wieder eine tolle Vorstellung der Neunerformation, die nun offiziell PC-7 TEAM genannt wurde.

Fast «abgewürgt»

Das PC-7 TEAM machte während neun Jahren der Schweiz alle Ehre und war kaum mehr von einer Flugschau wegzudenken. Dennoch sollte die Neunerformation aus Spargründen Ende 1998 «geopfert» wer-



www.patrouillesuisse.ch



den. Doch der damalige Departementsvorsteher des VBS, Bundesrat Adolf Ogi, setzte sich für seine Leute ein. Er rettete damit aber nicht nur das 10-Jahre-Jubiläum sondern legte auch den Grundstein für zehn weitere erfolgreiche Jahre. Doch alle diese Bemühungen wären sinnlos gewesen, wenn die zahlreichen Kommandanten, Piloten, Mechaniker und Helfer nicht jederzeit professionelle Arbeit geleistet hätten. Und das seit 20 Jahren unfallfrei.

Tränen und Beifall

«Dynamik, Eleganz und Präzision», das ist das Motto für das sich jedes Teammitglied einsetzt. Und niemand wusste dies besser, als das Publikum an diesem 2. Oktober auf dem Thunersee. Viele ehemalige Kommandanten und Piloten des PC-7 TEAMS sowie Korpskommandant Markus Gygax, Kommandant Luftwaffe, und Altbundesrat Adolf Ogi standen auf dem Deck des Schiffes, als die neun Pilatus PC-7 in perfekter Formation über sie hinweg flogen. Und in so manchem Auge sammelte sich eine Träne der Rührung. «Es ist ein sehr emotionaler Moment und er weckt viele tolle Erinnerungen,» versicherten mir mehrere Ehemalige. Als die neun Piloten schliesslich aus Payerne kommend im Schloss Schadau in Thun eintrafen, wurden sie vom warmen Applaus und den Gratulationen der Kameraden und der Gäste empfangen.

Walter Hodel

Das PC-7 TEAM hat zum Jubiläum ein Fotobuch herausgegeben. Für 45 Franken sind noch wenige Exemplare erhältlich. Bestellungen mit einer kurzen Notiz an: PC-7 TEAM, Militärflugplatz, 1530 Payerne.



Fotos: Walter Hodel

Philippe Hertig, Andreas Hebeisen und Christophe Schneider (von links).

Ganz oben: Sie gehören zu den ganz Grossen in der Szene der militärischen Kunstflugformationen: Das PC-7 TEAM beim «Grande».

Links aussen: Das PC-7 TEAM 2009 im Schloss Schadau.

Unten: Der neue Kommandant des PC-7 TEAMS ab 2010, Oberstleutnant Werner «Höffi» Hoffmann.

Neues Blut im PC-7 TEAM

Auf das Ende des Jubiläumjahres übergibt Oberstleutnant Stéphane «Punzel» Rapaz das Kommando des PC-7 TEAMS seinem Nachfolger Oberstleutnant Werner «Höffi» Hoffmann. Rapaz ist der Mann der ersten Stunde, gehörte er doch schon zur Neunerformation von 1987. Auch ein neuer Pilot wird auf die nächste Saison zum Team stossen: Leutnant Christoph «Paso» Schneider. Einigen Besuchern von Vorführungen des PC-7 TEAMS wird zudem die neue Stimme am Mikrophon aufgefallen sein. Seit diesem Jahr unterstützt Hauptmann Andreas «Lifty» Hebeisen den langjährigen PR Officer und Speaker Phillipe Hertig.





Foto: Airpower.at Archiv

Ist Österreichs Eurofighter-Flotte nun komplett?

Um die veralteten Saab J-35OE Draken der beiden Staffeln des Luftraumüberwachungsgeschwaders zu ersetzen, waren ursprünglich 24 Maschinen ausgeschrieben. Doch zwischen der Entscheidung für EADS im Juli 2002 und der Vertragsunterzeichnung im August 2003 wurde die Bestellung noch unter Verteidigungsminister Günther Platter (ÖVP) auf 18 Maschinen gekürzt, um den Gesamtpreis auf unter zwei Milliarden Euro – die vom Finanzministerium vorgegebene Obergrenze – zu drücken. Bereits damals wurde auch die vorge-sehene BVR-Bewaffnung (AMRAAM AIM-120C) und die Anschaffung von Zusatztanks gestrichen.

SPÖ wollte Vertragsausstieg

Österreichs Sozialdemokratische Partei (SPÖ) war unterdessen damit beschäftigt, aus der Opposition heraus mediale Stimmung gegen die «unnötigen Kampfbomber» zu erzeugen und forderte den Vertragsausstieg. Seit deren überraschendem Wahlsieg 2006 ist nun Ex-SPÖ-Bundesgeschäftsführer Norbert Darabos mit dem Posten des Verteidigungsministeriums betraut. Nach der Wahl 2006 wurde – mit weniger als einem Jahr Frist bis zur Lieferung der ersten Maschine im Juli 2007 – auf Drängen der SPÖ ein parlamentarischer Untersuchungsausschuss beschlossen, der zum Ziel hatte, Korruptionsvorwürfe aufzudecken und letztlich rechtliche Argumente für einen Beschaffungsstopp ohne Vertragsstrafe zu finden. Obwohl EADS

oder Eurofighter GmbH bis dato nichts strafrechtlich Relevantes nachgewiesen werden konnte, war die jahrelange negative PR aus Österreich auf Dauer ermüdend, und so einigten sich Darabos und Eurofighter-Chef Aloysius Rauen im Mai 2007 auf einen Vergleich, der die vorläufig letzte Änderung des Vertrages darstellt.

Ursprünglich geplant war die Lieferung von sechs Stück Tranche 1 Block 5 und 12 Stück Tranche 2 Block 8, und später auf Kosten der Eurofighter GmbH die ersten sechs Maschinen auf T2-Level nachzurüsten. Nach dem Vergleich wurden nun nur 15 Maschinen auf Stand T1 geliefert, sechs davon gebraucht aus Beständen der deutschen Luftwaffe mit teils über 300 Stunden auf der Zelle.

Dies könnte langfristig teuer werden, wenn die Verfügbarkeit von T1-Ersatzteilen in Zukunft zurückgeht. Die Herstellerländer selbst planen ja eine frühere Ausmusterung von Tranche 1. Weiter verfügt Tranche 2 über eine deutlich bessere Bordrechnerleistung, die für den Vollbetrieb vom Selbstschutzsystem DASS, dem digitalen Modus der extra neu beschafften IRIS-T Kurzstreckenlenkwaffe und weiteren Fähigkeitssteigerungen zum Beispiel beim Radar nötig wäre. DASS wurde allerdings ebenfalls durch Darabos abbestellt, genauso wie die (für Identifizierung bei Nacht und schlechtem Wetter vorgesehenen) sechs PIRATE Infrarot-Sichtsysteme. Die insgesamt im Vergleich erzielten Einsparungen werden – je nach Rechenart – mit lediglich 260 bis 400 Millionen Euro beziffert.

Am 24. September ist am Fliegerhorst Zeltweg um 15:13 Uhr der letzte der 15 österreichischen Eurofighter gelandet – still und leise, ohne Anwesenheit des Verteidigungsministers oder der Medien. Die im Jahr 2000 begonnene Nachbeschaffung war politisch immer wieder abgeändert worden und wird hinter vorgehaltener Hand als Beispiel genannt, wie man es nicht macht.



Foto: Georg Meider

Mit dem «Infrared Search and Track» (IRST) System PIRATE wäre eine visuelle Identifizierung von Flugzeugtypen über mehrere Meilen Distanz, durch Wolken, Nebel und bei mondloser Nacht möglich gewesen. Die Abbildung zeigt die Darstellung im Simulator, das echte System verfügt offenbar über noch bessere Auflösung.

Fazit

Damit betreibt Österreich nun einen topmodernen Jäger, dessen «kunden-spezifische» Software offenbar keine BVR-Waffen verwenden (oder simulieren) kann, ohne Selbstschutzfähigkeiten und ohne Identifikationsmittel bei schlechter Sicht. Die Reduktion der Jahresflottenstunden von 1800 auf 1500 bedeutet weiter, dass eine durchgehende QRA-Bereitschaft über mehrere Wochen nicht möglich ist und die bis zu 16 Piloten (teils noch in Ausbildung) die Mehrzahl ihrer Stunden im Simulator erfliegen. Leider haben österreichische Politiker seit Jahren versäumt, dem Volk die Notwendigkeit einer – gleich mit welchem Überschalljäger nie billigen – aktiven Luftraumüberwachung klarzumachen. Was trotz jahrelanger harter Arbeit seitens Eurofighter GmbH und der Truppe dabei herausgekommen ist, ist ein Neutralitäts- und hoheitsrechtliches Feigenblatt («Teilzeit-LRÜ») ohne deutlichen militärischen Kampfwert.

Helmut Skrdla

Tiger



über Belgien



Das diesjährige Tiger Meet fand vom 14. bis zum 25. September auf der belgischen Luftwaffenbasis Kleine Brogel in der Provinz Limburg statt. Erstmals wurde ein zweiwöchiges Tiger Meet durchgeführt.

Foto: Daniel Baeder



Foto: Simon Vogt

Oben links: Ein standesgemäßes Tiger-Leitwerk trägt die spanische Mirage F.1C der Escuadra 142 aus Albacete.

Links: Schweizer Groundcrew und Piloten der Staffel 11 vor «ihrem» Tiger. Man beachte die schönen «Tiger-Kombis» der Groundcrew.

Unten: Mirage 2000 C der EC 01.012 «Cambresis», Gewinner des diesjährigen Silver Tiger Awards.

Rechte Seite oben: Premiere 2009 – Die 211. Staffel aus dem tschechischen Caslav trat mit dem Gripen zum ersten Mal im Tiger-Look auf.

Rechte Seite Mitte: Sonderlackierte F-16 AM der gastgebenden 31. Squadron aus Kleine Brogel.

Rechte Seite unten: Die wohl schönste Bemalung des Tiger-Meet 2009 trug die französische Rafale B der EC 05.330 aus Mont-de-Marsan.

Einerseits ist dies wegen den Verschiebungen und Materialtransporten viel kosteneffizienter, andererseits können so während voller acht Tage Übungen geflogen werden (An- und Abflugtag und flugfreies Wochenende abgezogen). Die Schweizer Luftwaffe konnte einen Grossteil des Materials und der Ersatzteile auf dem Landweg von der kurz vorher in Wittmund stattfindenden Squadron Live Firing-Übung (siehe Cockpit 10/09) nach Belgien transportieren. Ein Teil des Materials ging unmittelbar nach dem Tiger Meet weiter nach Norwegen für die diesjährige Nachtflugübung Nightway im Oktober.

Die Schweizer Luftwaffe war dieses Jahr mit einem sehr grossen Kontingent von sechs F/A-18 C/D Hornets, sieben F-5E Tiger II (Patrouille Suisse) und insgesamt 18 Piloten und rund 40 Mann Groundcrew in Belgien vertreten. Die Patrouille

Suisse war wegen der am Wochenende auf dem benachbarten Zivilflugplatz Sannicole stattfindenden Airshow vor Ort. Zudem wurden beim Tiger Meet in der zweiten Übungswoche zwei F-5 mit Milizpiloten am Steuer als Aggressoren eingesetzt.

Grenzübergreifende Übung

Dieses Jahr wurden erstmals mit der gleichzeitig im deutsch-französischen Grenzgebiet stattfindenden Luftverteidigungsübung «Pegasus» grössere Bodentruppen und Fliegerabwehreinheiten in die Missionen eingebaut.

Die Fliegerstaffel 11 betrieb als Hauptaufgabe die Air Defence, also den Luftschutz, so auch am Tiger Meet, wo es galt, feindliche Flugzeuge von den Erdkampfflugzeugen fernzuhalten. Die kleineren kombinierten Übungen am Morgen (Shadow Waves) und die grossen COMAO's (Combined Air Ope-



Foto: Simon Vogt

rations) nachmittags erlaubten es den Schweizern, viel über Luft-Boden-Einsätze oder auch Combat Search and Rescue (Rettungseinsätze unter Beschuss) zu lernen.

Dieses Jahr waren die Übungen – welche jeden Tag neu zusammengestellt wurden – schwergewichtig im Bereich von Einsätzen, wie sie real in Afghanistan geschehen, angesiedelt. So mussten beispielsweise Konvois am Boden vor feindlichen Flugzeugen geschützt



Foto: Simon Vogt

Hptm Martin «Holzi» Holzer, der neue Kommandant der Fliegerstaffel 11, ist von der perfekten Organisation des diesjährigen Tiger Meets sehr begeistert. Wie er gegenüber Cockpit berichtet, ist die Integration der Schweizer in diese NATO-Übung vorbildlich und die Piloten haben Zugang zu allen wichtigen NATO-Unterlagen.

Da sich über Jahre mehrheitlich die gleichen Piloten der teilnehmenden Nationen am Tiger Meet treffen, können laut «Holzi» die Übungsszenarien immer professioneller durchgeführt werden und es entstehen länderübergreifende Freundschaften zwischen den Piloten. SV

werden. Die Belgier und ihre 31. Squadron haben da grosse Erfahrung, sind sie doch schon seit Jahren in Afghanistan stationiert. Für die Übungen standen riesige Fluggebiete in Belgien, Frankreich, Deutschland und teilweise über dem Atlantik zu Verfügung, eine Zone war sogar speziell für Luft-Luftbetankung reserviert.

Da jeden Tag ein neues Übungsszenario durchgeführt wurde, hatte auch die Fliegerstaffel 11 die Gelegenheit, einen solchen Einsatz zu planen und gemischte Flugverbände in dieser Übung zu führen. Der riesige Erfahrungsgewinn und -austausch und die Freundschaften der Piloten verschiedener Länder machen das Tiger Meet zu einer der wichtigsten

Übungen weltweit. Das Motto der Belgier lautete daher auch «Mission first, people always».

Fehlende und neue Teilnehmer

Leider fehlten am diesjährigen Tiger Meet einige Nationen (Griechenland, Türkei, Portugal, französische Marine) aufgrund anderweitiger Einsätze. Auffallend war auch, dass viele Länder we-

gen fehlender Mittel nicht mehr jedes Jahr eine neue Tigerbemalung zeigen können. So würde sich auch die Fliegerstaffel 11 freuen, wenn sie wieder mal einen neuen Tiger präsentieren dürfte... Dafür waren dieses Jahr erstmals die Ungarn der Staffel 59/1 mit ihren von Schweden geleasteten JAS 39 Gripen am Tiger Meet. Sie wurden neu als Probatory Members von der Tiger Association aufgenommen und können nach mehrjähriger erfolgreicher Teilnahme am Tiger Meet vollwertige Tiger-Mitglieder werden. Als grösste Luftwaffenübung Europas wird das diesjährige Tiger Meet die Messlatte für weitere solche Treffen sehr hoch setzen. Nächstes Jahr wird die 313. Squadron in Volkel Gastgeber und Organisator des 49. Tiger Meets sein.

Simon Vogt

Herzlichen Dank an Peter Dewael (Presseschef Belgische Luftwaffe) und sein Team für die grossartige Unterstützung, an die Piloten der Staffel 11 und die Groundcrew aus Meiringen. Besten Dank auch an Maarten Goossens (Nikon Belgien) für das einzigartige Objektivsponsoring.



Foto: Daniel Bader



Foto: Simon Vogt



Foto: Daniel Bader

Alenia Aermacchi jubiliert



Foto: Wirm Das

Mit dem Erstflug einer MB-339CM hat Alenia Aermacchi – eine Tochtergesellschaft der Finmeccanica – am 30. September das 7000. Flugzeug aus eigener Produktion feiern können. Diese Maschine wird als letzte von sechs an die malaysische Luftwaffe ausgeliefert werden.

Alenia Aermacchi scheint weltweit der älteste Flugzeugbauer zu sein, der ununterbrochen Flugzeuge herstellt. Die Gesellschaft wurde am 1. Mai 1913 in Varese gegründet und baute damals die legendären Nieuport-Macchi 11 Doppeldecker in Lizenz. *Max Ungricht*

Dassault präsentiert industrielle Partnerschaft

Anlässlich einer Präsentation im Musée de l'aviation militaire von Payerne stellte Dassault ihre Offset-Strategie für den Tiger-Teilersatz vor. Mit Blick auf die aktuelle politische Situation rief Kampagnendirektor Olivier Piepsz dazu auf, das Geschäft TTE primär als Ganzes zu unterstützen und erst dann auf die Typenwahl zu fokussieren. Im Beisein von Persönlichkeiten aus der Romandie bekräftigte Piepsz, dass Dassault einen Anteil von mindestens 30% für die lateinische Schweiz anstreben wird. Insgesamt 30 Verträge zwischen Schweizer Partnern und Dassault sind bereits unterschrieben; Dassault hat hierzulande etwa 200 Firmen als mögliche Partner identifiziert. Auch mit der ETH und der EPFL sind Projekte vorgesehen. Als Beispiel für eine Partnerschaft trat Mecaplex auf. Frédéric Falbrard erwähnte die bereits bestehenden Geschäftsbeziehungen bei den Typen Falcon 2000 und Falcon 7X. Dr. Ana Maria Madrigal, Head of Aeronautics Programme beim CESM (Centre Suisse d'Electronique et de Microtechnique), stellte ihr Institut vor und verwies auf Synergien zwischen Dassault und ihrer Forschungsstätte. Der Anlass wurde unterstützt vom GRPM, der Westschweizer Organisation der Rüstungs- und Sicherheitsindustrie. *Max Ungricht*

Bewaffnete Versionen des T-6 Texan II im Aufwind



Flusszeichnung: Hawker Beechcraft

Obwohl Pilatus keine bewaffneten PC-7 und PC-9 anbietet, geraten die Nidwaldner regelmässig ins Schussfeld der Gegner von Kriegsmaterialexporten. Nicht so die Amerikaner. Sie haben mittlerweile den auf der Basis des Pilatus PC-9'entworfenen T-6 Texan II zum Waffentrainer und schliesslich auch zum leichten Angriffsflugzeug AT-6 weiterentwickelt. Die in der Schweiz viel diskutierten und umstrittenen Hardpoints waren dabei natürlich kein Thema. Der AT-6 (S/N AT1/N610AT) hatte nun am 10. September seinen Erstflug. Nur einen Tag zu-

vor unterzeichnete der Irak den lange erwarteten Vertrag für die ersten acht T-6A Trainingsflugzeuge. Der Irak ist aber auch am Kauf von AT-6 interessiert (Military News 4/2009). Und am 21. September bestellte Marokko 24 T-6C, eine Weiterentwicklung des T-6B Trainingsflugzeuges. Und auch die T-6C verfügt natürlich über Hardpoints für Treibstofftanks, Bomben und verschiedene weitere Waffen. Gleichzeitig gaben Hawker Beechcraft und Lockheed Martin bekannt, dass sie gemeinsam ein leichtes Angriffs- und bewaffnetes

Aufklärungsflugzeug für die US Air Force entwickeln (AT-6 LAAR Light Attack and Armed Reconnaissance Aircraft). Die Beschaffung der ersten Flugzeuge soll bereits 2010 beginnen. *Walter Hodel*

Saab liefert BOL Dispenser nach Finnland



Foto: Royal Australian Air Force

Saab hat von Finnland den Auftrag für die Integration und Lieferung von BOL Dispenser Systemen erhalten, die Teil des finnischen F/A-18 Hornet Mid Life Upgrade 2 Programmes sind. Dasselbe BOL Countermeasures System ist bereits auf australischen F/A-18 im Einsatz. Die Chaffs/Flares dienen der Abwehr von in-

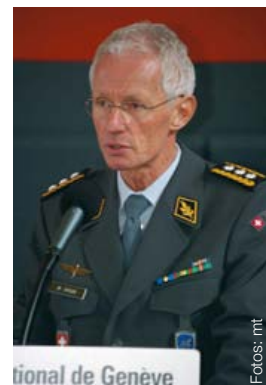
frarot- und radargesteuerten Lenkwaffen. Ein Pod enthält 160 Chaff/IR Kapseln, was ein mehrfaches herkömmlicher Pods entspricht. BOL Pods von Saab werden auch auf britischen Harrier GR7 und Tornados sowie auf den schwedischen Gripen und F-15 der US National Guard verwendet. Zurzeit läuft auch die Produktion für den Eurofighter an. *Max Ungricht*

frarot- und radargesteuerten Lenkwaffen. Ein Pod enthält 160 Chaff/IR Kapseln, was ein mehrfaches herkömmlicher Pods entspricht. BOL Pods von Saab werden auch auf britischen Harrier GR7 und Tornados sowie auf den schwedischen Gripen und F-15 der US National Guard verwendet. Zurzeit läuft auch die Produktion für den Eurofighter an. *Max Ungricht*

50 Jahre Fliegerische Vorschulung

Im Rahmen der «Geneva Classics» feierten am 26. September rund 200 Gäste im Beisein der Korpskommandanten André Blattmann und Markus Gygax das runde Jubiläum. Wolfgang Brühlhart, Mann der ersten FVS-Stunde und Werner Bösch, Vizedirektor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, schauten auf die Anfänge und Weiterentwicklung der FVS (heute: SPHAIR) zurück. In gewohnt prägnanten Worten wandte sich Markus Gygax an die Festgemeinde und erteilte viel Applaus. In einer launigen Ansprache präsentierte der Geschäftsleiter SPHAIR, Oberst Beat am Rhyn, «sein Kind» und liess keine Zweifel über die Wichtigkeit dieser Organisation aufkommen. Für die Luftwaffe ist das frühzeitige Erkennen und Fördern von Talenten elementar. Wie Am Rhyn sagte, haben zwischenzeitlich auch zivile Unternehmungen die Selektionskriterien von SPHAIR übernommen.

Im Jahr 1959 fanden die ersten FVS-Kurse statt. Über 5000 Kandidaten haben inzwischen FVS/SPHAIR-Kurse absolviert, rund 200 000 Interessierte haben sich für die fliegerische Vorschulung gemeldet. Der gediegene Anlass fand im Gebäude der Genfer Flughafenfeuerwehr statt. Auf dem Tarmac präsentierte sich die Schweizer Luftwaffe mit allen aktuellen und vielen ehemaligen Flugzeugen. *Max Ungricht*



Launige und prägnante Worte: Beat am Rhyn (links) und Markus Gygax.

Fotos: mt

Erster Gripen für Thailand fliegt



Foto: Saab, Stefan Kalm

Am 16. September hob in Linköping – dem Sitz des Herstellers Saab – der erste Gripen aus dem Fertigungslos für die Königliche Thailändische Flugwaffe zu seinem Erstflug ab.

Testpilot Mats Thorbiörns-son startete um 14.50 Uhr und brachte den Doppelsitzer (Gripen D) nach 80 Minuten Flugzeit ohne Probleme zum Ausgangsort zurück. Im Jahr 2008 bestellte die thailändische Luftwaffe im

Rahmen einer zwischenstaatlichen Lösung von der Swedish Defence Materiel Administration (FMV) ein umfassendes Kommando- und Kontrollsystem, umfassend sechs Gripen C/D (erster Batch), ein Saab 340 Erieye Radarflugzeug (AEW), ein Saab 340 Trans-

portflugzeug sowie die entsprechenden Links.

Das Training der thailändischen Crews wird im nächsten Jahr beginnen; die Auslieferung der Flugzeuge ist für 2011 vorgesehen.

Max Ungricht

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

Vor 21 Jahren

Am 21. Dezember 1988 explodierte über der schottischen Ortschaft Lockerbie eine Boeing 747 der Pan Am. Dabei starben 270 Menschen. Am 21. Dezember 2008, 20 Jahre nach der Katastrophe, fanden in Lockerbie, am Flughafen London Heathrow und in den Vereinigten Staaten Gedenkfeierlichkeiten für die Opfer statt. Am 20. August 2009 wurde ein wegen des Attentats verurteilter Libyer überraschend aus der Haft entlassen. Ein Grund für Cockpit, auf die Ereignisse von damals zurückzuschauen – auch wenn diese immer noch weit davon entfernt sind, aufgeklärt zu sein.

Am 21. Dezember 1988 landete Flug PA 124, eine Boeing 747-121 der traditionsreichen Fluglinie Pan Am, um 12:10 Uhr aus San Francisco kommend in London Heathrow und rollte zur Parkposition Kilo 14 beim Terminal 3. Einige Stunden später sollte die Maschine als PA 103 nach New York John F. Kennedy fliegen. Kommandant der 1970 gebauten 747 (c/n 19646) mit der Registrierung N739PA war der 55-jährige James «Jim» Bruce MacQuarrie, ein Veteran, der seine Karriere noch auf kolbenmotorgetriebenen Flugzeugen begonnen hatte. Mit 10910 Flugstunden – davon 4107 auf der Boeing 747 – galt er als äusserst erfahren. Erster Offizier war Raymond Ronald Wagner, 52 Jahre alt. Mit 11 855 Flugstunden – davon 5517 auf dem Unglücksmuster – war auch



Foto: Teed Quackenbush

Die Tragödie von Lockerbie

er ein erfahrener Pilot. An der Konsole des Flugingenieurs sass an jenem Mittwochabend vor Weihnachten der 46-jährige Jerry Don Avritt, mit 8068 Stunden ebenfalls ein routinierter Vollprofi. Für den bevorstehenden Flug hatte die Besatzung 108852 kg Kerosin getankt.

In der Kabine versahen 13 Flugbegleiter unter der Leitung der 51-jährigen Mary Geraldine Murphy Dienst. Das jüngste Besatzungsmitglied an Bord war die 20-jährige Stacie Franklin, die erst seit sechs Monaten für Pan Am arbeitete. Sie wollte Weihnachten mit ihrer Familie und ihrem Freund zu Hause verbringen. Dieser hatte, Aussagen von Freunden zufolge, bereits einen Verlobungsring für sie gekauft, doch davon ahnte Stacie nichts. Zählt man die Dienstjahre der Kabinenbesatzung zusammen, so kommt

man auf insgesamt 179 und durchschnittliche Berufserfahrung von 14 Jahren.

Zusammen mit den 243 Passagieren, unter ihnen eine Gruppe von 35 Studenten und zahlreiche US-Soldaten, wie der 24-jährige in

Ramstein stationierte Unteroffizier Edgar H. Eggleston, der zu seiner im Sterben liegenden Mutter in die Heimat fliegen wollte, befanden sich 259 Menschen an Bord der «Clipper Maid of the Seas», von denen 74 mit einer Boeing 727 der Pan Am aus Frankfurt gekommen und in London umgestiegen waren. Der jüngste Passagier war ein neun Monate altes Baby, der älteste eine 79-jährige Frau aus Budapest.

Um 18:04 Uhr verliess die N739PA ihre Parkposition und rollte zur Piste 27R, wo sie um 18:25 Uhr – mit leichter Verspätung – startete und auf «Alpha One», einer nach Norden führenden Luftverkehrsstrasse auf FL310 stieg. Die Cabincrew begann unterdessen mit dem Bordservice, in der ersten Klasse im Bug der 747 wurden Cocktails und Snacks serviert. Die Ansnallzeichen über den Sitzen erloschen.

Das Desaster nach 37 Minuten

21. Dezember 1988, 18:58 Uhr: Während Kapitän MacQuarrie mit der Flugsicherungsstelle in Prestwick kommunizierte, wollte der Erste Offizier bei der Shanwick Oceanic Area Control mit den Worten «Clipper 103 requesting oceanic clearance» die Freigabe für die Überquerung des Atlantiks einholen. Um 19:02 Uhr und 44 Sekunden erteilte der Fluglotse die gewünschte Freigabe. Doch «Clipper 103» antwortete nicht mehr.



Foto: M. Oertle

Der Fluglotse in Prestwick konnte ebenfalls keine Verbindung mehr mit PA 103 herstellen und sah auf seinem Radarschirm ein schier unglaubliches Bild: Aus einem Echo waren hunderte geworden, die rasch an Höhe verloren. Unmittelbar darauf meldete der Kapitän einer British Airways Maschine ein «starkes Feuer» am Boden. Es gab keinen Zweifel, die 747 der Pan Am musste abgestürzt sein. Doch was genau war geschehen?

Um 19:02 Uhr und 50 Sekunden ereignete sich im vorderen Frachtraum – etwa auf Höhe des «P» des Pan Am Schriftzuges – eine Detonation. Nur rund 60 Zentimeter von der Aussenhaut der 747 entfernt und direkt neben den wichtigsten elektrischen Leitungen gelegen, richtete die Explosion verheerenden Schaden an; unter anderem wurden die Verbindungen zum Cockpit Voice Recorder und der Black Box sofort zerstört. Am Rumpf bildete sich ein etwa 20 x 30 cm grosses Loch, die Druckwellen schwächten die Struktur kontinuierlich und führten nach wenigen Sekunden zum Auseinanderbrechen der 747. Die Nase mit



Foto: Marc Lehmann

Linke Seite oben: Die N739PA wurde im Jahr 1987 im Rahmen des CARF (Civil Air Reserve Fleet) Programmes modifiziert und erhielt unter anderem eine seitliche Frachttüre sowie einen verstärkten Rumpf; dieses Foto zeigt sie im März 1987 beim Start in Los Angeles.

Linke Seite unten: Ursprünglich trug die 1970 an Pan Am ausgelieferte 747-121 den Namen «Clipper Morning Light» – 1983 wurde sie in «Clipper Maid of the Seas» umbenannt, hier aufgenommen bei einem Besuch im Juli 1986 in Frankfurt/Main.

Oben: Dieses Foto ist vermutlich eines der letzten Bilder der Unglücksmaschine. Es zeigt sie am 2. September 1988 in Frankfurt/Main, rund drei Monate vor dem Absturz.

der ersten Klasse kippte nach rechts und riss Triebwerk Nr. 3 ab. Passagiere, Getränkewagen und Wrackteile wurden aus der Kabine gesogen und in Triebwerk Nr. 2 geschleudert. Minus 50 Grad kalte Luft fuhr mit 800 km/h in den offenen Rumpf, alle Menschen, die nicht hinausgeschleudert worden waren, verloren das Bewusstsein, während die kopflose Boeing auf rund 6000 Meter sank, dann nahezu senkrecht zu Boden stürzte und dabei in mehrere Teile zerbrach. Die Trümmer fielen auf die Ortschaft Lockerbie, setzten mehrere Häuser in Brand, zerstörten fast alle Wasser-, Strom-, Gas- und Telefonleitungen und töteten elf Einwohner. Der Aufprall war dermassen heftig, dass eine 14 Kilometer entfernte Erdbebenmessstelle ein Beben der Stärke 1,6 nach Richter registrierte. Aufgrund der zerstörten Wasserleitungen mussten Tanklastwagen, die normalerweise zum Transport von Schafsmilch dienen, mit Wasser gefüllt werden, um die Brände bekämpfen zu können. Schnell bestätigten sich die schlimmsten Befürchtungen – alle 259 Passagiere und

Besatzungsmitglieder der 747 konnten nur noch tot geborgen werden. Einige Opfer hingen festgeschnallt in ihren Sitzen in Bäumen oder lagen auf Schafswäldern. Von anderen dagegen waren kaum noch sterbliche Überreste vorhanden. Es dauerte mehrere Tage, bis man die Leichen geborgen hatte, doch trotz aller Bemühungen blieben sieben Opfer und rund 10% des Wracks bis heute unauffindbar.

Inferno am Boden

Später stellten Gerichtsmediziner fest, dass keiner der Insassen durch die Explosion ums Leben gekommen war, sondern rund 60% erst durch den Aufschlag am Boden. Die anderen erlitten die Auswirkungen der Dekompression. Es liegen auch Indizien dafür vor, dass einige Passagiere das Bewusstsein wiedererlangt haben, als die Boeing tiefere Luftschichten erreicht hatte. So fand man eine Frau, die ihr Baby eng umschlungen in ihren Armen hielt und mehrere Reisende umklammerten Kreuzfixe. Einige Menschen überlebten den Absturz offenbar sogar. So bestätigten mehrere Zeugen, dass eine Flugbegleiterin in der zerschmetterten Rumpfnase noch einen Puls hatte, als

man sie fand. Sie verstarb jedoch, ohne noch einmal zu Bewusstsein gekommen zu sein. Mindestens zwei weitere Passagiere, die mit ihren Sitzen vier Tage lang in den Bäumen hingen, bevor sie geborgen wurden, wiesen zwar schwere, aber nicht tödliche Verletzungen auf – sie sind vermutlich erfroren.

Insgesamt kostete die Katastrophe von Lockerbie 270 Menschen aus 21 Nationen das Leben. Nur ein Passagier entkam der Tragödie – der 47-jährige Inder Jaswant Basuta war für Flug PA 103 gebucht und eingecheckt, erschien jedoch zu spät am Flugsteig und wurde vom Pan Am Personal abgewiesen. Später wurde er als Verdächtiger von der Flughafenpolizei in Heathrow verhört, da sein Gepäck an Bord der Pan Am Maschine gewesen war, jedoch rasch wieder freigelassen.

Mögliche Täter und Hintergründe

Als offizielle Ursache für die Explosion wurden 200–300 Gramm Semtex Sprengstoff ermittelt, die in einem Kassettenrekorder versteckt gewesen und angeblich durch einen MST-13 Zeitzünder der Schweizer Firma MEBO zur Detonation gebracht worden sein sollen. Doch wer war dafür verantwortlich? Eine Theorie war, dass Pan Am 103 indirekt Opfer einer «kontrollierten Drogenoperation» der CIA (mindestens vier CIA Mitarbeiter starben an Bord von PA 103) geworden sei und besagte, dass im Koffer des Drogenkuriers die Drogen gegen die Bombe ausgetauscht worden wären – ohne sein Wissen. Diese These würde erklären, wie der Sprengsatz trotz Sicherheitskontrollen an Bord gelangen konnte und wurde bereits 1989 vom ehemaligen Mossad Agenten Juval Aviv vertreten, der von Pan Am direkt mit Ermittlungen beauftragt worden war.

Andere Spuren führten in den Iran, zur radikalen Palästinensergruppe PFLP-GC und nach Libyen, wo schliesslich zwei libysche Geheimdienstmitarbeiter als potenzielle Täter lokalisiert wurden. Nach jahrelangem Streit um die Auslieferung wurden die Verdächtigen in den Niederlanden vor ein schottisches Gericht gestellt und Abdelbaset Ali Mohmed Al Megrahi 2001 zu lebenslanger Haft verurteilt, der zweite Verdächtige hingegen freigesprochen.

Al Megrahi selbst beteuert bis heute seine Unschuld und selbst zahlreiche Angehörige der Opfer sind davon überzeugt, dass es sich bei ihm lediglich um ein «politisches Bauernopfer» handelt. ➤

Eine Berufung scheiterte über viele Jahre hinweg, doch nachdem in den letzten Jahren zahlreiche Zeugen ihre Aussagen widerrufen und von der «Manipulation von Beweisen» gesprochen hatten, begannen im Frühjahr 2009 die Anhörungen zu einem möglichen Berufungsverfahren. Beispielsweise hatte der seinerzeit für die Firma MEBO tätige Ingenieur Ulrich Lumpert in einer vierseitigen Erklärung am 18. Juli 2007 verlautbart, jenen Zünder, der 1988 angeblich an der Absturzstelle gefunden worden war, selbst «bei MEBO entwendet» und erst am 22. Juni 1989 – mehr als ein halbes Jahr nach dem Absturz – in «unerlaubter Art und Weise an eine offizielle Ermittlungsperson im Lockerbiefall übergeben» zu haben. Auch der österreichische UN-Beobachter Prof. Dr. Hans Köchler hatte stets Zweifel an der Prozessführung geäussert und von einer «spürbaren politischen Atmosphäre» während des Verfahrens gesprochen. Auf der anderen Seite stehen die Kompensationszahlungen aus Libyen, die – je nach persönlicher Sichtweise des Betrachters – als Schuldeingeständnis oder als «Freikauf» von den Sanktionen gewertet werden. Am 20. August 2009 wurde Al Megrahi schliesslich aufgrund seiner schweren

Krebserkrankung im Endstadium, offiziell «aus humanitären Gründen», aus der Haft entlassen und durfte nach Libyen zurückkehren. Bedingung dafür war allerdings die Zurückziehung seines Berufungsantrages.

In den wenigen Monaten, die er noch zu leben hat, möchte er jedoch ein Buch schreiben, um seine Unschuld zu beweisen. Seine Anwälte haben bereits jetzt mehrere hundert Seiten an, ihrer Meinung nach entlastenden, Dokumenten auf einer eigens eingerichteten Internetseite veröffentlicht.


Es erscheint angesichts dieses Verlaufs der Causa Lockerbie mehr als fraglich, ob die wahren Umstände und Hintergründe, die in jener schicksalhaften Nacht 1988 zum Tod von 270 Menschen geführt haben, jemals ans Tageslicht kommen werden. Und so dürfen die Hinterbliebenen auch mehr als 20 Jahre danach nicht mit einer befriedigenden Antwort auf diese quälenden Fragen rechnen.

Patrick Radosta

Dieser Artikel ist stellvertretend für alle Opfer der Lockerbie Tragödie dem jüngsten Crewmitglied an Bord von PA 103, Stacie Denise Franklin (20), gewidmet.

Hinweise zum Thema

- Offizielle Website der Hinterbliebenen in den USA, die sich zusammengeschlossen haben:
victimsofpanamflight103.org
- Plattform «Gerechtigkeit für Megrahi»:
justiceformegrahi.com
- Seite von Dr. Jim Swire, der seine Tochter bei dem Unglück verlor:
Lockerbietruth.com
- Megrahi – My Story (Megrahi bzw. seine Anwälte präsentieren Material, das im Berufungsverfahren vorgebracht werden sollte):
megrahimystory.net
- The «Lockerbie Case» – Blog des Rechtsprofessors Robert Black, auf dessen Vermittlung hin der Lockerbie Prozess in den Niederlanden stattfand:
http://Lockerbiecase.blogspot.com
- Offizieller Unfalluntersuchungsbericht der britischen Air Accidents Investigation Branch:
aaib.gov.uk/publications/formal_reports/2_1990_n739pa.cfm
- Britische Initiative «Justice for Lockerbie»:
justiceforlockerbie.com
- Onlinepetition für eine neue, öffentliche Untersuchung der Causa Lockerbie:
http://petitions.number10.gov.uk/Lockerbie/



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

AVIONITEC
CH.145.0181

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

**FULL SERVICE OF
AVIONICS
AND INSTRUMENTS**

EASA approved Maintenance and Design Organisation



DER Aviatik-Shop

BUCHAIRCENTER
Orville & Wilbur Wright

Schaffhauserstrasse 76, 8152 Glattbrugg
www.buchairnet.com

Tel: + 41 44 874 1 747 Fax: + 41 44 874 1 757 e-mail: jp@buchair.ch

Offen: Montag bis und mit Samstag: 9.15 – 18.00 Uhr. Besuchen Sie uns!

Haben Sie unseren diesjährigen Aktionsflyer schon erhalten?



Flughafen
Grenchen
Airport

Achtung Nachtflug!

Während der Winterzeit ist der Airport Grenchen offen für Nachtflüge.
Jeden Mittwoch bis 2000 LT. Freitags on Request.

➔ www.airport-grenchen.ch/nachtflug

NEW

Switzerland's 4x4



OUTBACK. MEHR DENN JE.

2,5 l mit 167 PS ab Fr. 42'000.–, 3,6 l mit 260 PS für Fr. 57'500.–. Outback Diesel ab Fr. 43'000.–.

Mehr denn je ist die Zeit reif für einen **SUBARU AWD**. Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit, alles zu konkurrenzlosem Preis – dieses Konzept hat Subaru zum meistverkauften Allrad-PW weltweit und in der Schweiz gemacht.



Symmetrical AWD.

Mehr denn je bietet der **NEUE OUTBACK**. Nach wie vor ist er die ideale Kombination von sportlichem Off-Roader und komfortabler Limousine. Seine Sicherheitsausstattung lückenlos – inklusive Symmetrical AWD für maximale Bodenhaftung und Balance. Sein Preis-Leistungs-Verhältnis unerreicht. Neu ist, dass die neue Generation ein paar Ihrer Wünsche erfüllt, von denen Sie vielleicht noch gar nichts gewusst haben.

Mehr **KOMFORT** denn je. Länger, breiter, höher – der grössere Fahrgastraum für mehr Bein- und Kopffreiheit sowie der erweiterte Gepäckraum machen den Outback AWD noch bequemer und praktischer. Genauso wie Rückfahrkamera (Limited und Executive), Licht- und Scheibenwischer-Automatik und seine völlig neue Aufhängung.



Mehr Raum.



Neu: Lineartronic™.

Mehr **FAHRVERGNÜGEN** denn je. Der Outback 2.5i AWD bietet in den Automatik-Versionen die Subaru-Exklusivität Lineartronic™ CVT, ein stufenloses Automatik-Getriebe in Kombination mit AWD. Die Schaltung erfolgt nahtlos, ohne Rucken. Genau im richtigen Moment, was zu einer dynamischeren, ökonomischeren und ökologischeren Fahrweise führt.

Mehr **UMWELTFREUNDLICHKEIT** denn je. Optimierte Motoren sorgen in jedem neuen Outback nicht nur für bessere Beschleunigung, sondern auch für weniger Treibstoffverbrauch. Dank der punktgenauen Schaltung mit Lineartronic™ sind Sie noch umweltschonender unterwegs. Und: Den neuen Outback gibt es auch mit SUBARU BOXER DIESEL, der über ein geschlossenes Abgas reinigendes System verfügt.

Energieeffizienz-Kat. D, CO₂ 199/194 g/km (man./Aut.), 8,6/8,4 l/100 km (2.5i Limited, Abb.). Modelle mit 2,0-l-Boxer-Diesel-Motor: Energieeffizienz-Kategorie B, CO₂ 167 g/km, 6,4 l/100 km. Durchschnitt aller angebotenen Neuwagenmodelle: 204 g/km.

Eine **PROBEFAHRT** sagt mehr denn je. Jetzt bei Ihrem Subaru-Vertreter.

SUBARU Schweiz AG, Industriestrasse, 5745 Safenwil, www.subaru.ch, Tel. 062 788 89 00. Subaru-Vertreter: rund 200. www.multilease.ch. Unverbindliche Preisempfehlung netto inkl. 7,6% MWSt.



www.new-outback.ch



Outback Boxer Diesel AWD
5-türig, 2,0 l, 150 PS
Fr. 43'000.– bis Fr. 50'000.–
6,4 l/100 km (gesamt)



Outback AWD 5-türig, man.,
Aut. oder Aut. mit CVT, 2,5 l
und 3,6 l, 167 PS und 260 PS
Fr. 42'000.– bis Fr. 57'500.–



Legacy Boxer Diesel AWD
4-/5-türig, 2,0 l, 150 PS
Fr. 39'000.– bis 48'000.–
6,1–6,4 l/100 km (gesamt)



Legacy 2.0i AWD
5-türig, man. oder Aut. mit CVT
2,0 l, 150 PS
Fr. 35'500.– bis Fr. 45'500.–



Legacy 2.5i AWD
4-/5-türig, Aut. mit CVT
2,5 l, 167 PS
Fr. 41'000.– bis Fr. 49'000.–



Legacy 2.5GT AWD
4-/5-türig, Automat
2,5 l Turbo, 265 PS
Fr. 52'000.– bis Fr. 53'000.–

Your Captain speaking...

Auch bei tropischem Regen will der freie Tag in Hongkong genutzt werden. Warum nicht einmal ein Autorennen besuchen?

Nicht einmal die Einheimischen sind sich einig, ob es seit meinem letzten Besuch in Hongkong je einmal aufgehört hat zu regnen. Die Strassen sind nass und die Gehsteige wie immer überfüllt von hyperaktiven Menschen. Zu Tausenden quetschen sich die kleinen, aber wendigen Körper der Chinesen aneinander vorbei und versuchen auf jedem Meter Zeit gutzumachen. Wie ein Wildwasserfahrer muss man sich den schnellsten Weg durch die Massen suchen. Darauf habe ich heute wirklich keine Lust. Doch was soll ich bloss an diesem verregneten Sonntag anstellen?

Auf zum Autorennen

Warum es nicht Millionen von Rennsportbegeisterten gleichzutun und sich der «Formel 1» widmen? Ich möchte das Rennen allerdings nicht am Fernseher als Zuschauer erleben, sondern heute Teil dieser Herausforderung sein. Gespannt warte ich an der Bushaltestelle auf meinen Rennboliden. Wenige Minuten nach meinem Eintreffen biegt der Bus mit der Startnummer 973 auf das Startgelände ein. Bevor ich den fahrenden Untersatz erklimme, werfe ich noch schnell einen Blick auf das Sportgerät.

Heikle Reifenwahl

Die Serviceleute scheinen sich heute trotz regennasser Strasse für die profillosen Reifen entschieden zu haben. Ein mutiger Entscheid, den ich als Sportmann natürlich akzeptiere. Ich werfe mich geistesgegenwärtig vor den Eingang des Busses und ergattere dank meiner Schnelligkeit, meiner Erfahrung und meiner Körperfülle die Pole Position im Doppeldecker. Vorne Rechts im ersten Stock ist noch ein Sitz frei – es kann losgehen! Der Fahrer teilt meine Ansicht und tritt kräftig aufs Gaspedal. Erste Positionskämpfe finden auf der viel befahrenen Nathan Road statt, und zu meiner Freude gehen wir aus den Duellen praktisch immer als Sieger hervor. In voller Fahrt jagt der Bus Richtung Western Cross Harbour Tunnel. Eine Schikane

Formel 1 in Hongkong

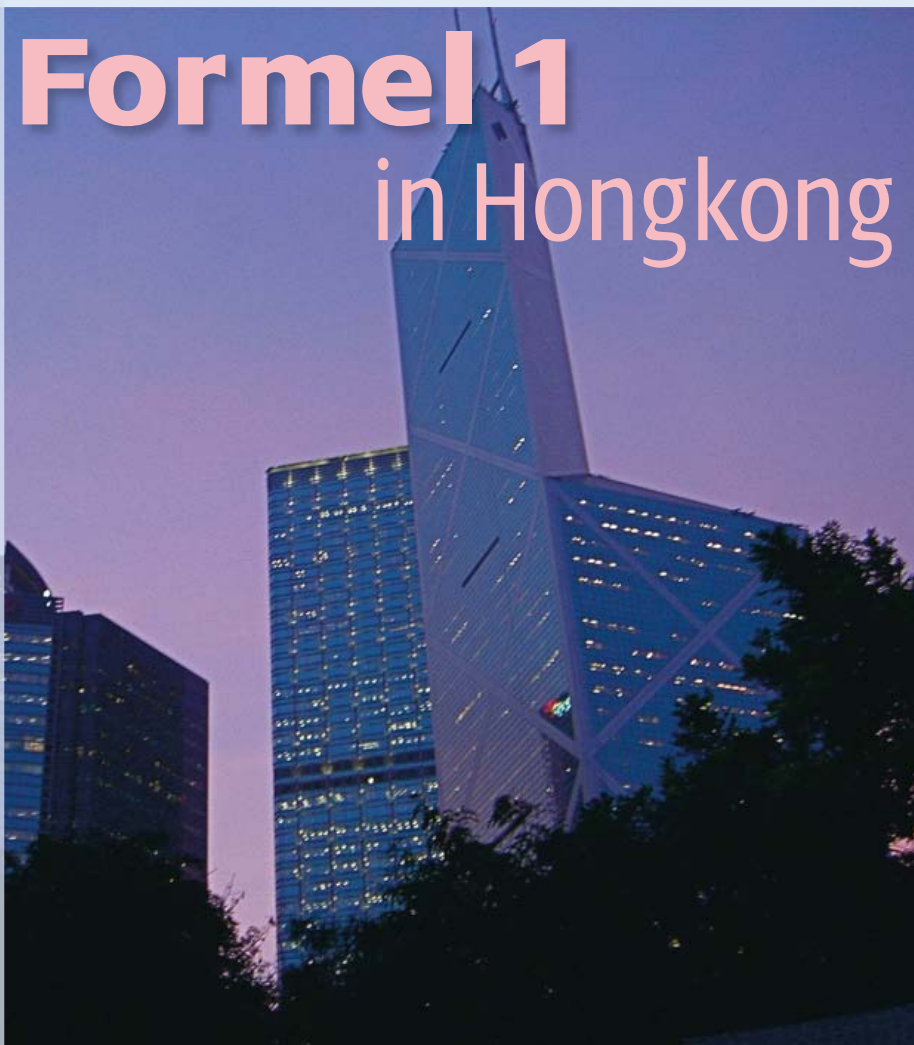


Foto: Peter Tilly

Race track Hongkong: Auf den Strassen der chinesischen Sonderverwaltungszone tummeln sich täglich Tausende «Formel-1-Fahrer».

in Form eines Radarkastens zwingt den Fahrer zu einem akzentuierten Bremsmanöver. Wieder wird beschleunigt und der Kassenwart der Zahlstelle wird vom Fahrtwind des alten Busses beinahe aus seinem Sitz geblasen.

Bergpreis

Konzentriert erklimmt der Fahrer nach ereignisloser Durchquerung des Tunnels mit seinem breiten Gefährt die steilen Serpentinaufgänge zum Mount Davis. Mit lauten Rufen versuche ich den Doppeldeckerpiloten vor jeder Reklametafel zu warnen. Es scheint zu nützen, wir können Schaden verhindern. Wo es rauf geht, geht es auch wieder runter. Der Fahrer beschleunigt und ich beginne trotz der Airconditioning aus allen Poren zu schwitzen. Bäume schmücken die steil abfallende Strasse auf beiden Seiten und Äste knallen im Sekundentakt an die Scheibe neben meinem Kopf. Dann plötzlich eine Vollbremsung – ein Rondell zwingt den Fahrer das Pedal zu wechseln. Schnell den Vortritt verweigern und wieder Vollgas. Die Reifen verlieren die Haf-

tung zu meiner Erleichterung nicht und die Leitplanke, die vor dem Sturz ins tiefe Tobel schützt, bleibt unversehrt.

Ziel in Sicht

Aberdeen kommt näher und der zunehmende Verkehr zwingt den Piloten zu einem gemächlicheren Tempo. Die Erholungszeit ist knapp. Bald sind die Serpentinaufgänge wieder frei und die Äste knallen in gewohnter Manier an die hoffentlich stabile Frontscheibe. Noch zwei Kilometer nach Stanley – noch drei Minuten Adrenalin. Der Busfahrer gibt alles und freut sich nach der Zieldurchfahrt über die erreichte Zeit. Vor Angst schlotternd und durchnässt verlasse ich den Rennboliden und freue mich, noch am Leben zu sein. Ich fühle mich in meiner Annahme bestätigt: Selber ein «Formel-1-Rennen» zu bestreiten, ist wesentlich aufregender, als vor dem Fernseher das monotone Geschehen über sich ergehen zu lassen. Ich bin übrigens trotz Sturm und hohem Wellengang im Schiff nach Central zurückgefahren.

Peter Tilly

Russischer Staatsbesuch



Foto: Aeromedia A. E. Wettstein

Präsident Dimitri Medwedew besucht die Schweiz

Von aufwendigen Sicherheitsmassnahmen begleitet, besuchte der russische Präsident am 21. und 22. September die Schweiz. Der hohe Besuch zog in Zürich aussergewöhnlich viele Zuschauer an. *mt*



Foto: Ian Lierhard



Foto: Aeromedia A. E. Wettstein

Für Überwachungsaufgaben stand zusätzlich ein Eurocopter EC-635 der Luftwaffe im Einsatz.

Zürich: An Bord einer Iljuschin Il-62M sowie einer weiteren Il-96-300 hob der Begleittross ab (*unten*).



Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Foto: Aeromedia A. E. Wettstein

Zürich: Abflug des Präsidenten an die UN-Vollversammlung in New York. Dafür wurde eine Iljuschin Il-96-300PU eingesetzt (*ganz oben*).

Auch Bern hatte im Rahmen des Staatsbesuches mehrere Bewegungen zu verzeichnen, so diesen Bombardier BD-700-1A10 Global Express P4-VVF, mit dem der Financier Viktor Vekselberg angereist sein soll (*Mitte*).

Zürich: Die Antonow An-124-100 der russischen Luftwaffe sorgte für den An- und Abtransport des Wagenparks (*unten*).



Foto: Edelweiss

Schöner Fliegen

Edelweiss assoziieren wir mit einer seltenen Bergblume, oder aber mit einer edlen Fluglinie – der Edelweiss Air, welche im In- und Ausland bekannt ist. Der Autor dieses Berichts hatte Ende August auf einem Langstreckenflug nach Malé die Möglichkeit herauszufinden, warum Edelweiss von sich sagt, «wir fliegen schöner».

Im Travel Star Awards 2008 wurde die kleine aber feine Airline mit 299 Punkten als Kurz- und Mittelstrecken-Sieger gewertet, vor Swiss (261 Punkte) und Lufthansa (243). Im Langstreckenflug (Nonstop) belegt sie Platz vier (259 Punkte), nach Singapore Airlines (294), Emirates (285) und Thai Airways (261 Punkte). Hier stellt sich die Frage: Wie ist Edelweiss positioniert? Was macht die Airline besser als ihre Konkurrenz? Wo liegt das Geheimnis von Edelweiss?

Ready for take-off nach Malé (Malediven)

Zusammen mit Kapitän Remo Roth und dem ersten Offizier Andreas Brühwiler machen wir uns Ende August mit dem Edelweiss Airbus 330-243 startklar, um von Zürich nach Malé (Malediven) zu fliegen, eine Reisestrecke von 8100 km. Die Crew, bestehend aus zwei Piloten und acht Stewardessen, empfangen die Gäste (258 Passagiere) professionell und herzlich. Pünktlich um 20.43 Uhr erfolgen Pushback und Taxi zur Startbahn 32 in Zürich. Mit reduziertem Take-off Thrust (Flex 41° zwecks Triebwerkschonung) und einem Startgewicht von 219,3 Tonnen (davon 67 Tonnen Treibstoff) beschleunigen wir auf zirka 270 km/h (148 kts) und heben in den ausklingenden August-Sommerabend ab. Das Fahrwerk ist eingefahren und nach kurzer Steigstrecke (3,5 Nautischen Meilen) drehen wir gemäss Flugweg (DEGES 2L) in eine Linkskurve über den Flughafen Zürich. Das Routing führt uns über Innsbruck, vorbei an Zagreb, Sofia, über die Türkei (Istanbul, Ankara), den Irak (Bagdad) und Kuwait vorbei an

den Emiraten (Abu Dhabi, Dubai) und anschliessend auf der kürzesten Strecke über den Indischen Ozean nach Malé. Der Wechsel der verschiedenen Bodenstationen erfolgt reibungslos und wir sind auf einer geplanten Gesamtflugzeit von 9:20 Stunden mit nur drei Minuten Flugdifferenz perfekt auf Kurs. Die Gewitter über den österreichischen Alpen sind in der Nacht ebenso spektakulär wie die Ölförderfelder im Mittleren Osten. Der erste Offizier verfolgt präzise alle gesetzten Flugparameter wie Waypoints, Zeiten der Checkpoints, Treibstoffverbrauch (zirka 5 Tonnen/Stunde), erfasst die aktuellen Winde und notiert alle Abweichungen minutiös. Der (fliegende) Kapitän informiert unterdessen die Passagiere.

Eintreffen im Paradies

Nach einer kurzen Nacht erfolgt der faszinierende Landeanflug auf Malé International Airport (IATA: MLE, ICAO: VRMM). In Sanscrit bedeutet Malediven «Insel-Ketten» – und so erscheinen auch die herrlich türkisblauen Atolle im Cockpitfenster. Malé Airport liegt auf der Insel Hulululé, zirka vier Grad nördlich des Äquators und ist mit einer Landebahn von 3200 m Länge und ohne Taxiway und kleiner Abstellfläche bescheiden klein. Wir werden über den

Kreisflug (DME-ARC) auf den Direktanflug Piste 18 geleitet. In einer geringen Höhe von 3000 Fuss überfliegen wir viele Inseln mit Wasser-Bungalows, türkisblaue Lagunen mit weissen Stränden, verfolgen aufmerksam die vielen Wasserflugzeuge vom Typ Twin-Otter unter uns und erhalten von Malé Tower die letzten Wetter- und Landeinformationen. Malé selbst ist die kleinste Hauptstadt der Welt; ungefähr 104 000 Einwohner leben auf nur gerade 2 km² Fläche. «Cleared to land runway 18, wind 220 degrees at 5 knots», ertönt es aus den Kopfhörern und der Flugkapitän setzt nach Sichtflugregeln den Airbus A330 mit dem Namen «Bahari» präzise und sanft auf die Piste auf. Nach 2300 m Pistenlänge kommen wir zum Stop und rollen zum Abstellplatz. Es erfolgt das freundliche Verabschieden der Fluggäste und das Debriefing der Crew. Alles verlief nach Flugplan und die Tankreserve von zehn Tonnen (Alternate Colombo, Sri Lanka) wurde nicht gebraucht. Unter «Schöner Fliegen» versteht Edelweiss genau dies: freundlich, pünktlich, zuverlässig



Foto: Markus R. Glnsig

lässig und zum besten Preis-Leistungs-Verhältnis. Aber was macht Edelweiss besser als andere Airlines?

Mit Verstand und Herz fliegen

In Zeiten, wo Flugpassagiere selbst für die Toilettenbenützung bezahlen, geht Edelweiss Air einen eigenen Weg. Wie Karl Kistler, CEO von Edelweiss Air und selbst aktiver Pilot Airbus 330/320 sagt, «tun wir nicht nur das, was die Passagiere und Reiseveranstalter von uns verlangen (Pünktlichkeit, Sicherheit, Preis/Leistung), sondern wir gehen die «extra Miles» für unsere Gäste». In der Kabine merkt man rasch, dass die adretten Stewardessen nicht nur ihren Dienst verrichten, sondern dies professionell und

Linke Seite oben: Im Langstreckeneinsatz zu den schönsten Destinationen der Welt – der Airbus A330-243.

Linke Seite unten: Der Anflug auf Malé.

Unten: Neu eingekleidet – zum Qualitätsanspruch von Edelweiss Air gehört auch ein gefälliges Äusseres.

mit Herzblut tun. Es gehört mehr als nur ein Konzept dazu, eine Airline im Top-ranking zu positionieren. Es braucht neben Professionalität den wirklichen Willen, die Wünsche der vielen Passagiere (zirka 700 000 pro Jahr) zu erfüllen. Diese «little extra» Strategie ist nicht Marketing, sondern wird von der Crew gelebt. Wirkliche Qualität im Flugbetrieb kann nicht mit Geld eingekauft werden – es ist ein Produkt vieler Faktoren wie Aufmerksamkeit, Klarheit und überdurchschnittlichem Leistungswillen. Dass die Grundleistung (Flug, Essen, Informationen usw.) dabei ebenso diesem Credo entsprechen ist selbstverständlich. Edelweiss lebt dem Grundsatz nach, dass Qualitätsstandards nach oben offen sind. Für den ganzen Betrieb gelten strikte Regeln, was die Fehlerkultur betrifft (alle haben eine 2. Chance, aber einen 3. Fehler gibt es nicht).

Beim Ausbildungs- und Trainingspensum sowie beim Thema «Safety/Security» werden nicht nur die Vorgaben der Behörden erfüllt, sondern man arbeitet nach dem «Best Practice» Prinzip. Hinzu

kommt das «Wir»-Gefühl einer Kabinenbesatzung, das in einem deregulierten Markt bei grossen Airlines heute eher die Ausnahme denn die Regel ist. Die Kultur einer Airline wird durch das «Wir»-Gefühl gelebt und getragen – das «Wir»-Gefühl bei Edelweiss lässt sich am besten mit dem Wort «Familie» beschreiben. Dieses positive Gefühl überträgt sich auf die Passagiere. Dies spricht sich bei nationalen und internationalen Fluggästen herum. Nicht wenige fliegen nach Zürich, um von dort mit Edelweiss weiterzureisen.

Markus R. Ginsig

Edelweiss Air operiert als Linienfluggesellschaft mit drei A320-200 und einer A330-243, verfügt total über 811 Sitzplätze, hat eine durchschnittliche Auslastung von zirka 85% und fliegt zirka 700 000 Passagiere pro Jahr. Edelweiss ist mit 220 Mitarbeitern, davon 55 Piloten, 145 Flight-Attendants und 20 Personen beim Bodenpersonal eine kleine Airline. Das internationale Streckennetz umfasst die Karibik, Afrika, Südindien und Asien (Thailand). In Europa werden über 30 Destinationen angefliegen. Edelweiss Air ist am Flughafen Zürich domiziliert, wurde am 19. Oktober 1995 gegründet und gehört seit 1. November 2008 zu Swiss (100% Lufthansa Tochter). Die Bedingung von Lufthansa an die selbständige Tochter ist nicht einfach «eine andere Airline zu sein», sondern der «Edelweiss Kultur» treu zu bleiben. Obschon Edelweiss im höchsten Airline- und Qualitäts-Ranking gewertet ist, kann sie im Kostenbereich mit den Billigairlines – ohne Abstriche an Qualität, Sicherheit, Leistung und Flugzeuge – problemlos mithalten. Bleibt abschliessend die Frage, warum Edelweiss Air dieses Kunststück vollbringt, wovon andere Airlines nicht zu träumen wagen: Es liegt primär am Einsatz der Edelweiss-Mitarbeiter, welche die «extra Mile» nicht nur den Passagieren bieten, sondern auch dem eigenen Unternehmen. MRG



Foto: Edelweiss

Pilot? www.aopa.ch



Data Sheet Grumman Gulfstream G-II

Mit der Entwicklung der G-II begann die Geschichte der äusserst erfolgreichen Businessjetreihe aus dem Hause Gulfstream. Damals noch im Besitz von Grumman Aircraft Engineering wurden zu Beginn der Sechzigerjahre mit den Arbeiten begonnen. Obschon es das erste Jetflugzeug der Gulfstream-Reihe war, verzichtete man auf den Bau eines Prototypen und absolvierte alle Zertifizierungsflüge mit dem ersten Standardmodell aus der Serienfertigung.



Hauptsächlich auf dem amerikanischen Kontinent sieht man heutzutage noch aktive Gulfstreams, wie diese G-IITT von Robert Palmer in Marathon auf den Florida Keys.

Foto: Ian Lienhard

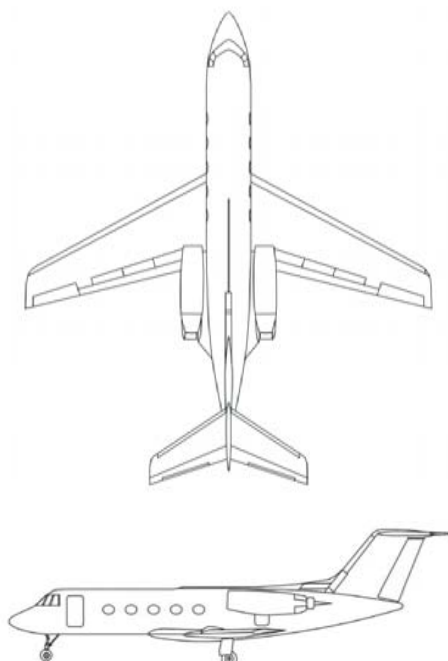
Ein Jahr nach dem Erstflug vom Oktober 1966 wurden die ersten Maschinen ausgeliefert. Die G-II feierte schöne Erfolge und erfreute sich grosser Beliebtheit, vor allem auf dem amerikanischen Markt. Insgesamt wurden über 250 Exemplare gebaut, bevor das G-II Programm durch das Nachfolgemodell G-III ersetzt wurde.

Während der Produktion der G-II wurden laufend Modifizierungen vorgenommen. So zum Beispiel die Version G-IITT, welche mit zusätzlichen Flügelendtanks ausgestattet wurde oder die G-IIB, welche bereits mit den neu entwickelten Flügeln der G-III ausgestattet wurde. Daneben gab es doch diverse Spezialanfertigungen für die USAF sowie für Testzwecke, wie zum Beispiel für Northrop Grumman.

Noch heute sind einige der G-II aktiv, wenn auch hauptsächlich in den USA sowie in Entwicklungsländern, in welchen nicht so strenge Lärmvorschriften herrschen wie in vielen europäischen Staaten. Leider naht jedoch auch das

Ende für diese G-II, da sie heutzutage nicht mehr ökonomisch betrieben werden können. So stehen zurzeit gleich zwei Exemplare in Genf, welche zu Aluminium verarbeitet werden.

Ian Lienhard



Gulfstream G-II

Hersteller	Grumman Gulfstream, Savannah GA, USA
Typ	Long-Range-Businessjet
Erstflug	2. Oktober 1966
Länge	24,4 m
Spannweite	21 m
Höhe	7,5 m
max. Geschwindigkeit	935 km/h
Reisegeschwindigkeit	800 km/h
Besatzung	2 Piloten
Passagiere (Standard)	8–12
Startstrecke	1500 m
Landestrecke	980 m
Reichweite	6900 km
Triebwerke	2
Hersteller	Rolls-Royce
Typ	Spey 511-8 (mit je 51kN)
Website	www.gulfstream.com

St. Gallen-Altenrhein

Mit einem neuen Namen will sich der Flugplatz am Bodensee eine klarer definierte Identität geben und noch mehr Geschäftsleute anziehen. Der dazu geplante Terminalneubau, der eine Verdreifachung der derzeitigen Passagierkapazität bringen soll, wird voraussichtlich in zwei Jahren betriebsbereit sein.

Foto: Thomas Strässle



Näher beim (Business-)Volk

Der Airport St. Gallen-Altenrhein hat einen neuen Markennamen: Seit Mitte September nennt sich der Ostschweizer Regionalflugplatz «People's Business Airport». Die neue Namensgebung hat laut den Verantwortlichen damit zu tun, dass der vom Passagiervolumen her gesehen sechstgrösste Schweizer Airport seine Vorzüge, nämlich die Übersichtlichkeit und der direkte Kontakt zwischen den Nutzern des Flugplatzes, mit dem alten Namen zu wenig zur Geltung bringen konnte. Marketingspezialist Franz Kuttelwascher, einer der Väter des neuen Namens, erläutert: «In technischer Hinsicht bieten wir alles, was ein grosser Flughafen bietet. Aber wir haben die grossen Flughäfen im Kleinen kopiert. So merkte kaum jemand, worin wir uns von ihnen unterscheiden.» Der Slogan «For people, by people» soll die Beteiligten emotional stärker ansprechen. Und schliesslich lässt sich aus dem neuen Namen ableiten, als was sich St. Gallen-Altenrhein vor allem versteht: als Flugplatz für Geschäftsreisende.

Neues Hotel

Der Anteil der Businesspassagiere betrug im vergangenen Jahr rund 25 Prozent, für 2009 ist laut CEO Armin Unternährer mit einem ähnlichen Wert zu rechnen. Um den Geschäftsreisenden

den Aufenthalt am Bodenseeairport angenehmer zu machen und die Bestimmungen des Schengener Abkommens besser umzusetzen, planen die Betriebsgesellschaft Airport Altenrhein AG (AAAG) und die Altenrhein Realco AG (ARAG) als Eignerin ein neues Terminal (siehe COCKPIT 08/09). Dazu kommen ein Business Center und voraussichtlich ein Hotel mit rund 100 Zimmern. Der Architekturwettbewerb ist mittlerweile abgeschlossen, eine fünfköpfige Jury wird Ende November das Siegerprojekt bekannt geben. Wenn alles nach Plan läuft, wird das neue Terminalgebäude, das für 250 000 bis 300 000 Passagiere ausgelegt ist, seinen Betrieb in etwa zwei Jahren aufnehmen. Letztes Jahr wurden 104 000 Fluggäste befördert, für das laufende Krisenjahr prognostiziert Unternährer einen deutlichen Rückgang auf 85 000 Passagiere. Ein ebenfalls geplanter, 4500 Quadratmeter grosser Hangar soll schon ein Jahr vor dem Abfertigungsgebäude betriebsbereit sein. Die auf Kabinenausstattungen spezialisierte Firma Maritime AG als Bauherrin will dort Büroräumlichkeiten und Werkstätten einrichten.

Dritter Investor gesucht

Bezüglich des Aktionariats war zu erfahren, dass neben Dieter Bührlle und dem Vorarlberger Unternehmer Markus Kopf, die je zu 50 Prozent an AAAG und

ARAG beteiligt sind, ein dritter Grossinvestor ins Boot geholt werden soll. Man sei im Gespräch mit zwei Interessenten, hiess es in Altenrhein. Die Gründung von Beteiligungsgesellschaften, die bis anhin ebenfalls auf der Traktandenliste gestanden war, wurde ausgesetzt, die Finanzierung der derzeitigen Projekte sei aber gesichert. Weiter soll ein Business Airport Club interessierte Kreise aus Wirtschaft, Politik und Region an einen Tisch bringen, um Meinungen auszutauschen und allenfalls weitere Projekte zu diskutieren. Ziel ist es u. a., aus diesem Forum zusätzliche Personen zu finden, die sich am «People's Business Airport» beteiligen wollen.

AUA bleibt treu

Bei den Linienflügen bestätigte der Flughafendirektor, dass Austrian Airlines auch nach der Übernahme durch Lufthansa in der Wintersaison viermal täglich von Wien an den Bodensee fliegen wird. Zum Einsatz gelangen weiterhin Dash 8-300Q und -400Q sowie Fokker 70. Zudem sei man in Verhandlungen mit zwei Fluggesellschaften, um eine Linienverbindung nach London City zu erörtern. Eine Verlängerung der Runway kommt für Unternährer dagegen aus Kostengründen derzeit nicht infrage, umso weniger, als St. Gallen-Altenrhein nicht in das Low-Cost-Geschäft einsteigen will.

Thomas Strässle

Fedex erhält erste Boeing 777F

Fedex hat am 22. September die erste von 15 bestellten Boeing 777F übernommen. Der neue Frachter verfügt über eine Reichweite von 10740 km, und übertrifft damit die MD-11F um 3890 km. Mit 97,5 Tonnen Nutzlast vermag die B777 zudem 16,7 Tonnen mehr befördern. Beim Treibstoffverbrauch beträgt die Einsparung 18 Prozent. Die neue Maschine schneidet bei den CO₂- und Lärmmissionen ebenfalls besser ab und ist weniger wartungsaufwendig. Fedex wird bis zum April 2010 weitere drei Maschinen übernehmen. Bis zum Jahr 2014 soll der Bestand nach der heutigen Planung auf 15 und bis 2030 auf 30 Einheiten anwachsen. Für 15 weitere Frachter sind bereits 15 Optionen gezeichnet worden. *AM*

CityLine übernimmt ersten E-195

Embraer hat das erste Exemplar eines Embraer 195 an Lufthansa CityLine ausgeliefert. Das Flugzeug verfügt in einer Zweiklassenauslegung über 116 Sitze und einer mobilen Trennwand zwischen den beiden Klassen. Insgesamt hat Lufthansa für seine Regionaltöchter 30 E-Jets fest bestellt, wovon 20 bei CityLine fliegen werden und zehn weitere bereits bei Air Dolomiti und Augsburg Airways im Einsatz sind. Der Vertrag beinhaltet zudem die Möglichkeit, die Modelle innerhalb der E-Jet-Familie frei zu wählen. Die neuen Embraer-Regionaljets sind am Lufthansa-Hub München stationiert. *ts*

MNG ordert weitere A330-Frachter

MNG Airlines, die grösste türkische Frachtgesellschaft, hat zwei weitere A330-200F fest bestellt. Damit wird das Unternehmen insgesamt vier Flugzeuge dieses Typs erhalten. Der A330-200F ist ausgelegt für eine Nutzlast von 64 Tonnen und einer Reichweite von 7400 km oder für den Transport von 69 Tonnen Fracht über eine maximale Entfernung von 5930 km. Der erste A330-Frachter ist bereits montiert, weitere nähern sich der Fertigstellung. Den Erstflug plant Airbus noch in diesem Jahr. *ts*

Air Niugini bestellt Q400NG

Air Niugini aus Papua Neu Guinea hat zwei Flugzeuge des Typs Dash 8-Q400 Next Gen fest geordert und hält zudem eine Option auf ein weiteres Exemplar dieses Typs. Mittlerweile haben mehr als 30 Kunden aus fast allen Erdteilen Bestellungen für insgesamt 363 Exemplare der Muster Q400 und Q400NG aufgegeben. *ts*

Qantas übernimmt 75. Boeing 737

Qantas hat das 75. Exemplar einer Boeing 737 in Dienst gestellt. Das Flugzeug, eine B737-800, trägt mit Jean Batten den Namen eines bekannten neuseeländischen Luftfahrtpioniers, der in den 1930er-Jahren zahlreiche aviatische Rekorde aufgestellt hat. Entsprechend kommt die neue Maschine auf Routen zwischen Australien und Neuseeland zum Einsatz. *ts*

Erste Glascockpit Nachrüstung für Dornier 228

Am 7. August erhielt Ruag Aerospace vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung den Auftrag für die Nachrüstung des so genannten Glascockpits auf der Basis der aktu-

ellen Dornier 228 NG. Dieser Auftrag leitet die Modernisierung der Dornier 228 Flotte des Ma-



Foto: Ruag

rinefliegergeschwaders 3 in Nordholz ein, das im Auftrag des deutschen Verkehrsministeriums Überwachungs- und Umweltschutzaufgaben im deutschen Küstenbereich wahrnimmt und darüber hinaus in ein europäisches Netz der Küsten- und Seeraumüberwachung eingebunden ist. Die Dornier 228 LM mit der Seriennummer 8214 erhält anstelle der alten Cockpitinstrumente neben vier LCD-Bildschirmen auch neue digitale Navigations- und Kommunikationssysteme. Zusätzlich werden militärische Navigationssensoren, ein Wetterradar mit Suchfunktion, ein ACAS II-Kollisionsschutzsystem sowie je eine V/UHF und HF-Sprechfunkanlage integriert. Auch die modernen 5-Blatt Propeller sind Bestandteil der Umrüstung, welche den Treibstoffverbrauch senken und die Maschine leiser machen werden. *mt*

Mitsubishi erhält Grossauftrag

Mitsubishi Aircraft und die amerikanischen Trans States Holding haben einen Vorvertrag über die Festbestellung von 50 Mitsubishi Regional Jet (MRJ) sowie weitere 50 Optionen unterzeichnet. Der in Entwicklung befindliche 70- bis 90-plätzig Regionaljet soll im zweiten Quartal 2012 zum Jungfernflug starten und ab 2014 zur Auslieferung kommen. Mit der Bestellung von Trans States Holding, der die Flugunternehmen Trans States Airlines und GoJet Airlines angehören, und den 25 von der japanische ANA in Auftrag gegebenen Einheiten, hat sich Mitsubishi eine gute Grundauslastung gesichert. *AM*

Ruag verkauft zwei Do 228NG nach Vietnam

Science Technology & Commerce Corp. hat zwei Einheiten der Dornier 228 NG bestellt. Das vietnamesische Logistikunternehmen begründet seinen Entscheid mit dem überzeugenden Nutzlast-/Reichweitenverhältnis und den niedrigen Betriebskosten. Zudem könne das für 19 Passagiere ausgelegte Flugzeug sowohl für den Passagierverkehr als auch für Fracht- und Krankentransporte eingesetzt werden. Der Turboprop mit neuem Glascockpit absolviert im Herbst weitere Testflüge. Derzeit befinden sich die beiden ersten Do 228 NG in der Endmontage, das dritte Exemplar folgt laut Ruag in Kürze. Anfang 2010 soll das erste Flugzeug ausgeliefert werden. *ts*

Olympic Air löst Olympic Airlines ab

Olympic Airlines hat den Betrieb wie vorgesehen am 28. September eingestellt. Das Streckennetz des defizitären Staatsunternehmens, das inzwischen zu 100 Prozent von Marfin Investment Group (MIG) übernommen wurde, wird seit dem 1. Oktober in stark reduzierter Form von der neu gegründeten Pantheon Airways unter dem Markennamen Olympic Air aufrechter-

halten. Bedient werden derzeit vor allem innergriechische Destinationen sowie angrenzende Staaten. *AM*

Mexicana wird Oneworld-Mitglied

Am 10. November wird Mexicana als elftes Mitglied der Oneworld-Allianz beitreten. Gleichzeitig werden auch deren Tochtergesellschaften MexicanaClick und MexicanaLink zum Luftfahrtbündnis stossen. Die mexikanische Fluglinie betreibt ein Netz von 67 Destinationen in 14 Ländern, darunter 37 Inlandziele. Als nächste Fluggesellschaft will Oneworld nächstes Jahr die russische S7 Airlines aufnehmen. *ts*

Ungebremstes Wachstum in Dubai

In Zeiten, in denen die Passagierzahlen auf den Flughäfen weltweit rückläufig sind, haben die beiden Flughäfen von Dubai ihre Wachstumsprognosen nach oben korrigiert. Im kommenden Jahr sollen es 13,6 Prozent mehr Passagiere sein, die den Dubai International Airport und Dubai World Central Al Maktoum International Airport benutzen. In diesem Jahr wird mit geschätzten 40,5 Millionen Passagieren erstmals die 40 Millionen-Grenze erreicht werden. *AM*

Air Baltic ist Airline des Jahres

Die lettische Fluggesellschaft Air Baltic wurde von der European Regions Airline Association (ERA) zur Airline des Jahres 2009/2010 ernannt und mit dem Gold Award ausgezeichnet. Dies gab die Hauptversammlung der ERA am 8. Oktober in Interlaken bekannt. Der ERA Airline of the Year Award wurde 1991 zum ersten Mal verliehen und ist seitdem zur anerkanntesten Branchenauszeichnung in diesem Bereich geworden. Die Air Baltic ist die grösste Fluggesellschaft der baltischen Länder Lettland, Estland und Litauen. Air Baltic bedient ein Netzwerk von über 60 Destinationen in Westeuropa, in der Mittelmeer-Region, Skandinavien, Osteuropa und Zentralasien. An ihrem Standort in Riga hat Air Baltic seit Jahresbeginn 2009 ein konstantes Passagierwachstum von über 30 Prozent erreicht und auch die Auslastung verbessert. Air Baltic wurde 1995 gegründet. Mehrheitseigner sind der lettische Staat mit 52,6% und SIA Baltic Aviation Services mit 47,2% der Anteile. Im Jahr 2008 beförderte die Gesellschaft fast 2,7 Millionen Passagiere. Gegenwärtig besteht die Flotte von Air Baltic aus 31 Flugzeugen: zehn Boeing 737-500, acht Boeing 737-300, zwei Boeing 757-200 und elf Fokker 50. *mt*

Neuer Direktor bei Air France KLM Alps

Seit Anfang September ist Vincent Vogt neuer General Manager bei Air France KLM Alps und Balkans. Der gebürtige Holländer betreut von Genf aus die Märkte Schweiz, Österreich, Kroatien, Serbien und Slowenien. In der Vergangenheit arbeitete Vogt auf drei verschiedenen Kontinenten für KLM und war zwischen 2004 und 2006 zuständig für alle im Ausland lebenden Mitarbeitern der niederländischen Fluggesellschaft. *ts*

EAP-Ibiza mit Air Berlin

Vom 14. Mai bis 17. Oktober 2010 verbindet Air Berlin den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) zweimal wöchentlich mit der Baleareninsel Ibiza. Mit Flügen an Freitagen und Sonnta-

gen richtet sich das Angebot auch an nur am Wochenende Badende. *SU*

Baboo erweitert Streckennetz

Trotz schwierigem wirtschaftlichem Umfeld baut Baboo ihr Streckennetz während der Winterperiode aus. So bedient die Genfer Regionalgesellschaft ab 25. Oktober neu London City (11-mal wöchentlich), Mailand-Malpensa (12-mal) und Marseille (12-mal). Genf-Mailand wird teilweise über Marseille geführt. Alle Flüge werden im Code-share mit Air France angeboten. Mit den neuen Destinationen bietet Baboo im Winterflugplan 18 Ziele an. *ts*

Swiss und Edelweiss arbeiten auch im Frachtgeschäft zusammen

Ab Winterflugplan wird Swiss WorldCargo auch die Frachtaktivitäten ihrer Tochter Edelweiss Air vermarkten. Im einzelnen handelt es sich um die Langstreckendestinationen Mombasa, Nairobi, Cancun, Punta Cana, Puerto Plata, Santo Domingo, Goa und Malé. Die Märkte seien zwar klein, passten aber sehr gut zur Konzentration seines Unternehmens auf Nischenmärkte, sagte Oliver Evans, der Chef von Swiss WorldCargo. *ts*

Air Arabia Maroc am EAP

Eine neue Fluggesellschaft bedient den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP): Air Arabia Maroc fliegt ab dem 25. Oktober 2009 jeden Freitag und Sonntag zwischen Casablanca und dem EAP hin und her. Die seit sechs Jahren aktive Billigfluggesellschaft Air Arabia hat ihre Hauptbasis in Sharjah (UAE) und verfügt

derzeit über 16 Airbus A320. Ihre im April gegründete Tochter Air Arabia Maroc bediente ab Casablanca bisher Mailand, Paris, Lyon, Marseille, Brüssel, London und Barcelona. *SU*

Unique will Beteiligung in Indien reduzieren

Unique will ihre finanzielle Beteiligung an der Bangalore International Airport Ltd. (BIAL) von 17 auf 5 Prozent reduzieren. Von der Transaktion werden zirka 100 Millionen Franken vor Steuern erwartet. Mit den noch verbleibenden fünf Prozent wird die Zürcher Flughafenbetreiberin weiterhin Einsitz im Verwaltungsrat von BIAL nehmen können. Die Rolle als Betreiberin des 2008 eröffneten Bangalore International Airport wird von der Transaktion nicht betroffen sein. *AM*

Ruag vor Restrukturierung in Zürich-Kloten

Der Ruag-Standort am Flughafen Zürich, wo zivile Unterhaltsarbeiten an Business- und Executive-Flugzeugen durchgeführt werden, könnte schon bald geschlossen werden. Grund dafür ist laut Unternehmensangaben eine sehr ungünstige Kostenstruktur. Von der Massnahme betroffen wären 30 Mitarbeitende. An den Standorten Bern-Belp, wo die Kurzarbeit aufgrund besserer Auftragslage Ende September beendet werden konnte, sowie Genf, Agno und Oberpfaffenhofen will Ruag weiterhin festhalten. *ts*

Unique wird durch Flughafen Zürich ersetzt

Die Flughafen Zürich AG ersetzt den Markenna-

men Unique durch die Bezeichnung Flughafen Zürich. Mit dem Austausch der seit der Gründung der Flughafen Zürich AG im Jahre 1999 verwendeten Wortbildmarke Unique soll im April 2010 begonnen werden. Ab Ende 2010 wird sich der Flughafen nur noch mit dem neu kreierten blau-schwarzen Logo Flughafen Zürich präsentieren. *AM*

Charles Riesen erhält Aerosuisse Award 2009

Der langjährige, seit 2008 pensionierte Direktor des Flughafens Bern-Belp, Charles Riesen, ist am 24. September mit dem Aerosuisse Award 2009 ausgezeichnet worden. Mit der Auszeichnung ehrt der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt seine Bemühungen um den Ausbau des Flughafens Bern. Er habe es verstanden, die Anwohner mehrheitlich für den Regionalflughafen gewinnen zu können, sagte Paul Kurrus, Präsident von Aerosuisse, bei der Übergabe im Verkehrshaus Luzern.



Foto: Aeromedia A. E. Weiststein

Für seine kommunikative, offene

und zuverlässige Überzeugungsarbeit wurde Riesen im Jahre 2005 bereits die «Goldene Schweissperle» der Berner Public Relations Gesellschaft (BPRG) verliehen. *AM*

airmail
www.flugzeugmodelle.com

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:
Metall 1:400
A330-300 Swiss
HB-JHB +
HB-JHC

Das Fachgeschäft für Piloten:

www.aviator-store.ch

AVIATOR STORE

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

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

CHF 798.-
inkl. progr.

NEUHEIT

CHF 498.- - progr.

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

FASZINATION HELIKOPTER

Ihr Spezialist für
Rund- und
Taxiflüge

BB HELI ZÜRICH
044 814 00 14 www.bbheli.ch

www.cockpit.aero

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



Momentan ist bei der Rega die Crew-Umschulung auf den neuen Rettungshelikopter AgustaWestland 109SP «Da Vinci» voll im Gange, dabei dienen die Basen Wilderswil (Bild) und Locarno als Ausbildungsorte der Piloten. Geplant ist, dass bis im nächsten Frühjahr alle Gebirgsbasen mit dem neuen System einsatzbereit sind. *Foto: Samuel Sommer*



Kranmontage auf einer Gebirgsbaustelle



Der AS.332C1 Super Puma der Eagle Helicopter AG

Seit dem Flugbetriebsstart mit dem neuen Super Puma im Mai dieses Jahres wurden neben dem Ausfliegen von Tausenden Kubikmetern Holz auch viele spezielle Montagen und Transporte erledigt. Ende August montierte die Eaglecrew in Zusammenarbeit mit den Monteuren der Firma Stirnimann bei der Bergstation Muottas Muragl im Engadin einen Kran für die bevorstehende Erweiterung des Berggasthauses.

Das gemütliche Berghotel Muottas Muragl liegt auf 2450 Metern Höhe, inmitten der grossartigen Engadiner Berglandschaft und mit Blick auf das Berninamassiv sowie die Oberengadiner Seenlandschaft. Von dieser herrlichen Aussicht war am frühen Morgen der geplanten Montage leider gar nichts zu sehen – ein für das Oberengadin eher ungewöhnliches Wetterphänomen hinderte den Piloten Thomas Bolzli am Start mit seinem Super Puma. Der Transportbeginn war auf 06.30 Uhr geplant, doch dichte Nebelschwaden hüll-

ten die Bergstation vollends ein, und so waren alle Beteiligten zu einer ausgiebigen «Kaffeedegustation verknurr», welche schliesslich erst kurz nach acht Uhr beendet werden konnte. Das Fundament für den grossen Turmdrehkran wurde bereits vorgängig gesetzt, so dass die ersten Mastteile direkt darauf montiert werden konnten.

Wichtiges Briefing

Noch in der Morgendämmerung gab es beim Aufnahmeplatz der Talstation in Pontresina das obligatorische Briefing für alle Beteiligten des bevorstehenden Einsatzes. Der Chefmonteur der Firma Stirnimann, Andreas Steffen, informierte klar über den geplanten Ablauf der Arbeiten; es ist zum Beispiel für die Flughelfer und den Piloten ebenfalls wichtig, über die Verbindungsmechanismen der einzelnen Teile Bescheid zu wissen, denn während der Montage bleibt keine Zeit für derartige Überlegungen. Auch das richtige Befestigen der Anhängemittel an den Kranelementen ist sehr entscheidend, damit die Last im optimalen

Winkel – und ohne grosse Anstrengungen der Monteure – zusammengefügt werden kann. Auch das Bodenpersonal am Montageort muss über alle Vorgänge umfänglich informiert sein, denn diese Arbeiter bringen mit den langen Halteseilen die wuchtigen Auslegerteile in die richtige Position für die Montage. Vor der Abfahrt mit der nostalgischen Standseilbahn nach Muottas Muragl wurden noch weitere Personen für das Absperren der Gefahrenzone instruiert, da an diesem Tag mit vielen Touristen beim Berghotel gerechnet werden musste.

Adlerblick

Ohne Nebel präsentierte sich das Engadin an diesem Montagmorgen in der kühlen und windstillen Luft frisch «herausgeputzt» – eine gute Voraussetzung für die Montage. Trotz Funkverbindungen und Handzeichen ist eine visuelle Verbindung vom Piloten zu den Monteuren sehr wichtig und für eine effiziente Montage unabdingbar. Neben den beiden Monteuren ist auf dem Kran ein Flughelfer für das präzise Einweisen



Fotos: Samuel Sommer

Linke Seite oben: Dank Bubble Door freie Sicht aus dem Cockpit für den Chefpiloten Thomas Bolzli.

Linke Seite unten: Mit über drei Tonnen bildeten die Gegengewichte die schwerste Last.

Rechts: Kräftige Männer bringen mit dem Halteseil den wichtigen Ausleger in die richtige Position. Wenn Flughelfer und Monteure ein Montageteil in Empfang nehmen, wird erst ein Kontakt mit dem Erdungsstab hergestellt, da die Metallteile sich im Flug elektrostatisch aufladen können.

Unten: Kranmontage vor traumhafter Kulisse mit dem Berninamassiv. In der feuchten Luft bilden sich an den Rotoren Ablösungen. Für die Erweiterungsarbeiten an der Sonnenterrasse ist ein Kran mit einem langen Ausleger notwendig.



aller Teile verantwortlich; auch dieser muss jederzeit eine ungehinderte Sicht auf die entsprechenden Montagestücke haben. Die Funkbefehle erfolgen kurz und klar. Erstaunlich, mit welcher Präzision der grosse Hubschrauber die schweren Lasten millimetergenau und ohne Schwingungen an die Verbindungsösen annähern konnte. Für den Finish, das Einführen in die Verbindungen und das Befestigen mit den Bolzen, sind die erfahrenen Monteure zuständig. Spätestens nach der zweiten Montage war dem Zuschauer klar, dass die Monteure als «alte Hasen» dieses Business aus dem Effeff beherrschten. Die definitive Befestigung vom Turmdrehkranz und Ausleger war zeitintensiv; diese Zeit nutzte der Pilot, um die Masten, Seilwinden und Kabel für die Materialeilbahn an die entsprechenden Standorte zu transportieren.

Leistungsstarke Maschine

Für derartige Transporte und Montagen ist der AS.332C1 Super Puma der ideale «fliegende Kran». Dank des grossen Bubble Doors mit den integrierten wichtigsten Überwachungsanzeigen besitzt der Pilot immer einen optimalen Über-

blick in seinem Arbeitsfeld. Die guten Leistungsdaten in grosser Höhe machen den Super Puma zum idealen Helikopter für diese Art von Aufträgen. Nach dem Einsatz am Muottas Muragl wurden im Engadin weitere Aufträge an verschiedenen Standorten erledigt. Hier zeigte sich ein weiterer Vorteil mit der geräumigen Kabine, wo das umfangreiche Flugbetriebsmaterial und die Flughelfer direkt an die jeweiligen Einsatzorte gebracht werden konnten.

Samuel Sommer



**Inserateschluss
Cockpit-Ausgabe
Dezember 2009:**



9. November 2009

DIE LÖSUNG LIEGT IN DER LUFT



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

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

**Neuer
PPL(H)
Theorie-
kurs**

**Heliswiss AG
Bern-Airport · 3123 Belp**

Tel. 031 818 88 88
Fax 031 818 88 89

www.heliswiss.com / info@heliswiss.com

**Heliswiss SA
1663 Gruyères-Epagny**

Tel. 026 921 23 23
Fax 026 921 13 30

swisshelicoptergroup



«Selbst ist der Pilot»

Kit-Helikopter von RotorWay



Foto: RotorWay International

Die amerikanische Firma RotorWay International ist der weltweit älteste und grösste Hersteller von Kit-Helikoptern. Der heute angebotene A600 Talon ist bereits die achte Generation von Bausätzen aus dem Hause RotorWay. Mit Unterstützung des Schweizer Generalvertreters Art on Air/Aircraft Services kann auch ein Pilot ohne Bauerfahrung seinen eigenen Hubschrauber bauen.

RotorWay begann bereits vor 48 Jahren mit der Herstellung von Eigenbau-Helikoptern. Die erste Version des bisherigen Erfolgsmodells, der Exec mit einer Nutzlast von 178 Kilogramm, entstand 1980. RotorWay hat bis heute weit über 900 Helikopter-Bausätze verkauft. Die Firma ist im alleinigen Besitz der engagierten Mitarbeiter.

Die 8. Generation

Die Amerikaner stellten die neueste Generation ihrer Modellreihe am 5. Juli 2007 an der EAA AirVenture Oshkosh (Experimental Aircraft Association) der Öffentlichkeit vor: den A600 Talon. Der erste Schweizer Talon entsteht zurzeit

bei Lions Air in Zürich-Kloten. Der Erstflug ist für den Oktober im deutschen Neuhausen ob Eck geplant, wenn die Bodentest in Zürich abgeschlossen sind.

A600 Talon

Viele Neuerungen des A600 Talon entstanden aus Kundenwünschen. Die Wichtigsten sind der Wellenantrieb des Heckrotors und der Ersatz der Keilriemen durch Zahnriemen. Doch auch das Glas-Cockpit von MGL Avionics lässt kaum Wünsche offen. Gegenüber dem Exec 162F mit einer einfachen digitalen Motorenkontrolle (FADEC) verfügt der Talon über ein Zweikanal-FADEC (Full Authority Digital Engine Control). Das um jeweils 25,4 Zentimeter breitere und längere sowie um 17,8 Zentimeter höhere Landgestell sorgt für mehr Festigkeit und Stabilität. Der verringerte Winkel der Streben zur Kufe erhöht zudem die Sicherheit bei einem Unfall (Autorotationslandung).

Ingenieur-Studium nicht nötig

Nur wenn der Käufer mindestens 51 Prozent seines Flugzeuggerätes selber zusammensetzt, kann er es als Eigenbau (Experimental) beim Bazl zulassen. Doch man muss kein Ingenieur sein, um diesen Traum zu verwirklichen. Man darf lediglich keine zwei linken Hände ha-

ben und muss mit normalem Werkzeug umgehen können. RotorWay liefert alle Teile fixfertig aus. Es muss nichts mehr selber gefertigt oder dazugekauft werden. Alle Bestandteile sind genau bezeichnet und auf dem ausführlichen Bauplan beschrieben. Der ganze Zusammenbau ist auf einem Video dokumentiert. Und schliesslich stehen dem «Bauherren» auch noch die ausgebildeten Techniker von Aircraft Services bei. Der komplette Bausatz des A600 Talon in der Standardausführung kostet 97 700 US-Dollar. Sascha Fleischmann von Lions Air empfiehlt jedoch den Er-

Statistik der in der Schweiz immatrikulierten RotorWay-Helikopter

Stand: Oktober 2009

1 x Exec
5 x Exec 90
1 x Exec 162F

RotorWay hält mit 7 von 320 eingelösten Helikoptern einen Marktanteil von zwei Prozent. Bis heute waren fünf weitere RotorWay Exec 90 im Schweizer Zivilluftfahrtregister verzeichnet. Der erste in der Schweiz immatrikulierte Kit-Helikopter von RotorWay war 1990 die Exec mit der Immatrikulation HB-YEN.

Quelle: Bazl/www.swissheli.com

Art on Air/Aircraft Services

Im Jahr 2008 übernahm die zur Schweizer Lions Air Group gehörenden Art on Air/Aircraft Services die Generalvertretung von RotorWay International. Sie sind heute für den Vertrieb der Eigenbau-Helikopter in der Schweiz, Deutschland, Österreich und Ungarn verantwortlich. Lions Air bietet ein kostengünstiges, vierstufiges Kaufprogramm und ein Builder Assistance Programm im neuen Lions Air Hangar im deutschen Neuhausen ob Eck an. Sascha Fleischmann hofft auf den Verkauf von jährlich mindestens jeweils einem Bausatz in den vier Ländern.

Kontakt: Art on Air/Aircraft Services, Sascha Fleischmann, Telefon +41 (0)44 828 88 88 und www.lionsairgroup.com.



Foto: Walter Hodel

Sascha Fleischmann, Team Leader Technical Department, ist zuständig für die RotorWay Helikopter.



Linke Seite: Der A600 Talon löst den erfolgreichen Exec 162F ab, der heute nicht mehr gebaut wird.

Rechts: Art on Air/Aircraft Services bietet ihren Kunden kostenlos ein paar eigene Modifikationen an, wie zum Beispiel eine Warnlampe beim Ausfall des Alternators. Im Bild (rechts) ist eine weitere Modifikation sichtbar. Bei Autorotationen muss der Blattverstellhebel (Pitch) über die Stellung «0» (Hebel 10 Grad angewinkelt) hinaus gedrückt werden. Dabei wird es zu eng für die Hand, weshalb ein Handwechsel instruiert wird. Dieser ist mit der nachgerüsteten Aussparung nicht mehr nötig.

Unten: Der Bausatz des RotorWay A600 Talon besteht aus 1300 verschiedenen Bauteilen. Alle Teile sind mit einer Schweissfolie auf einer mit dem jeweiligen Bild des Teiles versehenen Kartonunterlage befestigt.



Foto: Walter Hodel

werb des Supercharge-Pakets für 8675 Dollar, das die Leistung des von RotorWay entwickelten RI 600-Kolbenmotors um 20 PS erhöht.

Spezialisten helfen!

Die Bauzeit für den A600 beträgt laut Fleischmann zwischen 900 Stunden – bei täglicher Arbeit – und 1200 Stunden.



Foto: Walter Hodel

Der Käufer kann seinen Talon im Rahmen des Builder Assistance-Programmes direkt bei Lions Air in Neuhausen ob Eck bauen; dies kann aber auch zu Hause in der Garage erfolgen und der Techniker kommt bei Bedarf vor Ort. Die Bauaufsicht erfolgt nach vorgängig definierten Bauetappen und wird durch Experten der Experimental Aviation of Switzerland EAS durchgeführt.

Vor dem Baubeginn muss der Helibauer einen zweiwöchigen Techniker- und Pilotenkurs beim Hersteller in Phoenix Arizona absolvieren. Lions Air will diese Ausbildung in Zukunft selber in Neuhausen ob Eck anbieten.

Die aktuellen Helikopter von RotorWay International

RotorWay A600 Talon

Leichter Eigenbau-Helikopter (Experimental)
Platzzahl: 1 Pilot und 1 Passagier
Max. Abfluggewicht: 680 kg
Max. Zuladung: 243 kg
Triebwerk Anzahl/Leistung: 1 x Kolbenmotor RI 600N mit 147 PS (optional RI 600S mit 167 PS)
Geschwindigkeit: 193 km/h
Reichweite: 306 km/2 Stunden



Foto: RotorWay International

RotorWay Eagle 300T

Leichter Trainingshelikopter
Platzzahl: 1 Pilot ein Flugschüler/Passagier
Max. Abfluggewicht: 930 kg
Max. Zuladung: 499 kg
Triebwerk: 1 x Turbinenmotor Rolls-Royce RR300 mit 300 PS
Geschwindigkeit: 204 km/h
Reichweite: 2 Stunden



Gratik: RotorWay International

Der Turbinen-Heli

Zwei Jahre nach dem A600 Talon stellte RotorWay das neuste Produkt aus ihrem Konstruktionsbüro wiederum an der EAA AirVenture vor: Den Eagle 300T. Der Eagle ist kein Kit-Helikopter mehr, sondern ein leichter Trainingshubschauer mit einer Turbine statt eines Kolbenmotors. Als Antrieb hat RotorWay das neue Rolls-Royce RR300 Triebwerk ausgewählt, das auch den Robinson R66 antreibt. Der Preis für den Eagle ist noch nicht festgelegt, dürfte jedoch rund 350 000 Dollar betragen. Der Helikopter wird fixfertig ab Werk ausgeliefert. Der Erstflug soll bis Ende Jahr stattfinden, während die Zertifizierung für 2011 geplant ist. Lions Air erhält ab 2012 die ersten drei Eagle 300T aus der Serienproduktion. Zwei Maschinen wird Lions Air selber einsetzen, während die dritte für den Verkauf bestimmt ist.

Walter Hodel

Und dann will sie niemand!

Zukunft der Berufshelikopterpiloten



Bis ein Helikopterpilot im Besitz einer Berufspilotenlizenz CPL (H) ist, hat er rund 100 000 Franken ausgegeben. Doch nun braucht er dringend Flugstunden. Der Kampf um Einsatzflüge ist hart und der frischgebackene Berufspilot wird schnell feststellen, dass ihn niemand will – ausser er fliegt umsonst. Wie die Zukunft für Berufshelikopterpiloten aussehen kann, zeigt das Beispiel von Heli Partner.

Das Hobby zum Beruf machen – ein Traum, den nur wenige wahr machen können. Das ist auch in der Fliegerei nicht anders. Mit dem Erwerb einer Helikopter-Privatpilotenlizenz PPL (H) ist es möglich, seinem Hobby zu frönen. Die Aussicht, mit dem Erwerb einer Berufspilotenlizenz und einer Anstellung als Freelance-Pilot seinem Traum näher zu kommen, ist verlockend.

Nur die Besten

Willi Hefel, Geschäftsführer und Chefpilot von Heli Partner AG, erhält jede Woche das Bewerbungsdossier eines jungen Berufshelikopterpiloten. «Wir können aber nur eine beschränkte Anzahl ausbilden. Darum nehmen wir nur die Besten», erklärt Hefel. Heli Partner bietet den Jungpiloten nicht nur eine Anstellung und die Möglichkeit zum Fliegen an. Nein, sie erhalten einen Einblick und eine umfassende Weiterbildung in die verschiedenen Sparten

der Berufsfliegerei. Organisation und Durchführung von Rundflügen, Taxi-flüge ins Ausland, Foto- und Filmflüge, sowie Erdgas- und Leitungskontrolle sind nur ein paar Beispiele. «Oft verkaufen Flugschulen die Berufspilotenausbildung mit leeren Versprechungen. Wir schauen, dass der Pilot auf Flugstunden kommt», sagt der Geschäftsführer.

Harte Selektion

Hefel wählt seine Jungpiloten selber aus. Sie weisen in der Regel eine abgeschlossene Ausbildung CPL (H) und wenig Flugstunden als Berufspiloten aus. «Ein Pilot, der die Grundausbildung bei unserem Partner HTC Helicopter Charter im deutschen Donaueschingen oder bei uns absolvierte, hat die grössten Chancen», betont er. Bei allen Bewerbern prüft Hefel neben dem fliegerischen Know-how auch, ob sie ins Team passen. Er legt Wert auf eine hohe Sozialkompetenz seiner Mitarbeiter. Ein Angestellter von Heli Partner muss sich auch in Kreisen hoher Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft benehmen und angemessen bewegen können.

Kein Hungerlohn

Die Besten erhalten einen Freelance-Vertrag ohne zeitliche Verpflichtung. Dieser garantiert ihnen, dass sie auf genügend Flugstunden kommen. Das ist nur möglich, weil Heli Partner eine kleine Anzahl Piloten beschäftigt und eine breite Palette von Flü-

gen anbietet. Der neue Mitarbeiter verpflichtet sich, an Präsentationen mitzuwirken und fliegerische Nebenämter, für die er geschult wird, zu übernehmen. Eine kostenlose Flughelferausbildung und eine Schulung im Verkauf von Eventflügen sind ebenfalls inbegriffen. Hefel legt Wert auf die Feststellung, dass seine Piloten eine angemessene Bezahlung für ihre Arbeit erhalten. «Ich muss leider feststellen, dass dies nicht überall so ist. Nicht selten fliegen junge Berufshelikopterpiloten umsonst oder für einen geringen Lohn, nur um auf Flugstunden zu kommen», bedauert Hefel.

Götti-System

Der Jungpilot wird anfänglich immer vom Chefpiloten begleitet. Zu Beginn sind dies Rundflüge, wobei Hefel entweder mitfliegt oder den Flug vom Boden aus überwacht. Wenn er mitfliegt, erhalten die Kunden eine entsprechende Preisreduktion, weil ihnen ein Platz weniger zur Verfügung steht. Am Schluss sind es dann die anspruchsvollen Erdgas- und Leitungskontrollen. Hefel fällt schliesslich selber die Entscheidung, für welche Flüge er seinen Schützling freigibt. «Ich will nie nervös darauf warten müssen, bis ich die Meldung von der sicheren Landung meines Piloten und seiner Passagiere erhalte», sagt er. Es dauert rund zwei bis drei Jahre, bis ein Jungpilot bei Heli Partner eine genügend Flugstunden aufweist, um bei einem Heli-Unternehmen eine gute Festanstellung zu erhalten.



Prinzipien

«Ich habe strikte Prinzipien und verlange, dass diesen vollumfänglich nachgelebt wird», sagt Hefel bestimmt. «Bei uns trägt der Pilot das Gepäck der Passagiere. Bei Rundflügen erwarte ich, dass der Passagier Informationen zu den überflogenen Gegenden und Ortschaften erhält. Wenn irgendwo auf der Strecke zum Beispiel ein Festumzug stattfindet, muss der Pilot dem Passagier die entsprechende Frage beantworten können.» Die Piloten von Heli Partner sind somit Chauffeur, Reiseleiter und Gepäckträger – oder wie Hefel es nennt – «Kundendienstleister». «Der Kunde hängt nicht von uns ab, sondern wir von ihm», und «der Kunde ist die wichtigste Person für unser Unternehmen, gleich ob er persönlich da ist, schreibt, telefoniert oder auf Antwort wartet», sind zwei Leitsätze für die Mitarbeiter von Heli Partner. Die Kundenzufriedenheit ist Hefel sehr wichtig und beginnt bereits beim Auftreten seiner Mitarbeiter. Sie tragen Kleider mit dem Firmenlogo und sind mit ihrem Namen beschriftet. «Wenn wir ein Brautpaar fliegen, muss der Pilot Hemd und Krawatte tragen», betont er. Diese Kleidungsstücke erhält er von Heli Partner zur Verfügung gestellt. Er muss sie nur noch selber in Ordnung halten.

Pünktlichkeit wir überprüft

Hefel akzeptiert keine Unpünktlichkeit. «Es kann nicht sein, dass der Helikopter eine Minute zu spät beim Brautpaar eintrifft und die ganze Gesellschaft warten muss. Ich toleriere es aber auch nicht, wenn der Heli eine Minute zu früh ist. Verspätungen entstehen nicht durch



Fotos: Heli Partner/Edith Thoma

den Flug, sondern durch mangelhafte Vorbereitung. Meistens ist der Anflugweg kurz und die Flüge werden nur bei schönem Wetter durchgeführt. Verspätungen können deshalb nicht wetterbedingt sein», sagt er.

Ausbildung bei Heli Partner

Ausser der fliegerischen Weiterbildung in den verschiedenen Sparten der Berufsflierei erhält der junge Berufspilot bei Heli Partner eine Ausbildung im Verkauf, der Organisation und dem Handling von Passagierflügen. «Die Erfahrung der letzten sieben Jahre sind durchwegs positiv», stellt Willi Hefel fest. «Die von uns ausgebildeten Berufspiloten sind mehrheitlich bei guten Firmen untergekommen.»

Walter Hodel

Berufshelikopterpilot: Ein Traumberuf – doch leider nur für wenige (*linke Seite oben*).

Die Limousine muss bei der Landung bereitstehen und nicht erst dann angefordert werden. In Genf zum Beispiel kann die Limousine über eine spezielle Funkfrequenz aus der Luft angefordert werden. Auch solche Tipps und Tricks gehören zur Ausbildung bei Heli Partner (*linke Seite unten*).

«Der Kunde ist jemand, der uns seine Wünsche bringt. Unsere Aufgabe ist es, seine Erwartungen zu erfüllen.» Die Jungpiloten lernen bei Heli Partner, diesem Leitsatz nachzuleben (*oben*).

Eine korrekte Arbeitskleidung ist für Willi Hefel eine Frage des Respektes. Hier gratuliert er mit Hemd und Krawatte der sechsfachen Schwimm-Weltmeisterin der Junioren WM für Behinderte, Stephanie Baumann. (*links unten*).



Heli Partner AG

Die Firma Heli Partner AG mit Sitz in Sironach TG betreibt auf dem Flugplatz Sitterdorf TG einen Robinson R44 Raven II (HB-ZII) und einen Eurocopter AS.350B Ecureuil (HB-ZHO). Ausser dem Chefpiloten Willi Hefel beschäftigt Heli Partner vier bis fünf Freelance-Piloten, davon zwei bis drei Jungpiloten.

Das Hauptgeschäftsfeld (70%) der Thurgauer Firma sind Erlebnisflüge (z. B. ein «Pouletflügeliflug»), Taxi- und Eventflüge (z. B. zu Formel-1-Rennen), sowie Arbeitsflüge (20%) und Schulungsflüge (10%).

Kontakt: +41 (0)71 969 49 38 oder www.helipartner.ch





SHA

Swiss Helicopter Association

www.sha-swiss.ch

Internationale Kommission für Alpines Rettungswesen IKAR

Commission Internationale de Secours Alpin CISA
International Commission for Alpine Rescue ICAR

The aim of ICAR is to provide help for those who are in distress in the mountains or in terrain that is difficult to access.

The ICAR platform was founded in 1948. Within the ICAR relationship net there are always solutions. It is an unwritten law and moral responsibility among mountain rescuers that knowledge and skills and everything that helps other mountain rescuers are made available within an adequate amount of time.

ICAR is the worldwide platform for mountain rescue know-how:

- There are answers to questions.
- There are solutions to problems.
- New methods are demonstrated.
- New equipment and techniques become available.
- Mistakes made once are not repeated.
- The impossible becomes possible.

About 300 specialists (rescue specialists in mountainous environment, rock, snow, ice, emergency physicians, and helicopter crews) from about 57 mountain rescue organizations from over 31 countries meet at the annual ICAR congress. The annual ICAR congress contributes to exchange the experiences of the past year. Through this process, all reforms and improvements are disseminated into daily rescue operations around the world. In 2009, from September 23 to 26 we convened in Zermatt, Switzerland on invitation from the OCVS-KWRO (Organisation Cantonale Valaisanne des Secours).

ICAR Air Rescue Commission

There is a huge variety with rescue operations including helicopters in use (single engine vs. multi engine), topography, altitude (sea level to 8848 m) as well as significant differences between our members in terms of crew composition and operational systems (military crews, government agencies, police forces, commercial operators, foundations, etc.). These can be coordinated by either public or private alarm or dispatch centers. All these factors present a formidable challenge.

Each annual meeting gives us the opportunity to share different visions, different ways of operating, but also to learn from past mistakes. In some years, prior to the annual con-

gress, a practical day is organized where we share techniques, we test new helicopters, we demonstrate or experiment with new rescue equipment.

Zermatt 2009

On the September 22, the ICAR Avalanche and Terrestrial commissions had their practical day on the Theodul and Plateau Rosa glacier, while the Medcom had a joint session with a Hypothermia congress in Zermatt and the Air Rescue commission was at the Air-Zermatt heliport to test fly an EC145 especially provided for us by Eurocopter.

All pilots had the opportunity to fly the EC145 according to their experience (change certification).

The major subjects discussed this year within the Air Rescue were : incident – accident, new hoist technology, preliminary results of helicopter accident analysis done by EHEST, presentation of the EC175 and Alert Vision by Eurocopter, risk assessment : the GO decision, an update of the future regulation on harnesses by the EASA and the impact on the operators and rescuers and finally a total review of all ICAR ARC recommendations. We also had a joint session with the Medical commission about the «Recommended Standards for Helicopter Emergency Medical Services (HEMS) in Mountain Rescue». The results of the working group will be published by the Medcom. Defining standards for others is what I call the biggest challenge that we face today. It is more and more difficult for the crews to do their job as they are constantly asked to meet new standards. Some of these requirements do not take into consideration the point of view of professionals but are strictly based on the ideas of regulators.

A rescue crew is composed of professionals who know what they can do and where their limits are. Saving lives is a risky business but we are aware of the hazards and we are trained to manage the risk. Taking unnecessary risks is not part of our standard.

ICAR as the mountain rescue representative worldwide, has a role to play and will face the challenge.

On Friday, September 24, the OCVS-KWRO rescue team had organised the complete evacuation of the cabin car running between Sunegga and Blauherd. The lift was filled with ICAR rescuers and the KWRO-OCVS pilots and mountain rescuer then did a part of their annual training. Two SA315B (Air-Glaciers and Air-Zermatt) practiced a very well prepared exercise and in less than an hour the job was done with not a single incident to deplore. Precision, professionalism, sling techniques, radio communication, mountain rescue techniques were shown by all participants and the result was a very useful exercise. Next ICAR meeting will be held in Slovakia from October 06 to October 09, 2010.

For more information, go to www.ikar-cisa.org

Patrick Fauchère
President of the ICAR Flight Rescue Commission



Foto: P. Fauchère



von Markus Herzig
www.SwissHeli.com

Heli «Foxtrot Mike»

Zwei Helikopter mit einer langen Präsenzzeit im HB-Register. Die fabrikneue SA.319B Alouette 3 stiess im Jahre 1976 zur Flotte der Schweizerischen Rettungsflugwacht. Da die Pax Versicherung den Kauf dieses Helikopters unterstützte, trug die Alouette 3 in der Folge den Namen «Pax 100». Nach 19 Jahren im Rettungseinsatz wurde die HB-XFM zusammen mit drei weiteren Alouette 3 nach Albanien verkauft, wo die Rega beim Aufbau eines Flugrettungsdienstes Unterstützung bot. Die «Zulu Foxtrott Mike» wurde am 2. Ok-

tober 2003 von der Heli Gotthard im Werk Marignane übernommen und in die Schweiz überflogen. Dieser Colibri ersetzte die HB-ZER, welche nach einem Landeunfall beschädigt wurde. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XFM SA.319B Alouette 3; S/N 2299; B/J 1976; Eintrag: 25. Mai 1976, Eigentümer & Halter: Schweizerische Rettungsflugwacht; Löschung: 8. März 1995; neues Kennzeichen: ZA-XFM.

HB-ZFM EC-120B Colibri; S/N 1363; B/J 2003; Eintrag: 2. Oktober 2003; Eigentümer & Halter: Heli Gotthard AG.

Oben: Die EC-120B HB-ZFM beim Start auf der Kleinen Scheidegg.

Foto: Markus Herzig

Unten links: Die EC-120B HB-ZFM auf der Homebase Pfaffnau in der weissen Ablieferungs-Lackierung.

Foto: Markus Herzig

Unten rechts: Die SA.319B HB-XFM beim Start auf der Rega-Basis in Erstfeld. *Foto: Markus Herzig*



Pilot Report DA40 TDI



Modernes Flugzeug mit Zukunft

Wassergekühlter, leiser Dieselmotor mit Turbolader, elektronische Triebwerksteuerung, Garmin G1000 Glascockpit: Die neue DA40 TDI der Fliegerschule St. Gallen-Altenrhein gehört zu den modernsten Flugzeugen der General Aviation. Die Ausbildungsorganisation am Bodensee erneuert ihre Flugzeugflotte mit Maschinen des österreichischen Herstellers Diamond Aircraft. So ist sie auch für die Zukunft gut gerüstet.

«**A**lle technischen und konstruktiven Optionen, die heute möglich sind, ausschöpfen und verwirklichen, um damit herausragende Leistungen und Eigenschaften zu erzielen: einfaches Handling, schnelles Reisen, ansprechende Reichweite, überlegene Sicherheit auf einem völlig neuen ökonomischen wie ökologischen Niveau.» Dieses von Diamond Aircraft definierte Ziel, welches übrigens die neue Flottenstrategie der Fliegerschule St. Gallen-Altenrhein treffend charakterisiert,

leitete vor über zehn Jahren die Entwicklung der DA40 ein. Seither wurden zahlreiche Modellverbesserungen realisiert. Ein grosser Schritt war die Zertifizierung mit völlig neuem Triebwerk, dem Thielert Dieselmotor. Bedeutendste Konsequenz war der Wechsel des Treibstoffes. Anstelle des verbleiten und in manchen Weltgegenden schwer erhältlichen Avgas L100 kann dieser Motortyp nun mit dem umweltfreundlicheren Jet-A1 betrieben werden.

Die DA40 TDI im Einsatz

Die Maschine mit dem 135 PS starken Centurion 2.0, die speziell für den Probeflug von Verwaltungsratspräsident Peter Arnold und Fluglehrer Adriano Riesen nach Speck geflogen wurde, sieht leicht und elegant aus: Mit schlanken Flügeln und schmalen Winglets, Wespentaille und futuristischem T-Leitwerk. Mit einem luftigen Schritt stehe ich auf der Tragfläche und lasse mich ins Cockpit gleiten. Ich passe die Seitenruderpedale mit einem Griff an meine Körpergrösse an. Die beiden riesigen Bildschirme des Garmin G1000 dominieren das gesamte Panel. An die alten mechanischen Zeiten erinnern nur noch die analogen Geschwindig-

keits- und Höhenmesser, der elektrisch betriebene künstliche Horizont und der Flüssigkeitskompass. Das Layout des Instrumentenbretts wirkt aufgeräumt. Alle Informationen für Navigation, Kommunikation und die Systeme werden auf den blendfreien Bildschirmen präsentiert – wie in modernen Jets. Der massive Steuerknüppel liegt gut in der Hand.

Run-up – was ist das?

Die Position «Starten des Triebwerks» auf der Checkliste ist so kurz, dass ich einen Moment glaube, beim Druck seien einige Punkte «verloren» gegangen. Doch dann realisiere ich, dass dieses Flugzeug von einem elektronisch kontrollierten Dieselmotor angetrieben wird. Was deshalb wegfällt: Zündmagnete einschalten, Mixerhebel einstellen, Propellerverstellung setzen, Vergaservorwärmung kontrollieren, Einspritzpumpe bedienen. Was einzig getan werden muss: Schalter für den Engine Master auf ON, überprüfen, ob das G1000 keine Anomalitäten der Systeme signalisiert. Dann den Zündschlüssel drehen und am Anschlag halten, bis der Motor läuft. Fertig. Danach folgen die üblichen Kontrollen wie Öl- und

Treibstoff, Elektrik. Nach zwei Minuten Aufwärmzeit, die der Turbolader benötigt, rolle ich vorsichtig zur Holding-Position. Die DA40 lässt sich gut und präzise manövrieren und auf engem Raum drehen. Dort will ich nach dem «Check before Take-off» automatisch mit dem Run-up beginnen. Mein Begleiter schüttelt den Kopf und schmunzelt: «Run-up, was ist das?» Keine manuelle Überprüfung der beiden Magnetkreise, der Propellerstellung, Vergaservorwärmung und Gemischregler, nein: Leistungshebel in den Leerlauf ziehen und den Test-

gehende Berufspiloten ist das System eine ausgezeichnete Basis für die Umschulung auf moderne Businessjets und Linienflugzeuge.

Wer mit der Gerätebedienung vertraut ist, profitiert von den zahlreichen Vorteilen dieses leistungsfähigen Systems. Auch ein komplexer IFR-Flugplan kann damit rasch erstellt werden. Das G1000 präsentiert für die Flugplätze pro Pistenrichtung alle in der Datenbank gespeicherten Standard-Abflugverfahren (SID) ebenso wie alle Standard-Anflugrouten (STAR), die Transitions und die Anflüge



Fotos: Peter Arnold/FSA

Airliner-Feeling: Die grossen Bildschirme prägen das übersichtliche Panel der DA40.

knopf der elektronischen Kontrolleinheit ECU drücken. Damit wird der Selbsttest der beiden redundanten Regelsysteme ausgelöst. Erlöschen die entsprechenden «Fail»-Anzeigen auf dem Bildschirm, ist die Kontrolle beendet.

Navigieren mit dem Garmin G1000

Mit diesem Gerät hat auch für die General Aviation das neue Zeitalter der digitalen Flugplanung, Navigation und Flugdurchführung begonnen. Neues erfordert immer Umstellung und Adaptation. Das fängt beim «Programmieren» des G1000 an und hört längst nicht beim «Scanning» der Instrumente auf. Doch setzen sich «Glascockpits» auch in der Allgemeinen Luftfahrt immer mehr durch. Für den Ausbildungs- oder Umschulungsaufwand erhält der Pilot ein fantastisches System, welches gegenüber einer konventionellen Instrumentierung viele Vorteile bietet. Die beiden grossen Bildschirme verbessern die «Situational Awareness» deutlich. Für an-

gehende Berufspiloten ist das System eine ausgezeichnete Basis für die Umschulung auf moderne Businessjets und Linienflugzeuge. Wer mit der Gerätebedienung vertraut ist, profitiert von den zahlreichen Vorteilen dieses leistungsfähigen Systems. Auch ein komplexer IFR-Flugplan kann damit rasch erstellt werden. Das G1000 präsentiert für die Flugplätze pro Pistenrichtung alle in der Datenbank gespeicherten Standard-Abflugverfahren (SID) ebenso wie alle Standard-Anflugrouten (STAR), die Transitions und die Anflüge

Stabiles Flugverhalten

Nun richte ich die Maschine präzise auf der Piste aus und werfe einen kurzen Blick auf die beiden Bildschirme. Der riesige künstliche Horizont steht stabil, alle Systeme zeigen grün und das Nav-Display präsentiert mir gross und deutlich das Flugzeugsymbol am Pistenbeginn. Ich schiebe den Leistungshebel nach vorne, überprüfe die Systeme: Alle Zeiger im grünen Bereich. Das Flugzeug beschleunigt. Bei 59 KIAS hebe ich die Diamond Star durch feinen Zug am Steuerknüppel vom Boden. Dafür benötigt sie auf Gras 330 Meter, auf Hartbelag 300 Meter. Danach lasse ich sie auf 66 KIAS beschleunigen und leite einen sanften Steigflug ein.

Die DA40 TDI klettert stabil und lässt sich auch von Turbulenz kaum erschüttern. Die Abstimmung der vorhandenen Steuerkräfte empfinde ich als angenehm und harmonisch, die Höhenrudertrimmung gut dosierbar. Die DA40 TDI zeigt auch im Kurvenflug ihre Pluspunkte: Nach dem Einleiten wandert die Flugzeugnase konstant dem Horizont entlang und zeigt keine Neigung, in die Kurve zu driften. Auch der Höhenmesser weicht kaum von der Ausgangshöhe ab. Gut ausgetrimmt kann ich die DA40 TDI auch im Kurvenflug mit zwei Fingern steuern. Die Annäherung an den Strömungsabriss kündigt sich akustisch und

aerodynamisch deutlich an. Beim Stall ohne Motorleistung kann ich den Steuerknüppel voll durchgezogen halten, ohne dass die DA40 TDI eine Tendenz zum Abkippen zeigt. Sie fliegt dann stabil in einem leichten «Sackflug».

Gute Leistungsdaten

Auf der Flughöhe setze ich verschiedene Powersettings, um Geschwindigkeit und Treibstoffverbrauch zu ermitteln. Auch hier wirds einfacher: Die Leistung wird in Prozent Power definiert, was bedeutet, dass ich nur den Leistungshebel des Triebwerks bis zur gewünschten Anzeige auf dem Bildschirm verändern muss – so wie dies Piloten von Turbinenflugzeugen und Jets auch tun. Die Resultate: Bei 70% Leistung fliegt die Maschine auf 10000 ft Druckhöhe mit 125 KTAS. Dabei verbraucht der Turbomotor nur 18 Liter pro Stunde. Bei 74 Litern ausfliegbarem Jet-A1 ergibt dies auf Flugfläche 100 eine theoretische Reichweite von 950 km; eine gute Leistung. Den abschliessenden Anflug auf den Startflugplatz führe ich in der Volte mit 80 KIAS aus. Im Endanflug wird bei voll ausgefahrenen Klappen mit unserem aktuellen Flugzeuggewicht auf 65 KIAS reduziert. Hält man diese Geschwindigkeit präzise ein, kann die DA40 TDI sanft abfangen und gelandet werden. Dazu benötigt sie über das 15 m Hindernis etwa 680 Meter.

Fazit: Die DA40 TDI ist ein modernes Reiseflugzeug mit hohem Sicherheitsstandard, sparsamem Triebwerk, ansprechenden Leistungen, einfacher Bedienung und gutmütigen Flugeigenschaften. Und damit auch für die innovative Flugschule St. Gallen-Altenrhein eine gute Investition in die Zukunft.

Hansjürg Moser

Info:

www.pilotenschule.ch

www.diamond-air.at

Diamond DA40 TDI

Plätze	4
Länge	8,01 m
Spannweite	11,94 m
Leergewicht	830 kg
Max. TKOF	1150 kg
Motor	Thielert TAE125-02-99
Max. Leistung	135 PS@2300 RPM
Treibstoff	JET A-1
Ausfliegar	39 US Gals/147 l
Reisegeschw.	125 KTAS auf FL 100
Verbrauch	18 l/h
V ₅₀ MTKOF	49 KIAS
V ₅₁ MTKOF	52 KIAS



Whisky Raid

Im Bücker Doppeldecker nach Schottland (2)

Nach dem unterhaltsamen Fly-In von Brighton wollten wir am folgenden Tag weiter in Richtung Schottland. Der Aufenthalt in Brighton war der ideale Zeitpunkt für die Pflege unserer Flugzeuge: Wir konnten die eine oder andere Zündkerze putzen und auch unsere Ölreserven nachfüllen.

Glücklicherweise überquerte uns die vorgesagte Schlechtwetterzone über Nacht, und so zeigte sich das Wetter am Morgen bereits wieder von der besten Seite. Bei der Planung unseres weiteren Flugweges erhielten wir grosse Unterstützung, wenn unser Vorhaben auch von manchen belächelt wurde. Um unangenehme Überraschungen zu vermeiden, lohnt es sich jeweils, mit dem nächsten Flugplatz kurz telephonisch Kontakt aufzunehmen. So kann man sich über

das aktuelle Wetter erkundigen und die Treibstoffversorgung sicherstellen. Kurz vor unserem Abflug landeten zwei P-51 Mustang, welche sich netterweise neben unseren Bückern in die «Flight-Line» einreihen. Nach dem Start in Brighton verabschiedeten wir uns mit einem letzten Vorbeiflug in Formation und nahmen Kurs in Richtung Carlisle (EGNC) auf. Starker Westwind machte es schwierig, den Kurs zu halten und einige starke Regenschauer zwangen uns zu kleineren Umwegen. Und hier

waren wir unserem Sponsoringpartner traser® wirklich dankbar: Wir konnten mit unseren Uhren jederzeit problemlos die Zwischenzeiten stoppen und so ein zusätzliches Sicherheitsinstrument für die Navigation schaffen. Dazu stieg das Gelände allmäh-

lich an. Nördlich des 55. Breitengrades gibt es kaum noch Flugplätze, die innerhalb von 30 Minuten Flugzeit erreichbar sind. Deshalb definierten wir jeweils einen «Point of no return», den wir nur überschreiten durften, wenn die Landung am Zielflugplatz gewährleistet war. Zu diesem Zweck riefen wir «Scottish Information» auf, die uns das aktuellste Wetter unserer Destination mitteilen konnte.

Bei der Landung auf der langen Asphaltstrecke in Carlisle hatten wir wieder einmal sehr starken Wind. Das Rollen zur Tanksäule erschwerte uns der unverständliche ATC-Controller zusätzlich. Im C-Büro diskutierten wir das weitere Vorgehen. Das Wetter war zu schlecht, um den langen Flug direkt nach Oban zu wagen, und den frequentierten Flughafen von Prestwick wollten wir nach Möglichkeit meiden. Also entschlossen wir uns nach Cumbernauld (EGPG) zwischen Glasgow und Edinburgh zu fliegen. Der Zuständige am Telefon meinte allerdings, dass der Flugplatz in einer Stunde schliessen würde. Glücklicherweise konnten wir ihn überzeugen, dass wir in der Lage sind, ohne ATC zu landen und machten uns auf den



Linke Seite oben: Das Ziel aller Träume – die Whisky Destillieren (auf dem Bild die Destillerie Lagavulin auf der Insel Islay).

Linke Seite unten: British weather conditions – in Oban wurden Paul Misteli und Roger Mathys von heftigen Regenfällen empfangen...

Rechts: ...aber dafür war der Empfang von Paul Keegan umso herzlicher.

Rechts aussen: Alte Damen wollen – Whisky hin oder her – auch regelmässig verwöhnt werden. Paul Misteli bei Unterhaltsarbeiten an seiner Jungmann HB-UVU.

Unten rechts: Kanalüberquerung bei schönstem Wetter von Headcorn nach Albert Bray.

Weg. Da das Wetter nicht allzu gut war, nahmen wir wieder Kontakt mit «Scottish Information» auf. Auch diese teilte uns mit, dass unser Zielflugplatz in 20 Minuten schliessen würde, wir aber trotzdem landen dürften. Nach der Ankunft in Cumbernauld machten wir einen kurzen Abstecher ins Flugplatzgebäude, um zu schauen, ob nicht doch jemand anzutreffen sei. Zu dumm, dass wir den nötigen Code nicht kannten, um wieder aufs Flugareal zu kommen. Eine peinliche Blamage blieb uns allerdings erspart, als ein Helikopter nach einem Rundflug zurückkehrte und uns den Zugang zu unseren Flugzeugen wieder ermöglichte.

Das Ziel des nächsten Tages war Glenforsa auf der «Isle of Mull». Da die Tanksäule defekt war, füllten wir unsere Tanks mit Kanistern. Bei sehr gutem Wetter machten wir uns startklar Richtung Westküste.

Isle of Mull

Auf dem Weg nach Glenforsa mussten wir in Oban (EGEO) einen Tankstopp einlegen, da es auf der «Isle of Mull» kein Avgas gibt. Der Flug war fantastisch, vorbei an grünen Hügeln und diversen «Lochs», und immer wieder grosse Wiesen mit weissen Schafen. Der Mix aus Sonne, Wolken und etwas Regen bot einen speziell schönen Anblick. Im Endanflug auf Oban gerieten wir in einen stärkeren Regenschauer, so dass wir unsere Flugzeuge nach der Landung fluchtartig verlassen und zudecken mussten. Vom «Managing Director» Paul Keegan wurden wir sehr freundlich empfangen und ans Trockene gebracht. Nach dem Tanken offerierte er uns warmen Tee und Kekse. Er schätzte den Besuch mit unseren Oldtimern sehr und schenkte uns vor Freude je einen Liter Öl. Mit Schwimmwesten ausgerüstet mach-



ten wir uns anschliessend an den rund 15-minütigen Flug nach Glenforsa. Vor dem Abflug ist es angebracht, sich über die Verhältnisse der Graspiste zu informieren, um unerwünschte Begegnungen mit Schafen zu vermeiden. Auf dem Weg zur Insel überflogen wir diverse kleine Inseln und Leuchttürme. Das Meer schien ziemlich ruhig zu sein, für einmal hatten wir nicht mit dem Wind zu kämpfen. Glenforsa verfügt über eine gepflegte Graspiste von 730 Metern Länge, die parallel zum Strand verläuft. Kaum angekommen, wurden wir vom Hotelbesitzer und vom Flug-

ben. So blieb uns genug Zeit, all unser Gepäck in den kleinen Flugzeugen zu verstauen. Die Hotelbesucher staunten nicht schlecht, was sich mit dem Bückler so alles transportieren lässt. Auf dem Flug nach Islay (EGPI) genossen wir wieder atemberaubend schöne Landschaften und eindruckliche Wechsel zwischen Sonne, tiefen Wolken und Regen. Wieder galt es, Flugzeit und Endurance genau zu überwachen und mindestens eine Alternative offen zu halten. Nach einem längeren Flug über Wasser und entlang der «Isle of Jura» zeigten sich die Whisky-Destillieren von Islay. Wir liessen es uns



platzchef empfangen. Wir nutzen den sonnigen Nachmittag, um einige Unterhaltsarbeiten am alten Siemens- und Tigre-Motor vorzunehmen und richteten uns anschliessend im Hotel direkt neben dem Flugplatz ein. Mit einem Schaf-Burger gestärkt besuchten wir das nette Fischerstädtchen «Tobermory». Das gute Nachtessen im Hotel rundete diesen eindrucklichen Tag ab.

Whisky-Highlights auf Islay

Das nicht sehr freundliche Wetter auf der Insel Islay zwang uns, den Start am nächsten Tag etwas hinauszuschie-

nicht nehmen, den einen oder anderen Vorbeiflug zu machen. Der Flugplatz auf Islay ist sehr unkompliziert. Nebst den zwei Saab 340, die täglich von Glasgow hierher fliegen, waren wir wohl die einzigen Besucher. Obwohl die Treibstoffpreise ziemlich hoch sind, ist Islay auf jeden Fall eine Flugreise wert. Dies gilt vor allem für Whiskyliebhaber. Die Auswahl an Single-Malts in unserem Hotel in Bowmore war einfach unübertrefflich...

Abschied von Schottland

Am Höhepunkt angelangt, hiess es auch schon wieder Abschied nehmen. ➤

Unser Programm war dicht gedrängt und wir mussten uns auf den Heimweg machen. Wetterinfos besorgten wir uns selbst via Handy, da die Computersysteme auf dem Flugplatz zusammengebrochen waren. Endlich konnten wir vom starken Westwind profitieren, der



Klassische Navigation, nicht einfach dem GPS folgen: Dabei kamen auch die von traser® zur Verfügung gestellten Uhren zum Einsatz.

Unten: Wohlbehalten zurück in Biel-Kappelen und um viele Erfahrungen reicher – der Autor Roger Mathys, Jungmeister HB-MKR (links) und Paul Misteli.

uns einen Direktflug von Islay nach Carlisle ermöglichte. Telephonisch vergewisserten wir uns aber auch, dass bei schlechten Wind- und Wetterverhältnissen auch eine Landung in Prestwick möglich wäre. In Carlisle angekommen, tankten wir unsere Flugzeuge, um gleich weiter nach Brighton zu fliegen. Die Kollegen in Brighton warteten bereits und freuten sich, uns nochmals zu sehen. Wieder war alles bestens organisiert: Die Bucker wurden im Hangar untergebracht und wir durften über Nacht bei Jenny und John Whicher bleiben. Vor dem gemütlichen Grillabend begrüßten uns noch eine Miles M14A Trainer und eine Bucker Jungmeister mit tiefen Vorbeiflügen. Wir versuchten genug zu schlafen, um am nächsten Tag möglichst weit nach Frankreich zu kommen.

Im Eilmarsch nach Hause

Schon früh machten wir uns bei schönem Wetter auf den Weg zum Flugplatz und starteten bald darauf. Der erste Zwischenstopp erfolgte in Little Gransden (EGMJ). Dieser Platz wird jedem Yak-Freund ein Begriff sein. Die Hallen des Service-Betriebes «YAK UK» waren überfüllt mit Yak 52 und Yak 11. Mit vollen Tanks starteten wir zwei Schokoriegel später in Richtung Lashenden Head-

corn (EGKH). Nach knapp einer Stunde erreichten wir den Platz und reihten uns in den Platzrundenverkehr ein. Mit viel Seiten- und Rückenwind schlugen wir beide relativ unsanft auf der Graspiste auf. Beim Ausrollen mussten wir beide kämpfen, um nicht vom Seitenwind gegen die bedrohlichen Blechmarkierungen gedrängt zu werden. Im «Funk-Häuschen» angekommen, wussten wir auch, warum der Controller die Piste nicht wechselte. Er sass in seinem Häuschen, ein Eiscreme in der Hand, ohne jegliche Sicht auf die Landebahn zu haben. Dass er immer wieder in sein Eis anstatt

ins Mikrophon sprach, passte nur zu gut! Für den Weiterflug war er uns dennoch eine gute Hilfe. Er organisierte den Flugplan und erledigte alle Zollformalitäten. Unser nächstes Ziel war nun den Kanal zu überqueren und nach Albert zu fliegen. Beim Rollen zur Startbahn hatte Paul plötzlich keine Kontrolle mehr über sein Heckrad. Für die Richtungshaltung am Boden blieben ihm also lediglich das Seitenruder und die Bremsen. Wir starteten dennoch, mit der Absicht, die Heckradsteuerung in Albert wieder einzurichten. Die Überquerung des Kanals war wieder atemberaubend. Diesmal wagten wir einen direkteren Weg und waren mehr als zwanzig Minuten über Wasser. Kaum das französische Festland erreicht, wurde es ziemlich warm unter unseren Lederjacken und Schwimmwesten. Die Zunahme der Lufttemperatur machte sich auch an der Öltemperatur bemerkbar. Nach etwa eineinhalb Stunden erreichten wir Albert. Paul musste darauf bestehen, auf der für Segelflieger reservierten Graspiste landen zu können. Die Landung klappte so auch ohne Heckradsteuerung bestens. Leider konnte der Schaden nicht behoben werden, das Steuerseil war gerissen. Es war nun um 17 Uhr, wir hatten aber noch nicht genug. Nach einer kurzen Stärkung hoben wir bald wieder ab, um Prunay Reims (LFQA) zu erreichen. Der Controller in Albert warnte uns vor möglichem Hagel und starken Turbulenzen. Also organisierten wir vor dem Start eine Hangarierungsmöglichkeit und eine Unterkunft. Wir wollten der eintreffenden Gewitterzone möglichst weit entfliegen und un-

sere Flugzeuge in Schutz bringen. Nach nochmals einer guten Stunde Flugzeit landeten wir um zirka 19 Uhr auf dem verlassenen Flugplatz von Prunay. Nach einem Total von fünf Flugstunden hatten wir endlich unser Tagesziel erreicht. Am Abend gönnten wir uns einen Champagner, sollte es doch der letzte Abend unserer langen Reise sein.

Am anderen Morgen nahmen wir uns genug Zeit, unsere Bucker zu pflegen. Das Wetter war nicht sehr gut. Insbesondere in der Schweiz war mit starkem Regen und tiefen Wolken zu rechnen. Nach dem Betanken und viel Papierkram starteten wir schliesslich Richtung Süden. Als Ziel wählten wir Til Chatel (LFET). Der Platz verfügt über zwei lange, gekreuzte Graspisten, was die Landung mit defektem Heckrad vereinfachte. Der Flugplatz war uns von früher schon bekannt und wir konnten sicher sein, die Flugzeuge in einem Hangar unterbringen zu können. Angekommen mussten wir einsehen, dass wir es an diesem Tag nicht bis nach Hause schaffen würden, das Schweizer Wetter war nicht gut genug. Wohl oder übel mussten wir kurz vor unserem Ziel nochmals eine Nacht in Frankreich verbringen. Die guten Kontakte in Til Chatel waren uns dabei eine grosse Hilfe.

Den Start am folgenden Tag mussten wir nochmals um einige Stunden verschieben, bis sich das Wetter endlich zu beruhigen schien. Der letzte Flug dieser Reise nach Biel-Kappelen dauerte noch rund eine Stunde. Auf unserer Homebase angekommen wurden wir mit einem Apéro empfangen. Freunde und Familie waren froh, dass wir nach total 23 Flugstunden und 3500 Kilometern wieder gesund nach Hause gefunden hatten.

Roger Mathys

Hinweis: Die genaue Flugroute ist in Cockpit 10/02 abgebildet.

Wir bedanken uns an dieser Stelle auch noch einmal herzlich bei unserem Sponsoringpartner traser® H3 watches, der uns bei dieser Aktion so tatkräftig unterstützt hat.



Alle Fotos: ZAG



Entscheidung in Barcelona

Der Brite Paul Bonhomme ist neuer Red Bull Air Race Weltmeister. Mit seinem Sieg im letzten Rennen in Barcelona konnte er seinen grössten Konkurrenten, Hannes Arch, definitiv auf den zweiten Platz verweisen.



Fotos: Red Bull

Bereits in den Jahren 2007 und 2008 stand Bonhomme kurz vor dem Gesamtsieg; in den letzten Saisonrennen entglitt ihm jedoch jeweils die bis dahin sicher geglaubte WM-Krone. Dieses Jahr aber siegte der Brite nach einer exzellenten Saison mit sehr guten 67 WM-Punkten vor Arch (60) und dem australischen «Neuling» Matt Hall. Dieser belegte mit 36 Punkten in seiner ersten Saison den dritten Gesamt-Platz – die beste Leistung eines Rookies überhaupt. Bei strahlendem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen erreichte der Brite Nigel Lamb in der katalanischen Metropole hinter Bonhomme seinen ers-

ten Podiumsplatz – Rang zwei – in einer bis dato für ihn eher enttäuschenden Saison. Der deutsche Rookie Matthias Dolderer schaffte den dritten Platz – der bisher erste Podiumsplatz für den Tannheimer. 800 000 Zuschauer verfolgten das Rennen vor Ort. Mit drei Saisonsiegen und drei zweiten Plätzen war Paul Bonhomme der konstanteste Pilot – auch wenn seine Edge 540 über weite Strecken nicht so schnell war, wie die Maschine von Hannes Arch. Der Österreicher hatte den Briten in den Qualifikationsläufen jeweils hinter sich gelassen und holte sich damit wertvolle Zusatzpunkte.

Max Ungricht

Rangliste

1.	Paul Bonhomme	GBR	67
2.	Hannes Arch	AUT	60
3.	Matt Hall	AUS	36
4.	Kirby Chambliss	USA	34
5.	Nicolas Ivanoff	FRA	33
6.	Nigel Lamb	GBR	32
7.	Mike Mangold	USA	31
8.	Peter Besenyi	HUN	24
9.	Matthias Dolderer	GER	23
10.	Michael Goulian	USA	22
11.	Sergey Rakhmanin	RUS	17
12.	Alejandro Maclean	ESP	16
13.	Yoshi Muroya	JPN	9
14.	Glen Dell	RSA	3
15.	Pete McLeod	CAN	1

traser[®]
H3 watches



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

traser® H3 Aviator Jungmann

traser® H3 Aviator Jungmeister

AVIATOR more light.



Fliegendes Wellblech

Zivile Ju 52 nach Kriegsende (3)

Foto: Walter Hodel

Unermüdlich ziehen die drei Ju 52 der Ju Air ihre Kreise am Himmel. Die in Dübendorf domizilierte Ju Air ist der Welt letzte Fluggesellschaft, welche die Tante Ju in einem schon fast regelmässigen Flugplan einsetzt. In den ersten Jahren nach Kriegsende hingegen war die Ju 52 als Luftverkehrsflugzeug in ganz Europa im Einsatz. Obwohl der sowjetische Führer Josef Stalin den Einsatz von deutschen Flugzeugen am russischen Himmel verbot, war die Tante Ju noch bis weit in den Kalten Krieg hinein als Transportflugzeug im Einsatz.

Die drei vor genau 70 Jahren an die Schweizer Fliegertruppe abgelieferten Junkers Ju 52/3m g4e (Cockpit September und Oktober 2009) sind heute bei der im Jahre 1982 gegründeten Ju Air im Einsatz. Sie tragen die bereits beim Militär zeitweise verwendeten zivilen Kennzeichen HB-HOP (A-703), HB-HOS (A-701) und HB-HOT (A-702). Die HB-HOS und HB-HOP wurden bereits ab 1983 für Rundflüge verwendet, die dritte Ju 52 (HB-HOT) stiess zwei Jahre später zur Flotte. Der Flugbetrieb ging allerdings nicht ohne Blessuren ab: Die HB-HOS verunfallte zweimal schwer,

im Jahre 1987 auf dem Flugplatz Koblenz-Winningen, wo ein Sachschaden von zwei Millionen Franken entstand. Elf Jahre später touchierte diese Ju 52 beim Landeanflug auf Samedan eine Schneemauer. Genau dieses Flugzeug schaffte es im Januar 2000 mit seinem spektakulären Weltumrundungsversuch in die Schlagzeilen der Weltpresse. Nicht etwa technische Mängel oder das Alter von Tante Ju liessen das kühne Projekt scheitern, sondern ein Gesetz aus der Sowjet-Zeit: Dieses besagte, dass während der Nazi-Zeit gebaute Flugzeuge nicht über sowjetischem Gebiet verkehren dürfen. So musste die Ju 52 im nordjapanischen Sendai unverrichteter Dinge wieder umkehren, weil keine Ausweichroute nach Alaska zur Verfügung stand. Um die immensen Betriebskosten der drei Veteranen in den Griff zu bekommen, erhielten die Schweizer Ju 52 seit 1986 immer wieder ein Werbe-Kleid. Mal für einen deutschen Süßwarenhersteller, dann wieder für Schweizer Uhren.



Foto: Viktor Kullikow

Junkers in England

Doch die drei Eidgenossen waren nicht die einzigen Ju 52, die noch zur Beförderung von Passagieren eingesetzt wurden. Weil kurz nach Kriegsende in England ein Mangel an Verkehrsflugzeugen herrschte, rüstete die Firma Short Brothers & Harland in Belfast (Nordirland) im Auftrage der British European Airlines (BEA) insgesamt zwölf ehemalige Ju 52 Transportflugzeuge der deutschen Luftwaffe als Airliner mit einem Fassungsvermögen für zwölf Passagiere um. Diese Ju 52 erhielten die Immatrikulationen G-AHBP sowie G-AHOC bis G-AHOL. Sie nahmen am 18. November 1947 den Betrieb auf der Strecke von London-Croydon nach Belfast-Sydenham auf. Die Maschinen des ehemaligen Feindes blieben allerdings recht kurz im Einsatz, der letzte Flug einer Ju 52 der BEA fand am 31. August 1948 statt.

Die Scandinavian Airlines System (SAS) operierte auf Schwimmer gesetzte Ju 52 bis in den Sommer 1956 hinein. Bei der Gründung der Bulgarian Airlines gehörten ehemalige Ju 52 der Bulgarischen Luftwaffe zur Erstausrüstung dieser neuen Airline. Beim Eröffnungsflug am 29. Juni 1949 von Vrazhdebna nach Burgas an der Schwarzmeerküste befand sich auch der damalige Premierminister Georgi Dimitrow an Bord der von Flugkapitän Nikola Alexandrow gesteuerten Ju 52.

Väterchen Russland und die Ju 52

Die staatliche sowjetische Luftfahrtgesellschaft Aeroflot setzte schon während

Linke Seite oben: Seit 1983 fliegt die ehemalige Ju 52/3m g4e (Werknummer 6580) A-701 der Schweizer Fliegertruppe für die Ju Air. Als Werbeträger für den Schweizer Uhrenhersteller IWC flog sie als HB-HOS bis in den Fernen Osten. Ein dubioses, aus der Stalin-Ära stammendes Gesetz verhinderte den Überflug von russischem Gebiet auf dem Weg nach Alaska und liess vor neun Jahren den geplanten Weltumrundungsflug mit dieser Ju 52 scheitern. Die Aufnahme zeigt die HB-HOS in ihrer zweiten IWC-Bemalung.

Linke Seite unten: Diese von der deutschen Luftwaffe während des Zweiten Weltkrieges erbeutete Ju 52/3m g4e transportierte im Auftrag der Aeroflot Schwefel aus Minen in Aschkabad (Turkmenistan) ab. Die Junkers trägt die kyrillischen Kennzeichen SSSR-L64. Die Aeroflot betrieb diese Maschine, obwohl Stalin nach Kriegsende ein Flugverbot für deutsche Flugzeuge über der Sowjetunion erliess. Ein Gesetz, das Dekaden später immer noch in Kraft war und die Weltumrundung der Ju 52 HB-HOS zum Scheitern verurteilte.

Rechts oben: Diese früher bei der deutschen Luftwaffe als Transporter im Einsatz stehende Ju 52/3m g8e wurde von Short Brothers & Harland in Belfast zu einem Passagierflugzeug für die British European Airways (BEA) umgerüstet. Die als G-AHOF immatrikulierte Junkers nahm am 29. November 1946 ihren Betrieb auf und flog letztmals am 25. September 1947. Im Februar 1948 erfolgte die Verschrottung in Warrington (England).

Rechts Mitte: Die beiden für Papua New Guinea bestimmten Ju 52/3m VH-BUV und VH-BUW der Gibbes-Sepik Airways während eines Zwischenstopps in Hamburg-Fuhlsbüttel. Beide Junkers verblieben bis April 1960 im Einsatz.

Rechts unten: Die Junkers Wellblechtanten gehörten zum ersten Inventar der in den frühen Nachkriegsjahren gegründeten Bulgarian Airlines. Diese Ju 52/3m g7e LZ-UNO wurde nach Kriegsende von bulgarischen Truppen erbeutet und flog vor der Übergabe an die Bulgarian Airlines für die Luftstreitkräfte des Landes.

des Zweiten Weltkrieges erbeutete Ju 52 ein. Die ersten Flüge mit der Tante Ju lasen sich im Sommer 1944 nachweisen, wo die Ju 52 auf der Strecke von Perm nach Kubitschew und zurück pendelten. Die Aeroflot Junkers kamen auch beim Transport von Schwefel zum Einsatz, der aus Minen in Aschkabad (Turkmenistan) gefördert wurde.

Einige der Maschinen erhielten bei ihrem Einsatz bei der Aeroflot auch sowjetische Avionik, beispielsweise einen RPK-10 Funkkompass. Die Ju 52 verblieben bis Mitte der Fünfzigerjahre im Bestand der staatlichen sowjetischen Fluggesellschaft. Ihr Einsatz bei der Aeroflot strafte jenes vom sowjetischen Diktator Josef Stalin verabschiedete Gesetz Lügen, das den Einsatz von im Dritten Reich gebauten Flugzeugen über der Sowjetunion verbot, und so fast sechs Dekaden nach seiner Einführung zum Stolperstein für die Ju Air mutierte.

Besser als die C-47

Die australische Gibbes Sepik Airways kaufte insgesamt drei Ju 52 bei der Firma M. Ahrenberg in Schweden für den Transport von schweren Gütern in Papua Neu Guinea. Eines der Flugzeuge, die Ju 52/3m (Werknummer 7256) hatte früher bei der Lufthansa als D-AVIU «Theodor Schüpfwinkel» gedient. Diese Maschine wurde im Oktober 1955 mit dem australischen Kennzeichen VH-BUU vom Eigentümer Wing Commander Robert Henry Maxwell Gibbes vom schwedischen Bromma nach Goroka, Papua New Guinea, überführt.

Die zweite Ju 52/3m (Werknummer 7493) mit dem Kennzeichen VH-BUV flog früher mit dem Stammkennzeichen CK+QR für die deutsche Luftwaffe. Die dritte Ju 52 3/m (Werknummer 641375) VH-BUW kam schon während des Krieges zur dänischen Luftverkehrsgesellschaft Danish Det Danske Luftfartsselskab, wo das Kennzeichen OY-DFU und den Merkmamen «Uffe Viking» erhielt. Diese beiden Ju 52 traten im Januar 1957 ihre Reise nach Fernost an, wobei sie mit zusätzlichen Kraftstofftanks ausgerüstet waren, welche ihnen eine Flugdauer von bis zu zehn Stunden verlieh. Alle drei Junkers der Gibbes Sepik Airways erhielten bereits vor ihrem Überflug nach Fernost in Australien gebaute Pratt & Whitney R-1340-SH-G Motoren sowie dreiblättrige Hamilton Standard 3-D40 Luftschauben.

Doch warum ausgerechnet die Ju 52, wenn in Australien Dutzende von C-47 Skytrain verfügbar waren? «Die Beschaffenheit der Pisten, die ich bediente waren für die C-47 völlig ungeeignet», erklärte Bobby Gibbes vor neun Jahren in einem Briefwechsel mit dem Verfasser, «sogar mit einer voll beladenen Ju 52 waren steile Anflüge in bester Jagdflieger-Manier möglich. Die Junkers verschaffte mir einen grossen Vorteil gegenüber meinen Konkurrenten.» Die drei Ju 52



Foto: Royal Air Force Museum P39393



Foto: Lufthansa



Foto: Stephan Boscshnikow

transportierten jede erdenkbare Art von Gütern. Die VH-BUU musste nach einem Landeunfall bei Baiyer River am 17. Oktober 1959 abgeschrieben werden, die VH-BUV und VH-BUW verblieben bis zu ihrer Verschrottung im April 1960 im Dienst. Das Aluminium von Tragfläche und Rumpf kaufte die Firma E. R. Way & Sons in Thebarton auf und liess es in Adelaide (Australien) in Aluminium-Barren für Japan schmelzen. Ein solch unrühmliches Ende bleibt den drei Veteranen der Ju Air hoffentlich nach ihrer voraussichtlichen Ausserdienststellung im September 2012 erspart.

Hans-Heiri Stapfer

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). Ein Kapitel darin beschreibt den Einsatz der Ju 52 nach dem Krieg.

Korrigendum

Im Bericht «Geburt einer Legende» (Ausgabe 09/09) wurde der A-703 die Werknummer 6611 zugeordnet. Richtig ist: Werknummer 6610.



Vor 25 Jahren im Cockpit...

Auf den ersten Seiten der November-Ausgabe von 1984 wird über Farnborough berichtet, der «bedeutendsten Flugzeugschau des Jahres», wie der Autor seinen Artikel betitelt. Interessant ist dabei insbesondere ein Blick auf die Schweizer Aussteller: Pilatus mit den zwei PC-9 Prototypen, der Dätwyler «Swiss Trainer» sowie die Soloy Cessna 206 HB-CHK, die für das Para Centro in Locarno mit einer Allison Turbine mit 420 PS ausgerüstet wurde. Bereits damals zeigte Cockpit auch gerne Jagdflugzeuge mit Sonderlackierungen, allerdings leider nur in Schwarz-Weiss... So eine F-104G aus Memmingen (siehe Poster letzte Ausgabe) und eine RF-4E Phantom II des Aufklärungsgeschwaders 51 aus dem grenznahen Bremgarten. Passend zu unserem Bucker-Beitrag ab Seite 40 sind Hansruedi Dublers «Erinnerungen eines Bucker-Piloten». Genau und mit viel Respekt und Liebe zum Flugzeug erklärt er das «Bucker-Fliegen». Ein Schnellkurs ohne offene Fragen! Ein Bericht über die SLS, die damals in Bremen schulte (King Air C90), rundet die vielfältige Ausgabe vor 25 Jahren ab. *mt*
Titelbild: Boeing 737-300 bei einem Testflug in Seattle.

Air 84 – Klagenfurt



Die «Frece Tricolori» der italienischen Luftwaffe waren mit ihren Aermacchi MB-339A/PAN auf zahlreichen europäischen Flugtagen vertreten

Air 84 – Klagenfurt



Einmal keine Schweizer «ju!» Diese in England immatrikulierte CASA 352-L stammt aus den Beständen der spanischen Luftwaffe

Großangelegte Flugmeetings sind in unserem östlichen Nachbarland eher eine Seltenheit. In Klagenfurt boten rund fünfzig Flugzeuge ein hervorragendes Programm, an dem einzig die Absenz der Kunstflugstaffel «Karo As» auffiel.



Das ungarische Kunstflugteam fliegt auf Zlin Z-50L

Erstmals in Europa zu sehen war diese Curtiss P-40N, ein Jagdbomber, der vor allem in Nordafrika und im Pazifik verwendet wurde



Staffeln der Welt

North American T-6

Der Militärtrainer der Fünfziger- und Sechzigerjahre ist noch bei mehreren zivilen Teams im Einsatz.



Der Oldtimer im Airshow-Zirkus

Foto: © Werner Baier

In Mitteleuropa ist das «Duo Eichhorn» auf zahlreichen Flugtagen zu sehen.

Die Piloten

Walter Eichhorn (Vater), Pilot seit 1958 mit über 18 000 Flugstunden. Zuletzt Kapitän auf B 747-200. Bekannt auch durch die Flüge mit der Bf 109 der Messerschmitt-Stiftung.

Toni Eichhorn (Sohn), Pilot seit 1986. Derzeit bei der Lufthansa auf Airbus A 340.

Das Programm

Start und mehrere Passagen in enger Formation. Danach Trennung und Op-posite. Nach erneutem Aufschliessen folgen mehrere Kunstflugfiguren. Die Vor-

führung findet ihren Abschluss in einer Formationslandung.

Neuerdings verfügt Walter Eichhorn auch über eine L-29 Delfin, ehemals Standard-Jet-Trainer des Warschauer Pakts. Durch die unterschiedlichen Leistungsprofile ist die Vorführung im Verband mit einer T-6 sehr eingeschränkt. Auf Formationsstart und Vorbeiflüge in Formation folgt ein Solodisplay der L-29.

Die Maschinen

Der Fortgeschrittenentrainer T-6 wurde in den Dreissigerjahren des letzten Jahrhunderts entwickelt. Er bewährte sich in mehr als vierzig Ländern. Zuletzt während der Neunzigerjahre in Südafrika. Bedingt durch das, gemessen an der



Foto: © Werner Baier

Motorleistung, relativ hohe Gewicht von 2,4 Tonnen ist die T-6 nur eingeschränkt kunstflugtauglich. Der Pratt&Whitney R-1360 Sternmotor schöpft 600 PS aus 21 Litern Hubraum.

Aktuelle zivile Teams

Esquadilha Oi, ein Team mit drei T-6 und einer Beech 18 ist Werbeträger des gleichnamigen Telekommunikationskonzernes (Oi = Hallo) in Brasilien.

Die Maschinen sind in sehr lebhaften Farben lackiert.

Die Skytypers, mit sechs T-6, sind mit dem Logo der Firma Geico in Nordamerika unterwegs. Der Teamname weist auf die Fähigkeit als «Himmelsschreiber» hin.

Militärische Teams in der Vergangenheit

Team der FFS A Landsberg (Deutschland)
Red Checkers (Neuseeland)
Bumbling Bees (Südafrika)
Goldilocks (Canada)
Esquadilha da Fumaca (Brasilien)

Werner Baier



Foto: Geico

Ganz oben: Vater (15) und Sohn (08) Eichhorn im Vorbeiflug (Hahnweide 2009).

Mitte: Walter Eichhorn beim Abrollen nach der Vorführung (Hahnweide 2009).

Unten: Die Skytypers (Andrews AFB 2008?).

Quellen

Bild- und Textarchive des Autors

Schweizerisches Luftfahrzeugregister 1. – 30. September 2009

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
01.09.2009	HB-3428	DG-500 Elan Trainer	5E77T33	1992	Vol à voile Club Valais, Sion	Sion
15.09.2009	HB-FNK	PC-6/B2-H4	967	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.09.2009	HB-FSQ10	PC-12/47E	1167	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.09.2009	HB-FSR10	PC-12/47E	1170	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.09.2009	HB-FSS10	PC-12/47E	1172	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.09.2009	HB-FST10	PC-12/47E	1173	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.09.2009	HB-FSV10	PC-12/47E	1155	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.09.2009	HB-FSW10	PC-12/47E	1171	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.09.2009	HB-IYD	SAAB 2000	059	1998	Darwin Airline SA, Lugano	Lugano
01.09.2009	HB-QOR	BB22	399	2006	Ballon-Service, Buchrain	Buchrain
01.09.2009	HB-QOS	BB60Z	706	2009	Funk Hans/Ballongruppe Schweiz, Wolfwil	Wolfwil
01.09.2009	HB-QTE	BB26Z	708	2009	Reist Andreas, Hindelbank	Hindelbank
11.09.2009	HB-VPB	CE 525A (CJ2+)	CE525A0422	2008	Breitling SA/Albinati Aeronautics SA, Genève	Grenchen
01.09.2009	HB-ZMJ	EC 120 B	1485	2007	Own-A-Heli AG, Luzern	Buochs
14.09.2009	HB-ZRW	AW109SP	22207	2009	Schweiz. Luft-Ambulanz AG, Zürich	Zürich

Eintragung: Noch in den Farben der bisherigen Eigentümerin Polet Aviakompania zeigt sich der neue SAAB 2000 HB-IYD der Tessiner Darwin Airline SA. Das Flugzeug war im November 1998 fabrikneu an die Crossair (seit dem Sommer 2002 Swiss) geliefert worden und wurde nach dem Verkauf an die russische Polet Aviakompania am 29. Mai 2006 aus dem Schweizer Register gelöscht. Die neue Eigentümerin immatrikulierte die Maschine als VP-BPP, bis sie nun wieder in die Schweiz verkauft wurde.



Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Neuer Eigentümer/Halter	Standort
22.09.2009	HB-850	KA 6E	4018	1965	Fessler Thomas/Sportfluggruppe Solothurn, Richterswil	Grenchen
07.09.2009	HB-1078	ASK 13	13675 AD	1988	Ismalun René, Versoix	Montricher
29.09.2009	HB-2101	DG-400	4-118	1985	Hohl Hans, Wittenbach	St. Gallen-Altenrhein
24.09.2009	HB-3351	LS8-18	8442	2002	Segelfluggruppe Lenzburg, Lenzburg	Schaffhausen
23.09.2009	HB-BKF	CAM O-160	1461	1987	Schmidle Patrik/Ballongruppe Zugersee, Buchrain	Buchrain
24.09.2009	HB-BUC	AS 5-49A	549A-3080	1991	Ballon Blatten GmbH, Lengwil-Oberhofen	Lengwil-Oberhofen
02.09.2009	HB-CPP	CE 172	29928	1957	Normann Lasse, Genthod	Genève-Cointrin
03.09.2009	HB-CYH	CE 172P	17274157	1980	Motorfluggruppe Zürich, Zürich	St. Gallen-Altenrhein
21.09.2009	HB-DWC	M20C	3269	1965	I-FLY AG, Zug	Speck-Fehraltorf
25.09.2009	HB-EMI	24W41A(UC61A)	767	1943	Aérofun, Yverdon-les-Bains	Ecuvillens
28.09.2009	HB-IFQ	Mystère Falcon 900	121	1992	Malaysian Jet Services/Jetclub Aircharter AG, Zürich	Ausland
28.09.2009	HB-JES	GV	556	1998	MWM AG/Jetclub Aircharter AG, Zürich	Zürich
21.09.2009	HB-KHR	SR22	2973	2008	I-FLY AG, Zug	Les Eplatures
17.09.2009	HB-OQN	PA-28R-200 (B)	28R-7435093	1973	Roz Thierry, Payerne	Ecuvillens
23.09.2009	HB-QEI	CAM O-160	4925	2000	Balloon Team SA, Lugano	Lugano
28.09.2009	HB-VOZ	LR 60	148	1998	Dajrise AG/Jetclub Aircharter AG, Zürich	Zürich
28.09.2009	HB-VWN	LR 60	158	1999	Jetfile Ltd./Jetclub Aircharter AG, Zürich	Zürich
23.09.2009	HB-YGC	Pelican GS	377	1993	Super-Cub Gesellschaft Zürcher Oberland, Wila	Speck-Fehraltorf
04.09.2009	HB-YJU	Pulsar XP	362	2004	Zulauf Werner, Schupfart	Fricktal-Schupfart
25.09.2009	HB-YKK	Lambda UFM 13	2/13 EXP	2001	Lanz Michael, Steffisburg	Thun



Löschung: Mit dem Uetz U4M Pelikan HB-TBU ist erneut eines der von Albert Markwalder konstruierten und auf dem Zürcher Flugplatz Speck-Fehraltorf gebauten Flugzeuge aus dem Schweizer Register gelöscht worden (*oben*).

Löschung: Die Finanzkrise, die auch die Nachfrage nach neuen Flugzeugen beeinträchtigt, führt bei den Pilatus Flugzeugwerken seit dem 1. September für rund einen Drittel der Belegschaft zu Kurzarbeit. Auf reduzierter Basis werden aber trotzdem regelmässig neue Flugzeuge wie der Pilatus PC-12/47E HB-FSM10 ausgeliefert (*rechts*).



Löschung: Mit der Partenavia P.66B 150 HB-EMM ist ein eher seltenes Flugzeug aus dem Luftfahrzeugregister gelöscht worden. Der Dreiplätzer wurde vom Italiener Luigi Pascale konstruiert und in 50 Exemplaren hergestellt. Insgesamt bauten die Italiener 312 Maschinen dieses Typs in verschiedenen Versionen, darunter 21 Exemplare für die südafrikanische Luftwaffe, die aus angelieferten Teilen vor Ort montiert wurden (*oben*).



Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
25.09.2009	HB-1598	Mini-Nimbus C	159	1981	Whittingham Keith, Langnau am Albis	Schänis
29.09.2009	HB-1813	LS6	6083	1986	Barth Florian, Zürich	Birrfeld
29.09.2009	HB-2416	Ventus-2 CT	156	2005	Aebli Franz, Basel	Dittingen
15.09.2009	HB-3202	DG-300 Elan	3E-466	1995	Beutler Johannes, Ostermundigen	Bern-Belp
29.09.2009	HB-EMM	P.66B 150	18	1971	Haltergemeinschaft Pelikan, Neuenkirch	Luzern-Beromünster
04.09.2009	HB-FSH10	PC-12/47E	1154	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.09.2009	HB-FS110	PC-12/47E	1158	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.09.2009	HB-FSK10	PC-12/47E	1159	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.09.2009	HB-FSM10	PC-12/47E	1168	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.09.2009	HB-FSN10	PC-12/47E	1166	2009	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.09.2009	HB-FSU9	PC-12/47E	1091	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
22.09.2009	HB-IJZ	A320-211	0211	1991	Eden Irish Aircraft Leasing MSN 211 Ltd./ Jetclub Ltd., Zürich	Zürich
17.09.2009	HB-IQG	A330-223	275	1999	Sierra Leasing Ltd./ Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
07.09.2009	HB-KAY	TB20	578	1985	Trini-Club Zürich, Rapperswil	Zürich
07.09.2009	HB-KEP	R2160	318	1997	Kunstflugverein Altenrhein KFVA, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
16.09.2009	HB-KFF	M-7-235 C	4048C	1988	Take off GmbH Flying Services, Urdorf	Triengen
15.09.2009	HB-PIR	PA-28-181	28-8690048	1986	Luckyair SA, Viganello	Lugano
30.09.2009	HB-PQX	PA-46-500TP	4697194	2004	Schick Hervé André, Gorgier	Les Eplatures
23.09.2009	HB-PRA	PA-46-350P	4636418	2007	Hess Ralf, Arbon	St. Gallen-Altenrhein
29.09.2009	HB-QEN	Firefly 8	F8-425	1998	Rundflüge und Airtaxi Alpliner AG, Zürich	Fahrwangen
29.09.2009	HB-TBU	Pelikan U4M	7303	1979	Haltergemeinschaft Pelikan, Neuenkirch	Luzern-Beromünster
16.09.2009	HB-VLF	BAE.125 Series 800A	258264	1994	Scintilla AG, Solothurn	Ausland
04.09.2009	HB-VOA	Astra SPX	111	1999	GE Capital Solutions AG/Libra Travel AG, St. Gallen	St. Gallen-Altenrhein
07.09.2009	HB-ZIT	EC 135 T2+	0511	2006	Jaques Ltd./Swift Copters SA, Genève	Genève-Cointrin



Basel (oben): Während der letzten Wochen operierte Lufthansa Cargo mehrere Vollcharterfrachtflüge ab dem EuroAirport nach Dar es Salaam in Tansania (pharmazeutische Produkte). Zum Einsatz kamen zunächst ältere B747-200F der MK Cargo und am 30. September zum ersten Mal die B747-4H6 (BDSF) N741WA der World Airways Cargo. *Foto: Dennis Thomsen*



Zürich (oben): Qatar Executive – vor wenigen Wochen gegründet – betreibt zurzeit die Bombardier Modelle Challenger 300 und 605 (Bild). *Foto: Aeromedia A. E. Wettstein*

Genf (links oben): Ein Besucher der Weltklimakonferenz – die Boeing 737-76N ET-ALK der Ethiopian Airlines. *Foto: Jean-Luc Altherr*

Basel (links Mitte): Am 26. September stattete der Airbus A320-214 SU-BPU der Air Cairo dem EuroAirport im Rahmen eines Charterflugs einen Kurzbesuch ab. Zuvor aus Luxor ein-treffend ist die Maschine hier voll mit sonnenhungrigen Passagieren beim Wegrollen zum Start nach Sharm el Sheikh zu sehen. *Foto: Dennis Thomsen*

Genf (links unten): Die Boeing 767-29N(ER) N767KS der Mid East Jet ist ein regelmässiger Besucher in Genf, im September zum ersten Mal in dieser farbenfrohen Lackierung. *Foto: Jean-Luc Altherr*



Genf (oben): DC-10-Typen in Passagierkonfiguration sind rar geworden. Im Bild eine solche Maschine, das Modell 30 S2-ACO der Biman Bangladesh Airlines. Das Flugzeug brachte den Ministerpräsidenten zur Weltklimakonferenz in Genf.

Foto: Jean-Luc Altherr

Basel (links oben): Bei dieser Boeing B737-8F2 TC-JFI der Turkish Airlines ist nicht zu übersehen, dass der Carrier Mitglied der renommierten Star Alliance ist. Die Maschine ist hier bei ihrer Ankunft aus Istanbul zu sehen. *Foto: Dennis Thomsen*

Basel (links Mitte): Am 23. September flog die französische Axis Airways erstmals mit einer ihrer neuen Boeing B737-86N, der F-GIRS, den EuroAirport an. Es war dies auch das erste Mal, dass sich eine Maschine in den neuen Farben des Carriers in Basel blicken liess. *Foto: Dennis Thomsen*



Zürich (oben): Im Zusammenhang mit dem Fussball-WM-Qualifikationsspiel Schweiz-Lettland setzte Air Baltic verschiedentlich die Boeing 757-256 YL-BDC ein.

Foto: Aeromedia A. E. Wettstein

Basel (links): Am 10. September kam die Fokker 100 (F-28-0100) YR-FKA der rumänischen Carpatair im Rahmen eines Charterflugs zum EuroAirport. Aus Wien kommend ist die Maschine hier beim Start zum Weiterflug nach Salzburg zu sehen. *Foto: Dennis Thomsen*

Augenweide Ohrenweide Hahnweide

Das Oldtimer Fliegertreffen ist Geschichte



Foto: Aeromedia A. E. Weltstein

Das 15. Oldtimer Fliegertreffen auf der Hahnweide gehört der Vergangenheit an. Vergessen wird man aber das Spektakel der Superlative nicht. Hans Puskeiler und sein Team der Fliegergruppe Wolf Hirth haben dieses Jahr ein Programm zusammengestellt, das auf dem Kontinent nach seinesgleichen sucht. Trotz schwierigen Verhältnissen – starkem Crosswind am Freitag und Samstag – wurde die Grossveranstaltung unfallfrei abgewickelt. Es ist vermessen, aus der riesigen Fülle

wunderschöner Oldtimer «das Beste» herauszupicken. Besonders bemerkenswert, weil neu, war jedoch der Auftritt von Marc Mathis & Co, die einen veritablen «Luftkampf» – unter Einbezug einer B-17 – an den Himmel zauberten. Wo anders sieht man die ehemaligen Konkurrenten Spitfire, Mustang, Fury, Hurricane und FW-190 gemeinsam fliegen?

Über 400 Flugzeuge trafen auf der Hahnweide ein, dabei auch ein ansehnliches Kontingent von Schweizer AAA-Piloten.

Max Ungricht



Foto: Florian Fritz



Foto: Florian Fritz



Foto: Florian Fritz

Kleines Bild ganz oben: Die Douglas AD-4N Skyraider ist im Besitz der Amicale Jean-Baptist Salis aus La Ferté-Alais. Ehemals an die französische Luftwaffe geliefert, flog diese AD-4N im «aktiven Leben» auch im Dienst der afrikanischen Gabon Air Force.

Oben: PS-Kontrapunkt und Stammgast auf der Hahnweide – alle zwei Jahre fliegt der Schwede Mikael Carlson mit seiner 25 PS starken Thulin A/Bleriot XI 1910 eine beeindruckende Vorführung.

Links oben: Das beschränkte Platzangebot zwingt zu kleinen Abständen. Im Vordergrund ein Nachbau der legendären Messerschmidt Me-163 Komet. Man beachte die Zuschauermengen!

Links: Premiere auf der Hahnweide. Die russische Polikarpow I-16 Rata «Rote 9» fliegt seit 2009 unter «Deutscher Flagge». Eine echte Bereicherung am Warbirdhimmel. Allerdings ist das kurze Ding nicht ganz einfach zu landen, insbesondere nicht beim herrschenden Seitenwind.



Foto: Florian Füz



Foto: Aeromedia A. E. Wetstein



Foto: Aeromedia A. E. Wetstein

Ganz oben: Die Association «Forteresse toujours volante» aus dem französischen La Ferté-Alais schickte erstmals ihre Boeing B-17G «PINK LADY» auf die Hahnweide. Eine Landung auf der Hahnweide war nicht möglich. Während des Meetings «operierte» die B-17 vom Stuttgarter Flughafen aus.

Oben: Die aus Dijon eingeflogene Focke-Wulf Fw-190 gehört zur Sammlung von Christophe Jacquard und war auf der Hahnweide zum ersten Mal zu sehen.

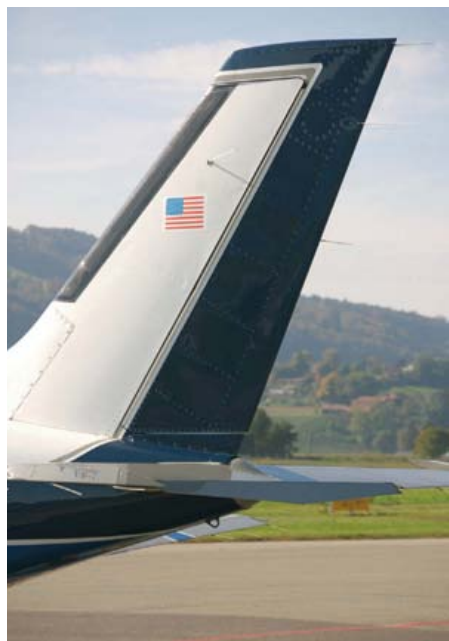
Oben rechts: Die Hawker Hurricane Mk. IIB und der nachfolgende Jagdbomber Douglas AD-4N Skyraider beeindruckten mit ihren Luftkampf-Schaeueinlagen.

Rechts: EADS betreibt neben dieser unter der Burg Teck anfliegenden Dornier Do-27-B1 weitere Oldtimer. Das Oldtimertreffen auf der Hahnweide ist immer auch ein Treffen der Do-27 Besitzer.



Foto: Aeromedia A. E. Wetstein

Leserwettbewerb



Flugzeuge der Welt

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

Einsendeschluss:
20. November 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
September 09**

Die richtige Antwort lautet:
**Boeing
747-100**

Die meisten Wettbewerbsteilnehmer tippten auf eine Boeing 777, zwei Teilnehmer fanden aber die richtige Antwort. Beide werden einen Cockpit-Kalender ihrer Wahl zugeschickt bekommen: Daniela Gerber, 8154 Oberglatt; Manuel Wyss, 3126 Gelterfingen. Die Gewinner werden im Dezember kontaktiert.

Kipprotorflugzeug im Wallis

Das ursprünglich von Bell und Boeing entworfene Kipprotorflugzeug (englisch Tiltrotor) BA 609 wird seit 1998 als Joint Venture gemeinsam von Bell und AgustaWestland weiterentwickelt. Es ist das erste zivile Kipprotorflugzeug (militärisches Gegenstück ist der Bell V-22 Osprey). Der Erstflug eines BA 609 (S/N 60001/N609TR) fand bereits



Foto: Jodel Bessard

am 7. März 2003 statt. Der zweite Prototyp (S/N 60002/N609AG) fliegt seit dem 9. November 2006. Im September führte AgustaWestland nun auf dem ehemaligen Militärflugplatz Ulrichen im Oberwallis Testflüge mit diesem zweiten Prototypen durch.

Walter Hodel

Vorschau auf die Ausgabe 12 – Dezember 2009

Im Mittelpunkt der kommenden Ausgabe steht die Axalp. Für Cockpit haben – wie üblich – die besten Fotografen den beschwerlichen Weg unter die Füße genommen. Lassen Sie sich überraschen; die Auswahl aus der Vielzahl exzellenter Bilder wird uns allerdings nicht leicht fallen...

Weiter erfahren Sie, wie bei «Jane's» gearbeitet wird. Die «Jane's Information Group» ist weltweit wohl der wichtigste News-Lieferant im Defence-Bereich. Cockpit-Mitarbeiter und Jane's-Korrespondent Georg Mader berichtet aus London.

Lassen Sie sich diese Ausgabe nicht entgehen!

Die Dezember-Ausgabe von Cockpit ist ab dem 25. November an Ihrem Kiosk erhältlich.

Luxushelikopter für die Jacht

Edminster, Eurocopter und Andrew Winch Designs (AWD) stellen im September an der Yacht Show in Monaco einen speziellen Eurocopter vor. Luxusjacht-Besitzer haben nun die Möglichkeit, einen so genannten Vertical Take Off Tender (EC 155B1 von AWD) und einen Sea Rover (Range Rover von AWD) im exklusiven Design zu erwerben. Der Anstrich des Hubschraubers ist ebenso speziell wie das Innenleben. Das Filet sieht aus wie Teakholz, das auf Luxusjachten vorzugsweise verwendet wird. Der knapp fünf Tonnen schwere Eurocopter EC 155B1 gehört zur Dauphin-Familie und verfügt über zwei Triebwerke.

Walter Hodel



Artist Impression: Edminster

Aviatiktalente gesucht



Vom Fliegen träumen – das kann jede(r). Du willst mehr. Du willst Deinen Traum wahr machen, ja mehr noch, du willst Deinen Traum zum Beruf machen. SPHAIR ist die Organisation, die Dir hilft die Tür in eine aviatische Zukunft ganz weit zu öffnen und Dir den Weg in die vielfältigen beruflichen Möglichkeiten, die die Fliegerei bietet, zu ebnen. www.sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee
Luftwaffe



SPHAIR



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™

Pure **performance** Absolute **precision**



WWW.BREITLING.COM



Aerospace

Der Multifunktions-Chronograph aus Titan.
Exklusives, thermokompensiertes SuperQuartz™-Werk.
Offiziell COSC-zertifizierter Chronometer.