

+ Cockpit

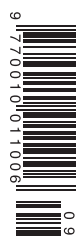
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 9/September 2012

CHF 8.20 / € 5.50

Cover Story
Farnborough
International Airshow

Military
Aviation

Heisse Tiger im kalten Norden



Virtual Flying

Der Aerofly FS
von IKARUS

History

Super Constellation –
Schweizer Rettung im Atlantik

Airshow

MCAS
Cherry Point

«Trotz Sistierung 365 Tage fliegen.»



In die Prämie eingerechneter Nutzungsrabatt /

Luftfahrtversicherung

- ✓ Bedürfnisgerechter Versicherungsschutz
- ✓ Keine Hinterlegung des Lufttüchtigkeitszeugnisses
- ✓ Keine Meldung der Sistierung

Jetzt Offerte beantragen:

Urs Spiegelberg und Georg Hardegger, 052 261 58 33
oder 052 261 58 28

AXA.ch

AXA *winterthur*
Versicherung / **neu definiert**

Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

An dieser Stelle wird oft über die Militärfliegerei geschrieben. Und etwas weniger oft über die kommerzielle Zivilluftfahrt. Beides faszinierende und – was zum Beispiel die grossen Messen und Flugtage betrifft – auch sehr prägende Sparten der Fliegerei. Auch in dieser Ausgabe nimmt der Anlass von Farnborough, für mich die beste Messe Europas, wieder einen bedeutenden Platz ein.

Ebenso faszinierend sind aber diejenigen fliegerischen Betätigungsfelder, die es weniger, oder höchstens regional «in die Zeitung bringen»: Segel- und Motorflug, Eigenbauer, Präzisions- und Kunstflieger oder die Warbird-Community.

Oft ist die Nichtbeachtung aber auch selber verursacht. So fanden zum Beispiel anfangs August die Schweizer Meisterschaften im Kunstflug statt. Weder eine Pressemitteilung im Vorfeld des Anlasses noch ein Hinweis auf die Resultate erreichten unsere Redaktion. In unserer Rubrik «Vor 25 Jahren» wird zufällig auf die fantastischen Ergebnisse von Eric Müller und Christian Schweizer anlässlich der EM in Plössen hingewiesen. Diese Generation wusste nicht nur ausgezeichnet zu fliegen, sondern schaffte es auch, die Passion Kunstflug in die Öffentlichkeit zu transportieren. Die Sponsoren bekamen den Return, der ihnen zustand.

Trotz Infoflaute von Seite der Organisatoren ein kurzer Blick auf die Meisterschaft: Bruno Müller aus Triengen holte seinen fünften Titel – den vierten bereits in Serie. Ein wahrlicher Überflieger! Solche Leistungen – und auch die Leistungen der anderen Piloten – hätten es verdient, zumindest in der Fachpresse entsprechend gewürdigt zu werden.

Vor zwei Jahren bot ich dem Präsidenten der Swiss Aerobatic Association an, den Kunstflug generell und die Arbeit der SAA monatlich auf einer «Aerobatic-Seite» vorzustellen. Die Antwort war (leider) negativ, die Pressearbeit sei vereinsintern geregelt. Hier möchte ich auch gerne an die Presseverantwortlichen anderer Organisationen und Anlässe appellieren: Bitte senden Sie uns Ihre Unterlagen nicht erst einige Tage vor dem Event; soll eine Vorschau erfolgen, dann können Ihre Angaben nie früh genug vorliegend sein.

Andere Presseverantwortliche pflegen das Gegenteil: ein Trommelfeuer an Pressemitteilungen und Einladungen zu Events. Zur letzteren Kategorie gehört der angepeilte «Weltrekord» des jungen Piloten Carlo Schmid. Ein aviatisches Unterfangen, dem ich wenig Positives abgewinnen kann (und deshalb hat Cockpit bisher darüber auch nicht berichtet). Der jüngste Einhandsegler, der jüngste Bergsteiger auf dem Mount Everest, der jüngste Weltumrunder... Mir sind für solche Abenteuer erfahrene Könnere lieber – und dann wird das bei uns auch thematisiert.



In die Kategorie der aussergewöhnlichen Unterfangen gehört das Projekt «Swiss Air Racing Team». Mit der Unterstützung von ORIS und technischem Support von Ruag Aviation (Aerodynamik) steht Vito Wyprächtiger auch dieses Jahr wieder am Start der legendären Air Races von Reno (12.–16. September). Vito hat seine fliegerische Kompetenz über Jahre hinweg demonstriert; sein Einsatz am Air Race ist zwar nicht ungefährlich, aber er ist aus diesem Holz geschnitzt, das kalkulierte Risiko mit Professionalität vereint. Über solche Leute und Projekte soll geschrieben werden! Wenn andere Fachblätter darüber nicht informieren (weil der Schreibende das Team organisiert), dann bleibt nur «Flachpresse» als Prädikat.

In eigener Sache

Zum 1. Januar 2013 wurde eine Zusammenarbeit von AeroRevue und Cockpit vereinbart. Das Verbandsmagazin der Aero-Clubs der Schweiz wird neue im Jordi Medienhaus gedruckt, dem Herausgeber von Cockpit. Ebenfalls wird die Inserateakquisition beider Titel bei Jordi zusammengelegt. Mit einem Inseratencombi steigt die Erreichbarkeit deutlich an und die fokussierten Zielgruppen können noch besser erreicht werden. Ein sinnvoller betriebswirtschaftlicher Entscheid. Beide Titel bleiben im Besitz der jeweiligen Verleger. Ebenfalls per 1. Januar hätten die zwei Redaktionen von AeroRevue und Cockpit kooperieren sollen; das Ziel einer solchen Zusammenarbeit liegt zum Beispiel in der Absprache und Abgrenzung der Themenauswahl oder bei der Gestaltung des Magazins. Nun – meine Zeit bei Cockpit läuft im September 2013 altershalber sowieso aus: Nach über acht Jahren der völlig freien Themenwahl (Inhalte und Art der Präsentation) ist für mich aber die publizistische Unabhängigkeit das wichtigste Markenzeichen von Cockpit. Und so soll es bleiben. Wir sind nun übereingekommen, dass die heutige Organisation (Redaktion/Gestaltung) bis zur Septemberausgabe 2013 im gleichen Rahmen weitergeführt wird. Ich freue mich auf die verbleibenden zwölf Ausgaben!

Ihr Max Ungricht



Schweizer Spitzentechnologie in Reno: Das Swiss Air Racing Team mit Vito Wyprächtiger kann in Reno mit einem aerodynamisch stark überarbeiteten «Scarlet Sreamer» an den Start gehen.



**SWISS
AERO
EXPO**

**LUFTFAHRT-MESSE
28.-30. SEPTEMBER 2012
FLUGPLATZ BUOCHS (LSZC)**



Öffnungszeiten

Freitag und Samstag
10.00 – 18.00 Uhr
Sonntag 10.00 – 17.00 Uhr

Anreise

mit dem Auto

Autobahnausfahrt Stans-Süd,
ab da folgen Sie bitte
der Beschilderung.

mit dem Flugzeug

Es sind genügend Stellplätze
vorhanden. Informationen unter
www.swiss-aero-expo.ch.

Besuchen Sie die 4. Luftfahrt-Messe
für die allgemeine Luftfahrt!

Flugplatz Buochs (LSZC)

**Namhafte in- und ausländische Unternehmen
Vom Segel- bis Reiseflugzeug**

Produkte aus den Bereichen Zubehör, Avionik, etc.

Verschiedene Fachvorträge und Jugendförderung

Freitag und Samstag Patrouille Suisse, P3-Flyers

**Flugvorführungen, am Samstag erleben Sie
die Piloten hautnah (Autogrammstunde)**

Flugvorführungen vom Schweizer Modellflug-Verband

Rundflüge mit Flächenflugzeug und Helikopter

Interessante Demoflüge

Genügend Abstellfläche für Besucherflugzeuge

Foodarena

www.swiss-aero-expo.ch



Partner



Military Aviation

- 6 Arctic Tiger – Raubkatzen in Schnee und Regen
- 8 RAF Mildenhall: Wenn die B-52 andockt

Cover Story Farnborough

- 12 Gripen zeigt das neue Radar
- 14 Zivile Hersteller: Die Talsohle ist durchschritten
- 17 Mitsubishi sorgt für eine Überraschung

Civil Aviation

- 18 Swiss AviationTraining – Der Weg ins Airline-Cockpit (15)
- 19 Your Captain speaking ... «Schlaflose Nächte»
- 20 Horizon Swiss Flight Academy: Hohe Ziele, eiserner Wille

Airports

- 22 Verband Schweizer Flugplätze VFS: gemeinsam stärker für die General Aviation handeln

Business Aviation

- 23 Data Sheet: Gulfstream G280

Virtual Flying

- 24 Neu: der Aerofly FS von IKARUS

- 26 Im Sattel des Mustangs

Service

- 27 Media Pick

Mittelposter

- 28 Bell-Boeing MV-22B Osprey Zeichnung: Daniel Jorns

Helicopter

- 30 Bonsai & Co. setzen auf webbasierte Heliausbildung
- 32 Swiss Helicopter Association – die Info-Seite

- 34 Swiss Helicopter AG: die Ausbildungsprofis
- 35 Zehn Jahre Eagle Helicopter AG – eine Erfolgsgeschichte

Airshow

- 36 MCAS Cherry Point – Celebrate the Heritage!
- 38 Scalaria 2012: fliegende Jachten am Wolfgangsee

History

- 40 Vor 50 Jahren: Schweizer Rettung im Atlantik
- 42 Dornier gegen Nippons Armada

- 45 Wal-Nachbau für das Dornier Museum

General Aviation

- 47 Hunterverein Interlaken: einen Hunter zum Geburtstag
- 47 Nach 66 Jahren: Der Gaultigletscher gibt den ersten Propeller frei

- 54 Neuer Cumulus-Pilotshop

Report

- 52 Singende Motoren – Flying Legends Duxford 2012

Regelmässige Rubriken

- 3 Take-off
- 10 Inside
- 33 Heli-Focus
- 44 Vor 25 Jahren
- 46 News
- 48 HB-Register
- 50 Gallery
- 54 Letzte Seite: Events, Leserwettbewerb, Vorschau, Full stop

6

Military Aviation

Arctic Tiger – Raubkatzen in Schnee und Regen



Cover Story Farnborough

Zivile Hersteller: Die Talsohle ist durchschritten



Airshow

MCAS Cherry Point – Celebrate the Heritage!



History

Schweizer Do 24 für Südostasien (3)



14

36

42

Titelbild: Dieses hat (zum ersten Mal bei Cockpit) keinen Bezug zum Inhalt – aber es ist zu schön, um vorenthalten zu werden... Belgische F-16 anlässlich der 70-Jahr-Feier der belgischen Luftwaffe (Florennes). Foto: Wim Das

Cockpit – 53. Jahrgang

Herausgeber
Jordi AG – das Medienhaus Verlag «Cockpit»
Postfach 96, 3123 Belp
Zentrale: +41 31 818 01 11
Fax: +41 31 819 38 54
www.cockpit.aero

Verlagsleitung: Roger Schenk
Verlagssupport: Daniel Jordi

«Cockpit» erscheint monatlich am Ende des Vormonates.

Unsere Partner
«Cockpit» ist Verbandsorgan der Swiss Helicopter Association (SHA) sowie Partner der AOPA Schweiz und des Verbandes Schweizer Flugplätze (VSF)

Anzeigenverkauf
Jordi AG – das Medienhaus Christian Aeschlimann
Aemmenmattstr. 22, 3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 42
E-Mail: inserate@cockpit.aero

Aboservice
Jordi AG – das Medienhaus Ursula Seifried Jordi
Aemmenmattstr. 22, 3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 27
E-Mail: abo@cockpit.aero

Abonnementspreise
Inlandabo jährlich CHF 87.–
Jugendabo für Schüler und Studenten (mit Ausweis): CHF 52.–
Schnupperabo (für 3 Monate): CHF 20.–
Einzelverkaufspreis: CHF 8.20 inkl. Porto und MWST.
Auslandabo steuerfrei, Porto nach Aufwand
Preisänderungen vorbehalten.

Auflage
8072 Exemplare (Druckauflage)
4559 Ex. (WEMF-Beglaubigung 2011)
10942 Leser (gemäss Umfrage 2008)

Text- und Bildredaktion
mit-media, GAC, Flughafen Bern, CH-3123 Belp
Telefon: +41 31 960 22 49
Fax: +41 31 960 22 29
E-Mail: redaktion@cockpit.aero

Chefredaktor:
Max Ungricht

Stv. Chefredaktor:
Thomas Strässle

Redaktions-Mitarbeiter
Peter Aegeter, Jean-Luc Altherr, Daniel Bader, Werner Baier, Joël Bessard, Jürgen Gassebner, Markus Herzig, Walter Hodel, Rolf Müller, Samuel Sommer, Dr. Bruno Stanek, Hans-Heiri Stapfer, Anton E. Wettstein

Bitte Texte und Fotos nur nach vorheriger Absprache zusenden

Druckvorstufe
TopDesk-Design, Hangweg 20, CH-3125 Toffen
Telefon: +41 (0)31 964 04 42
E-Mail: e.schenk@topdesk-design.ch
Layout: Elisabeth Schenk

Layoutkonzept/Druck/Vertrieb
Jordi AG – das Medienhaus
Aemmenmattstr. 22, 3123 Belp
gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier
ISSN 0010-0110

gedruckt in der schweiz

Arctic Tiger



Mit eisigen Temperaturen, Hagel, Schnee, Regen und kurzen Aufhellungen hat die NATO-Übung Arctic Tiger ihrem Namen alle Ehre gemacht. Wie jedes Jahr treffen sich die Mitglieder der NATO-Tiger-Association auf einem andern Militärflugplatz, um verschiedenste Einsatzszenarien zu trainieren und sich bei den Tiger Games in sportlichen und gesellschaftlichen Disziplinen zu messen.



Das Detachement der Fliegerstaffel 11 aus Meiringen.

Dieses Jahr sollte der Anlass eigentlich in Portugal stattfinden, wegen mangelnder Gelder wurde er storniert, worauf die Norweger kurzfristig einsprangen. Auf dem norwegischen Luftwaffenstützpunkt Ørland haben sich vom 9. Mai bis zum 6. Juni rund 1000 Teilnehmer von zwölf Staffeln und aus zehn Ländern getroffen.

Ursprünglich wäre das Teilnehmerfeld noch deutlich grösser gewesen. Staffeln aus Portugal, Polen, der Slowakei, Tschechien, Frankreich, Italien und Griechenland haben alle aus finanziellen Überlegungen kurzfristig absagen müssen. Das grösste Kontingent

kam aus Deutschland mit dem Jagdbombergeschwader 32 und dem Aufklärungsgeschwader 51 aus Schleswig mit insgesamt zwölf Tornados. Für die Süddeutschen vom Fliegerhorst Lechfeld war dies das letzte Tiger Meet, da Lechfeld geschlossen und das JaBoG 32 nächstes Jahr aufgelöst wird.

Täglich wurden rund 70 Einsätze geflogen, wobei jeden Tag eine andere Nation den Lead für eine Übung übernehmen durfte. Das Übungsgebiet umfasst einen riesigen Luftraum von mehreren hundert Quadratkilometern, vor allem über der Nordsee, aber auch über norwegischem Festland. Morgens standen fast ausschliesslich so-

genannte COMAOs (Combined Air Operations), also grosse komplexe Übungen mit verschiedensten Flugzeugmustern und diversen Einsatzszenarien, auf dem Programm. Nachmittags wurden jeweils kleinere Übungen wie etwa zwei Schweizer Hornets gegen zwei türkische F-16 oder der Schutz eines AWACS gegen feindliche Flugzeuge geübt. Die Flugzeuge der gegnerischen Parteien werden dabei in «Blue Air» und «Red Air» unterteilt, je nachdem, ob eine Mission defensiven oder offensiven Charakter hat.

Ergänzt wurde das Tiger Meet durch die Teilnahme von zwei NATO-AWACS und einem

Grossaufmarsch: Tornado IDS des Aufklärungsgeschwaders 51 vom Fliegerhorst Schleswig in Jagel.



gegründet wurde. Eigentlich haben auch die Norweger eine neue getigerte F-16, die wurde aber nur am Airshowtag zuhinterst in einer dunklen Hangarecke ausgestellt!

Schweizer Leistung preisgekrönt

Den Preis für das schönste Flugzeug gewannen die Deutschen aus Schleswig, Silver-Tiger-Trophy-Gewinner wurde die belgische 31. Sml. Die Fliegerstaffel 11 holte sich den eigentlich wichtigsten Titel, nämlich die Auszeichnung für die beste fliegerische Leistung und wurde Gesamtzweite!

Das nächste Tiger Meet findet Ende Juni 2013 wiederum in Norwegen statt, 2014 wird es beim AG 51 in Jagel sein, und – wers glaubt – 2015 bei den Griechen in Araxos. Se dere alle neste år i Norge for en annen Arctic Tiger med bedre vær og flere deltakere. **cp**

Simon Vogt

A big thank goes to Capt Morten Rosenlund and his Press Team and Chris Markley for the Norwegian translation. Einen herzlichen Dank auch an Albert Zurschmiede und Andreas Willener von der Bereitstellung Luftfahrzeuge aus Meiringen für ihre Hilfsbereitschaft.



Kunst am Flugzeug: F-16 C und D der 192. Filo (Türkei).



Tschechische Gripen D der 211. Sqn. Diese Maschine weist auf die 10000 geflogenen Gripen-Flugstunden bei der tschechischen Luftwaffe hin.

Elektronik-Learjet der deutschen Firma GFD (Gesellschaft für Flugzieldarstellung). Exklusiv waren auch zwei KC-135-Tanker der 121. ARW der Ohio ANG dabei. Einzige Helikopter waren die beiden Pumas der englischen 230. Sqn aus Benson sowie einzelne Sea Kings und NH90 der norwegischen Marine, die von Schiffen auf der Nordsee operierten.

Fliegerstaffel 11 im hohen Norden

Die Schweizer Fliegerstaffel 11 aus Meiringen ist seit 2004 vollwertiges Mitglied der Tiger Association und hat noch nie ein Tiger Meet ausgelassen. Leider waren aber auch die Berner Oberländer aus spartechnischen Gründen gezwungen, mit nur gerade drei F/A-18 Hornets und sieben Piloten anzureisen, und eine neue Tigerbemalung konnte auch nicht präsentiert werden.

Neue Bemalungen waren dieses Jahr ohnehin spärlich. Getigerte F-16 kamen von den Niederländern aus Volkel, der 31. Sml aus Belgien sowie der 192. Filo aus der Türkei, welche sogar mit zwei unterschiedlich bemalten (eigentlich aber beklebten) Falcons in Orland teilnahmen. Die französische Rafale vom ECE 05.330 und der weisse Arctic Tiger Tornado vom AG 51 aus Schleswig-Jagel waren wie so oft bei diesen beiden Nationen künstlerisch hervorragend gestaltet. Schade nur, dass die bunte französische Rafale bereits am zweiten Tag defekt war und



Rafale C der ECE 05.330 aus Mont-de-Marsan.



Die Niederlande entsandten F-16 A MLU der 313. Sqn. aus Volkel.



Auf der Luftwaffenbasis Mildenhall in der englischen Grafschaft Suffolk, etwa zwei Autostunden nordöstlich von London, ist die 100th ARW (Air Refueling Wing) stationiert. Sie ist in der Lage, die US Air Force und NATO-Partner auf einer Grösse von mehr als 20 Millionen Quadratmeilen weltweit zu erreichen.



Im Cockpit der KC-135 kurz vor dem Aufsetzen auf der Heimatbasis in Mildenhall. Derzeit hat die 100th Air Refueling Wing 15 Stratotanker auf der RAF Mildenhall in Service.

RAF Mildenhall Wenn die B-52 andockt ...

Die Fähigkeit, auf jede Situation reagieren zu können, wird mit erheblichem Umfang sichergestellt: Die sogenannten Mildenhall Teams (neben der 100th ARW bestehend aus 501st Combat Support Wing, 352nd Special Operations Group, 95th Reconnaissance Squadron, 488th Intelligence Squadron, 727th Air Mobility Squadron, Fleet Industrial Supply Center Sigonella sowie USAFE-UK) bestehen aus mehr als 5000 militärischen und zivilen Mitarbeitern.

Luftbetankung

Als eine von zirka 120 Luftbetankungsmissionen, welche von der 100th ARW monatlich durchgeführt werden, beinhaltet der heutige Auftrag an die Crew des KC-135-Stratotankers die Luftbetankung einer B-52 der 2nd Bomb Wing. Diese Maschine wird nach der Teilnahme am RIAT 2012 in Fairford zur Barksdale Air Force Base in Louisiana zurückverlegt.

An einem typisch englischen, verregneten Nachmittag treffe ich die Besatzung, bestehend aus Pilot, Co-Pilot und Boom-Operator beim



Die B-52 von der USAF 2nd Bomb Wing aus Barksdale am Boom des KC-135 Stratotankers.

Der Boom-Operator bei der Arbeit: Konzentriert bedient er die Betankungsanlage in liegender Position.

Wetter-Briefing. Die Vorhersage des per Liveschaltung und Webcam zugeschalteten militärischen Wettermoderators entspricht der subjektiven Wahrnehmung der dichten Bewölkung ausserhalb des Gebäudes. Auch einige Turbulenzen werden uns bevorstehen.

Anschliessend folgt ein zweites, kurz gehaltenes Crew-Briefing und rund 45 Minuten später steigt die KC-135 mit etwa 60 Tonnen Treibstoff an Bord mit uns in den grauen Himmel Richtung Nord. Nach einer Stunde erreichen wir unsere Rendez-vous-Zone über dem Meer, etwas östlich von Schottland, und entdecken den beeindruckenden Langstreckenbomber unter uns, welcher sich uns aus den weissen, dichten Wolken immer weiter nähert und letztendlich aus fototechnischer Sicht den Einsatz eines 17mm-Weitwinkelobjektivs erforderlich macht.

Die B-52 verfügt über eine Reichweite von 8800 Meilen, was ihr nach unserer Betankung für den Heimweg nach Louisiana problemlos reichen wird – ohne erneut aufgetankt zu werden. Unterdessen hat sich die Betankungsluke auf dem Rumpf des Bombers geöffnet und unser Boom Operator steuert mit einer Art Joystick den Boom zur Tanköffnung. Beim Anzapfvorgang herrscht höchste Konzentration. In den etwa 15 folgenden Minuten werden insgesamt 92 000 Pounds Gas (41,8 Tonnen) an den in scheinbar greifbarer Nähe fliegenden Bomber hinter uns abgegeben.

Safety first als oberste Maxime

Dass bei Luftbetankungsmanövern stets Safety first gilt und von den Besatzungen sehr ernst genommen wird, zeigt eine auftretende Situation: Die B-52 ist instabil geworden, woraufhin der Betankungsvorgang umgehend unterbrochen, die Tankzufuhr getrennt und der Boom eingefahren wird. Wenige Minuten später nähert

sich der Bomber erneut und die Betankung kann nach erneutem Anzapfen zu Ende geführt werden. Solche Vorgänge werden laut dem Boom-Operator ständig geübt, Sicherheit geht über alles.

So wie er unter uns erschienen ist, so verschwindet der graue Bomber unter uns auch wieder in die dichten Wolken und führt vollgetankt seine Heimreise fort. Der englischen Ostküste entlang bewegen wir uns schnurgerade Richtung Süden; einige Gewitterzellen zwingen uns noch ein paar Umwege zu fliegen, um sicher auf der RAF Mildenhall nach einer relativ kurzen Missionszeit von zirka drei Stunden wieder sicher zu landen. **cp**

Björn Trotzki

Special thanks to Tabitha Lee and Thomas Trower, PAO 100ARW, RAF Mildenhall.



Fotos: Björn Trotzki

Mit seiner Spannweite von zirka 57 Metern gibt der Oldie-Bomber auch in der Luft ein beeindruckendes Bild ab.

Fly the plane....

...Live in Bülach, the new economic centre in greater Zurich
Condominiums with first class amenities.



Only 7 minutes drive to Zurich airport, direct motorway connection, 15 minutes walk to the railway station and public buses.

Quiet site surrounded by nature, adjacent to the agricultural zone.

All schools up to gymnasium level within walking distance, indoor and outdoor swimming pools, ice rink, no air traffic noise, beautiful old town, and much much more, for attractive prices. Watch your colleagues during their approach to ZRH, and enjoy the beautiful view of the Berner Alps.

Beautiful roof garden condominiums with direct lift link to the garage:

140 to 169 square metres, plus large rooftop terraces, from CHF 1'250'000.--

or 4 ½ room and 3 ½ room flats, from CHF 630'000.--



For further information please visit our website, or for any advice contact Intercity AG, Robert Kuenzler 044 388 58 60
Robert.kuenzler@intercity.ch

www.am-suedhang.ch

PC-7 TEAM 2012



Kommandant
Oberst Werner «Höffi» Hoffmann
Kommandant Pilotenschule der Luftwaffe 85, 3700 Flugstunden, Kommandant seit 2010

Ein neuer Leader, zwei neue Teammitglieder und drei Piloten auf neuen Positionen prägen das PC-7 TEAM 2012. Martin Vetter hat den Lead der Kunstflugformation von Bernhard Lehmann übernommen, der das Team nach sechs Jahren verlassen hat. Andrin Witschi ist von der aktiven Formation zurückgetreten, bleibt dem Team aber als Reservepilot erhalten. Für sie sind Rodolfo Freiburghaus und Thomas Hilpert neu zum PC-7 TEAM gestossen. Dadurch fliegen nun Martin Hess und Christoph Schneider – der neue 2. Solist – auf neuen Positionen. David Mensen rückt für Martin Vetter als 1. Solist nach, wird aber auf der gleichen Position wie im letzten Jahr fliegen. **cp**

Walter Hodel



Turbo 3
Linker innerer Flügelmann (neu)
Hauptmann Cyril «Johnny» Johner
Fliegerstaffel 11, 1100 Flugstunden, Mitglied seit 2011 (immer die gleiche Position)



Turbo 1
Leader
Hauptmann Martin «DJ» Vetter
Fliegerstaffel 11, 2200 Flugstunden, Mitglied seit 2006 (bisherige Positionen: 3 und 7)



Turbo 2
Rechter innerer Flügelmann (neu)
Hauptmann Rodolfo «Roody» Freiburghaus
Fliegerstaffel 11, 1200 Flugstunden, Mitglied seit 2012



Turbo 5
Linker äusserer Flügelmann
Hauptmann Andreas «Nuk» Kuhn
Fliegerstaffel 11, 2400 Flugstunden, Mitglied seit 2007 (bisherige Position: 3)

Fotos: Schweizer Armee – ZEM



Turbo 7
2. Solist
Hauptmann Christoph «Paso» Schneider
Fliegerstaffel 18, 1300 Flugstunden, Mitglied seit 2010 (bisherige Position 2)



Turbo 4
Slot
Hauptmann Thomas «Ofe» Hilpert (neu)
Fliegerstaffel 18, 1500 Flugstunden, Mitglied seit 2012



Turbo 8
1. Solist
Hauptmann David «Mensen» Menth
Fliegerstaffel 17, 1800 Flugstunden, Mitglied seit 2007 (bisherige Positionen: 3 und 5)



Turbo 6
Rechter äusserer Flügelmann
Hauptmann Marc «Ebi» Eberhart
Fliegerstaffel 11, 1800 Flugstunden, Mitglied seit 2008 (bisherige Position: 2)



Reservepilot
Hauptmann Andrin «Andrin» Witschi
Fliegerstaffel 11, 2200 Flugstunden, Mitglied seit 2006 (ehemalige Positionen 2, 6 und 9)



Turbo 9
Unterleader
Hauptmann Martin «Tinu» Hess
Fliegerstaffel 18, 2700 Flugstunden, Mitglied seit 2008 (bisherige Position 4)



PR/Speaker
Hauptmann Philippe «Philippe» Hertig
Zielfliegerstaffel 12 Tiger F-5, Mitglied seit 2006



PR/Speaker
Hauptmann Andreas «Lifty» Hebeisen
Fachstab skyguide/Jägerleitoffizier, Mitglied seit 2010

AQUA DOME: Entdecken Sie die Kraft der Gegensätze



TIROL THERME
LÄNGENFELD

Bei Unterwassermusik in der Soleschale schweben, Abkühlung im 25-Meter-Sportpool finden, die Muskeln in der Sprudelschale lockern, ätherische Öle in der Heustadlsauna atmen, nach einer Öztaler Steinmassage neue Frische fühlen, den herrlichen Blick in die Öztaler Bergwelt auf der grosszügigen Liegewiese geniessen... der AQUA DOME – Tirol Therme Längenfeld inmitten der Öztaler Bergwelt ist der ideale Ort für Ihren Wellnessurlaub der Extraklasse.

Wir frischen auf

Der AQUA DOME erweitert! 60 Zimmer und Suiten, 1800 m² Hotel-SPA «SPA 3000» exklusiv für die Hotelgäste mit Saunen, Bäder, Ruheoasen, Blüten und Kristallen sowie fünf neue Seminarräume stehen ab Dezember 2012 zur Verfügung. Mit der Erweiterung des Hoteltraktes erhöht sich das Angebot in der Tirol Therme in Längenfeld erheblich. Noch mehr Wohlfühlen und Entspannung inmitten der Öztaler Alpen ist angesagt!

Auf mehr als 50 000 Quadratmetern vereint das Top-Thermenresort der VAMED Vitality World den grössten Wellness- und Spabereich Tirols sowie ein elegantes 4-Sterne-Superior-Hotel, direkt verbunden mittels Bademantelgang. Die 140 komfortablen Zimmer und Suiten sind nach den Feng-Shui-Prinzipien eingerichtet – ein Tribut an Wohlbefinden, Vitalität und Lebenslust.

Der AQUA DOME ist idealer Ausgangspunkt für unzählige Outdoor-Aktivitäten sowohl für Winterurlauber in den bekannten Skigebieten des Öztals mit Sölden und Obergurgl-Hochgurgl als auch für Bergsteiger, Nordic Walker und Mountainbiker in den warmen Monaten. Nach aufregenden Tagen auf der Piste oder in den Bergen finden die Gäste des AQUA DOME Entspannung und Regeneration in der grosszügigen Wasserwelt mit vielfältigen Innen- und Aussenbecken, raffinierter Saunawelt, grosszügigem Beauty & Spa-Bereich sowie einem modernen Fitnesscenter.

Wer aktives Naturerlebnis mit Bade-, Spa- und Fitnessgenuss verbinden will, findet

hier eine Oase mit allen Raffinessen – zu jeder Jahreszeit. Gönnen Sie sich eine aktive Auszeit.

Package zum Buchen «2-fach Wohlfühlen»

09.12.2012 – 23.12.2012

Zweifach Wohlfühlen... 2 Übernachtungen und 2 Behandlungen zur freien Auswahl... wählen Sie zwischen den Paketen A, B, C oder D!

Inkludierte Leistungen:

- A: 1 Vollmassage, 1 Aromawickel
- B: 1 Honigmassage, 1 Kräuterbad
- C: 1 Verwöhnbehandlung Gesicht (60 Min.), 1 Spa Music
- D: 1 Meersalzkörperpeeling mit Whirlwanne, 1 Anti Stress Massage für Nacken-, Hals- und Kopfbereich

Ausserdem inklusive:

- 2 Übernachtungen im **** Sterne Superior Hotel im Doppelzimmer Ballade
- Vitalfrühstück
- Vitamingruss am Zimmer
- Abwechslungsreiche Menüs und Büfets am Abend, Light-Menüs inklusive
- Wohnen in komfortablen Zimmern mit Bad oder Dusche, separatem WC, Panoramabalkon
- Nutzung der AQUA DOME Therme: Thermenbereich innen und aussen, Sauna, Fitnesscenter
- Tägliches Aktivprogramm
- Kinderbetreuung und -animation
- Kostenlose Nutzung unserer Tiefgarage

Preis: ab 386 EUR pro Person/Nacht

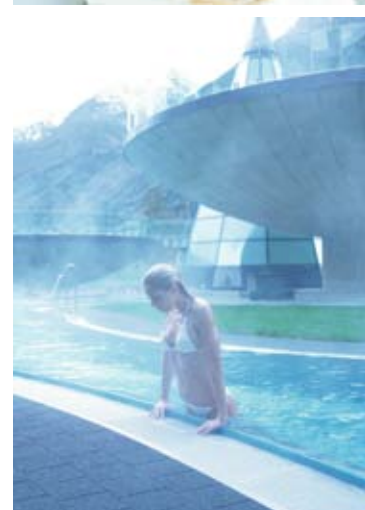
Verlosung

2-fach Wohlfühlen: 2 Übernachtungen im Doppelzimmer Ballade für 2 Personen (*Belegung nach Verfügbarkeit!)

In welchem Bundesland von Österreich liegt das Hotel AQUA DOME? Antwort mit Lösungswort bis am 8. September, 24.00 Uhr, an insetate@cockpit.aero. Der Gewinner wird schriftlich benachrichtigt.

Die Wettbewerbsteilnehmer sind damit einverstanden, dass das Hotel Aqua Dome die Adressen für eigene Werbezwecke verwenden darf.

AQUA DOME – Tirol Therme Längenfeld GmbH & Co KG
Oberlängenfeld 140, A-6444 Längenfeld
Telefon: +43 (0) 5253/64 00, Telefax: +43 (0) 5253/64 00-480
E-Mail: office@aqua-dome.at, www.aqua-dome.at





Die von einem Alenia-Testpiloten geflogene C-27J bei den Zertifizierungsflügen für die Luftbetankung. Als Mutterplattform kamen KC-767A der italienischen Luftwaffe zur Anwendung.

Foto: Alenia

Zwar ganz am Ende der Flightline, aber umgeben von einer grossen Schar von Fachjournalisten: Der erste Auftritt des neuen AESA-Radars auf dem Gripen Demonstrator. Auch andere interessante Neuigkeiten prägten das Bild. So der erste westliche Auftritt des russischen Trainingsflugzeugs Jak-130.

Farnborough Gripen zeigt zum ersten Mal das neue Radar

Dies war für die Schweizer Öffentlichkeit eine besondere Nachricht. Saab-Werkspiloten haben den Demonstrator mit dem neuen Selex Galileo Raven ES-05 AESA-Radar nach Farnborough gebracht. Gerade richtig auch für eine sehr grosse Delegation aus dem ebenfalls am Gripen E/F interessierten Brasilien. Gleichzeitig konnte Saab auch über die Verlängerung des Vertrages mit der britischen Testpilotenschule British Empire Test Pilots' School (ETPS) informieren. Seit 1999 verwendet die ETPS den Gripen zu Ausbildungszwecken (Fixed Wing Graduate Course); der unterzeichnete Vertrag umfasst mehrere ETPS-Kurse, darunter auch zwei Trainingseinsätze pro Jahr in Schweden, einer im Frühling und einer im Herbst. Beim ETPS-Programm arbeitet Saab eng mit der schwedischen Luftwaffe zusammen. Die ETPS führt alle Flüge in Schweden durch. Aus diesem Grund werden die Studierenden und Instrukturen für die Kurse im Flugsimulator nach Linköping in die Testfluganlage von Saab reisen, während die Gripen-Simulatorschulungen auf der Airbase F7 in Sätenäs stattfinden.

Gripen Fighter Weapon School in Südafrika

Neben Schweden wird mit Südafrika ein weiterer Ausbildungs-Hotspot dazukommen. Saab investiert in ein Weiterbildungszentrum am Luftwaffenstützpunkt Overberg in Südafrika – dieser soll erfahrenen Kampfpilo-

ten von allen «Gripen-Nationen» offen stehen.

In der Gripen Fighter Weapon School werden die Fähigkeiten von erfahrenen Gripen-Kampfpiloten perfektioniert. Die Anlagen an der Südspitze Afrikas sind ideal geeignet: ein grossflächiger Luftraum, Bergketten sowie viel Platz über dem Indischen und dem Atlantischen Ozean. Die Durchführung des ersten Kurses mit der Teilnahme von Gripen-Piloten aus Schweden, Südafrika, Ungarn, Tschechien und Thailand ist für Ende 2013 geplant.

Jakowlew Jak-130

Sehenswert und interessant war der erste europäische Auftritt des zweistrahligen Trainingsjets Jak-130, der zur Aus- und Weiterbildung von Piloten für Kampfflugzeug-Generationen «4+» und «5» eingesetzt werden soll. Der Hersteller Irkut hat bereits im vergangenen Jahr erste Maschinen dieses Typs ins Ausland exportiert und von fünf Ländern liegen Bestellungen vor, darunter Länder wie Libyen und Syrien, wo die Vertragserfüllung fraglich sein wird. Der Marktbedarf wird auf 250 Flugzeuge ge-



Foto: Saab

AESA-Radar Selex Galileo Raven ES-05 auf dem Gripen Demonstrator.

schätzt. Die russische Luftwaffe will bis 2020 mindestens 65 Einheiten kaufen.

Alenia C-27J schliesst Versuche zur Luftbetankung positiv ab

Alenia informierte über die positiv verlaufenen Luftbetankungstests von C-27J Spartan mit KC-767A-Tankflugzeugen. Die Testflüge wurden in Zusammenarbeit mit dem 14° Stormo aus Pratica di Mare durchgeführt. Die Air-to-Air-Betankungen fanden in Höhen zwischen 10000 und 20000 Fuss und bei Geschwindigkeiten bis 220 Knoten statt; auch Nachtbetankungen mit Night Vision Goggles wurden durchgeführt.

Das Ziel, pro Minute 2800 Liter Treibstoff

zu transferieren, wurde erreicht. So kann ein Spartan in weniger als fünf Minuten voll aufgetankt werden. Mit der nun erfolgten militärischen Zertifizierung können die zwölf bisher für die Luftbetankung ausgerüsteten C-27J der italienischen Luftwaffe und eine Maschine der litauischen Luftwaffe dafür eingesetzt werden.

Cassidian übergibt erste ASSTA 3.0 Tornados an deutsche Luftwaffe

Cassidian hat Ende Juni die ersten zwei auf den neusten Fähigkeitsstandard ASSTA 3.0 (Avionics System Software Tornado Ada) umgerüsteten Tornado-Serienflugzeuge an die deutsche Luftwaffe ausgeliefert. Nach der Abnahme durch die Wehrtechnische Dienststelle 61 in Manching werden die Maschinen nun wieder an das Jagdbombergeschwader 33 in Büchel übergeben.

ASSTA 3.0 beinhaltet neben der Integration des netzwerkfähigen Datenkommunikationssystems MIDS (Multifunctional Information Distribution System/Link 16) unter anderem ein modernes Funkgerät, einen digitalen Video- und Datenrekorder (DVDR) und die Integration der LJDAM-Präzisions-

munition (Laser Joint Direct Attack Munition), welche sowohl mit Hilfe der Satellitennavigation, als auch per Laser ins Ziel gesteuert werden kann.

Parallel zu den Aktivitäten bei ASSTA 3.0 laufen bereits die Weiterentwicklungen für ASSTA 3.1. Hierbei werden die monochromen Röhrenbildschirme im hinteren Cockpit durch Farbdisplays ersetzt und die Funktionalität des MIDS erheblich erweitert. Cassidian ist im Auftrag der Panavia GmbH für Projektmanagement, Entwicklung, Fertigung und Einrüstung der Kampfwertsteigerungen der deutschen Tornados verantwortlich. Als Industriepartner im trilateralen Tornado-Programm (Cassidian in Deutschland, Alenia in Italien und BAE Systems in Grossbritannien) war Cassidian für die Entwicklung und Fertigung sämtlicher Rumpfmittelteile des Tornado zuständig und zeichnete zudem für das Avioniksystem, die Kommunikations-Anlage, die Flugkontrollanlage und das gesamte Computer-System des Flugzeugs verantwortlich. **CP**

Max Ungricht



Foto: mt

Stiess auf grosses Echo: Modifizierter Super Puma der Schweizer Luftwaffe am Ruag-Aussenstand.



Foto: Cassidian

Für weitere zehn Jahre fit: Tornado auf dem Stand ASSTA 3.

**Heute Zürich, morgen Miami –
jeden Tag eine neue Herausforderung
als Pilot/-in**

Besuchen Sie uns an der
Ostschweizer Bildungsausstellung OBA
31. Aug. – 2. Sept. 2012
Aviatic-Insel Stand 3.1.27

Farnborough Talsole überwunden



Für die Hersteller war die 48. Auflage der Luftfahrtausstellung südwestlich von London wieder von mehr Erfolg gekrönt als die Ausgabe 2010.

Sowohl Airbus als auch Boeing durften sich über ein gesteigertes Kundeninteresse freuen. Allerdings waren unter den Aufträgen relativ viele noch unverbindliche Absichtserklärungen und Kaufverpflichtungen, neue Projekte wurden nur wenige vorgestellt. Dafür gab es atemberaubende Vorführungen in der Luft, allen voran der A380 und der Dreamliner.



Fotos: Thomas Strässle

Schön in Reih und Glied: Das Static Display von Bombardier (v.l.n.r.: CRJ900 von China Express Airlines, Dash 8-Q400NextGen von Eurolog, Global 6000, Challenger 300, Learjet 45XR und Global 5000)

Die Farnborough International Airshow vermochte das Publikum auch in diesem Jahr – trotz der typisch englischen Wetterverhältnisse – in Scharen anzulocken. Mehr als 107 000 Fachbesucher und über 1500 Aussteller aus aller Welt nahmen an der 48. Ausgabe des aviatischen Grossanlasses teil, an den Publikumstagen begehrten rund 130 000 Luftfahrtenthusiasten Einlass in die Ausstellung. Die fliegerischen Highlights bildeten die Boeing 787 in ihrem dem Grau des britischen Himmels lei-

der etwas zu ähnlichen Farbleid von Qatar Airways sowie der Airbus A380 in der neuen Bemalung von Malaysia Airlines, der im weiteren Verlauf der Woche durch eine Airbus-Werkmaschine ersetzt wurde. Insgesamt nahmen über 140 Flugzeuge an den Flugvorführungen und am Static Display teil.

Boeing 737: Magische Grenze überschritten

Die Industrievertreter dürften mit den Geschäftsabschlüssen unterschiedlich zufried-

den sein. Insgesamt konnten sie 758 Flugzeuge im Wert von 72 Milliarden Dollar verkaufen, was zwar eine Steigerung von 53 Prozent gegenüber dem Jahr 2010 bedeutet. Das Resultat liegt aber immer noch deutlich hinter dem Abschlussergebnis von 2008, als die Verkäufe einen Wert von 88 Milliarden erreichten.

Zu den Gewinnern darf sich am ehesten Boeing zählen. Allein für die verschiedenen Versionen der 737MAX erhielten die Amerikaner Bestellungen und Kaufverpflichtungen für 285 Flugzeuge. Zu den grössten Neukunden des modernisierten Bestsellers zählen United Continental mit 100 Bestellungen für die 737MAX-9, ferner Gecas, die 75 737MAX-8 kaufen will, sowie Air Lease Corporation, die eine Order für 60 MAX-8 und 15 MAX-9 aufgegeben hat. Seit dem Programmstart der Boeing 737 im Jahr 1965 hat der amerikanische Hersteller für sein Erfolgsmodell die Schallmauer von 10 000 Bestellungen durchbrochen, genau sind es 10 039. Mit nunmehr 659 festen Bestellungen hat die MAX im Duell der Single-Aisle-Jets ein wenig zum Rivalen A320neo aufschliessen können, für diesen liegen aber immer noch mehr als doppelt so viele fixe Orders vor, nämlich 1429. Bis Ende Jahr will Boeing für die MAX 1000 Festbestellungen vorweisen können. Viel verspricht sich der Hersteller auch von den Niedrigpreisgesellschaften, deren Anteil am Weltluftverkehr



Der Star der Show während den Fachpublikumstagen: Der zweite für Malaysian Airlines bestimmte A380, MSN81, setzt in einer neuen Lackierung nach einer eindrucksvollen Flugdemonstration zur Landung an.

laut 737-Programmchefin Beverly Wyse von heute 14 auf 20 Prozent im Jahr 2030 anwachsen wird.

Totale Funkstille herrschte bei Boeing dagegen auf dem Gebiet der Grossraumjets. Keine einzige Order, weder für den Dreamliner, die Triple Seven noch die 747-8, war eingegangen, und auch Details zur mit Spannung erwarteten Weiterentwicklung der Boeing 777 und zur Boeing 787-10X blieben aus. Immerhin sagte Ray Conner, der neue Chef der Zivilflugzeugsparte von Boeing: «Wir hatten diesen Sommer vielversprechende Meetings mit Schlüsselkunden und fühlen uns den beiden Modellen mehr denn je verpflichtet.» Diese sollen laut Boeing die Lücke zwischen der 787-9 und der 747-8I schliessen.

Leasingfirmen als Hauptabnehmer

Auf Airbus-Seite hat der A320neo in Farnborough eine (wohl nur vorübergehende) Pause eingelegt. Es gab lediglich etwa 30 Absichtserklärungen und Kaufrechte für die verschiedenen Varianten der remotorisierten Single-Aisle-Familie, dagegen war das Interesse für die klassische, aber mit «Sharklets» versehene A320 überraschend gross. Die China Aircraft Leasing Company (Absichtserklärung für 36 Flugzeuge der A320-Familie) und die russische UTair (20 A321) zählten zu den grössten Interessenten des herkömmlichen Mus-

ters. Im Segment der Single-Aisle-Flugzeuge von Airbus fällt auf, dass die Verkäufe für den A319neo nicht recht vom Fleck kommen. Es scheint, als ob es der CS300 von Bombardier gelingen könnte, Airbus einen Teil des Jagdreviers am unteren Ende dieses hart umkämpften Marktsegments streitig zu machen. Generell lässt sich beobachten – und dies gilt nicht nur für die beiden Branchenleader –, dass ein respektable Teil der mehr als 750 Bestellungen lediglich Kaufverpflichtungen oder Absichtserklärungen sind und diese

in grosser Zahl von Leasingunternehmen bekannt gegeben wurden, wohl ein Hinweis auf die schleppende wirtschaftliche Entwicklung in den USA und die Finanzkrise in Europa.

A330 mit höherem Startgewicht

Im Gegensatz zu Boeing konnte Airbus bei den Widebodies wenigstens mit einer kleinen Neuigkeit aufwarten. Ab sofort bietet der Hersteller den A330 mit einem auf 240 Tonnen gesteigerten maximalen Startgewicht an. Als erster ist der A330-300, der bisher ein MTOW von 235 Tonnen aufwies, mit den neuen Leistungsdaten erhältlich. Diese verleihen ihm bei voller Passagierzuladung eine Erhöhung der Reichweite um rund 730 km, sodass er mehr als 11 020 km – etwa die Strecke London–Tokyo oder Paris–Kuala Lumpur – nonstop zurücklegen kann, zudem verfügt er über eine um fünf Tonnen höhere Nutzlast. Die Indienststellung dieses Modells ist für Sommer 2015 geplant. Zu einem späteren Zeitpunkt sind auch der A330-200 und sogar die Frachtversion dieses Modells, deren maximales Startgewicht derzeit 238 Tonnen beträgt, mit den neuen Leistungsparametern verfügbar. In diesem Fall erhöht sich die Range um 495 km auf maximal 13 060 km, die Nutzlast nimmt um 2,5 Tonnen zu. Die Leistungsverbesserungen sollen durch aerodynamische Optimierungen und eine höhere Triebwerkeffizienz erreicht werden, die je ein Prozent beitragen. So erhalten die inneren Vorflügel der Tragflächen eine neue Form, während die Verkleidungen der Klappenführungshilfen verkürzt werden, beides Errungenschaften aus dem aktuellen A350-Programm. Dazu kommt ein automatisches Lastvermindersystem, das schon beim A320 angewendet wird und helfen soll, hohe Belastungen im Fall von Turbulenzen von den ▶

Steigendes Interesse für C-Series

In Farnborough konnte Bombardier neue Kunden für das geplante Kurz- und Mittelstreckenflugzeug bekannt geben. So unterzeichnete Air Baltic eine Absichtserklärung über den Kauf von zehn CS300-Flugzeugen und sicherte sich Kaufrechte für zehn weitere Maschinen dieses Typs. Die neuen Flugzeuge werden bei der baltischen Fluggesellschaft die älteren Boeing 737-300 und -500 ersetzen und die Dash 8-Q400, von denen die Airline acht Stück betreibt, ergänzen. Die Auslieferung der ersten CS300 ist für das vierte Quartal 2015 geplant. Martin Gauss, CEO von Air Baltic, erklärte gegenüber Cockpit, seine Airline verhandle mit Bombardier über den Betrieb eines eigenen Simulators im Trainingszentrum von Air Baltic am Flughafen Riga. Damit würde der baltische Carrier in Europa neben Swiss ein zweites Ausbildungszentrum für künftige C-Series-Piloten betreiben.

Neben Air Baltic hat ein zweiter, nicht genannter Kunde «conditional orders» für fünf CS100 und zehn CS300 aufgegeben. Zudem stehen die Kanadier offenbar in Verhandlungen mit Air Asia, die an der CS300 in einer High-Density-Auslegung für 160 Passagiere interessiert ist. Nach Abschluss der Farnborough Airshow verfügt Bombardier für die C-Series über 352 Bestellungen und Kaufverpflichtungen von zwölf Kunden, die Zahl der festen Orders hat sich aber nicht geändert und liegt weiterhin bei 138 Einheiten (66 CS100, 72 CS300). Im Moment scheint die grössere CS300 in der Gunst der Kunden etwas höher zu stehen als die CS100. **ts**



Kurz vor Showbeginn übernahm China Express Airlines diesen CRJ900.



Oben links: Ausschnitt aus dem Static Display mit einem KDC-10-Tanker (rechts) von Omega Aerial Refueling Services, einer früheren DC-10-40 von Japan Air Lines.

Oben rechts: Seit vielen Jahren wieder einmal ein Boeing-Jet im Flying Display – der erste für Qatar Airways bestimmte Dreamliner.

Links: Diese Form sollen die Flügelenden der neuen Boeing 737MAX-Familie erhalten.

Steuerflächen zum Mittelpunkt des Flugzeugs zu verlagern.

Mit dem erweiterten Angebot will sich Hersteller Airbus rüsten für die Konkurrenz, die ihm in Form modernisierter 777-Varianten und weiterer Dreamliner-Versionen erwachsen könnte, der aufgerüstete A330 soll aber auch hauseigene Muster wie den A340-300, ältere A330-Modelle sowie die Boeing 777-200ER beerben. Mit dem Leasingunternehmen CIT, das in Farnborough die Bestellung von zehn Flugzeugen bekannt gab, hat Airbus auch schon einen ersten Abnehmer für die neue Gewichtsoption des Zweistrahlers gewonnen.

Neuartige Winglets

Wenngleich Boeing in England keine neuen Flugzeugmuster ankündigte, sickerten doch mehr Details zur geplanten MAX-Familie durch. Eine der zahlreichen technischen Neuerungen betreffen die Flügelenden in Form von neuartigen, zweigeteilten Winglets, von denen in Farnborough ein Modell zu sehen war. Sie sind mit 2,9 Metern

etwa einen halben Meter höher als die herkömmlichen, an den NG-Mustern montierten Flügelohren und sollen den Verbrauch um etwa 1,5 Prozent senken. Insgesamt soll ein 737MAX-8 im Vergleich zu seinem Herausforderer A320neo acht Prozent weniger Treibstoff verbrauchen und acht Prozent geringere Kosten pro Sitz verursachen. Joe Ozimuk, Marketingchef der 737-Familie, gab zudem bekannt, dass das Bugfahrwerk um 20 Zentimeter angehoben wird, sodass der Rumpf der MAX parallel zum Boden zu liegen kommt. Dadurch ergibt sich mehr Raum für das Leap-1B-Triebwerk, dessen Fandurchmesser auf Drängen gewisser Kunden auf 1,76 Meter vergrößert wurde. Neben zahlreichen weiteren Veränderungen an Fahrwerk und Flügel sowie Anpassungen bei den Cockpitsystemen wird die 737MAX einen neuen Heckkonus mit anders gestaltetem APU-Einlass erhalten. Der Luftwiderstand soll sich auf diese Weise um ein Prozent verringern, überdies sollen Wirbelschleppen wegfallen. Das definitive Design wird aber erst 2014 festgelegt. Als ers-

tes Flugzeug wird die 737MAX-8 hergestellt, die laut heutiger Planung im Jahr 2015 auch den Jungfernflug absolvieren wird.

ATR 72-600 fliegt zuverlässig

Jenseits der Branchengiganten waren in Farnborough auch die führenden Hersteller von Regionalflugzeugen wie Embraer, Bombardier, ATR sowie die russischen und asiatischen Newcomer vertreten. Seitens ATR gab CEO Filippo Bagnato bekannt, dass die mittlerweile 30 im Einsatz befindlichen Exemplare der neuen 72-600 seit Beginn ihres kommerziellen Einsatzes vor rund einem Jahr eine betriebliche Zuverlässigkeit von 99,7 Prozent erreicht haben. Gleichzeitig konnte er 24 neue Bestellungen verkünden, 23 ATR 72-600 und eine ATR 42-600. Vom kleineren Muster, das unlängst die Easa-Zertifizierung erhalten hat, will ATR dieses Jahr vier Stück ausliefern. Bagnato bestätigte zudem Verhandlungen mit der irischen Aer Arann über den Kauf von acht 72-600. Die Herstellung der älteren Version -500 wurde eingestellt, bis Ende Jahr erfolgen die letzten Auslieferungen. In Bezug auf die Entwicklung eines 90-plätzigigen Turboprops meinte der ATR-Chef: «Wir treiben die Vorbereitungen für den Businessplan für diese Art von Flugzeug voran.» Schliesslich stellte er ein neues ATR-Trainingszentrum in Aussicht, das im November in Singapur eröffnet werden soll. **cp**

Die neue MAX-Familie

	737MAX-7	737MAX-8	737MAX-9
Länge	33,6 m	39,5 m	42,1 m
Höhe	12,5 m	12,5 m	12,5 m
Spannweite	35,9 m	35,9 m	35,9 m
Reisegeschwindigkeit	M 0,79	M 0,79	M 0,79
MTOW	72,2 t	82,1 t	88,2 t
Reichweite	7040 km	6707 km	6661 km
Passagiere (2 Klassen)	126	162	180

Thomas Strässle



Der MRJ soll im vierten Quartal des nächsten Jahres zum Erstflug starten.

Bild: Mitsubishi Aircraft Corporation

Mitsubishi sorgt für Überraschung

Nach Bekanntgabe der Programmverzögerung um eineinhalb Jahre will der japanische Hersteller den neuen Fahrplan, der den Erstflug des Mitsubishi Regional Jet für Ende 2013 vorsieht, unbedingt einhalten. Unterdessen hat sich ein amerikanischer Grosskunde geoutet.

Lange sah es aus, als ob Farnborough für Mitsubishi zu einer Routineveranstaltung würde, an der die Japaner ein weiteres Mal die Vorzüge ihres neuen Regionaljets hervorheben und die kürzlich bekannt gegebene, eineinhalbjährige Programmverzögerung zur Beruhigung der Kundschaft als einmaligen Ausrutscher darstellen würden. Aber dann kam die Nachricht, welche die Fachwelt in Staunen versetzte: Die SkyWest Holding aus den USA habe eine Grundsatzvereinbarung für den Kauf von 100 MRJ90 unterzeichnet und der Vertrag solle «in den kommenden Wochen», so die Pressemitteilung von Mitsubishi, definitiven Charakter erhalten. SkyWest betreibt zwei Regionalfluggesellschaften, SkyWest Airlines und ExpressJet, die als Feeder von United Airlines, Delta, US Airways sowie für Alaska Airlines unterwegs sind. Wann und wie viele Flugzeuge tatsächlich fest bestellt werden, hängt von einer möglichen Lockerung der «Scope Clauses» ab, die in den USA die Grösse der Regionalflugzeuge, die für grosse amerikanische Carrier fliegen, auf 70 oder 76 Plätze beschränken. Sollte es zu einer Festbestellung kommen, ist geplant, dass alle Flugzeuge zwischen 2017 und 2020 ausgeliefert werden. Die Japaner kämen dann auf 230 Bestellungen (inkl. Optionen und Absichtserklärungen) für ihre Regionaljetfamilie, die aus dem 78-plätzigem MRJ70 und dem 92-Sitzer MRJ90 besteht. Das kleinere Modell kostet laut Hitoshi Hank Iwasa, Verkaufschef der Mitsubishi Aircraft Corporation, 38 Millionen Dollar, der MRJ90 ist gemäss Listenpreis für 41 Millionen zu haben.

Erstauslieferung 2015

Die weiteren Kunden sind ANA (15 Festbestellungen, 10 Optionen), die Trans States Holdings (50 plus 50) sowie ANI Group Holdings aus Hongkong, die beabsichtigt, fünf Flugzeuge zu kaufen. Richard Leach, der CEO von Trans States, war in Farnborough anwesend und gab seiner Ernüchterung über die Programmverspätung Ausdruck, schlug aber auch optimistische Töne an: «Wir waren enttäuscht, sind aber weiterhin überzeugt von den Vorteilen, welche dieses Flugzeug bietet. Der Markt ist reif dafür.» Als offizielle Gründe für die Verzögerung gab der Hersteller an, dass «technische Studien» mehr Zeit erfordern hätten als geplant und die Validierungsprozesse länger dauern würden. Hideo Egawa, der Chef der Mitsubishi Aircraft Corporation, versprach, man werde den neuen Fahrplan einhalten. Dieser sieht vor, dass die Endmontage des ersten MRJ90 Anfang nächsten Jahres beginnt, der Erstflug soll im vierten Quartal 2013 stattfinden. Danach erfolgt eine Testphase,

an der fünf Flugzeuge beteiligt sind und die rund 2500 Flugstunden umfassen soll. Die erste Maschine soll im Sommer 2015 einem Kunden übergeben werden.

Herausforderung Kundensupport

Um weitere Kunden zu gewinnen, argumentiert der asiatische Hersteller mit grosszügigeren Kabinenabmessungen als bei den konkurrierenden Embraer 170 und 190 sowie den CRJ-Modellen von Bombardier. In Farnborough zeigte Mitsubishi erstmals ein etwa acht Meter langes Kabinen-Mockup in einer kombinierten Premium-/Economy-Auslegung mit drei respektive vier Sitzen in einer Reihe. Zudem verbrauche ein MRJ90 rund 20 Prozent weniger Treibstoff und stosse um ein Fünftel weniger Kohlendioxide aus als das brasilianische Modell. Um allerdings nachhaltig erfolgreich

zu sein, braucht es – zumal als Neuling im Geschäft – noch etwas: «Einer der wichtigsten Punkte wird die technische Unterstützung beim Kundensupport sein, wenn das Flugzeug einmal im Einsatz ist», ist sich Hideo Egawa bewusst. **cp**



Foto: Thomas Strässle

Zum ersten Mal präsentierte der japanische Hersteller der Öffentlichkeit ein Kabinen-Mockup seines neuen Regionaljets.

Thomas Strässle

Technische Daten		
	MRJ70ER	MRJ90ER
Länge	33,4 m	35,8 m
Spannweite	29,2 m	29,2 m
Höhe	10,5 m	10,5 m
MTOW	39 t	41 t
Passagiere (Einklassen-Layout)	78	92
Reichweite (mit voller Passagierzuladung)	2730 km	2400 km
Max. Reisegeschwindigkeit	M 0,78	M 0,78
Startstrecke	1620 m	1600 m
Landstrecke	1430 m	1480 m
Geplante Erstauslieferung	Sommer 2015	Sommer 2016

(Angaben: Hersteller)

Der Weg ins Airline-Cockpit (15)

Florian Schreiner

Ein Bayer wird Swiss-Pilot

Für den aus dem oberfränkischen Bayreuth stammenden Florian Schreiner geht ein grosser Wunsch in Erfüllung: Er wird ein zukünftiger Swiss-Pilot sein – obwohl doch eigentlich von seiner Herkunft her die Lufthansa sein Ziel hätte sein können. Doch in der Luftfahrtbranche denkt man international. Cockpit unterhielt sich mit dem 22-jährigen beim IR-Training in Vero Beach.



Lockere Stimmung trotz anspruchsvollem Programm: Tobias Streichel, Florian Schreiner, Dominik Crnjak und Flight Instructor Chris Senn (v.l.).



Flugvorbereitung durch Florian Schreiner und Chris Senn (Flight Instructor).



Eindrehen in den Endanflug: Florian Schreiner (links) mit FI Chris Senn.



Flugtraining in Vero Beach, querab liegt der schön gelegene Flugplatz.

Florians Onkel ist Pilot bei der Lufthansa. Der Draht zur Fliegerei ist darum gegeben. Nicht bei allen jungen Leuten führt der Weg (leider) «so vorbestimmt» zum Ziel; Florian war einige Male mit seinem Onkel unterwegs, und auch ein Flug im Simulator trug zur Motivation des angehenden Wirtschaftsingenieurs bei. Der «Piloten-Entscheid» war also nur eine Frage der Zeit und die Anmeldung bei Swiss Aviation Training nur noch eine Formsache. Und so ging es denn auch Schlag auf Schlag: Anmeldung im März, Vertrag im April und im Juli bereits der Eintritt in die Pilotenklasse 3/11! «Florian, Sie stecken jetzt mitten in der Ausbildung und Sie werden hier in Vero Beach auch stark gefordert. Die Realität entspricht ja nicht immer dem Traum. Ist es noch immer so, wie erträumt?» Florian Schreiner: «Am Anfang war es anspruchsvoll, in die Materie hineinzuwachsen. Aber es ist wirklich so toll, wie ich es mir vorgestellt habe. Das ist genau der Beruf, den ich gerne für immer ausüben möchte! Ja, und wenn ich nun an mein Studium zurückdenke, jetzt in einem Hörsaal zu sitzen...»

Nächste Frage: «Sie sagen anspruchsvoll – intellektuell?» «Nein, mengenmässig. Es ist ein anderes Lernen als bisher und man muss das Gelernte auch immer parat haben. Für mich ist das fordernd, aber ich betone nochmals, es macht auch unheimlich viel Spass.» Und Florian fügt an: «Es ist aber nicht so, dass wir Tag und Nacht

arbeiten müssen, es bleibt auch genügend Freiraum für andere Sachen.»

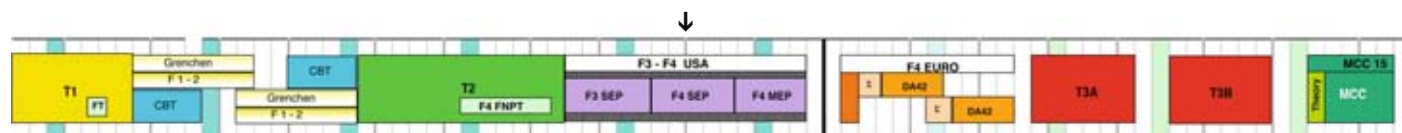
Es gibt auch Themen in der Ausbildung, die Florian besonders leicht fallen: Seine Physikkenntnisse machen ihm den Unterricht in den technischen Fächern einfacher und – Florian lächelt bei dieser Aussage – «... sind glücklicherweise auch meine Englischkenntnisse sehr gut, meiner kanadischen Freundin sei Dank...»

Auch mit dem Schweizerdeutsch hat Florian mittlerweile keine Probleme mehr. «99 Prozent verstehe ich locker, manchmal muss mir ein bestimmtes Wort halt nochmals «ausgedeutet» werden.» «Wie sehen Sie Ihre Zukunft, Florian?» «Keine Frage, bei der Swiss möglichst lang fliegen zu dürfen. Hier sind die Leute alle so aufgestellt und ich wurde so nett aufgenommen.»

Dann freuen wir uns also auf den nächsten Swiss-Flug nach Berlin, wenn uns First Officer Florian Schreiner am Lautsprecher mit der Durchsage «... und unter dem rechten Flügel sehen sie meine schöne Heimatstadt Bayreuth...» überraschen wird. **cp**

Max Ungricht

Details zum Pilotenberuf der Swiss finden sich im Internet unter: www.swiss-aviation-training.com.



Ausbildungszeitachse

Das kleinste internationale Dorf der Welt: Narita.



Foto: C.G.P. Grey

Viele Menschen glauben, dass ein Mensch sich an den Jetlag gewöhnen und mit einiger Übung mit den negativen Effekten umgehen kann. Leider ist dies nicht der Fall und auch Piloten und Flight Attendants kämpfen mit den negativen Auswirkungen der Zeitzonen. Schlaflose Nächte oder Katerstimmung tagsüber aufgrund von zu wenig Schlaf sind vollkommen normal auf der Langstrecke. Einzig den Umgang mit den Symptomen kann man erlernen.

Schlaflose Nächte

Es ist zwei Uhr nachts in Narita, Japan. Nachdem ich versucht hatte einzuschlafen, gab ich den Kampf mit der Vigilanz auf und habe mich entschieden, aufzustehen und mich zu beschäftigen. In rund sechs Stunden ist der Abflug Richtung Zürich angesetzt. Genauer gesagt um Mitternacht Schweizer Zeit. Genau zu dieser Zeit wird der Körper seine ersten Anzeichen von Müdigkeit aussenden und mir zu verstehen geben, dass ich schlafen sollte. Als Pilot hat man gelernt, mit diesen Anzeichen umzugehen. Spannend ist zu sehen, wie jeder Pilot unterschiedlich mit dem Jetlag umzugehen weiss.

Der Schweizer

Ich zähle mich zum Typ Schweizer. Dies ist nicht auf die Farbe meines Passes zurückzuführen, sondern auf die Art, wie ich mit dem Jetlag umgehe. Ich versuche auch im Ausland, meine innere Uhr auf Schweizer Zeit zu halten und schlafe zu Uhrzeiten, bei denen ich auch in der Schweiz schlafen würde. Dies garantiert mir einen relativ angenehmen Schlaf und eine einfachere Rückkehr in die Schweiz. Mein Körper wird nicht brutal auf die effektive Ortszeit gemünzt, sondern kann seinen inneren Frieden mit der Schweizer Zeit finden. Während ich in den USA regelmässig sehr früh zu Bett gehe, bleibe ich im Osten bis in die frühen Morgenstunden aktiv und schlafe tagsüber. Der Negativeffekt ist klar: Ich verpasse das kulturelle Tagesangebot der Destinationen im Osten und das Nachtleben im Westen. Erschwerend kommt besonders in Ländern wie Japan und China hinzu, dass man zu Ta-

geszeiten wach ist, wo kein anderer Mensch wach ist. So wie eben in Japan, wo ich um drei Uhr morgens alleine in der Lobby sitze und an einem Artikel schreibe.

The Locals

Die andere Gruppe sind diejenigen, die sich möglichst schnell an die Ortszeit gewöhnen wollen. Man erkennt diese Gruppe relativ einfach, da sie mit tiefen Ringen unter den roten Augen tagsüber halbwach durch die Strassen laufen. Denn auch sie sind dem Jetlag ausgeliefert. Der grosse Vorteil derjenigen, die diese Adjustierung an die Ortszeit im Griff haben, ist, dass sie vor dem Abflug regelmässig zu mehr Schlaf kommen als «die Schweizer», welche alle hellwach dem «Wake Up» Call entgegenfiebern. Der Schlaf dieser Gruppe wird zwar kaum so erholend sein, aber sie haben den Vorteil der Nacht auf ihrer Seite. Obwohl sich alle Zimmer mit schweren Vorhängen verdunkeln lassen, spürt mein Körper die Helligkeit von draussen. Dies macht sich besonders beim Einschlafen bemerkbar. Jeder kleine Spalt, der etwas Sonnenlicht in mein Zimmer gleiten lässt, wird zur unangenehmen Ablenkung. Und auch psychologisch fühlt es sich besser an, vor dem Abflug in der lokalen Nacht ein paar Stunden geschlafen zu haben.

Der richtige Umgang

Auch wenn jeder Reisende seine ganz eigene Strategie im Umgang mit Jetlag hat, so müssen wir als professionelle Crewmitglieder ganz speziell auf unseren Körper hören. Denn nur wer ausgeruht zum Flugdienst

erscheint, kann auch grösstmögliche Sicherheit garantieren. Auch wenn ich nicht schlafen kann, gönne ich mir mindestens drei Stunden vor Abflug völlige Bettruhe. Ich verbanne in dieser Zeit jegliche Arbeit oder Ablenkung aus dem Zimmer. Dadurch kann sich mein Körper auch ohne Tiefschlaf erholen. In den Tagen vor dem Rückflug zwänge ich mich jedoch nicht schlaflos ins Bett, sondern versuche in meiner aktiven Zeit etwas zu unternehmen. Auch wenn das teilweise zu nachtschlafender Zeit ist.

Das Fliegerdorf

Eine ganz spezielle Atmosphäre verströmt das Fliegerdorf Narita in der Nähe von Tokio. Etwas verwunschen grüsst das Dorf bei meinem ersten Nightstop: Tief liegende Wolken dämmern das Abendlicht der Sonne und ein leichter Nieselregen ist zu spüren. Die typisch japanischen Lampions hängen an den Dächern und tünchen die Strassen in ein leichtes Rot. Nur wenige Japaner verirren sich noch auf die Strassen. Nach Sushi und Nudelsuppen trifft man sich in den verschiedenen Bars von Narita. British Airways aus London, Qantas aus Sydney, Delta Airlines aus Los Angeles, Emirates aus Dubai. Alle haben wir bis spät nachts dasselbe Problem: Schlaflosigkeit. Doch die schöne Seite dieser Schlaflosigkeit sind die netten Gespräche und die zahlreichen Räubergeschichten aus allen Teilen der Welt. Und so ist für mich das kleine Dorf in der ländlichen Gegend vor Tokio die internationalste Metropole der Welt. **cp**

Tobias Mattle

Hohe Ziele, eiserner Willen

Der Weg ins Fokker-100-Cockpit

Der 28-jährige Rico Maier durchlief bei der Horizon Swiss Flight Academy die Berufspilotenausbildung. Nach dem Type Rating und internen Weiterbildungskursen ist der gelernte Polymechniker nun Co-Pilot auf Fokker 100 der Helvetic. Während des grössten Teils seiner Ausbildung war Maier als Triebwerks-Engineer voll berufstätig und hat sich dadurch sein Studium selbst finanziert. Beweis dafür, dass sich mit Disziplin und einer gehörigen Portion Durchhaltewillen auch hochfliegende Bubenträume verwirklichen lassen.



Foto: Hans-Heiri Stapfer

Diesmal auf dem Weg nach Pristina: Der 28-jährige Rico Maier ist seit April dieses Jahres Co-Pilot auf Fokker 100 der Helvetic.

Cockpit: Rico Maier, wie verdauten Sie nach Ihrer Ausbildung zum Berufspiloten den Sprung von den kleinen Schulflugzeugen zum veritablen Airliner?

Rico Maier: Also, die Fokker 100 mit ihren 45 Tonnen ist ja schon ein anderes Kaliber: viel schneller und viel grösser. Dazu sind die Systeme und vor allem deren gegenseitige Abhängigkeit viel komplexer. Und vielleicht das Wichtigste: Ich trage in einem Airliner die Mitverantwortung für unsere Passagiere. Da hat man schon Respekt.

An Bord eines Airliners sind Sie Teil einer Crew. Diese Situation lässt sich während des Studiums zum Berufspiloten schlecht üben.

Aus diesem Grund durchlaufen die Piloten den Multi Crew Cooperation Course (MCC). Er macht angehende Piloten erstmals mit den Aufgaben und Procedures im Cockpit eines Airliners vertraut. Der MCC wird benötigt, um überhaupt das Type Rating beginnen zu können.

Gutes Stichwort, wie sieht das Type-Rating, in Ihrem Fall die Umschulung auf die Fokker 100, aus?

Das ganze Type Rating bei Helvetic ist darauf ausgerichtet, um in einem Zwei-Mann-Cockpit zu arbeiten. Der theoretische Teil

dauert rund einen Monat, dann geht es für drei Wochen ab in den Simulator – in meinem Fall war das in Paris. Anschliessend habe ich in Epinal im Rahmen eines Trainings sechs Landungen absolviert. Diese waren nötig, um das Type Rating erfolgreich abzuschliessen. Dann war ich fit für die Strecke.

Das bedeutet?

Während eines Monats absolvierte ich die Streckenflüge zusammen mit Line Training Commander. Das sind bei Helvetic speziell ausgebildete Captains, die frisch geschulte Co-Piloten in die Praxis einweisen. Heute kann ich mit jedem Captain von Helvetic fliegen und absolvierte bislang an die 300 Flugstunden.

Die Ausbildung der Horizon Swiss Flight Academy zum Airlinepiloten garantiert noch keinen Job. Wie schwierig war für Sie die Suche nach einer Stelle im Cockpit?

Rund ein Jahr nach Ende der Ausbildung habe ich meine Stelle angetreten. Bis zu diesem Zeitpunkt arbeitete ich ganz normal in meinem Beruf als Powerplant Engineer bei der SR Technics. Aufgrund meiner guten Leistungen habe ich bereits während des Studiums die Vorselektion bei Helvetic geschafft.

Eine Art Jobgarantie?

Das nicht. Man gehört allerdings zum engeren Kreis, wenn Plätze im Cockpit frei werden. Als Vorselektionierter durfte ich noch während meiner Ausbildung in internen Kursen der Helvetic schnuppern und auf dem Jump-Seat einige Flüge im Fokker-Cockpit erleben. Diese Privilegien motivieren enorm.

Sie haben während über der Hälfte Ihrer 20 Monate dauernden Ausbildung voll gearbeitet, den Rest im 80-Prozent-Pensum absolviert. Geht das nicht an die Substanz?

Sich seinen Bubenraum zu erfüllen setzt ganz enorme Kräfte frei. Natürlich geht es nicht ohne eine eiserne Disziplin und Durchhaltewillen.

Der Grossteil angehender Berufspiloten sucht sich während der Ausbildung einen Teilzeitjob. Gibt es Gründe für Ihr hohes Arbeitspensum?

Dank des damit verbundenen höheren Einkommens war ich in der Lage, meine gesamte Ausbildung selber zu finanzieren. Zudem konnte ich mir als Powerplant Engineer sehr viel praktisches und theoretisches Wissen aneignen, das mir bei meiner neuen Tätigkeit als Pilot sehr zugutekommt.

Voll im Berufeingespant, nebenbei eine Weiterbildung und die nicht eben niedrigen Kosten des Studiums: Ist das nicht ein zu hoher Preis für einen Arbeitsplatz über den Wolken?

Nein. Diese Zufriedenheit und Lebensfreude, die mir der Pilotenberuf bietet, ist einfach unbezahlbar. **cp**

Interview: Hans-Heiri Stapfer

Persönlich

Rico Maier, 28

Hobby: Tennis; Schlüsselerlebnis zur Fliegerei: Da gab es mehrere, beispielsweise mein erster Soloflug während der Ausbildung.

Was mir am Pilotenberuf gefällt: Kein Tag in der Luft gleicht dem anderen.



Horizon Swiss Flight Academy
Steinackerstrasse 56, 8302 Kloten
Telefon 044 862 07 07, Horizon-sfa.ch

Cockpit Kalender 2013

Format 494x334 mm

Pro Sorte: 1 Deckblatt,
12 Monatsblätter, 1 Über-
sichtsblatt mit technischen
Spezifikationen des Flug-
objekts und Kartonrückwand.
Weisse Wiro-Bindung mit Auf-
hängebügel, auf Hochglanz-
papier gedruckt, in stabiler
Kartonhülle verpackt.

Bestellen Sie einen oder
mehrere Ihrer Wunsch-
kalender für CHF 39.80
(EUR 28.-) pro Stück plus
Priority-Porto und Verpackung
CHF 9.-,

Ausland nach CH-Posttarif.
Bei einer Bestellung ab
drei Kalendern erhalten Sie
alle zum Preis von CHF 35.-
pro Stück.

COCKPIT

HELIKOPTER

SEGELFLUG

WARBIRD

FIGHTER

AIRLINER



Cockpit Kalender-Bestellung

Anzahl

Cockpit-Kalender
 Helikopter-Kalender

Anzahl

Segelflug-Kalender
 Warbird-Kalender

Anzahl

Fighter-Kalender
 Airliner-Kalender

Name

Vorname

Strasse, Nr.

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

Datum Unterschrift

Bestellung per Fax: 0041 (0)31 819 71 60

Onlinebestellung unter www.cockpit.aero
oder per E-Mail: kalender@cockpit.aero

Oder per Post an:

Jordi AG – das Medienhaus, Verlag Cockpit
Postfach 96, 3123 Belp, Schweiz

Gemeinsam stärker für die General Aviation handeln

Der Slogan «One rule does not fit all», den wir bei uns und im Ausland propagieren, findet Nachahmer. Offenbar gibt es eine Notwendigkeit, die bis jetzt unterschätzt wurde. Und dieses Erfordernis wird auch ausserhalb der Aviatik wahrgenommen.

Mit der Gründung der GASCO, dem General Aviation Steering Committee, hat unser Verband eine Plattform geschaffen, die sich mit den übertriebenen regulatorischen Massnahmen auseinandersetzt, welche nicht dem Rahmen der Allgemeinen Luftfahrt entsprechen. Der für alle gültige Slogan muss von koordinierten Aktionen getragen werden. Auch im Ausland wird über die Richtigkeit, die Interessen zu bündeln, nachgedacht: In Deutschland wurde der Verband der Allgemeinen, Regionalen und Geschäftsluftfahrt (DARL) gegründet und unser Verband wurde als Referent zur Konferenz der Allgemeinen Europäischen Luftfahrt eingeladen, welche am 10. September 2012 vom DARL organisiert in Berlin stattfindet.

Die KMU der Luftfahrt drohen unter dem Gewicht der Vorschriften, welche für die grossen Flughäfen angewendet werden, zu ersticken. Eine koordinierte und gezielte Intervention, um das Regelwerk zu differenzieren, drängt sich auf. Das Prinzip der Verhältnismässigkeit ist zwingend und es muss der unterschiedlichen Grösse, Natur und dem Volumen der aviatischen Tätigkeiten Rechnung tragen. Warum zum Beispiel muss die Annex 14 der ICAO-Regeln grundsätzlich auch für die Flugfelder angewendet werden, wenn sie doch eigentlich nur für die öffentlichen Flugplätze gedacht ist? Warum macht man aus Empfehlungen Normen?

Der Generator für neue Reglemente läuft mit viel Schwung weiter und weiter. Das muss entschlossen gebremst, neu orientiert, ja sogar zurückbuchstabiert werden. Anlässlich des Forums der Allgemeinen Luftfahrt im Jahre 2010 wurde höflich und diplomatisch auf diesen Sachverhalt hingewiesen, aber es wurde damit eigentlich wenig bewirkt. Nun gilt es, gemeinsam weiterzugehen. Das General Aviation Steering Committee GASCO ist eine gute Plattform, um die Erfahrungen, das Wissen und die

Initiativen zu sammeln, um die Vorschriften wieder vermehrt der Realität des aviatischen Alltags anzunähern. Ein weiteres Forum muss dazu dienen, den bestehenden Graben zu verkleinern. Wir fordern das dezidiert. Gewiss ein ambitioniertes Unterfangen, aber mit dem General Aviation Steering Committee GASCO zusammen kann und muss, auch mit aktiven Beiträgen unsererseits und der Unterstützung unserer Mitglieder, ein höherer Gang eingeschaltet werden. **cp**

Pierre Moreillon

L'union fait la force de l'aviation générale

Le slogan «One rule does not fit all» que nous propageons de part et d'autre de la frontière fait des émules. Il illustre un besoin de différenciation jusqu'ici sous-estimé. Et il exprime une nécessité perçue au-delà de la seule communauté aéroportuaire.

En créant il y a quelques années le General Aviation Steering Committee GASCO, notre Association a lancé une plateforme interdisciplinaire suisse regroupant les acteurs de l'aviation générale, ceux-là même qui pâtissent de réglementations excessives qui ne sont pas taillées à la mesure de leurs activités. A notre slogan, qui vaut pour tous, doivent correspondre des actions qu'un engagement coordonné ne peut

que renforcer. Le bien-fondé d'un regroupement d'intérêts se reflète à l'étranger aussi: En Allemagne a été fondé le DARL, Dachverband der Allgemeinen, Regionalen und Geschäftsluftfahrt et notre General Counsel est invité à s'exprimer lors l'European General Aviation Conference organisée par le DARL le 10 septembre 2012 à Berlin.

L'étouffement des PME aéronautiques sous le poids de règles applicables aux grandes entreprises justifie un engagement spécifique et coordonné auprès des régulateurs de tous ordres, qui ont trop tendance à ne concevoir qu'un système réglementaire pour tous. Or, il tombe sous le sens que le principe de la proportionnalité, pour ne citer que celui-ci, ne peut être respecté que s'il est tenu compte de la taille, de la nature et du volume notamment des activités aéronautiques visées. Pourquoi par exemple appliquer l'Annexe 14 OACI de manière générale aux champs d'aviation alors que l'OACI ne l'a voulu que pour ceux qui sont ouverts à la navigation aérienne publique? Pourquoi donner à des recommandations la valeur d'une norme?

La machine réglementaire continuant sur sa lancée, il convient de la freiner résolument et de la réorienter. Voire de lui faire faire marche arrière. Le Forum de l'Aviation Générale qui eut lieu en 2010 a poliment mis le doigt sur ce problème mais ne l'a pas résolu pour autant. Nous devons aller plus loin, ensemble et avec force cette fois. Le General Aviation Steering Committee GASCO est un exemple de plateforme permettant d'ajouter autant que de focaliser les énergies et le savoir nécessaires à une adaptation des règles aux réalités. Un nouveau Forum pourrait jeter les bases d'un indispensable et tangible changement de cap. Nous l'appelons de nos vœux. Une mission ambitieuse certes, mais il est indispensable de passer maintenant la vitesse supérieure, sein du General Aviation Steering Committee GASCO, avec notre contribution active ainsi que le soutien de nos membres. **cp**

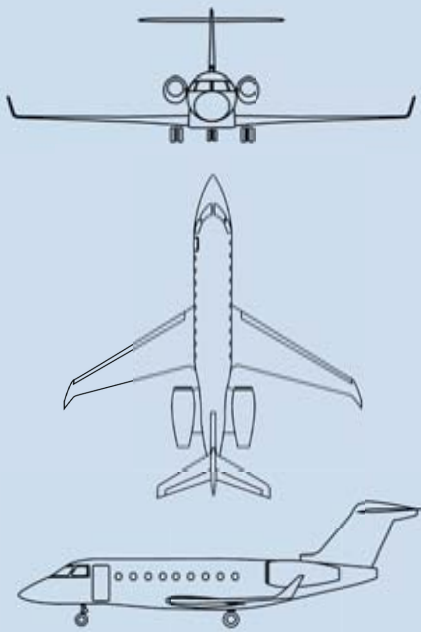
Pierre Moreillon

Gulfstream G280

Um die Lücke zwischen der G200 und den grösseren Modellen zu schliessen, entschied sich Gulfstream im Jahr 2005, ein Modell in der Kategorie Super Midsize zu entwickeln. Ursprünglich unter dem Namen G250 geplant, gab Gulfstream im Jahr 2011 dann bekannt, die Typenbezeichnung auf G280 zu ändern, da die Zahl 250 vor allem im asiatischen Markt aufgrund von Zweideutigkeiten schlecht zu vermarkten sei.


GULFSTREAM G280

Hersteller	Gulfstream
Typ	Super Midsize Business Jet
Erstflug	6. Oktober 2009
Länge	20,3 m
Spannweite	19,2 m
Höhe	6,5 m
Max. Geschw.	893 km/h
Reisegeschw.	850 km/h
Besatzung	2 Piloten
Passagiere (Standard)	8
Startstrecke	1700 m
Landestrecke	970 m
Reichweite	6670 km
Triebwerke	2
Hersteller	Honeywell
Typ	HTF7250G (je 33 kN)
Website	www.gulfstream.com



im Gegensatz zu ihrem Vorgänger über ein T-Leitwerk verfügt.

Den Erstflug absolvierte die Maschine im Oktober 2009 auf dem Flughafen Tel Aviv Ben Gurion, wo das Flugzeug durch die Israel Aerospace gebaut wurde. Für die Innenausstattung ist dann jeweils Gulfstream verantwortlich, dafür werden die Maschinen aus Israel nach Dallas überflogen.

Bisher haben die drei Testflugzeuge in über 750 Flügen mehr als 2000 Flugstunden absolviert und stehen kurz vor der Zulassung durch die FAA. Den ersten Auftritt in Europa absolvierte die G280 im Mai dieses Jahres an der EBACE in Genf, wobei sie die Strecke von Washington nach Genf in unter acht Stunden zurücklegte, bevor sie dann via Le Bourget und New York nach Dallas zurückflog. 

Ian Lienhard

Die G280 baut auf dem Rumpf der Gulfstream G200 auf und wurde ebenfalls in Zusammenarbeit mit der israelischen IAI entwickelt. Gegenüber der

G200 wurde jedoch die Kabine etwas verlängert sowie ein komplett neuer Flügel konstruiert. Auch das Heck wurde von Grund auf überarbeitet, sodass die G280



Die Gulfstream G280 kurz vor der Landung in Genf, wo sie anlässlich der EBACE ihr Europadebüt gab.

Der «Aerofly FS» von IKARUS Ein Sichtflugsimulator der Extraklasse mit grossem Potenzial

Sein Erscheinen Ende 2011 war ein Paukenschlag! Was bislang als Modellflugsimulator unter der Bezeichnung «Aerofly» bekannt geworden war, erhielt einen «grossen Bruder»: den «Aerofly FS» aus dem Hause IKARUS (Entwickler: IPACS). Erhältlich ist er für Windows- sowie Mac-Rechner zum Preis von knapp 50 Euro.



Die IKARUS-Software zeichnet sich durch eine sehr gute Bilddarstellung aus.

Während in der Szene noch über die Zukunft der Flugsimulation sinniert wurde – schliesslich hatte Microsoft ein Jahr zuvor die Softwareentwickler des legendären «Flight Simulator» vor die Tür gesetzt – und niemand wusste, ob es jemals einen würdigen Nachfolger der Legende aus dem Hause Microsoft geben würde, lancierte IKARUS ohne jegliche Vorankündigung den «Aerofly FS» und versetzte die Szene in Aufruhr – zu Recht?

IKARUS bezeichnet den «Aerofly FS» als einen «Flugsimulator für alle». Hinter diesem Konzept verbirgt sich die Idee, eine «einfache, intuitive Bedienung des Programms mit einer perfekten Simulation der Flugphysik» zur Verfügung zu stellen. Und dies ist den Machern des «Aerofly FS» gelungen. Die Komplexität der Software ist gering und bietet selbst dem Einsteiger ideale Voraussetzungen, in die Flugsimulation einzusteigen. Die Flugdynamik kann grösstenteils als gut bis sehr gut bezeichnet werden.

Der «Aerofly FS» ist (und bleibt wohl) ein reiner Sichtflugsimulator, bei dem neben der realistischen Flugdynamik vor allem Wert auf grafisch hervorragend modellierte Fluggeräte sowie auf eine ausgezeichnete Szeneriedarstellung gelegt wurde. Das Szeneriegebiet ist derzeit auf die Schweiz beschränkt. Die Szeneriedarstellung – vor allem das Höhenmodell – kann als einzigartig bezeichnet werden. Hier liegt auch ganz klar ein grosses Plus des Simulators. In einem Gespräch auf der diesjährigen AERO in Friedrichshafen deutete ein Vertreter von

IKARUS mir gegenüber an, dass es neben der Erweiterung des Szeneriegebietes weitere Ergänzungen und Erweiterungen der Software geben wird.

Noch Nachbesserungspotenzial

Während auf die Simulation der perfekten Flugphysik nach Herstellerangaben grosser Wert gelegt wurde, ist die Systemtiefe der Flugzeuge – Hubschrauber sind nicht im Hangar enthalten – weniger überzeugend. Allerdings soll auch hier noch nachgebessert werden. So ist bei den Kolbentriebwerken beispielsweise keine Gemischverstellung möglich. Auch die Funknavigation und Kommunikationsgeräte sind nicht gegeben.

Im Hangar finden sich Klassiker wie Cessna 172, Jodel Robin DR 400 oder die Sopwith Camel. Selbst die Boeing F/A-18C der Schweizer Luftwaffe fehlt nicht. Bei den Segelfliegern bietet der «Aerofly FS» den Discus bM von Schempp-Hirth sowie den Swift S1 an. Insgesamt stehen zurzeit acht Flugzeuge zur Verfügung. Der Ausrichtung als reiner Sichtflugsimulator entsprechend gibt es keine Turboprops oder gar Business- oder Verkehrsjets.

Leider können weder Beladung noch Tankinhalt verändert werden. Auch Fehler können nicht eingestellt werden. Über den aktuellen Zustand der Flugzeuge wird ebenfalls keine Information zur Verfügung gestellt. Unter anderem in diesem Punkt sollten die Macher des «Aerofly FS» noch zulegen, um auch den einen oder anderen Microsoft- oder X-Plane-Piloten «herüberzuziehen».

In den Cockpits der Flugzeuge befindet sich eine einfache Moving Map ohne Planungsfunktionalität. So kann man sich auch ohne Funknavigationshilfen im Schweizer Luftraum orientieren.

Das Wetter kann einfach verändert werden, die Änderungen wirken sich sofort aus. Dies ist vorteilhaft, so muss man nicht ständig ändern, dann prüfen und auf ein Neues ändern. Tageszeiten können nicht verändert werden, man fliegt nur tagsüber.

Nach Zürich oder Genf

Enthalten sind neben den wichtigsten Verkehrslandeplätzen und Segelflugplätzen der Schweiz auch die internationalen Flughäfen Zürich und Genf. Der Ausbaugrad der Plätze ist unterschiedlich. Leider gibt es nirgends Leben auf den Plätzen, nicht einmal Flugzeuge «bevölkern» die Vorfelder. Dafür gibt es animierte Windsäcke und Fahnen, die wirklich hübsch anzusehen sind.

Wünschenswert wäre für manche auch die Multiplayerfähigkeit des Simulators, schliesslich macht es doppelt so viel Spass, miteinander über Internet- oder Netzwerkverbindung die schöne Schweiz zu erkunden.

Der «Aerofly FS» kann sowohl über handelsübliche Joysticks, als auch über den Game-Commander des Aerofly-Modellflugsimulators gesteuert werden. Die Einstellung klappt problemlos und ist einfach zu bewerkstelligen. Auf meiner persönlichen Wunschliste steht die Möglichkeit, Joystickprofile für unterschiedliche Flugzeuge anlegen zu können.

Die Performance ist hervorragend – die Bildablaufgeschwindigkeit ist auch bei nicht mehr ganz taufriischen Computersystemen gut und flüssig. Hier wurde – im Gegensatz zum Konkurrenten Microsoft Flight Simulator X – ordentlich programmiert. Die Entwickler von IPACS haben bewiesen, dass



Oben: Weshalb nicht – virtuell – einmal in Meiringen starten?

Unten: Die Einstellung der Steuergeräte ist auch für Nicht-PC-Profis ein Leichtes.

man mit heute erhältlichen Systemen sehr wohl grafisch anspruchsvolle Flugsimulation betreiben kann.

Der «Aerofly FS» ist sowohl mehr-monitorfähig wie auch mit dem Headtracking-System «Track IR» (Version 4 und 5) von «Naturalpoint» (www.naturalpoint.com) zu betreiben.

Guter Support

Auf der Homepage des Herstellers (www.aeroflyfs.com) gibt es ein Supportforum in deutscher und englischer Sprache, das aktiv moderiert wird. Man hat wirklich den Eindruck, dass hier auf die Sorgen und Wünsche der Anwender eingegangen wird. Dafür spricht auch die Veröffentlichung eines Updates relativ kurz nach Erscheinen der Software. Im Supportforum findet sich eine eher kleine Anzahl von Anwenderbeiträgen, was aber positiv zu werten ist, da die Software sehr gut programmiert wurde und entsprechend wenig Probleme auftreten.

Fazit: Zurück zur Eingangsfrage: Ist hier tatsächlich ein Flugsimulator aus der Taufe gehoben worden, der die Aufregung bei Erscheinen verdient hat? Ich würde sagen: Ja, aber mit kleinen Einschränkungen!

Die «Plattform Aerofly FS» ist durch und durch gelungen – Anspruch und Wirklichkeit klaffen nicht auseinander. «Ein Flugsimulator für alle», heisst es schliesslich auf der Homepage. Dem kann man zustimmen, weil auch Einsteiger mit diesem Simulator wirklich problemlos in ein faszinierendes Hobby eintauchen können. Und weil er einfach Spass macht! Die Einschränkungen wurden teils oben schon erwähnt: geringe Systemtiefe der Flugzeuge (dazu zählt auch das völlige Fehlen von Handbüchern), die fehlende Konfigurationsmöglichkeit der Flugzeuge, die Beschränkung des Szenariegebietes auf die Schweiz, nur um die Wichtigsten zu nennen.

Der Simulator hat zweifellos grosses Potenzial. Die Zukunft wird zeigen, in welche Richtung sich IKARUS mit dem «Aerofly FS» noch bewegt. Ein sehr interessanter Gedanke wäre, die Plattform für externe Entwickler zu öffnen, um weitere Szenarien, Flugzeuge und Erweiterungen möglich zu machen. **cp**

Robert Talaj

Aerofly FS-Homepage: www.aeroflyfs.com

PUBLIREPORTAGE

SWISS AERO EXPO 28.–30. September in Buochs



Ende September findet auf dem Flugplatz Buochs die diesjährige SWISS AERO EXPO statt. Die Aussteller kehren dabei bei der vierten Auflage wieder an die Wurzeln ihrer Idee zurück.

Nichts ist naheliegender, als eine Schweizer Aviatik-Messe an demjenigen Ort abzuhalten, wo die Schweizer Flugzeugindustrie Geschichte schreibt; so wird Pilatus auch einen wichtigen Platz bei der AERO EXPO einnehmen. Zusätzlich: Der Flugplatz Buochs bietet viel Raum für die Aussteller und er ist verkehrsmässig gut erschlossen.

Neuheiten und Highlights

Die diesjährige Messe wartet mit interessanten Neuheiten auf. So zum Beispiel im Bereich Gyrocopter oder den neuen Mistral-Wankel-Motoren für Leichtflugzeuge (200–360 PS). Oder die tschechische Firma Crystalis mit dem BRM Aero Bristell, einem eleganten Tiefdecker der UL- oder LSA-Kategorie. Ebenfalls interessant werden die Demos von Skyguide sein (Fluglotsen & Homebriefing) oder die Cirrus SR 22T mit fünf Sitzen und einem Global-Connect-Cockpit.

Alle Highlights aufzuzählen ist unmöglich, deshalb eine Auswahl mit Höhepunkten für jede und jeden: Am Freitag und Samstag die Patrouille Suisse, und auch die P3 Flyers fliegen an diesen Tagen

vor. Der Schweizer Modellflugverband wird an allen drei Tagen mit Flugvorführungen für dieses attraktive Hobby Werbung machen – unter anderem mit einem Segelflugmodell mit 15 m Spannweite! Die Messe-Besucher können Modellhelikopter und -flächenflugzeuge am Doppelsteuer fliegen. Und so weiter, und so fort.

Und auch die Kleinen kommen nicht zu kurz: Sie bekommen ein Handwurfmmodell geschenkt (Zielflugwettbewerb!); verschiedene Fachvorträge – auch zur Jugendförderung – sowie Heli- und Flächenflugzeug-Rundflüge runden das breite Angebot der SWISS AERO EXPO ab.

Info:
swiss-aero-expo.ch



Foto: mt

Im Sattel des Mustangs

Wer möchte nicht einmal im Cockpit einer Zweit-Weltkrieg-Kampfmaschine sitzen? Die Firma SimAviatik in Pratteln machts möglich.



FOTOS: Felix Meier

Ready for take-off runway 07. Bald sitzen indonesische Piloten im Swissness-Mustang-Cockpit.

Die junge Firma aus Pratteln baut Simulatoren. Nicht irgendwelche, sondern massgeschneiderte. Vom Helikopter bis zur Boeing 737. Mustang-Pilot Christoph Nöthiger testete für COCKPIT den P-51-Simulator.

Es ist ein besonderes Gefühl für den Mustang-Piloten, nicht im eigenen Cockpit zu sitzen. Rudder und Aileron, Instrumente und Hand-Gear, alles an seinem Platz. Dem Laien präsentiert sich ein komplettes Cockpit. Vor der Cockpit-Scheibe strahlt ein blauer Walliser Himmel dreidimensional. Die P-51 steht startbereit auf der Piste 07 in Sion. Checklisten erfüllt, der galoppierende Merlin-Motor auf Drehzahl und so hebt Christoph Nöthiger talaufwärts ab. Leicht

und wendig, kraftvoll und sanft lässt sich die Mustang fliegen. Nach zahlreichen Manövern über den Walliser Gipfeln heisst es «flaps down – gear down». Nach einer sauberen Dreipunkt-Landung steht der Warbird wieder vor dem Hangar: Mission completed.

Simulatoren für Indonesien

Zwei P-51-Simulatoren hat die Firma SimAviatik gebaut. Beide wurden von der indonesischen Luftwaffe geordert. Sie sind aber keineswegs für die Ausbildung der Jet-Piloten bestimmt, sondern für Museen. Sicherlich muss ein Instruktor bereitstehen, denn ein Mustang zu fliegen ist für Laien ein (zu) grosses Kunststück. Für die Ingenieure

von SimAviatik scheint es allerdings keine Kunst zu sein, Helikopter- und sogar Boeing-737-Simulatoren zu bauen. In der grossen Forschungs- und Konstruktions-Halle wird jedes Teil mit modernster Technik präzise und minutiös berechnet, hergestellt und dann zusammengebaut.

Die 2005 von zwei Piloten gegründete Firma ist spezialisiert in den Bereichen Flugsimulator-Technik, militärische Anwendungen und Bewegungs-Technologie für industrielle Anwendungen. Mit einer angepassten Software-Lösung kann der Operateur das gesamte System bedienen und überwachen. Schlüsselfertig wird geliefert, mit oder ohne die neue mit Hilfe von Siemens entwickelte tiefe und schnelle Bewegungs-Plattform: ganz einfach was der Kunde wünscht. Neu und wohl noch einzigartig ist der BizJet-Simulator auf Citation-Basis mit Glas-Cockpit und einem Garmin 1000 links und dem klassischen Instrumenten-Panel rechts. Dies ermöglicht Trainings für alle gängigen Business Jets und füllt die offene Lücke zwischen Airliner- und Single-Engine-Simulatoren. Jeder Simulator hat das Swissness-Label, was angesichts der Konkurrenz von unschätzbarem Wert ist. Wenn Bombardier eine Produktion von 24 000 Biz-Jets für die kommenden 20 Jahre prognostiziert, dann dürften sich die Auftragsbücher von SimAviatik noch schnell füllen. Bereits heute stehen die Simulatoren des Schweizer Herstellers in 13 Ländern der Welt – effiziente, kostengünstige und umweltfreundliche Systeme. Für unfallfreies Üben und Spassfaktor mit Garantie. **cp**



Schlüsselfertig wird der B737-Simulator geliefert, mit oder ohne Bewegungs-Plattform, was der Kunde wünscht...

Media Pick



Kunst und Werbung an Verkehrsflugzeugen

Ein schöner, 128-seitiger Bildband mit Bildern von unzähligen Airlines querbeet durch die ganze Welt. Weit über 100 Fotografen haben zur Sammlung dieser aussergewöhnlichen Bilder beigetragen. Nur wenig Texte – im Mittelpunkt des grossformatigen Fotobuchs stehen die 670 Fotos.

Kunst und Werbung an Verkehrsflugzeugen
 Art & Advertisement Airliners
 Josef Krauthäuser
 NARA Verlag
 ISBN 13 978-3925671-58-6



Das grosse Airbus Typenbuch

Erstmals werden alle von Airbus entwickelten Flugzeuge ausführlich in Wort und Bild vorgestellt (inkl. A400M). Der bald 50-jährige Airbus-Konzern ist inzwischen zum grössten Flugzeughersteller der Welt herangewachsen. Nur richtig, dass diese Leistung umfassend dokumentiert und gewürdigt wird.

Das grosse Airbus Typenbuch
 Achim Figgen, Dietmar Plath
 GeraMond Verlag
 ISBN 978-3-86245-305-4



Messerschmitt Me 209

Der Weg zum schnellsten Propellerflugzeug der Welt Messerschmitt Me 209 – ein Begriff, der wahrscheinlich vielen Lesern kein sofortiges Aha-Erlebnis bescheren wird. Im Jahr

1939 brach eine Me 209 den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord für Flugzeuge. Ein sehr umfassendes und ausgezeichnet dokumentiertes Buch zu diesen Rennflugzeugen und der Rennfliegerei im Allgemeinen.

Messerschmitt Me 209
 Der Weg zum schnellsten Propellerflugzeug der Welt
 Ferdinand C.W. Käsmann
 Aviativ Verlag
 ISBN 978-3-942645-03-4



Allgäu Sixties

Die 60er im Allgäu Eine süffig geschriebene Fiktion rund um die (Militär-)Fliegerei der 1960er-Jahre im Allgäu. Hauptschauplatz ist Kaufbeuren; aber auch viele andere bekannte Plätze der damaligen Zeit tauchen vor den Augen des Fliegerfans auf. Der Autor – damals als Mechaniker auf dem Fliegerhorst Kaufbeuren tätig – hat ein wahrhaft lesenswertes Buch geschrieben.

Allgäu Sixties, Peter M. Roese
 Lindemanns Bibliothek
 ISBN 978-3-88190-630-2



Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt Reuss 2012

Das komplette Kompendium über die Luftfahrt in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Eine Fülle an Informationen, Adressen und Terminen. Einziger Wermutstropfen: Der Cockpit-Verlagswechsel von Ziegler zu Jordi wurde noch nicht erfasst... Dieses Buch gehört auf den Schreibtisch aller in der Luftfahrt Tätigen.

Jahrbuch der Luft- und Raumfahrt
 Reuss 2012, 61. Ausgabe, Aviativ Verlag
 ISBN 978-3-942645-01-0
 In Zusammenarbeit mit BDLI

Beginnen Sie jetzt Ihre PPL Ausbildung, zu Hause, an Ihrem Computer.
 Das bewährte Distance Learning System der SwissPSA macht es möglich! Detaillierte Informationen unter: www.swisspsa.ch

pilotenschule.ch

Fliegerschule FSA
 St.Gallen Altenrhein AG
 Rütliweg 1340
 9423 Altenrhein

Tel +41 71 855 50 24
 info@pilotenschule.ch

Find us on Facebook

Hoffmann Propeller
 50 Jahre Erfahrung
 in Propeller Überholung
 EASA und FAA zertifiziert.

am Flugzeug ganz vorne

HOFFMANN GmbH & Co. KG
www.hoffmann-prop.com
 Tel: +49 (0) 8031 - 1878 - 0

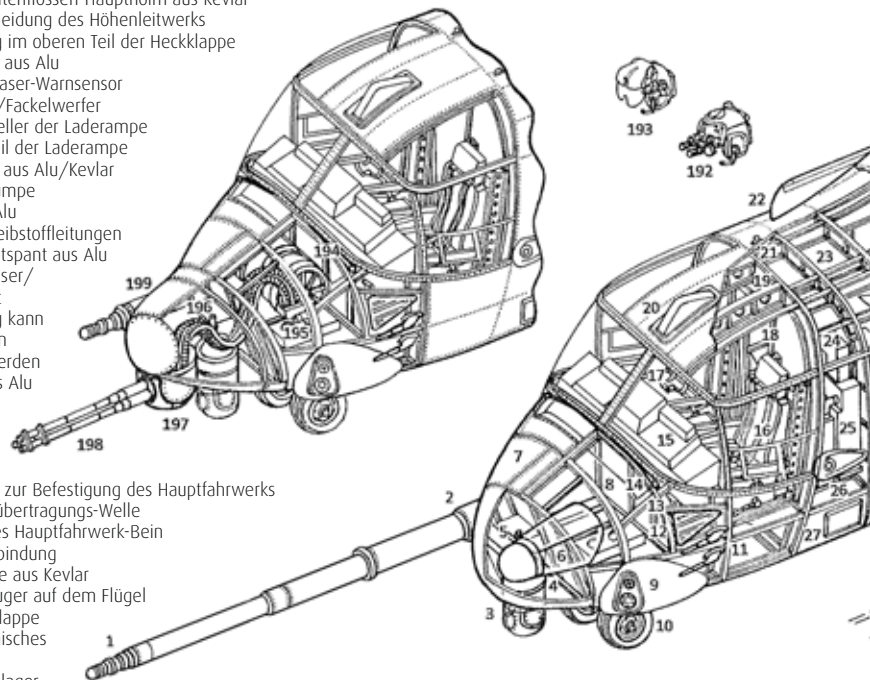
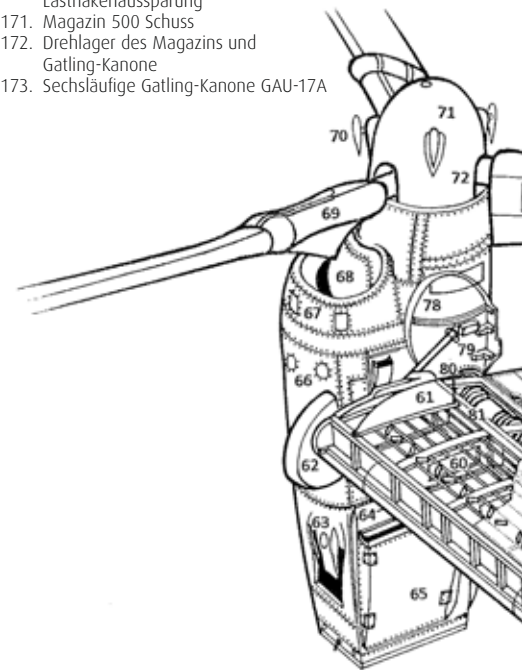
- HARTZELL und McCAULEY Verstellpropeller inkl. Turboprop-Applikationen
- McCAULEY, SENSENICH (Metall) Festpropeller.
- DOWTY, HAMILTON SUNDSTRAND Verstellpropeller auf Anfrage.
- Zulassung für zerstörungsfreie Materialprüfungen, Kaltrollen, Kugelstrahlen usw.
- Nur original Hersteller-Überholungs-Kits und zugelassene Farben. Keine PMA-Teile.
- Propeller-Regler und Öl-Akkumulatoren, Test und Überholungen inkl. Turboprop-Anwendungen für alle HARTZELL, McCAULEY, WOODWARD/ONTIC, JIHOSTROJ und GARRETT.
- HAMILTON Regler auf Anfrage.
- Abhol- und Lieferservice durch Vertragsunternehmen oder mit eigenem LKW.

EASA 21J.083 | DE 21G.0014
 DE 145.0063 | FAA BVSV767M

1. Dreiteilige Luftbetankungssonde ausgefahren
2. Wurzel Luftbetankungsstutzen
3. Infrarotsensor (FLIR) für Navigation
4. Sensorgehäuse
5. Befestigungspunkt des FLIR-Sensors
6. Verkleidung des Wetterradars bei USMC/Terrain-folgeradars AN/APQ-186 bei USAF
7. Bug-Beplankung aus Kevlar
8. Bug-Schott aus Alu/Kevlar
9. Raketen/Laser-Warn-Detektor
10. Zweirädriges Bugfahrwerk
11. Luftwert-/Anstellwinkelsensoren
12. Unteres Bugfenster
13. Fusspedal
14. Scheibenwischer
15. Instrumentenbrett-Verkleidung
16. Pilotensitz
17. Copilotensitz
18. Cockpitudurchgang
19. Bugstruktur aus Kevlar
20. Bug-Dach-Beplankung mit aufgesetztem Flug-/Kursensor
21. TACAN/IFF-Antennen
22. Aerodynamisches Leitblech
23. Bug-Dach Struktur aus Kevlar, Platz der GPS-Antenne
24. Aircon
25. Wärmetauscher Aircon
26. Radarwarnsensor
27. Reserveraum für Düppelwerfer
28. Klimaanlage für Avionik
29. Klimaanlage-Geräte
30. Struktur Alu mit Klimaanlageauslass
31. Avionik-Geräte
32. Laser/IR-Störgerät
33. Haupt-Bug-Spannt Struktur aus Alu
34. Ausschnitt in der Rumpfschulter-Verkleidung
35. Flügelschwenk-Antrieb
36. Beplankung aus Kevlar
37. Getriebe Flügelschwenk-Antrieb
38. Flügelwurzel-Verkleidung aus Kevlar
39. Oberer Flügel-Drehring
40. Innerer Drehlager
41. Rumpf-Ausschnitt des unteren Drehlagers
42. Schulter-Struktur aus Kevlar
43. Fenster kann mit Rahmen ganz geöffnet werden
44. Rumpfboden mit Rollen
45. Bodenstruktur aus Alu
46. Seitenwulst-Struktur aus Alu
47. Seitenwand-Abdeckung zum Befestigen der Sitze
48. Rumpf-Struktur aus Alu
49. Struktur Alu
50. Luftauslass Aircon
51. Hauptspant des Wulsts aus Alu
52. Unterer Drehring
53. Flügelwurzel aus Kevlar
54. Wirbelerzeuger Leitblech
55. Wirbelerzeuger Leitbleche auf Flügel
56. Hinterer Hauptholm aus Kevlar
57. Hauptholm aus Kevlar mit beheizbarer Flügel-vorderkante
58. Flügelbeplankung aus Kevlar
59. Wellenschachtverkleidung
60. Flügelrippe aus Kevlar
61. Aerodynamische Leitbleche
62. Verkleidung des Gondel-Hubzylinders
63. Unterer IR-Unterdrücker-Lufteinlass
64. Lufteinlass IR-Unterdrücker
65. Hauptlufteinlass IR-Unterdrücker
66. Getriebekühlöffnungen geschlossen
67. Getriebekühlöffnungen geschlossen
68. Triebwerkslufteinlauf mit Getriebe Wartungsklappe
69. Rotor-/Proptor-Wurzel
70. Rotorwurzel-Ausgleichsgewicht
71. Rotorkopfverkleidung
72. Rotor-/Proptor-Wurzel verstellbar
73. Rotor-/Proptor-Faltmechanismus
74. Kevlar-Beplankung
75. Kern aus Nomex
76. Kevlar-Beplankung
77. Rotor-/Proptor-Spitze mit Ausgleichsgewichten
78. Aerodynamische Verkleidung der Gondel
79. Gondel-Hubzylinder
80. Gondeldrehlager mit integrierter Triebwerkswelle
81. Gondeldrehlager dient zum Schwenken
82. Elevon-Befestigung
83. Äusserer Elevon
84. Triebwerks-Übertragungswelle
85. Innerer Elevon, Aufbau aus Kevlar
86. Verbindungswellen-Getriebe/APU-Lufteinlass

87. Hilfsgasturbine/APU
88. Getriebe-Wellen-Anschluss
89. Flügelschulter-Verkleidung aus Kevlar
90. APU-/Getriebe-Heissluftauslass
91. Aerodynamische-Flügelschulter-Verkleidung ist drehbar
92. Flügelschulter-Verkleidung aus Kevlar
93. Leuchte für Formationsnachtflug
94. Heckbeplankung aus Kevlar
95. VHF-/UHF-Antenne
96. Beplankung aus Kevlar
97. FM/VHF/UHF/SATCOM-Antenne
98. Oberes Teil der Heckklappe eingefahren
99. SATCOM-Antenne
100. Seilwinde
101. Heckklappen-Schwenkgelenk
102. Heckstruktur aus Alu/Kevlar
103. Kevlar-Beplankung
104. Fester Teil des Höhenruders
105. Höhenflossen-Struktur aus Kevlar
106. Vorderkante des Höhenleitwerks aus Kevlar
107. Verkleidung des Seitenleitwerks
108. Seitenleitwerks-Vorderkante Reservesensoren
109. Seitenleitwerks-Struktur Alu/Kevlar
110. Hydraulik-Steller der Seitenflossenklappe
111. Klappenstruktur Alu/Kevlar
112. Statik-Entlader
113. Lenkpunkt der Klappe
114. Höhenflossen-Struktur Alu/Kevlar
115. Höhenflosse
116. Struktur Alu/Kevlar
117. Seitenflossen-Vorderkante beheizbar
118. Positionsleuchte
119. Statik-Entlader
120. Seitenflossenklappe
121. Leuchtstreifen für Nachtförderungsflug
122. Radarstörantenne
123. Kevlar-Beplankung
124. Beplankung aus Alu/Kevlar
125. Höhenflossen-Vorderkante, beheizbar
126. Höhen-/Seitenflossen-Hauptholm aus Kevlar
127. Kevlar-Verkleidung des Höhenleitwerks
128. Notausstieg im oberen Teil der Heckklappe
129. Hauptspant aus Alu
130. Raketen-/Laser-Warnsensor
131. 2 x Düppel/Fackelwerfer
132. Hydrauliksteller der Laderampe
133. Faltbarer Teil der Laderampe
134. Laderampe aus Alu/Kevlar
135. Treibstoffpumpe
136. Spant aus Alu
137. Tank mit Treibstoffleitungen
138. Rumpfhauptspant aus Alu
139. Gehäuse Laser/IR-Störgerät
140. Notausstieg kann mit Rahmen geöffnet werden
141. Struktur aus Alu
142. Hauptspant zur Befestigung des Hauptfahrwerks
143. Triebwerksübertragungs-Welle
144. Zweirädriges Hauptfahrwerk-Bein
145. Wellen-Verbindung
146. Flügel-Rippe aus Kevlar
147. Wirbelerzeuger auf dem Flügel
148. Fahrwerksklappe
149. Aerodynamisches Leitblech
150. Gondeldrehlager
151. Lenkpunkt des Elevon
152. Triebwerksgondel-Verkleidung
153. Rotorkopf
154. Rotor-/Proptor-Steller
155. Rotorwelle
156. Triebwerkslufteinlauf
157. Beplankung aus Kevlar
158. Klappe zum Triebwerksgetrieberaum
159. Klappe zum Getriebe
160. Positionsleuchte
161. Triebwerksraum
162. Wartungskappen zum Triebwerk
163. Lufteinlauf zum Getriebe/Kühlluftgebläse
164. Lufteinlauf zum IR-Unterdrücker
165. Lufteinlass zum IR-Unterdrücker

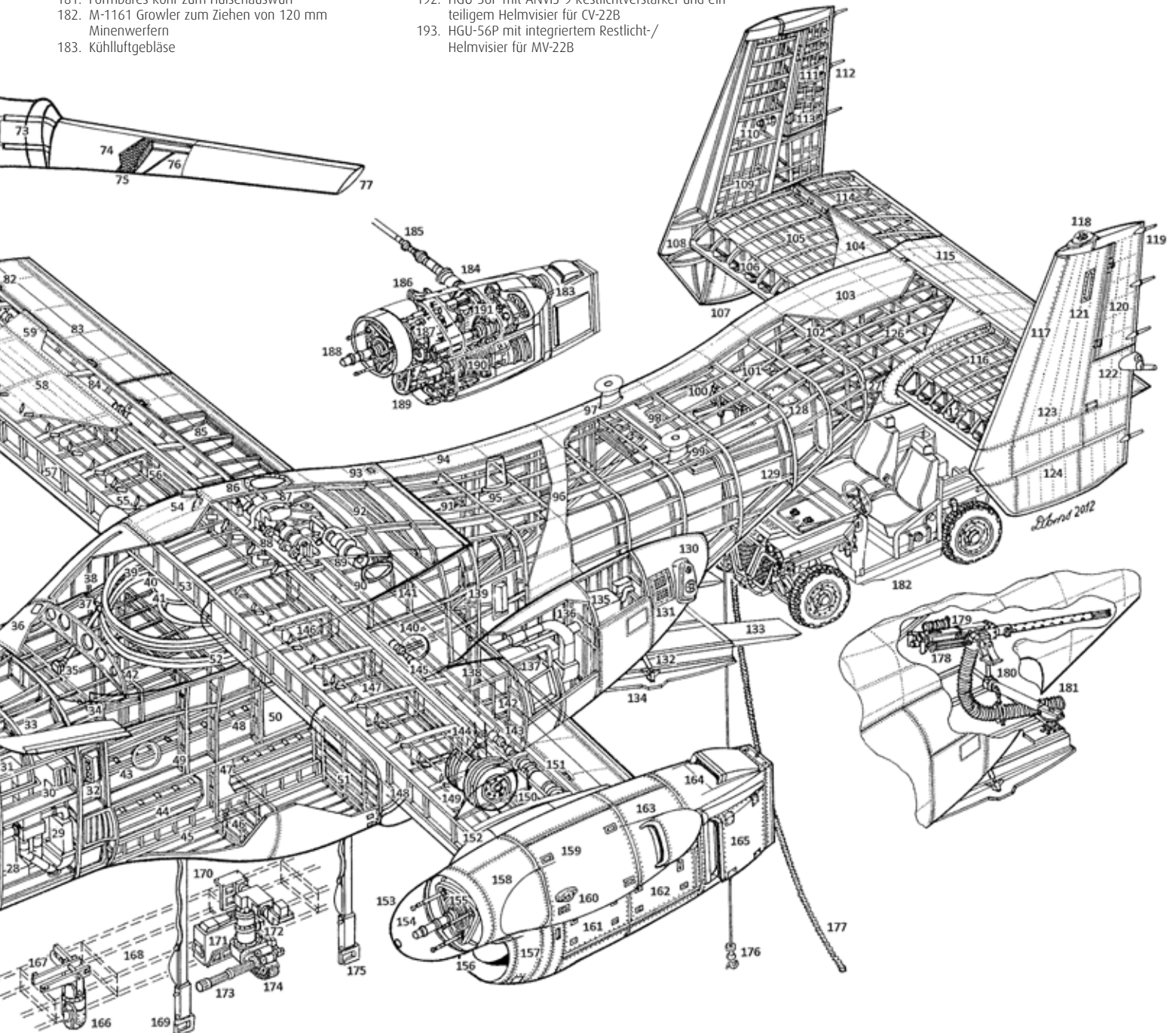
166. Schwenk-/drehbarer Sensorkopf (IR/Restlicht/TV/Laser)
167. Antrieb der Einzug Mechanik
168. Sensor und Gatling Gun werden in den Boden eingefahren
169. Vorderer Lasthaken
170. Befestigung der Gatling-Kanone in Lasthakenausparung
171. Magazin 500 Schuss
172. Drehlager des Magazins und Gatling-Kanone
173. Sechsläufige Gatling-Kanone GAU-17A



- 174. Munitionszuführung der 7,62 mm Patronen
- 175. Hinterer Hauptlasthaken
- 176. Haken der Rettungswinde
- 177. FAST ROP Seil
- 178. MG M-2 12,7 mm
- 179. Visier
- 180. Hohe Lafette
- 181. Formbares Rohr zum Hülsenauswurf
- 182. M-1161 Growler zum Ziehen von 120 mm Minenwerfern
- 183. Kühlluftgebläse

- 184. Drehlager
- 185. Triebwerks-Kraftübertragungswelle
- 186. Gondelverriegelung
- 187. Triebwerkgetriebe
- 188. Rotor-/Proptorwelle
- 189. Zahnräder der Getriebeverbindung von Antriebswelle
- 190. Rolls-Royce Allison AE-1107C Triebwerk
- 191. Übersetzung zur Verbindungswelle/Kühlluftgebläse
- 192. HGU-56P mit ANVIS-9 Restlichtverstärker und einteiligem Helmvisier für CV-22B
- 193. HGU-56P mit integriertem Restlicht-/Helmvisier für MV-22B

- 194. Trommelmagazin der 2500 Schuss
- 195. Antrieb der Munitionszuführung
- 196. Verstärkte/verlängerte Bugstruktur
- 197. Dreh-/schwenkbare GAU-19A Gatling-Kanone
- 198. Dreiläufige 12,7 mm Gatling-Kanone
- 199. Version mit GAU-19 -> erst ab Block D



Fliegerschule St. Gallen-Alten- rhein, Bonsai und Helitrans



Manfred Holdener, CEO Bonsai und FSA, und Christian Müller, Head of Training, engagieren sich mit einer erstklassigen Infrastruktur für den Pilotennachwuchs.



Bei Bonsai Helikopter werden Piloten mit realistischen Situationen auf die Berufspilotenkarriere vorbereitet.

Foto: zvg

Webbasierte Helikopter-Ausbildung

An den Standorten Altenrhein und Basel bietet die Fliegerschule St. Gallen-Altenrhein neu auch Helikopter-kurse bis Stufe CPL an. Die Zusammenarbeit mit Bonsai Helikopter AG und Helitrans AG trägt Früchte. Das Bazl hat die Bewilligung erteilt.

In Zusammenarbeit mit der Bonsai Helikopter AG Altenrhein und der Helitrans AG in Basel hat die Fliegerschule St. Gallen-Altenrhein FSA die Bewilligung des Bazl für Helikopter-kurse bis Stufe CPL erhalten. An den beiden Standorten Altenrhein und Basel steht für die zukünftigen Piloten eine erstklassige Infrastruktur zur Verfügung. Die drei Firmen FSA, Bonsai und Helitrans sind unter einer FTO zusammengeschlossen und können so den Kunden ein interessantes und abwechslungsreiches Programm aus einer Hand anbieten. «Die Zusammenarbeit mit der Helitrans und Bonsai ist eine einzigartige Win-Win-Situation für unsere Piloten», freut sich Manfred Holdener, der Accountable Manager. «Die Infrastruktur beider Standorte steht unseren Schülern und Piloten offen.»

Synergien der beiden Bereiche optimal für die Ausbildung nutzen

Die FTO der FSA bietet bereits für Flächenflugzeuge Kurse bis CPL/IR an. Das Wissen und die Erfahrungen daraus fliessen in die Ausbildungssequenzen der Helipiloten ein. «Wir können viel voneinander profitieren», meint Christian Müller, Head of Training Helikopter der FSA. «Gerade im Bereich Aeronautical Decision Making und Safety Awareness gibt es viele Synergien. Insgesamt beträgt die Ausbildungserfahrung unserer Fluglehrer über 100 Jahre.» So wurde für CPL(H) Piloten ein spezifischer, auf realistischen Szenarien basierender Lehrgang entwickelt, in dem die Piloten regelmässige schwierige Entscheide treffen müssen. «Es geht darum, unsere Piloten auf realistische Situationen in ihrer Berufspilotenkarriere vorzubereiten», präzisiert Christian Müller. «Sie müssen häufig schwierige Entscheide unter grossem Druck treffen. Wir bereiten sie darauf vor.»

Nach einer fundierten fliegerischen Ausbildung gelingt Christian Müller vor sechs Jahren der Schritt ins Helicockpit. «Mir ist es ein Anliegen, jungen Leuten den Einstieg in die Luftfahrt zu ermögli-

Die Fliegerschule St. Gallen-Altenrhein FSA AG, seit 2010 eine 100%ige Tochter der Bonsai Helikopter AG, wurde am 27. August 1926 gegründet. So heisst es im Gründungsprotokoll: «Dank der uneigennütigen Vorarbeit des Clubpräsidenten Gehriger (Anm. der Red.: Präsident Sektion Säntis AeCS, nachmaliger Ehrenpräsident der FAI und VP der Swissair, bekannt als Adolph «Pirat» Gehriger) sei das Projekt der Fliegerschule Wirklichkeit geworden und habe das Eidgenössische Luftamt die Subvention von Fr. 20 000 der Fliegerschule Altenrhein endgültig zugesprochen.» Nach vielen unfallfreien Jahren konnte 1960 erstmals ein vollamtlicher Fluglehrer angestellt werden, und die FSA entwickelte sich gedeihlich.

Die Firmengruppe ist für folgende Ausbildungslehrgänge nach JAR zertifiziert: PPL (A+H), SEP (A), MEP (A), IR (A), CPL (A+H), NIT (A+H), MOU (H), HDF (H).

Die Flotte der FSA besteht aus: 1 Cessna 152, 1 Cessna 172, 2 Diamond DA40 Tdi, 1 Beech Bonanza B36TC und einer Diamond DA42. Ebenfalls steht in Altenrhein ein FNTP II zertifizierter Simulator zur Verfügung. Die Flotte der Bonsai Helikopter AG besteht aus: 2 Robinson R22, 1 Robinson R44, 3 EC120B und einem Ecureuil AS350. Ab Basel bei Helitrans AG stehen 1 Cabri, 1 Robinson R44 und ein Jet Ranger zur Verfügung.

Selbstverständlich kann man die Flugzeuge und Helikopter der Unternehmen auch chartern. Kontakt: pilotenschule.ch, Tel. 071 422 50 50.

chen. Trotz Videospiele und neuen Freizeitaktivitäten ist der Wunsch zu fliegen immer noch tief in uns drin. Wir müssen dem Pilotennachwuchs Sorge tragen und wo immer möglich ihn unterstützen.» Seine besondere Aufmerksamkeit gilt seinen acht Fluglehrern. Sie sind der Schlüssel für die Ausbildung der nächsten Generation von Piloten. Ihnen werden daher auch interne Förderungen und Ausbildungen angeboten, damit sie den nächsten Schritt in ihrer Flieger- und Lehrerlaufbahn angehen können.

Theoriekurse neu bequem von zu Hause aus

Auch im Bereich Theoriekurse geht die FSA neue Wege. So wird zum ersten Mal ein Theorieabendkurs für PPL (A/H) übers Internet via Videokonferenz angeboten. Bequem kann von zu Hause aus ins virtuelle Klassenzimmer eingestiegen werden. Dort werden Schüler und Lehrer miteinander verbunden. Ein entsprechender CPL-Kurs ist für Ende Oktober in Vorbereitung. «Häufig scheidet der Traum vom Fliegen an der Realität mit Beziehung, Familie und Arbeit. Mit unseren Abendkursen wollen wir neue



Die Flotte der Bonsai Helikopter umfasst 2 Robinson R22, ein Robinson R44, drei Eurocopter EC120B sowie ein Ecureuil AS350.

Wege in der Theorieausbildung gehen und den gestiegenen Ansprüchen unserer Zeit Rechnung tragen.» Neben der Grundausbildung auf der Robinson-Familie bietet die FSA auch Kurse für den Cabri, Jet Ranger, EC-120 und Ecureuil an. Natürlich besteht

auch nach wie vor die Möglichkeit, einen konventionellen Classroom-Wochenendkurs zu besuchen. Der nächste Abendkurs startet am 27. August 2012. **cp**

Christian Müller/Felix Meier



Spezialangebot für Schüler und Studenten (mit Ausweis):

Cockpit-Jahresabo für nur CHF 52.-

(anstatt CHF 87.-)


Mit Cockpit immer auf dem Laufenden sein was die Schweiz und das Ausland punkto Luftfahrt bewegt! Spannende Stories, Virtual Flying, Airshows, Wettbewerbe und tolles Poster in jeder Ausgabe!

Abobestellung

Jordi AG – das Medienhaus, Ursula Seifried Jordi
Aemmenmattstrasse 22, 3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 27
E-Mail: abo@cockpit.aero, www.cockpit.aero



FASZINATION HELIKOPTER
BB HELI ZÜRICH
Ihr Spezialist
für Rund-
und Taxiflüge
Pilotenausbildung
044 814 00 14 www.bbhel.ch



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

Hobby Master
1:72
Tiger Patrouille
Suisse
CHF 66.-

Flugschule

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

CH-8589 Sitterdorf (TG)
Telefon +41 71 422 60 00
info@helisitterdorf.ch

hs
helisitterdorf.ch



Rundflüge | Flugschule

Flüge ab Basis:
Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten



Seit dreissig Jahren führt der Aero-Club der Schweiz das Jugendlager durch. Unter dem Patronat von Pro Aero und seinem Stiftungspräsidenten alt KKdt Fehrlin können sich 14- bis 16-jährige Mädchen und Burschen für das einwöchige Jugendlager anmelden.



Wird das ihre Zukunft sein? Fliegen im EC 635.

FOTOS: ZVJ

Besuch im Jugendlager in S-chanf

Das Jugendlager ist für Jugendliche die erste Stufe, um «Aero-Luft» zu schnuppern. In hervorragender Weise werden die Berufe der Luftfahrt gezeigt und vorgestellt. Auch Sphair ist prä-

sent und zeigt die Möglichkeiten einer militärischen Karriere als Pilot oder Fallschirmaufklärer auf. Und weitere, wie Meteo Schweiz, Swiss International, Skyguide, der Hängegleiter-Verband oder die Stiftung Flying Dream präsentieren in eindrücklicher Weise die weitere Vielfalt rund um die Aviatik.

Den Jugendlichen wird das Fliegen aber auch theoretisch und praktisch vermittelt. So zum Beispiel das Thema Aerodynamik: Warum und wie fliegt eigentlich ein Fluggerät? Die Vorträge und Präsentationen sind ein Teil des Lagers. Die Teilnehmer bauen

zum Beispiel ein Segelflugmodell, einen Heissluftballon, einen Boomerang oder Raketen – alles mit der Hilfe von sehr kundigen Ressortleitern. Diese Fluggeräte werden anschliessend ausgetestet und können nach dem Lager mit nach Hause genommen werden.

Einer der Höhepunkte des Lagers ist sicher der Besuch auf dem Flugplatz Samedan, wo die Teilnehmer Fluggeräte 1:1 erleben können und jeder JULA-Teilnehmer auch selber einen Flug erleben kann.

Die 36 Leiter unter der Lagerleitung von Marco Schnyder und eine hervorragende Küchenmannschaft machen das JULA zum Erlebnis. Die Helfer investieren eine Woche Ferien und machen die Arbeit unentgeltlich und sehr professionell – einen ganz herzlichen Dank dafür von der Swiss Helicopter Association! Der Dank geht auch an die Sponsoren und natürlich an die Stiftung Pro Aero, ohne deren Unterstützung könnte das Lager nicht durchgeführt werden.

Last but not least: Ohne die perfekte Infrastruktur der Truppenunterkunft S-chanf würde dem Lager das Verbindende fehlen – es ist ein wichtiger Bestandteil. Die Leiter und Teilnehmer sind begeistert. Die SHA ist sehr angetan von dieser Arbeit für die Zukunft der Aviatik und wird das JULA ebenfalls unterstützen. **cp**

Willi Hefel, Vorstand SHA

Weitere Infos unter www.aeroclub.ch/jula



Besuchstag auf dem Flugplatz von Samedan.



Ein voll motiviertes und gut eingespieltes Leiterteam.

AB206B HB-XLL der Helimission bei einem Checkflug in Bern.



Foto: Markus Herzig

Heli «Lima Lima»

Eine Paarung mit zwei häufigen Helikopter-Typen im Schweizer Register. Der Agusta-Bell 206B «Xray Lima Lima» ist einer der geschichtsträchtigen 93 Jet Ranger im HB-Register. Er wurde 1981 fabrikneu von der Transair SA übernommen und wechselte dann zur Helimission, welche den Helikopter vorerst in Äthiopien einsetzte. Später wechselte das Einsatzgebiet nach Irian Jaya. Wegen lokaler Vorschriften musste der Helikopter 1990 auch in Papua Neuguinea registriert werden.

Noch als P2-XLL traf der AB206B im Herbst 1992 in Bern ein, wo er für den Einsatz in Albanien bereitgestellt wurde, wieder als HB-XLL. Ende 1999 wurde der Helikopter gelöscht und als PK-HMF in Indonesien registriert. Seit über zwölf Jahren fliegt der Jet Ranger seither in Papua für die Helimission.

Der Robinson R44 Raven II «Zulu Lima Lima» ist einer von insgesamt 43 bis heute in der Schweiz registrierten R44. Im Mai 2009 wurde der Helikopter im Besitz der Pro-Copter AG eingetragen. Operiert wird die Maschine seit über zweieinhalb Jahren von der Helitrans AG, welche ihren Sitz in Basel hat. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XLL Agusta-Bell 206B; S/N 8609; B/J 1980; Eintrag: 2. März 1981, Eigentümer & Halter: Transair SA; Handänderung: 24. März 1983, neuer Eigentümer & Halter: Helimission; Löschung: 12. März 1990, neues Kennzeichen: P2-XLL; Wiedereintrag: 31. August 1992, Eigentümer & Halter: Helimission; Löschung: 31. Dezember 1999, neues Kennzeichen: PK-HMF.

HB-ZLL Robinson R44 Raven II; S/N 12573; B/J 2008; vorher: N4200C; Eintrag: 29. Mai 2009, Eigentümer: Pro-Copter AG, Halter: Airport Helicopter Basel; Handänderung: 24. Dezember 2009, neuer Halter: Helitrans AG. **cp**



Foto: Markus Herzig

AB206B mit der exotischen Registration P2-XLL in Bern.



Foto: Helitrans AG

R44 Raven II HB-ZLL der Helitrans AG im Einsatz bei einem Rundflugtag.

Swiss Helicopter AG

Ausbildung in jedem Landesteil der Schweiz



Helikopterpilot ist ein Traumberuf – zu Recht! Die Verbindung von Technik, Natur und Verantwortung ist eine grosse Herausforderung. Dieser Anspruch gibt aber im Alltag ebenso viel Befriedigung wieder zurück.

Helikopter spielen im Gebirgsland Schweiz eine wichtige Rolle. Die topografischen Voraussetzungen unseres Landes bedingen motivierte, zuverlässige und gut ausgebildete Piloten. Swiss Helicopter AG ist in der unvergleichlichen Lage, mit ihrer FTO (Flight Training Organisation) schweizweit in unterschiedlichen Topografien und auf einer breiten Palette von Helitypen auf die Schüler einzugehen – seien es zukünftige Berufs- oder Privatpiloten oder sei es ein Type Rating oder eine spezielle Berechtigung. Praktische Ausbildungen bieten die Basen Locarno, Pfaffnau, Bern-Belp, Gruyères und Balzers an. Und bei Swiss Helicopter ist Viersprachigkeit Trumpf: D, E, F, I.

Erster Schritt

Wer mindestens 17 Jahre alt und bei guter Gesundheit ist, über einen einwandfreien Leumund und Englischkenntnisse verfügt sowie teamfähig und sozialkompetent ist, bringt die Grundvoraussetzungen zum Helikopterpiloten mit. Die Altersgrenze gegen oben ist offen ... Je nach Ausbildungsziel

sind dafür unterschiedliche medizinische Tauglichkeitszeugnisse erforderlich: für den Privatpilotschein PPL(H) ein «Medical Class 2», für angehende Berufspiloten CPL(H) ein solches «Class 1».

Ein PPL ist bereits nach 45 Flugstunden zu erreichen; parallel zur fliegerischen Ausbildung steht die theoretische Ausbildung an: Meteorologie, Navigation, menschliches Leistungsvermögen, Luftrecht und Radiotelephonie als allgemeine Fächer, die identisch mit der Ausbildung in der Flächenfliegerei sind. Die helispezifischen Fächer beinhalten allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, Flugleistungen und Flugplanung, Betriebsverfahren sowie Grundlagen des Fluges. Je nach gewähltem Schulungshelikopter fallen bis zum PPL etwa 36 000 Franken an (Kolbenmotorheli).

Die Ausbildung zum Berufspiloten

Der Weg zum Traumberuf führt über die PPL-Ausbildung. Mindestens 155 Flugstunden als Privatpilot sind Grundvoraussetzung für den Start der Ausbildung zur Commercial Pilot Licence. Zusätzlich: Im

Informationen zu allen Ausbildungs- und Weiterbildungstypen

Swiss Helicopter AG
Bern-Westschweiz
Muristrasse 114, 3123 Belp
Telefon 31 818 88 88
Mail bern-belp@swisshelicopter.ch
www.swisshelicopter.ch

CPL(H)-Theoriekurs der Swiss Helicopter FTO sind für angehende Berufspiloten die Anforderungen hoch gesteckt. Da die Ausbildung modular aufgebaut ist, kann sie aus Zeit- und Kostengründen über einen längeren Zeitraum verteilt werden. Swiss Helicopter AG beabsichtigt, in Zukunft auch eine integrierte Berufspilotenausbildung nach JAR-FCL 2.155(a) anzubieten. Diese Ab-initio-Ausbildung beinhaltet neben den theoretischen Fächern mindestens 135 Flugstunden, davon 50 Stunden Alleinflug, zehn Stunden simulierter Instrumentenflug sowie fünf Stunden Nachtflug. Die minimale Dauer eines integrierten Kurses ist neun Monate, die maximale Dauer ist 24 Monate.

Für eine Berufspilotenausbildung (Kolbenhelikopter) muss mit Kosten von etwa 100 000 Franken gerechnet werden. Als Ausbildungsplattformen dienen Helikopter der Kolbenmotortypen Cabri G2 und Schweizer 300C; bei den Turbinenhelikoptern kommen Jet-Ranger oder EC-120 zum Einsatz.

Berufspiloten im Alltag

Wie allgemein in der Fliegerei, ist der Ausweis noch nicht der Schlüssel zum ganz grossen Tor – mehr Erfahrung ist gefragt! So arbeitet ein Jungpilot nach seiner Anstellung zuerst oft in einer doppelten Funktion, zum Beispiel als Flughelfer und Rundflugpilot (unter Aufsicht des Chefpiloten). Mit steigender Erfahrung wird eine schrittweise Einführung in alle Sparten der Gebirgs- und Transportfliegerei erfolgen. Und als Folge daraus – zumindest bei Swiss Helicopter AG – der Wechsel zwischen verschiedenen Helikoptertypen und Einsatzarten. **cp**

Andere Ausbildungsmöglichkeiten bei Swiss Helicopter

Type Rating (TRS) – Umschulung auf alle SH-Helitypen. Mindestens zwei Flugstunden, Theorie und praktische Prüfung.

Gebirgsausbildung MOU(H) – Die Ausbildung umfasst mindestens 200 Gebirgslandungen zwischen 1100 und 4200 m ü.M. und beinhaltet insgesamt mindestens 100 Flugstunden.

Nachtflug (NIT/H) – Mindestens fünf Flugstunden und fünf NVFR-Solocircuits sowie ein Navigationsflug von 50 km Entfernung. Voraussetzung: Nach abgeschlossener PPL(H) Prüfung noch mindestens 100 Stunden zusätzlich, 60 Stunden als PIC und davon 20 Stunden Überlandflug. Von Privatpiloten werden zusätzlich zehn Stunden simulierter Instrumentenflug verlangt, wovon fünf Simulatorstunden angerechnet werden können.

Nebeldurchstossverfahren (HDF) – auf Anfrage. Nach der Ausbildung sind Sie berechtigt, Abflüge bei Nebel oder Hochnebel durchzuführen.

Instrumentenflug IR(H) – Voraussetzungen sind eine abgeschlossene IR Theorie mit Prüfung und ein auf IR speziell geprüftes medizinisches Tauglichkeitszeugnis. Die Ausbildung dauert mindestens 50 Stunden (mehrheitlich Simulator).

Umschreibung von nationalen ausländischen Lizenzen, nicht JAA Länder, oder Brückenkurse für Flächenflugzeugpiloten Konversion – Swiss Helicopter FTO ist dafür der ideale Ansprechpartner.

Unterlastausbildung (ECS) – Breite Einführung in die Transportfliegerei mit erfahrenen Fluglehrern und Berufspiloten. Praxisorientiert. Die Ausbildung kann mit den verschiedenen Transporthelikoptern von Swiss Helicopter durchgeführt werden.

Max Ungricht

Erfolgsgeschichte

Zehn Jahre Eagle Helicopter AG

An der diesjährigen Generalversammlung der Eagle Helicopter AG, welche zum Anlass des 10-jährigen Bestehens der Unternehmung im Schloss Blankenburg bei Zweisimmen abgehalten wurde, blickte Stephan Speiser, Gründer und CEO der Eagle Helicopter AG, auf zehn bewegte und sehr erfolgreiche Jahre Firmengeschichte zurück.



Foto: Eagle Helicopter

Aus einer kleinen Zwei-Mann-Firma wuchs über die Jahre ein respektables Unternehmen heran. Schweizweite Aufmerksamkeit erhielt Eagle Helicopter AG im April 2011, als in Visp der Wald brannte und – trotz sehr

schwieriger Verhältnisse – die Eagle-Piloten nachts als einzige Crew mit ihren Löschflügen nicht nur ein Ausbreiten der Brände, sondern den Brand schlussendlich unter Kontrolle bringen konnten. Einer der Tiefpunkte in der Geschichte von Eagle war der Absturz des K-Max-Helikopters im 2007 (Turbinenschaden). Trotz dieses Rückschlags kämpfte sich das Unternehmen im anspruchsvollen Markt wieder nach vorne, und mit der Lieferung des fabrikneuen Super Puma Helikopters im Jahr 2009 ist die Unternehmung ein führender Anbieter von Schwerlast-Transporten und -Installationen in Europa. Im letzten Jahr wurden die meisten Einsätze mit dem Grosshelikopter ausserhalb der Schweiz – von Spanien bis Norwegen – geleistet.

Auch das Geschäft mit den Kleinhelikoptern wuchs erfreulich. Mittlerweile setzt Eagle Helicopter im Tagesgeschäft zwei eigene und bis zu vier gemietete Maschinen ein, um das Auftragsvolumen in und ausserhalb der Schweiz bewältigen zu können. Stephan Speiser: «Ohne unsere hochmotivierte Mannschaft wäre diese Erfolgsgeschichte nie denkbar gewesen. Als Verwaltungsrat haben wir im 2007/2008 entschieden, auch in den sehr schwierigen Zeiten nach dem K-Max-Absturz kein Personal abzubauen – diesen wirtschaftlich heiklen Entscheid hat uns unsere Crew mit sehr beeindruckender Loyalität, Motivation, Professionalität und unglaublichem Einsatz gedankt und so den Weg zurück an die Spitze überhaupt erst möglich gemacht – ihr gehört unser Respekt und Dank!»

Grosse Pläne

Eagle beabsichtigt, mittels Investitionen die starke Position im europäischen Helikopter-Schwerlast- und Montage-Markt weiter auszubauen. Auch im Bereich der Kleinhelikopter werden Schritte in der Marktentwicklung umgesetzt, um der grossen Nachfrage nach Eagle-Leistungen gerecht zu werden. **cp**

Max Ungricht

EuroAirport™
BASEL MULHOUSE FREIBURG

Der internationale Flughafen Basel-Mulhouse ist ein wichtiger Motor für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Dank der Vielfalt unserer Luftfahrtkunden und einem breit gestreuten Aufgabenspektrum bieten wir Ihnen ein motivierendes und interessantes Arbeitsumfeld.

Leiter Bereich Flugbetrieb / Stellvertretender Leiter Departement Passagier-Terminal w/m

Innerhalb des Departements Passagier-Terminal übernehmen Sie die Leitung des Bereichs Flugbetrieb. Sie sind für die Führung verschiedener Abteilungen zuständig und dem Leiter des Departements Passagier-Terminal direkt unterstellt.

Hauptaufgaben

- Sicherstellen und optimieren des Flugbetriebes am Boden sowie der organisatorischen und administrativen Abläufe.
- Schnittstellenkoordination zwischen Flughafen und den Fluggesellschaften bzw. Handling Agents.
- Führen der Abteilungen Tarmac Control sowie Vorfeldmitarbeiter.
- Vertretung des Departementschefs Passagierterminal sowie des Leiters Betrieb Passagierdienste.
- Budgetverantwortung
- Projektleitung im Bereich Flughafeninfrastruktur für den Flugbetrieb
- Pikettdienst

Kompetenzen

Sie verfügen über einen Hochschulabschluss oder über eine vergleichbare Ausbildung (als Flugverkehrsleiter oder Pilot wäre von Vorteil) sowie gute Kenntnisse im Bereich der Sicherheit, insbesondere der Flugsicherheit.

Sie bringen eine mindestens zehnjährige Berufserfahrung im Flugbetrieb mit und vorzugsweise auch im Bereich des Passagierdienstes. Ausserdem verfügen Sie über Führungserfahrung im Schichtbetrieb.

Die Beherrschung der deutschen, französischen und englischen Sprache (in Wort und Schrift) ist Voraussetzung.

Ref: REA

Bitte richten Sie Ihre Bewerbung unter Angabe vorstehender Referenz an:
**Flughafen Basel-Mulhouse, Personalabteilung,
Postfach 142, CH 4030 BASEL**

Internet-Seite: www.euroairport.com
à bientôt/bis bald

MCAS Cherry Point «Celebrate the Heritage»



Ein Jahr nach der U.S. Navy feiern die Marines ebenfalls ihren «Aviation Centennial». Damit aber nicht genug – die Marine Corps Air Station Cherry Point hat dieses Jahr ebenfalls einen runden Geburtstag, sie ist seit 70 Jahren eine aktive Basis.

HH-46E «PEDRO» der VMR-1 Roadrunners. In Cherry Point sind noch immer drei dieser Rettungs-Frogs (oder Phrogs, wie sie zu Phantom-Zeiten genannt wurden) im Einsatz. Sie tragen noch das Farbschema der 1980er-Jahre und sind so eine willkommene Abwechslung im Grau-Einerlei von heute.

MCAS Cherry Point liegt im Craven County bei Havelock, zwischen New Bern (von Schweizer Auswanderern gegründet) und Morehead City, in North Carolina. Der Flugplatz wurde am 20. Mai 1942, noch unter dem Namen Cunningham Field, offiziell übernommen. Namensgeber war der erste Marine Corps Pilot, LtCol. Alfred A. Cunningham. Der Kongress hatte erst zehn Monate vorher, am 9. Juli 1941, den Kauf von 8000 Acres Sumpf-, Farm- und Holzland autorisiert. Im August 1941 begannen die Rodungsarbeiten und

Trockenlegung der Sümpfe, um die Malaria in den Griff zu bekommen. Im November 1941 erfolgte der Beginn der effektiven Bauarbeiten.

Als Folge des Angriffes auf Pearl Harbor wurde die Infrastruktur unter grossem Zeitdruck aufgebaut, da die Marines dringend Piloten für den Pazifik benötigten. Nach der Fertigstellung des Bauarbeiten erfolgte der Namenswechsel auf Cherry Point Air Station, benannt nach einer lokalen Post Station (die jedoch bereits 1935 ihren Dienst eingestellt hatte).

Neben der Hauptaufgabe der Marine Corps Air Station (MCAS) – der Ausbildung von Piloten und Einheiten – waren zur Zeit des Zweiten Weltkrieges in Cherry Point auch Verbände des Army Air Corps und Navy-Einheiten stationiert, die U-Boot-Jagd betrieben. Auf ihr Konto ging denn auch im Jahr 1943 die Versenkung eines deutschen U-Bootes vor der Küste von North Carolina.

Von Korea bis Afghanistan

Auch im Korea-Krieg versorgte Cherry Point die kämpfenden Einheiten mit neu ausgebildeten Besatzungen, Mechanikern und weiterem Personal. Während des Vietnam-Krieges waren drei Staffeln A-6 Intruder aus Cherry Point in Südostasien im Einsatz und die Air Station zu Hause sorgte dafür, dass immer genügend Besatzungen und Personal zur Verfügung standen. In der Operation Desert Storm war Cherry Point mit einem Grossaufgebot dabei: drei Staffeln AV-8B Harrier, zwei Staffeln A-6E Intruder und je eine mit EA-6B Prowler respektive KC-130 Hercules-Tankern. Aktuell – bei der Operation Enduring Freedom – sind Cherry-Point-Einheiten immer wieder als Teil der East Coast Marine Expeditionary Unit beteiligt. Harrier, Prowler und Hercules-Tanker stehen abwechslungsweise in Afghanistan und in der Region im Einsatz.

Heute ist MCAS Cherry Point eine der grössten Marine Corps Air Station. Die primäre



Die North American B-25J Mitchell 44-30734 gehört Larry Kelley. Die originale «Panchito» 43-28147 flog in den letzten Kriegsmonaten Angriffe auf Japan als Teil der 41. Bomb Group, 396. Bomb Sq.

Fotos: Paul Höhn

Air Station wuchs auf 13 000 Acres und dazu kommen noch annähernd 16 000 Acres in dazugehörigen Support-Einrichtungen, was einer Gesamtfläche von zirka 120 km² entspricht. Aufgrund der Grösse des Pisten-systems war Cherry Point auch als Space-Shuttle-Notlandeplatz vorgesehen.

Die fliegenden Staffeln von MCAS Cherry Point bilden zusammen die Marine Aircraft Group 14. Die RQ-7B-Staffel ist Teil der Marine Air Control Group 28 und die Hubschrauber Teil der MAG-29. Zusammen mit der MAG-26 (Ospreys) und der MAG-29 (Helikopter) aus New River NC sowie der MAG-31 (Hornets) aus Beaufort SC bilden sie das 2. Marine Aircraft Wing. Das HQ des 2. MAW ist seit 1946 in Cherry Point angesiedelt.

Eine Besonderheit sind die SAR-Phrogs der VMR-1. Dabei handelt es sich um zu Search and Rescue umgebaute HH-46E, welche in Cherry Point PEDRO genannt werden. Sie stehen neben militärischen SAR-Einsätzen auch der Zivilbevölkerung für Rettungseinsätze zur Verfügung.

Die Airshow (Amerika ist anders...)

Am Wochenende vom 4. bis 6. Mai wurde in Cherry Point gefeiert. Das Wetter war ein gewisser Unsicherheitsfaktor, das Gebiet ist bekannt für schnelle Wetterwechsel. So zog denn auch in der Nacht vom Samstag ein starkes Gewitter über New Bern und Havelock. Die Flugschau selbst wurde aber lediglich durch teils bedecktes Wetter beeinträchtigt.

In den USA ist der Zugang zum Militär ganz anders, als in unserem westlichen Europa. Man(n und frau) ist stolz auf seine Air Station! New Bern und Havelock machten auf ihren Websites Werbung für die Air Show und sind Sponsoren. Vor dem Tourist-Office in Havelock stehen neben einer Aufklärer-Phantom eine Skyhawk und weitere Flugzeuge. Man stelle sich vor, Luzern würde mit Emmen und Meiringen-Hasliberg mit dem Flugplatz Unterbach als Place-to-go-Werbung machen...

Die Twilight-Show vom Freitagabend war ein Erlebnis der besonderen Art – Flugvorführungen zwischen 19.30 und 22.00 Uhr würden in der Schweiz wohl einige Diskussionen absetzen. Nicht so in den Staaten. Ganz speziell war die Vorführung des Blue-Angels-Versorgungsflugzeugs. Dem Kenner wird aufgefallen sein, dass als «Fat Albert» im Moment eine getarnte KC-130 im Einsatz ist – die originale Support-Hercules ist in Revision.

Samstag und Sonntag: Die Flugzeuge im Static Display waren nicht abgesperrt und erinnerten so an die Flugtage der USAF in Europa in den 1980er-Jahren. Ein solcher Anlass

dient natürlich (auch) als Werbeplattform für die Streitkräfte.

«Celebrate the Heritage», das Thema der Air Show, wurde unter anderem mit einer schönen P-51C Mustang in den Farben der Tuskegee Airmen und der hochpolierten B-25J Mitchell «Panchito» eindrücklich vorgeführt. Die Marines feierten ihre Geschichte mit einer Formation aus einer F-4U Corsair und einer AV-8B Harrier im neuen dunklen Tarnanstrich.

Formationskunstflug zeigten die vier AeroShell T-6 Texan, die «Trojan Horseman» mit T-28 Trojan und die «Raiders» mit Jak-52 und Nanchang CJ-6; in den Solo-Displays waren unter anderen ein Harrier und ein Osprey zu sehen.

«Live»-Demonstration

Das Nachmittagsprogramm hatte jeweils zwei Schwerpunkte: eine kombinierte Übung sowie das Display der Blue Angels. Zu Beginn überflog ein KC-130J Tanker der VMGR-252 mit zwei Hornets den Platz. In der kombinierten Landeübung «kämpften» die zwei F-18C der VMFA-115 Silver Eagles aus Beaufort NC die Landezone frei. Unterstützt wurden sie von einer EA-6B Prowler der VMAQ-4 aus Cherry Point, die die EKF übernahm. Zwei MV-22B Ospreys der VMM-162 setzten in der Folge Truppen ab und eine CH-53E der HMH-464 aus New River folgte kurz darauf mit einem als Aussenlast transportierten Hummer. Begleitet wurden die Transporthubschrauber von einer UH-1N der HMLA-269 und zwei AH-1W Sea Cobra, welche das gegnerische Feuer tief zu halten hatten. Unter dem Beifall der Zuschauer wurde die Übung pyrotechnisch unterstützt, ebenfalls etwas, was auf unserem Kontinent leider nicht (mehr) zu sehen ist.

Den Abschluss der Flugvorführungen bildeten standesgemäss die Blue Angels. Ihre Show beginnt mit dem Display von Fat Albert; dieser schliesst seine Flugvorführung mit einer eindrücklichen «Sarajevo-Landung» ab. Wie bekannt, ist eine Blue-Angels-Vorführung von der ersten Sekunde an ganz genau choreografiert. Am Sonntag passierte jedoch etwas ausser Programm: Blue 4 hatte eine technische Störung, sodass der Pilot wieder aussteigen und mit einem Pickup zur am Ende der Piste bereitstehenden Reservemaschine Blue Angel 7 – einem Doppelsitzer – gefahren werden musste. Der Pilot fädelt beim Wegrollen der Blues wieder elegant in seine Position 4 ein... **cp**

Paul Höhn

A warm thank you goes to 2.Lt. Christina Peters, MCAS Cherry Point Public Affairs Office, for her kind support and for hospitality.



Centennial-Formation des USMC bestehend aus einer F-4U Corsair und einer AV-8B Harrier (VMA-542 Tigers, Cherry Point).



MV-22B Osprey der VMM-162. Diese ersetzen die CH-46 der Marines. Die HMM-Staffeln (H = Helicopter) werden darum in VMM-Staffeln (Tiltrotor) umbenannt.



Ersatz: «Fat Albert» KC-130T der VMGR-234 aus Fort Worth TX. Als einziges Erkennungszeichen hat sie ein Blue Angels Badge auf der linken Rumpfseite.



Die Blue Angels in engen, exakten Formationen. Das Foto ist vom Sonntags-Display mit dem Blue 7 Doppelsitzer auf Position 4.

Diesen Anblick hätte es auch bereits vor 70 Jahren geben können: Sikorsky S-38 und die Do-24 ATT in enger Formation über dem Wolfgangsee.



Fliegende Jachten am Wolfgangsee

Der österreichische Wolfgangsee inmitten der Alpen verwandelte sich Anfang Juli in ein europäisches Zentrum des Wasserflugs: Jede Menge aussergewöhnliche Klassiker waren zu erleben.

Das gewaltige Flugboot rauscht in wenigen Metern Höhe über die Wasseroberfläche hinweg, dreht dann eine grosse Kurve, um einige Sekunden später effektiv in einer Gischtwolke auf dem See aufzusetzen. Jetzt werden die drei Propellerturbinen gedrosselt, und der schwimmende Koloss driftet langsamer werdend in Richtung auf das Luxushotel «Scalaria» zu. Von dort startet bereits ein Boot mit mehreren Personen. Sie helfen der Flugboot-Crew, den Riesen an einer Boje vor der noblen Herberge festzumachen. Deren flugaffiner Eigentümer ist gleichzeitig Gastgeber und Initiator der «Scalaria Airchallenge». Nachdem die Turbinen der erst seit kurzem deutsch registrierten Do 24 ATT abgestellt sind, kehrt wieder Stille ein.

Warum aber treffen sich Do-24-Eigner Iren Dornier sowie fast zwei Dutzend weitere Wasserflug-Piloten mit ihren Seaplanes ausgerechnet am malerischen Wolfgangsee, der ja nicht unbedingt als Luftfahrtzentrum

bekannt ist? Die Lösung ist in der Geschichte zu finden: Bereits 1924 nahm die österreichische Luftverkehrs AG eine ständige Flugverbindung von Wien an den Wolfgangsee auf – damals mit einer einmotorigen Junkers F13W auf Schwimmern. Diese Wasserflug-Tradition wird seit acht Jahren jeweils im Sommer mit der «Scalaria Airchallenge» wieder belebt, wobei der Grossteil der teilnehmenden Flugzeuge echte Klassiker sind.

Schweizer Beteiligung

Am Start sind diesmal gleich zwei Oldie-Buschflugzeuge vom Typ deHavilland Beaver, darunter Ivan Aeberli mit seiner Maschine, die eidgenössische einmotorige Republic Seabee sowie ihr zweimotoriges Derivat UC-1 TwinBee von Scalaria-Stammgast Jean-Jacques Lörtscher. Dazu kommen Schweizer Teilnehmer auf Piper Cub sowie ausländische Cessna-Modelle auf Schwimmern und Lake-Flugboote.

Unbestrittene Stars unter den Seaplanes



Fotos: Sandra Romanowicz

sind 2012 aber eindeutig die Sikorsky S-38 von Tom Schrade und die Do-24 ATT von Iren Dornier. Mit ihrer auffälligen Zebra-Bemalung stellt die S-38 das Replikat einer 1929 gebauten Maschine des US-Unternehmers Johnson dar, das mit seinem Flugboot in den 1930er-Jahren Afrika erkundete. Die Sikorsky und die Dornier fliegen gleich mehrmals in Formation, und wer sich die modernen Aufkleber an den Maschinen wegdenkt, kann sich problemlos in die 40er-Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückversetzt fühlen. Passend dazu ist auch der wunderbare Klangteppich, den die zwei Pratt&Whitney-R-1340-Wasp-Sternmotoren der S-38 sowie drei PT-6A-Turbinen der Do 24 beim Überflug erzeugen.

Dazu kommen weitere Oldtimer-Preziosen aus dem «Hangar 7» der Flying Bulls, die im Rahmen der Airshow zu sehen sind. Erst donnert die mächtige DC-6B über den See, dann jagt die North American B-25 Mitchell grollend durchs Tal. Ein absolutes Highlight

ist auch die Kunstflugvorführung der P-38 Lightning, die mit weit-räumigen Loopings und schnellen Überflügen begeistert. Spektakulärer Heli-Kunstflug mit der atemberaubend vorgeführten MBB Bo 105 und einer Bell Huey Cobra runden das exzellente Flugprogramm der Flying Bulls ab. Ex-Airrace-Weltmeister Hannes Arch setzt dann noch in der einbrechenden Dunkelheit mit einer Kunstflugvorführung zur Musik einen grandiosen Schlusspunkt der Veranstaltung. **cp**

Jürgen Schelling



Ein seltener Anblick in Mitteleuropa: schweizerische Republic Seabee mit Franklin-Motor auf dem Wolfgangsee.

Kleines Bild linke Seite: Eine starke Schweizer Delegation nahm bei Scalaria teil, darunter die Beaver- und Cub-Crew.

Raimund Riedmann ist neuer Chefpilot der Flying Bulls Die Fliegerlegende Sigi Angerer zieht sich aus der Berufsfliegerei zurück

Er ist Nachfolger einer Fliegerlegende: Raimund Riedmann ist seit Anfang 2012 neuer Flugbetriebsleiter und Chefpilot für Flugzeuge der Flying Bulls in Salzburg. Der sympathische Österreicher folgt auf Sigi Angerer, der sich aus der aktiven Berufsfliegerei zurückzieht. Angerer gilt als «Mr. Flying Bulls», er hatte die Luftfahrtabteilung des Getränkekonzerns einst mitbegründet. Angerers eigene Chance Vought F4U-4 Corsair, eine North American T-28 B sowie ein Flugboot vom Typ Grumman Widgeon, bildeten vor mehr als 20 Jahren den Grundstock für die Bildung der Flying Bulls, damals noch am Flughafen Innsbruck. Der legendäre Pilot, Jahrgang 1948, hat mehr als 20 000 Stunden in rund 80 verschiedenen Flugzeug- und auch Helikoptermustern zugebracht.

Heute zählen fliegerische Kostbarkeiten wie Lockheed P-38 Lightning L, B-25 Mitchell, F4U-4 Corsair, DC-6B, mehrere Alpha Jets, T-28 B Trojan, aber auch kleinere Klassiker wie der James-Bond-Jet BD-5 oder die Bell 47 zu den topgepflegten Schmuckstücken im Hanger 7 und 8 am Salzburger Flughafen.

Der in Innsbruck aufgewachsene Raimund Riedmann ist nach einer Laufbahn bei Tyrolean Airways ebenfalls seit mehreren Jahren Pilot bei den Flying Bulls, er hat etwa 10 000 Flugstunden gesammelt und fliegt genau wie sein Mentor Sigi Angerer am liebsten die Corsair, die Lightning und die DC-6B. Angerer bleibt «seinen» Flying Bulls in beratender Funktion verbunden. **JS**



Helicopter- FI-H Fluglehrer- Ausbildung

Wir haben in den zurückliegenden 6 Jahren 50 Fluglehrer aus Deutschland, Österreich und der Schweiz ausgebildet. Nächster Lehrgang: November 2012

HTC HELICOPTER CHARTER GMBH Telefon: +49 (0) 7 71 / 16 24 74
D-78166 Donaueschingen eMail: htc-helicopter@t-online.de
Dürreheimer Straße 80 C www.htc-helicopter.de

Pilot, 27 Jahre, ledig, flexibel, sucht Anstellung als 1. o. 2. Offizier

Lizenzen: FAA, CPL, SEP, MEP, IR (Air Orlando Florida)
 JAA, CPL, SEP, MEP, IR frozen ATPL (PTC Florida/Ireland)
 MCC/JOC course (Lufthansa B 737-300 Simulator)
 Medical Class 1
 German (fluent), English (fluent, Level 6), French (basic)

Jens Schleinert, Waldstr. 15, 15345 Eggersdorf, Deutschland

personalized training - your availability is our target



www.flytrain.org
the best address for **theoretical training** as a pilot - try it!
+41 76 394 56 87

flytrain
individual aviation academy



Direkt am Seeufer des Vierwaldstättersees und am Rande der Rigi-Südflanke erwartet Sie das 5-Sterne-Hotel Vitznauerhof.

Der Vitznauerhof ist der perfekte Ausgangspunkt für Ausflüge in die Berge oder über den See. Erholung, Wellness, Sport und Spass warten auf Sie!

Neben dem Spa Bereich mit verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten bieten wir Ihnen auch **Erlebnissgastronomie auf**

höchstem Niveau in drei verschiedenen Restaurants. Ein Versprechen an alle fünf Sinne bietet Ihnen das **Gourmetrestaurant SENS**. Frische, vielfältige Rohprodukte werden auf höchstem Niveau zu **«Symphonien des Genusses»** verarbeitet.

Mit unserem Angebot **«Rund um den Feinschmecker»** verbringen Sie eine Nacht in einem Doppelzimmer mit Seeblick, ein Siebengang-Gourmetdinner inklusive Weinbegleitung im Restaurant SENS und ein Glas Champagner für CHF 890.– für zwei Personen.

Geniessen Sie bei uns kulinarische, erholsame und unvergessliche Höhenflüge!

Hotel Vitznauerhof, Seestrasse 80, 6354 Vitznau
www.vitznauerhof.ch, info@vitznauerhof.ch
Telefon +41 41 399 77 77

Rettung mitten im Atlantik



Foto: Archiv Pierre-André Reymond

Vor genau fünfzig Jahren rettete die Mannschaft des Schweizer Frachters MS Celerina 48 von 76 Personen einer notgewässerten Super Constellation der Flying Tiger Line aus den Fluten des Atlantiks. Der Ausfall von drei der vier Motoren hatte die Crew von Flug FT 923 rund 1000 Kilometer westlich von Irland zur Wasserung gezwungen.

Der 1959 gebaute, 150 Meter lange Frachter MS Celerina der Reederei Suisse-Atlantique in einer undatierten Aufnahme im Ärmelkanal.



Foto: Ragnar Domstad

Ertönen der Feuerwarnung die Propeller von Nummer 3 in Segelstellung und instruierte Flight Engineer James E. Garrett, den Motor stillzulegen. Noch während Garrett begann, die entsprechende Checkliste abzuarbeiten, meldete Chef Stewardess Betty Sims, das Feuer sei von der Passagierkabine aus zu sehen. Murray schickte daraufhin Garrett für eine visuelle Kontrolle des brennenden Motors in die Kabine.

«Sorry, ich habe Mist gebaut»

Wenige Minuten später kündigte sich weiteres Ungemach an: Motor Nummer 1 am linken Flügel drehte ohne Vorwarnung unkontrolliert von normal 2600 auf 3300 Umdrehungen pro Minute hoch und musste stillgelegt werden. Der Untersuchungsbericht kam später zum Schluss, dass eine Fehlmanipulation des Flight Engineers zum «Overspeeding» geführt hatte. Nach seiner Rückkehr ins Cockpit hatte Garrett das Arbeiten der Checkliste fortgesetzt, aber zuerst den falschen Emergency Shutoff Lever (Notfall-Abstellhebel) erwischt.

Anstatt die Zufuhr von Treibstoff, Öl und Luft zu Motor 3 zu unterbinden, zog Garrett den Hebel von Motor 1 auf «Off». Er realisierte seinen Fehler nach ein paar Sekunden und war eben daran, den Hebel an der Decke hinter den Pilotensitzen wieder auf «On» zu stellen, als Captain Murray das Malheur bemerkte. «I'm sorry, John, I goofed», entschuldigte sich Garrett: «Es tut mir leid, John, ich habe Mist gebaut.» Mehrere Versuche, Motor Nummer 1 wieder zu starten, scheiterten.

Mitten über dem Atlantik befand sich Flug FT 923 damit in einer ungemütlichen Situation. Und es sollte noch schlimmer kom-

Die Unglücksmaschine N6923C im Juni 1961 auf dem Flughafen Göteborg-Torslanda.

Der Unglücksflug am 23. September 1962 war einer der vielen Transporte, welche die Flying Tiger Line im Auftrag des Military Air Transport Service (MATS) durchführte. Die für den Flug eingeteilte Super Constellation L-1049H N6923C war am 1. Mai 1958 neu vom Hersteller Lockheed übernommen worden. Flug FT 923 startete in Newark und nahm auf der McGuire Air Force Base 68 Personen an Bord. Die meisten Passagiere des Flugs über Gander auf Neufundland nach Frankfurt Rhein-Main waren 19- bis 21-jährige Fallschirmjäger der 82. Luftlandedivision. Beim Tankstopp in Gander kamen neue Crewmitglieder an Bord: Während der Navigator und die vier Stewardessen für den ganzen Flug bis Frankfurt eingeteilt waren, wurden Captain, First Officer und Flight Engineer abgelöst. Flug FT 923 hob am 23. Sep-

tember 1962 um 17.09 Uhr GMT unter dem Kommando des 44-jährigen Captains John D. Murray in Gander ab. Um 20.10 Uhr GMT meldete die Crew Gander Radio eine Reise-flughöhe von 21 000 Fuss.

Motor Nummer 3 brennt

Wenige Minuten später begannen an Bord die Probleme. Im Motor Nummer 3 – in der rechten Tragfläche – brach ein Brand aus, laut dem Untersuchungsbericht des Civil Aeronautics Board (CAB) wahrscheinlich wegen eines Defekts in einer Power Recovery Turbine (PRT) des Wright R-3350-Sternmotors. Fallschirmjäger Fred Caruso hatte von seinem Fensterplatz einen guten Blick auf den Motor. «Ich sah zuerst orange, dann gelbe und rote Funken und plötzlich stand der Motor in Flammen», erinnert er sich. Captain John D. Murray brachte nach dem



Foto: Privatbesitz Walter Wunderlin

Retter und Geretteter: Celerina-Schiffszimmermann Walter Wunderlin und Flying-Tiger-Navigators Samuel Nicholson nach der Ankunft der Celerina in Antwerpen.



Foto: Archiv Fred Caruso

Überlebende und Crew-Mitglieder auf der MS Celerina auf dem Weg nach Antwerpen. An Bord von Flug FT 923 befanden sich mehrere Ehefrauen von Offizieren.

men. Die Super Constellation war in der Zwischenzeit auf Flight Level 50 (5000 Fuss) abgesunken und die Crew begann, sich auf eine mögliche Notwasserung vorzubereiten, auch wenn Murray noch um 20.50 Uhr GMT Gander Aera Control beschied: «Wir haben nicht die Absicht zu wassern.» Der Captain hoffte immer noch, mit zwei Motoren die mehr als 1000 Kilometer nach Shannon in Irland zu schaffen. Diese Hoffnung wurde jäh zunichtegemacht, als auch Motor Nummer 2 eine Feuerwarnung auslöste. Zweimal liess eine Reduktion der Motorenleistung die Warnung verstummen, aber kurz vor 22.00 Uhr GMT versagte Antrieb Nummer 2 seinen Dienst. Die Notwasserung war unausweichlich geworden.

«Ladies and gentleman, we are going to ditch» liess sich Murray wenige Augenblicke später über die Lautsprecher in der Kabine vernehmen. Die Stewardessen hatten bereits zuvor die Passagiere aufgefordert, die Schwimmwesten anzuziehen und alle spitzen Objekte aus ihren Kleidern zu entfernen. Überlebende der Notwasserung schildern die Stimmung an Bord als sehr ruhig und gefasst. «Es gab keine Panik», erinnert sich der Fallschirmjäger Samuel Vasquez. Einzelne Passagiere weinten, mehrere beteten. Alle dachten wohl das Gleiche: «Das ist es jetzt also, das Ende», ergänzt Fred Caruso.

Keine Lehrbuch-Wasserung

In dieser Nacht herrschte rund 560 Seemeilen (1000 Kilometer) westlich von Irland stürmisches Wetter. Die Wellen erreichten eine Höhe von bis zu sechs Metern. Entgegen den Lehrbuch-Empfehlungen für Notwasserungen, die auch Eingang ins Flying Tiger Manual gefunden hatten, brachte Captain John D. Murray die Super Constellation nicht parallel zu den Wellen aufs Wasser. Vielmehr wasserte er die Maschine gegen den Wind und damit gegen die Wellen, die in einem Abstand von rund 50 bis 60 Metern anrollten. Beim Auftreffen auf dem Wasser um 22.12 Uhr GMT wurde der linke Flügel

der Super Constellation abgerissen und die Maschine kam zu einem abrupten Stopp. «Es war ein gigantischer Knall und alles flog durch die Luft. Sofort drang eiskaltes Wasser in die Kabine», schildert Fred Caruso.

Die Super Constellation hatte fünf Rettungsflosse für je 25 Personen an Bord, doch zum Einsatz kam nur die von Navigator Samuel Nicholson durch die Kabinentüre zu Wasser gelassene Rettungsinselflosse. Die anderen, im linken und rechten Flügel in der Nähe der Notausgänge verstaute Flosse, wurden wohl später gefunden, von den Überlebenden hatte sie aber niemand gesehen. Die Super Constellation sank innerhalb von zehn Minuten. 51 der 76 Personen an Bord von Flug 923 schafften es, durch das sieben Grad kalte Wasser schwimmend zum Rettungsfloss zu gelangen, das mit der Unterseite gegen oben im Meer lag. Im völlig überbelegten Floss konnten sich die Menschen kaum bewegen und wurden immer wieder von den Fluten überspült. Ein banges Warten auf die Rettung begann.

Rettung durch Schweizer Frachter

Bereits um 21.20 Uhr GMT hatte die irische Küstenfunkstelle Valentia Radio die Schiffe im fraglichen Gebiet des Nordatlantiks alarmiert, dass Flug FT 923 in Schwierigkeiten war, und um 22.28 GMT nahm Funkoffizier Georg Stöckli auf der MS Celerina der Reederei Suisse Atlantique den folgenden Funkspruch auf: «Bitte nach 54.10 Nord, 24.05 West fahren, wo das Flugzeug bereits notgelandet ist.» Die MS Celerina war mit 12 000 Tonnen Getreide unterwegs von Port Churchill in Kanada nach Antwerpen und zu diesem Zeitpunkt rund 64 Seemeilen (115 Kilometer) von der Stelle der Notwasserung entfernt.

Domenico Lugli, der Kapitän der MS Celerina, liess umgehend den Kurs Richtung Unglücksort ändern und erteilte Order, das Schiff für die Rettung und die Betreuung der Überlebenden vorzubereiten. Seit der Notwasserung kreiste eine C-118 der US Airforce über dem Unglücksort und markierte

die Position der Rettungsinselflosse mit Leuchtsignalen. Die C-118 wurde später von Avro Shackleton-Aufklärern der Royal Air Force abgelöst. «Um 04.00 GMT sahen wir endlich das schwache Licht des Flosses», schreibt Kapitän Lugli in seinem Bericht an die Reederei. Die Rettungsinselflosse war in den knapp sechs Stunden seit der Notwasserung ganze 22 Seemeilen abgedriftet.

Die Rettung der völlig entkräfteten Überlebenden gestaltete sich wegen des hohen Seegangs sehr schwierig. Die MS Celerina brauchte zwei Anläufe, bis die von dem Wellen auf- und niedergeworfene Rettungsinselflosse festgemacht werden konnte. «In einem Moment war das Floss auf der Höhe der Reling, ein paar Sekunden später zehn Meter tiefer», erzählt der damalige Schiffszimmermann Walter Wunderlin. Der vor Kraft strotzende Pontonier war es, der ins Floss hinunterstieg und die Überlebenden angurtete, damit sie einzeln an Deck gehievt werden konnten. Um 05.50 GMT war die Rettungsaktion beendet, 48 Personen lebend an Bord. Zwei Personen konnten nur noch tot aus dem Floss geborgen werden, eine Person verstarb kurz nach der Bergung auf dem Schiff.

Angesichts der Dunkelheit, des Wetters und des hohen Seegangs grenze es an ein Wunder, dass 48 Menschen gerettet werden konnten, heisst es im Untersuchungsbericht des Civil Aeronautics Board. 28 Menschen überlebten die Notwasserung nicht. Von 18 von ihnen fehlte jede Spur. 10 wurden tot geborgen, darunter auch Chef-Stewardess Betty Sims. Sie hatte zwei Wochen zuvor geheiratet und war auf ihrem letzten Einsatz bei Flying Tiger. **cp**

Peter W. Frey

Radio DRS 1 strahlt am Donnerstag, 20. September 2012, um 20.05 Uhr, einen «Doppelpunkt» über die Notwasserung von Flug FT 923 und die Rettung der Überlebenden durch die Crew der MS Celerina aus.



Ein ramponierter, aber unverwüchtlicher Eidgenosse: Diese bei Do-Flug in Altenrhein erbaute Do 24 K-1 flüchtete Ende Februar 1942 vor den Japanern nach Australien.

Foto: Royal Australian Air Force Museum

Dornier gegen Nippons Armada

Schweizer Do 24 für Südostasien (3)

Mit dem japanischen Angriff auf die holländischen Kolonien in Südostasien standen die in Altenrhein am Bodensee gebauten Do 24 K vor ihrer grössten Bewährungsprobe. Schnell erwiesen sich die Dornier Flugboote als wahre Tausendsassa: Sie erledigten Bombardierungsaufträge genauso mit Bravour wie Aufklärungs- und Seerettungsaufgaben. Kurz vor der Kapitulation der niederländischen Kolonialtruppen Anfang März 1942 evakuierten die Dornier-Flugboote «made in Switzerland» in einer grossangelegten Luftbrücke holländische Soldaten nach Australien.

Am 7. Dezember 1941 entfachte die japanische Luftwaffe mit ihrem Angriff auf Pearl Harbor (siehe Cockpit 12/2011) ein blutiges Ringen im pazifischen Raum. Die nach dem deutschen Überfall vom Mai 1940 nach England geflüchtete holländische Exil-Regierung erklärte in der Folge Tokio den Krieg. Daraufhin marschierten die kaiserlichen Truppen ab Mitte Dezember 1941 in die an Erdöl und Naturgummi reichen Kolonialgebiete in Niederländisch-Ostindien ein.

Nippons Invasoren stellte sich eine Armada aus knapp drei Dutzend Do 24 K entgegen. Der Löwenanteil dieser Flugboote lief bei Do-Flug in Altenrhein am Bodensee vom Band (siehe Cockpit 8/2012). Zu Beginn der Feindseligkeiten waren diese Do 24 K als Teil des Marine Luchtvaartdienst (MLD/ Luftstreitkräfte der Marine) zusammen mit rund einem Dutzend ziemlich betagter Dornier Wal auf der bei Surabaya gelegenen Marinebasis Morokembagan auf der Insel Java stationiert. Sie erhielten kurz nach

Beginn der Kampfhandlungen in Fernost einen oliv-grünen Sichtschutz, der die bei Do-Flug in Altenrhein aufgetragene, taubengraue Lackierung ersetzte.

Verlustreiche Kämpfe

Den Dornier-Flugbooten mit Schweizer Wurzeln stand mit dem japanischen Angriff die Stunde ihrer Bewährung bevor. Kurz nach dem Feldzug gegen die niederländischen Kolonien kam es zu Scharmützeln mit gegnerischen Flugzeugen, darunter auch mit japanischen Mitsubishi A6M Zero, die eine von der Zürcher Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon entwickelte Kanonenbewaffnung besaßen (siehe Cockpit 12/2011 und 01/2012). Anfänglich gab es noch Good News zu vermelden: Die Do 24 K-1 mit der Immatrikulation X-15 verbuchte am 14. Dezember 1941 den ersten Luftsieg dieses Typs im Dienste des Marine Luchtvaartdienst.

Die niederländischen Dornier nahmen drei Tage später einen gegnerischen Schiffskon-

voi aufs Korn, wobei die X-34 als erste Einheit durch Feindeinwirkung verloren ging. Und es blieb nicht bei diesem einen Verlust: Am 23. Dezember 1941 bombardierten zwei Maschinen den von feindlichen Invasions-truppen besetzten Hafen von Davao auf der philippinischen Insel Mindanao. Dabei erhielt die Do 24 K-1 X-27 Flab-Treffer und musste auf dem Indischen Ozean notlanden. Bei der Bekämpfung eines japanischen Spionageschiffes flog eine der niederländischen Dornier so tief, dass eine Mastspitze die Tragfläche des Flugbootes beschädigte. Zum Jahresende hin musste die Dornier-Flotte ihren ersten grossen Aderlass verkraften. Japanische Kampfflugzeuge überraschten am 26. Dezember 1941 die auf dem Danau Tondano See der Insel Sulawesi liegenden Flugboote und schossen dabei die X-11, X-12 und X-26 in Brand. Noch am gleichen Tag wurde die X-25 über Kakas eine Beute feindlicher Jäger.

Bald einmal geriet die Einsatzbasis Morokembagan ins Visier gegnerischer Luftan-

griffe: Am 3. Februar 1942 gingen drei Do 24 K-1 (X-6, X-30 und X-31) sowie die einzige jemals gebaute Do 24 K-2 (X-37) in Flammen auf, zwei Tage später mussten die Niederländer die X-22 und X-33 von ihrer Inventarliste streichen. Binnen Wochenfrist zerstörten japanische Bomben die beiden auf der Insel Pula Rote in Reparatur begriffenen Do 24 K-1 X-13 und X-32.

Geflügelte Retter

Die Do 24 fanden sich nach der japanischen Invasion in einer Vielzahl verschiedener Aufgaben wieder: Sie flogen Aufklärungseinsätze über feindlichen Stellungen oder erkundeten die Position japanischer Schiffe im Indischen Ozean. Beim Verminen der Strasse von Lombok in der Nähe der Insel Bali ging am 25. Februar 1942 die Do 24 K-1 X-21 spurlos verloren. Als der japanische Eroberungsfeldzug nicht mehr aufzuhalten war, evakuierten die Flugboote im März 1942 rund 250 holländische Soldaten von Neuguinea nach Australien.

Immer wieder retteten die niederländischen Do 24 Schiffbrüchige aus dem Indischen Ozean: Die X-32 nahm am 31. Dezember 1941 48 Überlebende des gesunkenen amerikanischen Dampfers Ruth Alexander auf. Anfang Februar 1942 gelang es, 93 Besatzungsmitglieder des durch das japanische U-Boot I-16 versenkten holländischen Frachters Van Overstraten in Sicherheit zu bringen. Im gleichen Monat griff die X-16 insgesamt 65 Männer und Frauen zweier torpedierten holländischen Schiffe auf.

Niederländer kapitulieren in Fernost

Nach der Landung japanischer Truppen auf der Insel Java Ende Februar 1942 fanden sich die niederländischen Kolonialherren zunehmend mit dem Rücken zur Wand. Wenige Tage später musste die Militaire Luchtvaart ihre Einsatzbasis in Morokembagan aufgeben.

Zu diesem Zeitpunkt ersetzten die Niederländer das am 1. Oktober 1939 eingeführte orange Dreieck als Hoheitskennzeichen. Die taumelnden Kolonialherren pinselten die holländische Flagge an Rumpf und Tragflächen ihrer noch verbleibenden Do 24 K-1. Am 9. März 1942 kapitulierte die 85 000 Mann starke niederländische Kolonialarmee bedingungslos, das Gebiet blieb bis August 1945 durch die japanischen Invasoren besetzt. Aus Ostindien entstand nach mehrjährigem Unabhängigkeitskampf Ende 1949 das heutige Indonesien.

Der vierte und letzte Teil dieser Artikelserie beleuchtet die abenteuerliche Flucht der niederländischen Do 24 nach Down Under, wo sich die unverwüstlichen Flugboote «made in Switzerland» bald einmal

im Arsenal der Royal Australian Air Force wiederfanden. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Redaktion bedanken sich bei Monica Walsh des Royal Australian Air

Force Museums in Point Cook, dem Australian War Memorial in Canberra, dem Bundesarchiv in Bern, Edelgard Piroth von Casidian, Hans-Ulrich Willbold von EADS Corporate Heritage sowie Eddie Creek und Steve Birdsall für die Überlassung von Unterlagen und Fotos.



Foto: EADS/Dornier

Die Do 24 K-1 (Werknummer 773) X-13 ging Anfang Februar 1942 auf der Insel Pula Rote während eines japanischen Bombenangriffs verloren.



Foto: EADS/Dornier

Als erste Einheit überhaupt war die Do 24 K-1 (Werknummer 781) X-21 mit einem Autopiloten der deutschen Firma Askania ausgerüstet. Japanische Flugzeuge schossen diese Dornier am 25. Februar 1942 über der Strasse von Lombok in der Nähe der Insel Bali ab.



Foto: EADS/Dornier

Diese Do 24 K-1 (Werknummer 769) X-9 des Marine Luchtvaartdienst erreichte im Oktober 1938 die niederländischen Kolonialgebiete in Ostindien. Im April 1942 gelangte die ehemalige X-9 als A49-4 zur No. 41 Squadron der Royal Australian Air Force.



Vor 25 Jahren im Cockpit...

Das Titelbild der September-Ausgabe von 1987 war natürlich ganz nach meinem Gusto. Und so auch der Kurzbericht von der Kunstflug-EM im deutschen Plössen. Aber etwas Kritik geht trotzdem an meinen schreibenden Kollegen dieses Berichts: kein Bild von Christian Schweizer und Eric Müller, die mit ihren 5. und 3. Plätzen ein grossartiges Ergebnis «erflogen»! Die Suchois (Su-26 und Su-31) prägten in der Folge den Kunstflug der nächsten zwanzig Jahre. Und auch heute noch können Suchoi-Piloten – bei viel grösserer technischer Konkurrenz – an der Spitze mithalten.

Etwas tragisch ist der Artikel über die Entwicklung des «Lavi», der israelischen Eigenentwicklung eines Erdkampf- und Jagdflugzeuges. Die USA strichen die bereits zugesagte Projekt-Mitfinanzierung; sie hatten wohl erkannt, dass mit dem Lavi dem F-16 ein sehr ernstzunehmender Konkurrent erwachsen wäre.

Und wieder acht Seiten Messerschmitt Bf 109! Neben Chefredaktor Haller («Die Schweizer Messerschmitt-Jäger») wartet auch Kollege Stapfer mit einer interessanten Geschichte auf: der Landung von zwei Bf 109F auf dem Belpmoos. Auf einem Überführungsflug mussten zwei (verirrte) Piloten wegen Spritmangel in Bern-Belp landen. Die Piloten wurden interniert und später gegen eine britische Besatzung ausgetauscht. **mt cp**

Titelbild: Suchoi S-26M an den Kunstflug-Europameisterschaften.



Cockpit

GRENZVERLETZUNGEN 1939–45

Ein Überführungsflug nach Afrika endete in der Schweiz

Messerschmitt Bf 109F im Belpmoos

Am 25. Juli 1942 verirrten sich zwei Messerschmitt Bf 109F während eines Überführungsfluges und mussten wegen Benzinmangels in der Schweiz notlanden. Die Piloten wurden zusammen mit einem Italiener gegen eine britische Mosquito-Besatzung ausgetauscht. Beide Maschinen wurden zwar einer eingehenden Untersuchung unterzogen, doch eine Verwendung durch unsere Fliegertruppe erfolgte nie.

Im Sommer 1942 sollten sieben generalüberholte und für den Afrikaeinsatz modifizierte Messerschmitt Bf 109F-4 von Le Bourget über München-Riem nach dem afrikanischen Kriegsschauplatz überflogen wer-

Jägerpiloten in der Internierung: Links Martin Villing, der als einziger den Krieg überlebte, in der Mitte der Italiener Alfredo Porta und rechts Heinz Scharf



den. Pilotenschüler der Ergänzungsstaffel West des Jagdgeschwaders 5 sollten unter Führung eines Offiziers die Maschinen mit Zwischenlandung in Freiburg nach München-Riem bringen. Von dort aus wurden erfahrene Piloten den Weiterflug über die Alpen nach Afrika besorgen. Da nur gerade zwei Maschinen fertig waren, beauftragte man zwei Piloten aus der Gegend von Freiburg, als Vordetachment vorauszufliegen. Sie sollten so lange auf dem süddeutschen Flugplatz warten, bis der Rest eingetroffen wäre. Die freie Zeit hätten die beiden Flugzeugführer zu einem kurzen Heimaturlaub nützen können.

Schlechtes Wetter

Am späten Nachmittag des 25. Juli 1942 konnten Feldwebel Martin Villing und Obergefreiter Heinz Scharf Richtung Heimat starten. Über Frankreich wurden sie mit einer Gewitterfront konfrontiert und versuchten gegen Süden auszuweichen. Bei diesem Manöver müssen aber beide Piloten die Orientierung verloren haben,

und bald wurde auch der Treibstoff knapp.

Die Beiden mussten nach einem geeigneten Landeplatz Ausschau halten. Um 19.30 Uhr erspähte Martin Villing ein kleines Flugfeld unter sich und setzte kurzentschlossen zur Landung an. Martin Villing, heute Bauer, erinnert sich: «Beim Ausrollen erblickte ich das Schweizer Kreuz an einem der Segelflugzeuge und wusste, wo ich war!» Obergefreiter Scharf blieb dies alles nicht verborgen, er drehte ab, mit leerem Tank musste er allerdings sehr schnell seine Fluchtgedanken aufgeben. Er kehrte mit dem letzten Tropfen Benzin zurück, und dies keine Sekunde zu früh, denn kurz nach Bodenberührung versagte der Daimler-Benz-Motor wegen Spritmangels den Dienst. Auch Scharf wurde von Schweizer Soldaten in Empfang genommen und über seinen Landeort unterrichtet.

Internierung

Über seinen unfreiwilligen Aufenthalt in Bern-Belp berichtete Martin Villing folgendes: «Wir blieben drei Tage in Belp, einmal wurden wir in Bern einem Verhör durch etwa zwanzig Schweizer Offiziere unterzogen. Die Sache war sehr ungemütlich, wir hatten Angst, man könnte uns daheim der Fahnenflucht bezichtigen.



Das Friedrichshafner Dornier Museum glänzt mit einer Replika des legendären Amundsen-Wals von 1925. Die in Ungarn domizilierte International Aviation Museum Foundation hat das Flugzeug während zweier Jahre aufgebaut. Die Propeller im Replika lassen sich dank eines Elektro-Motors drehen.

Wie Weihnachten Wal-Nachbau fürs Dornier Museum

Kein Zweifel, am Bodensee war bereits Bescherung. Das Christkind beschenkte das Dornier Museum Ende Juli dieses Jahres mit einer Dornier Wal – dem ersten Spross einer erfolgreichen Dynastie an Langstrecken-Flugbooten, die während der Zwischenkriegsjahre mit unzähligen Rekordflügen glänzte. Der feierlichen Übergabe wohnten unter anderem die deutsche Bundesministerin Annette Schavan, Schauspieler und Pilot Hardy Krüger sowie Cornelius und Iren Dornier, die beiden Enkel des Firmengründers Claude Dornier bei.

Das Replika der Dornier Wal ist eine Hommage an das wohl berühmteste Exemplar: Mit der N-25 (Werknummer 37) und der baugleichen N-24 (Werknummer 36) wollte Roald Amundsen im Mai 1925 von Kingsbay auf Spitzbergen aus den Nordpol erobern. Motorenprobleme 250 Kilometer vor Erreichen des Ziels machten beide Besatzungen für Wochen zu Gefangenen des ewigen Eises. Die Männer schaufelten sich buchstäblich in die Freiheit – indem sie eine provisorische Startbahn für die reparierte N-25 zimmerten und dafür rund 500 Tonnen Eis und Schnee wegräumten. Der Husarenstreich mit der heillos überladenen Wal glückte und bescherte den schon im Jenseits geglaubten Expeditionsteilnehmern quasi über Nacht einen Popstar-Status – während die Wal kometenhaft zur Ikone aller Flugboote aufstieg.

In Ungarn gebaut

Wie das Original hatte das Wal-Replika eine lange Reise hinter sich. Der originalgetreue Nachbau entstand in zweijähriger Handarbeit in den Werkstätten der International Aviation Museum Foundation – teilweise

waren bis zu 20 Personen unter der Leitung von Karl Bircsak beteiligt. Treibende Kraft für dieses ambitionierte Projekt war die Unternehmerfamilie Dornier. Die ungarischen Restaurierungsspezialisten stützten sich für die Rekonstruktion neben alten Handbüchern und zeitgenössischen Konstruktionsplänen vor allem auf das weltweit einzige noch vorhandene Exemplar der Dornier Wal, die sich heute im argentinischen Museo de Transportes in Lujan befindet.

Nicht umsonst vermassen die Mitarbeiter der International Aviation Museum Foundation jeden Winkel dieser Wal und knipsten Abertausende von Fotos: Dies bildete die Basis für alle Detail-Zeichnungen, die zum Nachbau der Einzelteile unerlässlich waren. Im Gegensatz zu den meist vom Militär beschafften Do J, waren Amundsens Wal-Zwillinge Einzelanfertigungen mit einer geänderten Bugpartie für den Beobachter sowie einem Sonnenkompass. Alle diese Features sind am Replika tadellos wiedergegeben.

Die Ankunft der Wal am Schwäbischen Meer sorgte bei Direktor Berthold Porath für Entzückung: «Dieser geschichtsträchtige Typ machte den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens erst möglich und gehört einfach ins Dornier Museum.» Parallel zur Ankunft des Exponats hat eine Sonderausstellung in den Hallen Einzug gehalten, die mit zahlreichen Originalteilen sowie reich bebilderten Infotafeln dieses legendären Flugboot-Typs angereichert ist. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Informationen zum Dornier Museum:
www.dorniermuseum.de

Ein Wal tummelt sich neustens in Friedrichshafen. Nicht im Bodensee, aber im Dornier Museum. Es handelt sich dabei um das Replika jener legendären Do J, die mit dem norwegischen Polarforscher Roald Amundsen im Mai 1925 Kurs auf den Nordpol nahm.



Über eine Treppe ist den Besuchern ein Blick ins Cockpit der Dornier Wal möglich.



Die Wal von Roald Amundsen war eine Spezialausführung mit geänderten Bugbereich samt Sonnenkompass und Hydrometer.

Embraer verkauft E-Jets nach Venezuela

Die venezolanische Conviasa hat sechs E-190 bestellt und Kaufrechte für 14 weitere Maschinen unterzeichnet. Erste Auslieferungen sollen noch dieses Jahr erfolgen. Damit stärkt Embraer nach eigenen Angaben seine Marktführerschaft in Lateinamerika und den Karibischen Inseln, wo das Unternehmen über einen Marktanteil von 75 Prozent im Segment der Verkehrsflugzeuge bis 120 Sitze verfügt. **ts**

Mexikanische Mega-Order für Boeing

Aeromexico, die grösste Fluglinie des zentralamerikanischen Landes, will bis zu 100 Boeing-Flugzeuge erwerben. Das Abkommen mit dem amerikanischen Hersteller sieht einen Mix aus 90 Boeing 737MAX 8 und Mix 9 sowie zehn Boeing 787 vor. Wenn der Deal definitiv besiegelt ist, hat er einen Verkaufswert von 10,8 Mrd. Dollar nach Listenpreis. **ts**

50. Boeing 747-400 zum Frachter umgerüstet

Boeing hat im Juli die 50. Boeing 747-400BCF ausgeliefert. Das ehemalige Passagierflugzeug, das bei Taikoo Aircraft Engineering (TAECO) im chinesischen Xiamen zum Frachter umgerüstet wurde, ist von Evergreen International Airlines übernommen worden. Die insgesamt 40 Einheiten, die bisher die Werfthallen von TAECO mit der Bezeichnung BCF verlassen haben, sind ausschliesslich nach den Umbauvorgaben von Boeing gefertigt worden. Dies im Gegensatz zur Version SF (Special Freighter), die nach den Plänen von Drittunternehmen angeboten werden. **AM**

SilkAir vor grosser Boeing-Bestellung

SilkAir, der regionale Ableger von Singapore Airlines, hat eine Absichtserklärung für den Kauf von bis zu 68 Flugzeugen der 737-Familie unterzeichnet. Die beabsichtigten Festbestellungen umfassen 23 Boeing 737-800NG und 31 Boeing 737MAX 8. Dazu kommen Kaufrechte für weitere 14 Maschinen. Der Vertrag bietet SilkAir zudem die Möglichkeit, innerhalb der 737-Produktfamilie zu wechseln. Die Regionalairline aus Singapur war bisher mit 15 A320 und sechs A319 ein reiner Airbus-Betreiber. Drei weitere A320 sollen bis Ende 2013 übernommen werden. **ts**

SkyWest Inc. will 100 Mitsubishi MRJ beschaffen

SkyWest Inc. – die Holdinggesellschaft der US-Regionalfluglinien SkyWest Airlines und ExpressJet Airlines – hat eine Absichtserklärung zum Kauf von 100 Mitsubishi MRJ Regionaljets unter-

zeichnet, die in den Jahren 2017 bis 2020 zur Auslieferung kommen sollen. Der japanische Flugzeughersteller, dessen Projekt ebenfalls im Verzug ist, hat bisher einschliesslich Optionen 130 Maschinen absetzen können. Neben All Nippon Airways Co, Ltd., die als Erstbesteller 15 Festbestellungen und zehn Optionen in Auftrag gegeben hat sowie der US-Amerikanischen Trans States Holdings, die 50 Einheiten fest bestellt und 50 Optionen gezeichnet hat, hat sich auch die japanische ANI Group Holdings für die Abnahme von fünf Maschinen entschieden. **AM**

A350XWB-Cockpit eingeschaltet

Rund ein Jahr vor dem geplanten Erstflug hat Airbus Anfang August die elektronischen Systeme im Cockpit des A350XWB, MSN001, in Betrieb genommen. Dies sei ein bedeutender Meilenstein auf dem Weg zur Einschaltung der gesamten Elektrik, die im weiteren Jahresverlauf geplant ist, liess das Unternehmen verlauten. Zwei Wochen zuvor hatte ein Beluga das 21 Meter lange vordere Rumpfteil vom Airbus-Werk St-Nazaire für die Endmontage nach Toulouse gebracht. Dieser soll noch im Sommer mit dem Rumpfmittelstück und dem Heckteil zusammengebaut werden. **ts**

Air Berlin bestellt zusätzlich Sharklets

Air Berlin wird die noch zur Auslieferung kommenden A320 und 321 mit Sharklets ausrüsten lassen. Als erste von 14 Einheiten soll im Frühjahr eine A320 an die österreichische Tochter Niki gehen. Nicht vorgesehen ist derzeit – im Gegensatz zu der mit Winglets versehenen Boeing-737-Flotte – die Nachrüstung bereits gelieferter Maschinen. Mit den zweieinhalb Meter hohen, aerodynamisch vorteilhaften Sharklets sollen Treibstoffersparnisse von bis zu dreieinhalb Prozent erreicht werden. Der derzeitige Durchschnittsverbrauch der Flotte von dreieinhalb Litern pro 100 Passagierkilometer soll dadurch weiter reduziert werden. **AM**

Boeing erhält Bestellung aus China

Xiamen Airlines, eine private Tochtergesellschaft von China Southern Airlines, will 40 Boeing 737-800 erwerben. Die Bestellung benötigt noch die Zustimmung der chinesischen Regierung. Xiamen Airlines betreibt derzeit eine reine Boeing-Flotte von sechs Boeing 757 und 77 Boeing 737NG. Der chinesische Carrier will seinen Flugzeugpark bis Ende 2020 auf 200 Maschinen aufstocken. **ts**

Delta stellt Flugbetrieb von Comair ein

Delta Air Lines wird den Flugbetrieb der Regionaltochter Comair per 29.

September einstellen lassen. Die amerikanische Airline wird damit die Anzahl der bis zu 50-plätzigem Zubringerflugzeuge, welche auf Nebenstrecken wenig rentabel betrieben werden können, schneller als erwartet abbauen und zum Teil durch Maschinen mit über 76 Sitzplätzen ersetzen. Mit den eingeleiteten Massnahmen soll die Zahl dieser Modelle in den nächsten Jahren von 350 auf 125 Einheiten gesenkt werden. Als Ersatz vorgesehen sind zudem 88 angemietete Boeing 717, die derzeit noch von der durch Southwest Airlines übernommenen AirTran eingesetzt werden. **AM**

Intersky mit positivem Halbjahresergebnis

Intersky hat das erste Halbjahr 2012 positiv abgeschlossen, ohne jedoch konkrete Zahlen zu nennen. In den ersten sechs Monaten des Vorjahres hatte die Fluglinie aus Friedrichshafen noch einen Verlust von rund einer Million Euro ausgewiesen. Ende vergangenen Jahres, als Intersky tief in den roten Zahlen steckte, hatte die Beratungsfirma Intro Aviation von Hans Rudolf Wöhrli 50 Prozent der Anteile übernommen. Dies sei die «beste Entscheidung» gewesen, die Intersky je getroffen habe, sagte Geschäftsführerin Renate Moser. Intersky will noch dieses Jahr ein viertes Flugzeug in Dienst stellen, für 2013 ist weiteres Wachstum geplant. Die seit Beginn des Sommerflugplans angebotene Verbindung von Friedrichshafen nach Bergamo sei «hervorragend» aufgenommen worden, teilte das Unternehmen mit. **ts**

Swiss mit Gewinnrückgang

Im ersten Halbjahr 2012 musste Swiss einen Rückgang des Gewinns von 53 Prozent auf 61 Millionen Franken hinnehmen. In der Vorjahresperiode hatte noch ein Plus von 129 Millionen resultiert. Trotz der um 1,7 Prozent auf 81,3 Prozent gesteigerten Auslastung sei es nicht gelungen, die sinkenden Durchschnittserträge wettzumachen, weil sich die Flugpreise nach wie vor auf einem sehr tiefen Niveau bewegen würden, erklärte CEO Harry Hohmeister. «Wir werden in den anstehenden Quartalen weitere strukturelle Anpassungen vornehmen», ergänzte Finanzchef Marcel Klaus. Geprüft würden unter anderem Prozesse an Bord und am Boden, Flugzeugeinsätze und Optimierungen beim Streckennetz. Der Umsatz nahm hingegen in den ersten sechs Monaten um zwei Prozent auf 2,45 Mrd. Franken zu. Auch die Anzahl Passagiere konnte um 4,5 Prozent auf 7,7 Millionen gesteigert werden. Im Oktober will Swiss den 13. A330-300 übernehmen. Mit Blick auf das ganze Jahr rechnet Hohmeister nicht damit, das Ergebnis von 2011 (306 Millionen) zu erreichen. Angesichts der anhaltenden negativen Entwicklungen werde Swiss

ihre Investitions- und Wachstumspolitik bis 2020 überdenken müssen, sagte der Swiss-Chef. **ts**

Helvetic im Winter 2012/13

Helvetic Airways will auch im kommenden Winterflugplan dreimal pro Woche nach Bristol fliegen, wobei die Flugzeiten den Bedürfnissen der Geschäftsreisenden angepasst wurden. Das süditalienische Bari, das im Codeshare mit Swiss angefliegen wird, erhält neu fünf wöchentliche Verbindungen, jeweils am Mittag. Zwischen 15. Dezember 2012 und 5. Januar 2013 gibt es Flüge nach Brindisi, Lamezia Terme und Catania. Zudem soll das Wachstum im Charterbereich fortgesetzt werden. So sollen für verschiedene Reiseveranstalter und Firmen regelmässig Einzelcharterflüge zu verschiedenen Zielen in Europa durchgeführt werden. **ts**

SRT modifiziert Air-Tahiti-Airbusse

SR Technics (SRT) hat mit Air Tahiti Nui einen Vertrag über die Modifikation der Kabine von drei A340-300 unterzeichnet. Dabei wird die Kabine der Vierstrahler von drei auf zwei Klassen reduziert, wobei die verbleibenden Business- und Economy-Classes neue Sitze erhalten werden. Zudem wird ein neues Bordunterhaltungssystem installiert. Die Kabinenumbauten werden im Rahmen eines üblichen C-Checks an den SRT-Standorten Zürich und Dublin durchgeführt und sollen im nächsten Mai abgeschlossen sein. **ts**

Swissport weitet Aktivitäten in Amsterdam aus

Swissport Cargo Services hat im August das Geschäft mit der Übernahme der Frachtabfertigung von Air China auf dem Amsterdamer Flughafen weiter ausbauen können. Das chinesische Unternehmen bedient Schiphol täglich mit einem Frachter des Typs Boeing 747-400F. Auf dem niederländischen Flughafen konnte die Frachtabfertigungssparte ebenfalls Turkish Airlines gewinnen, für die vorerst das Handling der auf der Strasse transportierten Fracht bewerkstelligt wird. Ab September sollen abschliessend auch die Handlingaktivitäten der Luftfracht übernommen werden. **AM**

FAA-Zertifizierung für SRT Malta

Der Standort Malta von SR Technics (SRT) hat die FAA-Zertifizierung für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsarbeiten an Flugzeugen der A320-Familie sowie an Boeing 737NG erhalten. Damit kann SRT auf der Mittelmeerinsel N-immatrikulierte Flugzeuge warten. Seit der Eröffnung des Betriebs im Oktober 2010 hat SRT Malta rund 60 Flugzeuge im Rahmen der bestehenden Genehmigung durch die Easa gewartet. **ts**

Hunterverein Interlaken Einen Hunter zum Geburtstag

Grossaufmarsch für einen alten Kampffjet: Zum Jubiläumsfest des Huntervereins Interlaken HUVER strömten 12 000 Zuschauer auf den Flugplatz Interlaken.



Foto: Delia Frauenthal

Der ehemalige Hunter-Pilot Ruedi von Gunten «pilotiert» die PS-Crew im vereinseigenen 007-Hunter zum Geburtstagsfest.

Interlaken, das während 36 Jahren Fachstelle für Hunter-Kampfflugzeuge der Luftwaffe war, hat zu diesem Flieger eine innige Beziehung. Kein Wunder also, dass auch 18 Jahre nach der Ausmusterung dieses Modells eine treue Fangemeinde existiert. Jedenfalls ist der Hunterverein, welcher vor 20 Jahren gegründet wurde, mit rund 380 Mitgliedern eine einzigartige Erfolgsgeschichte. Mit dem Jubiläumsfest auf dem Flugplatz Interlaken liessen es OK- und Vereinspräsident Ueli Kohler und sein 100-köpfiges Helferteam am Samstag so richtig krachen: Geschätzte 12 000 Hunter- und Patrouille-Suisse-Fans von nah und fern kamen zum Huver-Geburifest aufs Bördeli. Mit vielen Geschenken wurde der Hunterverein beglückt. So brachte Ueli Leutert, ehemaliger Kommandant der Hunter-Fliegerstaffel 15, ein Geschenk direkt aus St. Stephan mit: Er flog am strahlenden Inter-

laken-Morgenhimmel den nach drei Jahren frisch revidierten «Papyrus-Hunter» vor einem begeisterten Publikum vor. Vorher und nachher begleitete er als Experte im Hunter-Doppelsitzer seine Kameraden Paul Ruppener und Stefan Weber vom Fliegermuseum Altenrhein. Ebenfalls einen besonderen Geburtstagsgruss überbrachte am Nachmittag Hunter- und Swiss-Pilot Eric Hauert mit dem Hunter-Doppelsitzer der «Amicidell'Hunter» von Sion. Nach einem Rendez-vous mit dem «Papyrus-Hunter» über dem Simmental zeigten Ueli Leutert und Eric Hauert die wahrlich schönsten Seiten des ehemaligen Jagdflugzeugs der Schweizer Luftwaffe.

Als absoluten Höhepunkt der gelungenen Geburtstagsfeier gratulierte die Patrouille Suisse dem jubilierenden Hunterverein mit einer ihrer eindrucklichen und hochpräzisen Vorführung. Auch bei Daniel Hös-

li, dem Kommandanten der Patrouille Suisse, war festzustellen, dass die Liebe zum Hunter noch nicht erloschen ist. «Ich bin während vieler Jahre noch selber mit dem Hunter in der Patrouille Suisse geflogen. Da entwickelt sich schon eine tiefe Beziehung zu diesem Flugzeugtyp», gesteht Hösli. Die Interlakner Hunter-Epoche massgeblich mitgeprägt hat Ruedi von Gunten. Als Chef Flugtechnik hat der ehemalige Militärpilot mit 25 Prozent seiner Anstellung als Werkpilot mit 1000 Hunter-Flugstunden fungiert. «Es war mir vergönnt, als letzter Pilot den legendären James Bond Hunter J-4007 zu fliegen», verriet der studierte Elektroingenieur. Aus dem nunmehr fluguntauglichen J-4007-Hunter ist am Jubiläumsfest ein viel bestauntes Ausstellungsobjekt geworden. **cp**

Felix Meier

Gauligletscher gibt Propeller frei

Am 27. Juli stiessen die drei Bergsteiger Lucas Kocher, Peter Flühmann und Manuel Rufener auf einen Propeller der im November 1946 mit dem Gletscher kollidierten US-amerikanischen Dakota. Der Propeller ist nun in Obhut des kantonalen archäologischen Dienstes. Dieser erstellt ein Konzept, wie dieser Fund – und allfällig weitere – der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können. In verschiedenen Berichten wird darauf hingewiesen, dass die Rettungsaktion der Passagiere die Geburtsstunde der Rega gewesen sei. Dieser sehr weite Bogen wird aber den Walliser und Berner Rettungsfliegern nicht gerecht; sie entwickelten primär die Erkenntnisse der an der Rettung beteiligten Militärpiloten Viktor Hug und Pista Hitz weiter und standen am Beginn der aviatischen Bergrettung.



Die Finder: Lucas Kocher, Peter Flühmann, Manuel Rufener (von links).

Das Bild wurde vom 18-jährigen Manuel Rufer zur Verfügung gestellt. Der angehende Polymechaniker macht eine Berufslehre bei der Logistik Basis der Armee auf dem Flugplatz Meiringen – der Bezug zur Fliegerei ist also gegeben! **cp**

Max Ungricht



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

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 31. Juli 2012

Eintragung: Am 20. April 2011 gaben die Pilatus Flugzeugwerke bekannt, dass Botswana seine vor gut zwanzig Jahren beschaffte Pilatus-PC-7-Flotte durch neue Flugzeuge ersetzen werde. Am 20. Juli ist nun die erste dieser Maschinen, der Pilatus PC-7 Mk. II HB-HMF, ins Luftfahrzeugregister eingetragen worden. Die botswanische Bestellung umfasst fünf dieser Flugzeuge.



Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
05.07.2012	HB-2469	Schleicher ASH 26 E	26258	2012	Tassile Daniel, Ipsach	Biel-Kappelen
27.07.2012	HB-3445	ABSA LAK-17B	215	2012	Maceri Marco, Luzern	Hausen am Albis
24.07.2012	HB-FQV13	Pilatus PC-12/47E	1371	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.07.2012	HB-FQW13	Pilatus PC-12/47E	1370	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.07.2012	HB-FQX13	Pilatus PC-12/47E	1372	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.07.2012	HB-FQY13	Pilatus PC-12/47E	1373	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.07.2012	HB-HMF	Pilatus PC-7 Mk. II	685	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.07.2012	HB-HMJ	Pilatus PC-7 Mk. II	689	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.07.2012	HB-LRZ	Vulcan Air AP68TP-600	9010	2011	Vulcanair SA, Vézenaz	Genève-Cointrin
30.07.2012	HB-QUF	Fire Balloons G 36/24	1438	2011	Slow-fly GmbH, Andwil	Andwil TG
04.07.2012	HB-TCB	Zlin Z 326	902	1963	Haller Isabella, Aarau	Ausland
30.07.2012	HB-TCS	Cessna P210N	P210-0134	1978	Schenk Christoph, Aarau	Grenchen
06.07.2012	HB-VYM	Embraer EMB-505	50500023	2010	Manhag AG, Meisterschwanden	Grenchen
31.07.2012	HB-WYY	Remos GX	315	2009	Schluchter Marco, Reichenbach i.K.	Reichenbach
09.07.2012	HB-ZNI	Eurocopter AS 350 B3	7447	2012	Swiss Helicopter AG, Chur	Untervaz
03.07.2012	HB-ZPC	Robinson R 44 II	12531	2008	Helipool Europe GmbH, Paspels	Untervaz
09.07.2012	HB-ZSU	Bell 429	57067	2012	Air Zermatt AG, Zermatt	Zermatt

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
03.07.2012	HB-1238	LS 1-f	258	1974	Döbeli Kurt, Kriens	Birrfeld
11.07.2012	HB-1283	Elfe S4A	80	1977	Krebs Walter, Bad Ragaz	Bad Ragaz
12.07.2012	HB-1428	DG-200	2-37	1978	Modoery Christof, Männedorf	Birrfeld
27.07.2012	HB-2150	Piccolo B	037	1989	Pestalozzi Yvan, Binz	Birrfeld
26.07.2012	HB-5522	Silent 2 Targa	2047	2011	Egli René, Biel/Bienne	Grenchen
10.07.2012	HB-BYO	Thunder & Colt 77A	1912	1993	Tieche Nicolas, Gumefens	Château-d'Oex
20.07.2012	HB-FQD13	Pilatus PC-12/47E	1352	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.07.2012	HB-FQL13	Pilatus PC-12/47E	1360	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.07.2012	HB-FQO13	Pilatus PC-12/47E	1363	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.07.2012	HB-FQP13	Pilatus PC-12/47E	1364	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.07.2012	HB-FQQ13	Pilatus PC-12/47E	1365	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.07.2012	HB-FQR13	Pilatus PC-12/47E	1366	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.07.2012	HB-GJT	Be 300	FL-535	2007	Breitling SA, Grenchen	Grenchen
26.07.2012	HB-JEB	Gulfstream 200	032	2001	United Aircraft SA/TAG Aviation SA, Genève	Genève-Cointrin
02.07.2012	HB-JSY	Falcon 900EX	096	2001	Cayley Aviation Ltd./Jet Aviation Business Jets AG, Kloten	Zürich
27.07.2012	HB-QFV	Sky 90-24	169	1999	Dederot Christian, Plan-les-Ouates	Genève
18.07.2012	HB-VOE	Cessna 525A	525-0017	2001	BNP Parisbas Leasing Solutions Suisse SA/Speedwings Business SA, Fribourg	Genève-Cointrin
13.07.2012	HB-VOG	Cessna 525	0544	2004	TecSky AG/Verein Jet Circle, Rorschacherberg	Bern-Belp
24.07.2012	HB-ZFB	EC 130 B4	3536	2002	Farner Air Service Swiss SA/Air Glaciers SA, Sion	Sion

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
02.07.2012	HB-381	Olympia Meise	0000	1943	Wettstein Sonja/Wettstein Bruno, Wolfhausen	Russikon
09.07.2012	HB-789	KA 6CR-PE	6143	1963	Vultier Dominique, Mettmenstetten	Birrfeld
27.07.2012	HB-834	K 8B	8548	1966	Kalesic Omerovic Hanifa, Le Lignon	Montricher
24.07.2012	HB-1885	Discus B	127	1986	Segelfluggruppe Skylark, Winkel	Hausen am Albis
30.07.2012	HB-3293	LS 8-18	8290	1999	Groupemont de Vol à Voile «Les Martinets», Bex	Bex
09.07.2012	HB-EHR	V35B	D-9439	1973	Endis AG, Gerlafingen	Grenchen
04.07.2012	HB-FVJ	PC-12/47	865	2007	Fribair AG/Air Sarina AG, Saanen	Saanen
19.07.2012	HB-GTK	C90	LJ-819	1979	BE9L SA, Lugano	Genève-Cointrin
06.07.2012	HB-IKR	GIV	1159	1991	Samolot AG, Zug	Bern-Belp
01.07.2012	HB-JGP	BD-700-1A10	9238	2007	C.A.S. Central Air Service AG/Premium Jet AG, Zürich	St. Gallen-Altenrhein
31.07.2012	HB-JZU	A319-111	2402	2005	Sky High V Leasing Company Ltd./EasyJet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
05.07.2012	HB-KIO	MX-7-235	10094C	1991	Groupe vaudois de vol à voile de Montricher, Montricher	Montricher
06.07.2012	HB-ODH	J3C-65/L-4	13342	1942	J3 GmbH, Zürich	Kägiswil
05.07.2012	HB-OMS	PA-28-180	28-7305437	1973	Breuss Michael, St-Gingolph	Raron
20.07.2012	HB-ORH	PA-18-180M (MEC STC)	18-7408	1960	Desmeules Jean-François, Granges-près-Marnand	Gruyères
17.07.2012	HB-OUV	J3C-65/L-4	11582	1944	Skyrocket Club, Sagno	Ausland
03.07.2012	HB-PCB	PA-28-181	28-7890389	1978	Hirschi Friedrich/Verein HB-PCB, Wallisellen	Speck-Fehraltorf
01.07.2012	HB-PQG	PA-28R-201T	28R-7803047	1977	Jakob Hugo/EFOS-Flight-Charter AG, Kloten	Zürich
12.07.2012	HB-QNW	BB37Z	574	2008	Beyeler Werner, Spiegel b. Bern	Bern
01.07.2012	HB-XFQ	269C	51687	1994	Swiss Helicopter AG, Chur	Bern-Belp
01.07.2012	HB-XKE	KA-32A12	8709/02	1992	Swiss Helicopter AG/Heliswiss International AG, Küssnacht am Rigi	Bern-Belp
01.07.2012	HB-XLA	AB206B	8616	1980	Swiss Helicopter AG, Chur	Bern-Belp
01.07.2012	HB-XTD	SA 315 B	2596	1981	Swiss Helicopter AG, Chur	Bern-Belp
01.07.2012	HB-XTM	SA 315 B	2654	1984	Swiss Helicopter AG, Chur	Gsteigwiler
01.07.2012	HB-XYL	269C	51648	1993	Swiss Helicopter AG, Chur	Gruyères
01.07.2012	HB-ZDE	AS 350 B3	3442	2001	Swiss Helicopter AG, Chur	Balzers FL
01.07.2012	HB-ZDS	EC 120 B	1248	2001	Automaten Meyer AG/Swiss Helicopter AG, Chur	Pfaffnau
01.07.2012	HB-ZDX	AS 350 B3	3553	2002	Swiss Helicopter AG, Chur	Erstfeld
01.07.2012	HB-ZEI	AS 350 B3	3610	2002	Swiss Helicopter AG, Chur	Bern-Belp
01.07.2012	HB-ZEW	EC 130 B4	3659	2002	O.S.C. Overseas Shipping Corp./Swiss Helicopter AG, Chur	Unervaz
01.07.2012	HB-ZFM	EC 120 B	1363	2003	Swiss Helicopter AG, Chur	Pfaffnau
10.07.2012	HB-ZGY	EC 120 B	1100	2000	Rose Helicopter AG/Bonsai Helikopter AG, Altenrhein	Holziken
01.07.2012	HB-ZHA	AS 350 B3	4002	2005	Swiss Helicopter AG, Chur	Erstfeld
01.07.2012	HB-ZHF	269C	51887	2006	Swiss Helicopter AG, Chur	Locarno
01.07.2012	HB-ZIE	EC 120 B	1461	2006	Swiss Helicopter AG, Chur	Locarno
01.07.2012	HB-ZIG	AS 350 B3	4358	2007	Swiss Helicopter AG, Chur	Gsteigwiler
01.07.2012	HB-ZIY	AS 350 B3	4342	2007	Swiss Helicopter AG, Chur	Untervaz
01.07.2012	HB-ZJP	AS 350 B3	4677	2009	Swiss Helicopter AG, Chur	Erstfeld
01.07.2012	HB-ZKP	AS 350 B3	4701	2009	Swiss Helicopter AG, Chur	Untervaz
01.07.2012	HB-ZKS	AS 350 B3	4721	2009	Barrel AG/Swiss Helicopter AG, Chur	Untervaz
01.07.2012	HB-ZKT	AS 350 B3	4884	2009	Swiss Helicopter AG, Chur	Gsteigwiler
01.07.2012	HB-ZKY	AS 350 B2	2825	1994	Swiss Helicopter AG, Chur	Bern-Belp
01.07.2012	HB-ZLG	AS 350 B3	4982	2010	Swiss Helicopter AG, Chur	Untervaz
01.07.2012	HB-ZLJ	Cabri G2	1023	2011	Swiss Helicopter AG, Chur	Bern-Belp
01.07.2012	HB-ZLO	206B	4373	1995	Swiss Helicopter AG, Chur	Bern-Belp
01.07.2012	HB-ZLR	EC 120 B	1667	2012	Automaten Meyer AG/Swiss Helicopter AG, Chur	Erstfeld
01.07.2012	HB-ZLS	Cabri G2	1021	2011	Swiss Helicopter AG, Chur	Untervaz
01.07.2012	HB-ZMC	AS 350 B3	4984	2010	Swiss Helicopter AG, Chur	Gsteigwiler
01.07.2012	HB-ZMO	AS 350 B3	7281	2011	Swiss Helicopter AG, Chur	Erstfeld
01.07.2012	HB-ZND	AS 350 B3	7268	2011	Swiss Helicopter AG, Chur	Untervaz
01.07.2012	HB-ZNG	EC 120 B	1434	2006	noog GmbH/Swiss Helicopter AG, Chur	Untervaz
01.07.2012	HB-ZPS	AS 350 B3	7146	2011	Sandoz Pierre/Swiss Helicopter AG, Chur	Bern-Belp
01.07.2012	HB-ZTJ	EC 135 P2+	0938	2011	Europavia (Suisse) SA/Swiss Helicopter AG, Chur	Locarno

Genf: Nachdem Hamburg Airways im 2010 den Betrieb einstellen musste, kam die Airline ein Jahr später mit drei Airbus A319 und zwei A320 zurück. Im Bild der A320 D-AHHC in neuen Farben.

Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich: Bombardier BD-700 Global Express – der für Langstrecken entwickelte Businessjet hob 1996 erstmals ab. Als Nachfolgemodell wird inzwischen die Global Express XRS angeboten.

Foto: Aeromedia A. E. Wettstein

Zürich: Germanwings Airbus A319 im Abendlicht. Die Zahl der in Deutschland wohnhaften Passagiere erreichte im letzten Jahr mit einem Anteil von 14 Prozent beachtliche 3,8 Millionen.

Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Genf: Nach dem Kollaps der polnischen Schwestergesellschaft wurde die Boeing 737-84P EI-IGN (ex SP-IGN) im letzten Mai in die Muttergesellschaft Air Italy integriert.

Foto: Jean-Luc Altherr



Basel: Jeden Samstag fliegt Air Bucharest ab dem EuroAirport nach Pristina. Im Bild die Boeing B737-300 YR-TIB des Carriers auf der Piste 15.

Foto: Dennis Thomsen

Basel: Und wieder eine neue Werbebemalung für eine Maschine der Tuifly. Auf der B737-800 D-AHFZ wird für die Fotobücher von CEWE erworben. **Foto: Dennis Thomsen**



Genf: Auf diesem Flug charterte die spanische Albistar den Airbus A320-232 EI-EXX von Livingston für einen Flug nach Rotterdam. Das Bild zeigt die neuen Farben von Livingston. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Basel: Neben WOW fliegt auch diesen Sommer wieder Iceland Express nach Keflavik. Dieses Mal ist die Ferienfliegerabteilung des tschechischen National Carriers «Holidays Czech Airlines» der Partner. Im Bild der A320-214 OK-LEE der Airline. **Foto: Dennis Thomsen**

Sion: Die BAe 146-200 der Cello Aviation brachte mit einem Charterflug den englischen Erstligisten FC Fulham ins Trainingslager von Montana (VS). **Foto: Joël Bessard**



Genf: Die Boeing 737.5L9 SX-BHR wurde 1998 an die dänische Maersk Air ausgeliefert. Das Flugzeug wird von der griechischen Hermes Airlines operiert, eine Schwestergesellschaft der französischen Air Méditerranée, deren Farben sie trägt. **Foto: Jean-Luc Altherr**

Jägerlatein: Besatzung vor dem Start einer Jak-11



Mit singenden Motoren Flying Legends Duxford 2012

Nostalgie und den Sound der Sternmotoren erleben? Mit der einzigartigen Shuttleworth Collection und den Flying Legends in Duxford kamen Ende Juni Tausende von Aviatik-Enthusiasten, darunter auch eine Cockpit-Reisegruppe, in den Genuss einer Flugschau, wie man sie nur in England erleben kann.

Auf dem Flugfeld Old Warden kommt Hektik auf, als eine Piper Super Cub aus dem Hangar gestossen wird. Aufmerksam verfolgt die Cockpit-Reisegruppe den Handstart des Propellers und die Rollversuche. Die 1950 hergestellte Maschine wurde durch Techniker der Shuttleworth Collection nach wochenlangen Arbeiten wieder flugfähig gemacht.

Einstieg in die Vergangenheit

Die Shuttleworth Collection auf dem Flugplatz von Old Warden in Bedfordshire genießt wegen der Vielfalt der ausgestellten, sorgfältig restaurierten Oldtimer weltweit hohes Ansehen. Ein Teil der Flugzeuge wird im flugfähigen Zustand erhalten und bei verschiedenen Veranstaltungen vorgefliegen. Acht hauptamtliche Mitarbeiter, unterstützt von zahlreichen freiwilligen Helfern, restaurieren und warten die Flugzeuge. Aussergewöhnliche Exponate der Sammlung sind die sogenannten Edwardians, Flugzeuge, die während der Regierungszeit des britischen Königs Eduard VII. gebaut wurden. Besonders bemerkenswert ist, dass diese Flugzeuge noch flugfähig sind und regelmässig vorgeführt werden. Das berühmteste Exponat ist eine Blériot XI aus dem Jahr 1909, das älteste flugfähige Flugzeug der Welt.

Achtung Spitfire

Spitfire: Wer sich in der Luftfahrtgeschichte gut auskennt, weiss, was mit diesem Namen assoziiert wird. Für die einen ist er Synonym für eines der schönsten, wenn nicht



Vickers-Supermarine Spitfires begeisterten die Zuschauer.

das formschönste Flugzeug, das die Briten je gebaut haben. Für die anderen ist die Spitfire die grosse Gegenspielerin einer anderen Legende: Messerschmitt Me-109. Diese zwei Typen und die ebenso legendären Hurricanes waren es, die sich im Sommer 1940 am Himmel über England duellierten. Durch den Sieg in der Luftschlacht um England erwarb sich die Spitfire nationalen Kultstatus, auf keiner Airshow auf den Britischen Inseln darf sie fehlen. So ist sie auf dem Flugplatz Old Warden und auch in Duxford – dort in Staffelstärke – zu sehen.

Mekka für historische Flugzeuge

Duxford ist seit mehr als 20 Jahren das Mekka für Fans historischer Flugzeuge. Die Museumshallen, vor allem die zahlreichen jährlichen Airshows, zählen zum Besten, was auf diesem Sektor in Europa zu finden ist. Dass der Platz aber auch eng mit der Geschichte der Spitfire verbunden ist, dies wissen zahlreiche Enthusiasten, wie auch die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Cockpit-Reisegruppe, die eingehend durch Reiseleiter Buzz Washington orientiert wurde. Denn es war in Duxford, wo die 19. Squadron der RAF



Die Hawker Nimrod Mk I war vor 75 Jahren auf der HMS Glorious stationiert.

am 4. August 1938 ihre erste Spitfire geliefert bekam. Von hier aus starteten mehrere unterschiedliche Squadrons zu ihren Einsätzen im Sommer 1940, und auch nach dem Krieg blieb Duxford ein viel genutzter Flugplatz. Doch der Platz war dann doch zu klein, um neue düsengetriebene Flugzeuge aufzunehmen, man dachte über die Schliessung oder Umnutzung nach, wäre da nicht der Film «The Battle of Britain» dazwischengekommen. Die Aussen- und Luftaufnahmen entstanden zum grössten Teil in und über Duxford. Dies war auch die Geburtsstunde für das Sammeln und In-Betrieb-Halten historischer Flugzeuge, es verlieh der schlummernden Basis neues Leben.

Ein Himmel voller Oldies

Duxford verbindet zwar vieles mit der Spitfire, aber auch andere berühmte Flugzeuge sind am Boden und in der Luft zu sehen. Die Flugzeugsammlung in Duxford ist beeindruckend, darunter eine weltweit einmalige Schau an britischen Verkehrsflugzeugen, perfekt restaurierte Exemplare Vickers Viscount, Trident Two, BAC 1-11, Bristol Britannia und VC-10 erinnern an das Reisefieber der Vergangenheit. Die auf den historischen Boarding Cards aufgedruckten Preise lassen erahnen, dass Air-Travelling noch nicht für den Massen-Tourismus, wie wir ihn heute kennen, ausgerichtet war. Noblesse oblige: Menükarten, auf Französisch ausgedruckt und hochstehende PR-Geschenke, erfreuten seinerzeit die Passagiere. Auch die Concorde, das eleganteste und schnellste Verkehrsflugzeug, das je in Serie die Produktionshallen verliess, lässt heute noch die Herzen der Enthusiasten hochschlagen.

Eine Augenweide für Fotografen: Besatzungen in Originaluniformen stehen vor jeder Airshow «Spalier», suchen das Gespräch



P-47G Thunderbolt rollt nach sechsjähriger Air-Restoration zum Start.

Nach 20 Jahren wieder dabei

Stellvertretend für die 32 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der Deutsch- und Westschweiz, meinte Dr. Eduard Kambli, PPL Pilot mit 1000 Flugstunden – er fliegt gerne mit der Mooney oder Seneca 2 von Birrfeld, Grenchen oder Kloten aus, dass es für ihn ein Highlight gewesen sei, nach zwanzig Jahren wieder nach Duxford zu reisen und die Flying Legends zu erleben. Die bestens organisierte Cockpit-Reise sei für ihn sehr vielseitig gewesen, Duxford als Höhepunkt und dann auch die interessanten Museen Shuttleworth Collection, Bletchley Park und The Havilland Aircraft Heritage Center (Mosquito Museum). Das typische englische Wetter mit Sonnenschein, Wind und Regen gehöre zu jeder Air Show auf den Britischen Inseln, geschätzt habe er neue Kontakte zu Flugfreunden. Auf die Reise sei er durch eine Cockpit-Probenummer gestossen, auch nächstes Jahr würde er gerne wieder teilnehmen, als Abwechslung auch auf anderen Aviatik-Destinationen. **(R.M.)**



Begeisterte Cockpit-Reisegruppe.

mit dem Besucher und erzählen auch gerne aus der Historie. Die Lockheed P-38 Lightning begeistert auf den ersten Blick. Zwei Motoren und eine Steuersäule, die den Anschein erweckt, als hätte man sie aus einem Verkehrsflugzeug übernommen. Und was für ein Novum im Zweiten Weltkrieg: Die Steuerung arbeitete bereits mit Servo-Unterstützung. Und wenn man sich ins enge Cockpit der CASA HA-1112 (Me-109) zwingt und dann Vergleiche mit dem P-51 Mustang oder P-47 Thunderbolt anstellt, die geräumige Cockpits und ergonomisch hervorragende Sitze aufweisen, drängt sich die Frage auf, womit die deutsche Luftwaffe ihre Piloten seinerzeit zum Fliegen motivierte.

Die Air Show war schlicht überwältigend, denn im Minutentakt stiegen Spitfire, Hurricane, Hawker Sea Fury, Jak-Fighters, B-17 Flying Fortress, Lancaster Bomber, P-51 Mustang, P-38 Lightning, P-47 Thunderbolt, CASA HA-1112 und Corsair, um nur einige zu nennen, in den Himmel. Auf besonderes Interesse stiessen die Breitling Wingwalkers, wie auch das Flugboot Catalina oder der Fieseler Storch. Balbo Finale: Nach dem Überflug der meisten Bomber und Jäger sagten sich die Zuschauer: «What a lovely Air Show, we shall come again!» **cp**

Rolf Müller

Events

Schweiz

31.8.-2. September

Seaplane Meeting
Vevey

1.-2. September

«Gärn ab Bärn»
Corporate Event SCFA
Flughafen Bern

2. September

Flügerchilbi 2012
Flugplatz Langenthal

7.-9. September

Seaplane Meeting
Morcote

8.-9. September

Flügerfäscht
Flugplatz Schaffhausen

15. September

30 Jahre JU-AIR
Flugplatz Dübendorf

28.-30. September

Swiss Aero Expo
Buochs

6.-7. Oktober

33. Flugtag Hausen
Modellflug-Spektakel
Flugplatz Hausen a. A.
10.-11. Oktober
Fliegerschiessen Axalp

Ausland

1.-2. September

Airshow
Verkehrslandeplatz
Breitscheid (EDGB) D

1.-2. September

1. internationales Husky-
Meeting, Flugplatz Tann-
heim (EDMT) D

11.-16. September

ILA Luft- und Raum-
fahrtausstellung
Flughafen Berlin
Brandenburg D

11.-16. September

Küstenflug-Seminar für
Pilot(inn)en (EDWS) D
Info: safe-in-flight@
freenet.de

12.-16. September

Reno Air Races, Stead
Airport, Reno NV USA

Leserreise

6.-16. Oktober
Miramar Airshow
Wings over Houston
Kalifornien/Texas USA

Vorschau auf die Ausgabe 10, Oktober 2012

In der kommenden Oktober-Ausgabe wird einmal mehr Russland einen besonderen Platz einnehmen, sowohl militärisch als auch zivil. Die Produktionen russischer Provenienz sind noch immer weniger bekannt, als Flugzeuge westlicher Herkunft.

Gleich zweimal wird Fokker im Mittelpunkt stehen. Ein überraschender Blick nach vorne, und ein eben solches Aha-Erlebnis aus früherer Zeit. Lassen Sie sich überraschen!

Die Oktober-Ausgabe von Cockpit ist ab dem 26. September an Ihrem Kiosk erhältlich.

Wettbewerb – Flugzeuge der Welt



Foto: ZVG

**Diesen Monat heisst es:
Wer erkennt dieses Flugzeug?**

Senden Sie Ihre Antwort bitte an folgende Adresse: wettbewerb@redaktion-cockpit.com.

Einsendeschluss: 20. September 2012.

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre vollständige Adresse bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2013 seiner Wahl. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los.

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der November-Ausgabe publiziert. **Viel Spass und Erfolg!**

**Auflösung Wettbewerb Juli – Die richtige Antwort lautet:
Kuala Lumpur Sepang International Airport**

Richtig geantwortet haben: Markus Arnold, 5734 Reinach; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Thomas Buchanan, 1215 Genf; Hans Eichenberger, 5708 Birrwil; Fabian Gaberthüel, 4654 Lostorf; Ruth Bernath, 6365 Kehrsiten; Peter Schärer, 2540 Grenchen; John Sicker, 8832 Wilen bei Wollerau; Martin Widmer, 5727 Oberkulm AG

Als Gewinner wurde ausgelost: Thomas Buchanan
Der Gewinner wird im Dezember kontaktiert.



Alle Teilnehmer des Wettbewerbs nehmen Ende Jahr an der attraktiven Schlussverlosung teil: auf einen Aufenthalt in führenden Hotels der Schweiz und Österreichs. Beispiele gefällig? Here you are.... etwa das 4-Sterne-Hotel frutt and lodge auf der Melchsee-Frutt, das 5-Sterne-Hotel Vitznauerhof am Vierwaldstättersee oder das 5-Sterne-Hotel Tennerhof in Kitzbühel.

Cumulus Pilotshop AG neu in Muhen

Am 21. Juli 2012 fand in Muhen, gleich neben der Autobahnausfahrt Kölliken, die Neueröffnung des Cumulus Pilotshop AG statt. Neben den neuen Verkaufs- und Lagerlokalitäten konnten die Besucher auch das neue und erweiterte Sortiment des Cumulus Pilotshop besichtigen. Von der einfachen Flugkarte bis zum Rettungsboot findet man im Cumulus Pilotshop alles, was das Fliegerherz begehrt! Und wenn der Weg einmal zu weit ist, kann man über den Internetshop www.pilotshop.ch das ganze Sortiment von zu Hause aus anschauen und online bestellen.

Neben den vielen Verkaufsattraktionen fanden auch Helirundflüge, Demonstrationsflüge mit Fallschirmen sowie eine Kunstflugdemo des alten und neuen Schweizermeisters in der Unlimited-Klasse, Bruno Müller, statt. **mt**

CHICKEN WINGS

www.chickenwingscomics.com



FULL STOP.



PILATUS

DA VINCI

Leonardo da Vinci
1452-1519

Unsere Technologie würde auch Leonardo da Vinci begeistern.

Pilatus PC-12 NG. Für Menschen mit Visionen.

Leonardo da Vinci war seiner Zeit weit voraus. Wie er glauben wir an die Kraft von Visionen und besitzen die Kompetenz in Entwicklung und Produktion, um geniale Ideen zu realisieren. Mit Schweizer Qualität, Präzision und Know-how haben wir unsere Vision umgesetzt. Das Resultat ist der Pilatus PC-12 NG, das gefragteste einmotorige Turboprop-Geschäftsflugzeug der Welt. Mehr über unsere Visionen und Angebote erfahren Sie auf www.pilatus-aircraft.com sowie unter Telefon +41 41 619 62 96 oder E-Mail salespc12@pilatus-aircraft.com

PILATUS

Aerospace

Multifunktionschronograf aus Titan

Exklusives SuperQuartz™-Werk

Offiziell Chronometer-zertifiziert

Wasserdicht bis 100 m

Unverbindlicher Richtpreis CHF 3990.-



WE KNOW WHY YOU FLY



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™