

SAT
setzt voll
auf
Diamond-
Flotte



Military Aviation
**Geburtstags-
parade – 100 Jahre
russische Luftwaffe**

Civil Aviation

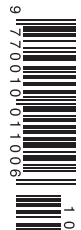
Airliner aus Putins
Riesenreich

Business Aviation

RUAG Aviation mit
viel BA-Potenzial

General Aviation

Schöne Shows
zum Saisonende!



«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, 052 261 58 33

AXA.ch

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

Take-off

Liebe Leserinnen und Leser

Peinlich, peinlich, liebe FDP. Ein Präsident auf Blindgängerkurs. Zielloos, gefährlich, unkontrollierbar. Was an dieser Stelle schon mehrmals zu lesen war: Der Drang zur «Story» ist nicht immer gut – vorsichtig gesagt. Und Provokationen sollen sich nur Politiker leisten, deren Programm die Provokation ist.

Wie kann so etwas passieren? Weshalb kann ein gestandener Politiker von Uraltfliegern faseln, bar jeglicher Information? Von Papierfliegern – bar jeglicher Realität? Selbstdarstellungsbedürfnis? Fehlende Kompetenz? Fehleinschätzung der Meinungen in der eigenen Partei? (Zwischen Klammern und nur unter uns gesagt: ja, von alledem). Es war an dieser Stelle auch schon zu lesen: So umfassend hat wohl kaum ein Präsident seine Parteifreunde vor den Kopf gestossen. Seine bürgerlichen Mitpolitiker, seine Anhänger in den Kadern der Armee, seine liberalen Wähler. Eine Partei – präsidential trudelnd in den einstelligen Prozentbereich. FDP-Slogan: Aus Liebe zur Schweiz – mit Mut und Verstand. Müllers Hang zur eigentümlichen Interpretation des Programms der (inzwischen nur noch) Papier-Wirtschaftspartei lässt die ehemals stolze Staatsgründerin uralt aussehen. Wer hat Müllers Auftritt in der Arena gesehen, wo er – anstatt sich für den Werk- und Arbeitsplatz Schweiz stark zu machen – sich mit dem NRW-Finanzminister Walter-Borjans über mögliche Geldabflüsse nach Singapur echaufferte? Dies sei nur geschrieben – Sie verzeihen, da eigentlich kein Cockpit-Thema – weil Journis wissen: «Gib eine Plattform Philipp Müller – dann kriegst du deinen Tagesknüller.»

Urs Gehriger hat es in der *Weltwoche* kurz und knackig auf den Punkt gebracht: «Ein Volk von Piloten». Dem Volk von (ebenfalls) acht Millionen Fussballtrainern, Nuklear- und Verkehrsexperten, von Bildungs- und Geldmarktspezialisten muss Müller seine «massiven Zweifel» kundtun. Zweifel klingt immer gut – der wahre Politiker im Interesse der Nation. Aus meiner Sicht bleiben jedoch massive Zweifel an der Befähigung in seiner Funktion.

Ähnliche Argumentationen waren von der Präsidentin der Sicherheitspolitischen Kommission, Chantal Galladé SP, zu hören. Bei der Vorstellung des Berichts der TTE-Subkommission (Cockpit war als einziges Fachmagazin mit dabei) hielt sich Galladé als Tischnachbarin von Thomas Hurter zwar weise zurück, ihre gequälten und gewundenen Formulierungen liessen jedoch erahnen, in welchem Konflikt sich die präsidentiale Armeeabschafferin befand, als sie die Mehrheitsbeschlüsse der SiKo zu vertreten hatte. In den anschließenden Interviews trat die Präsidentin aber in den präsidentialen Ausstand – ihre Antworten waren von «Zweifeln» gespickt. Zukünftigen Sprachwissenschaftlern sei hier schon gesagt: Im Duden der Ausgabe 2020 wird unter «Zweifel» stehen: *Zweifel, sing., plu. – schweizerische Redensweise für nein. Bezieht sich insbesondere auf die Beschaffung von Armeematerial. Von links-grünen Kreisen zunächst instrumentalisiert, später auch von liberalen Parteien übernommen.* Ob ein Zusammenschluss der sehr zersplitterten Schweizer Parteienlandschaft über die Linguistik erfolgen wird? Nur noch unterschiedliche Farben im Parteienlogo kann doch nicht Programm sein. Doch nun genug gelästert!



Ueli Maurers Presseinformation in Thun (Cockpit war als einziges Fachmagazin mit dabei) war ein Befreiungsschlag. Natürlich melden einige Kollegen im Nachgang noch immer Zweifel an. Nur: Sie brachten diese Zweifel schon nach Thun mit und wollten partout nicht zuhören. Auch an dieser Stelle schon zu lesen: Wir Schweizer sind Weltmeister im Wissen, weshalb etwas nicht gehen wird. Argumente, Erfahrungen, Kopf- und Bauchgefühl werden angeführt. Wir sind aber höchstens Regionalliga, wenn wir sagen sollen, wie es denn bitte schön zu machen sei. Wie es zu machen ist, zeigten dieses Mal die an dieser Stelle auch schon hart kritisierten Armatisuisse und VBS: mit einem Vertrag von Regierung und Regierung. Nicht mit der Regierung Deutschlands (Sie wissen schon) oder der Regierung Frankreichs (Rafale-Besteller Indien lässt grüssen). Ein Vertrag mit Schweden – dem uns wohl ähnlichsten Land der Welt. Wer diese gelungene Konstellation mit einem Staat von höchster Reputation anzweifelt (schon wieder...), ist nicht über alle Zweifel erhaben (gut gelungene Formulierung, nicht?). Lesen Sie auf Seite 13 mehr zum Thema TTE.

Nun zeichnet sich also, trotz aller Zweifel, eine glückliche Wendung ab. Ich bin überzeugt, dass die FDP – und andere bürgerliche Politiker – die Zeichen der Zeit erkennen; sich als Helfershelfer der GSoA zu betätigen, wird wohl selbst den Berufszweiflern ernsthafte Zweifel bescheren. Und: Es gab in den letzten Jahren zweifelsfrei keinen internationalen Vertrag aus Bern, der so exzellent ausgehandelt wurde. Sein leider einziges Manko im politischen und journalistischen Bundesbern: vom «falschen» Bundesrat...

Mit dem Eintreffen der ersten Gripen sind die Tage der F-5 gezählt. Was bedeutet dies für unsere Patrouille Suisse? André Blattmanns Bekenntnis zur PS «bis Ende des Jahrzehnts» ist wohl kaum aufrechtzuhalten. Aber die Schweiz braucht ein Jet-Team! Man soll sich doch bitte heute schon über eine Übergangslösung Gedanken machen. Vier F/A-18 beispielsweise. Um später ein Gripen-Achterteam auf die Beine zu stellen. *Mixed Swedish-Swiss*. Eine Weltpremiere! *Ladies and gentlemen – the worldwide only binational Air Force Aerobatic Team: THE SWISS-SWEDISH PATROUILLE GRIPEN!*

**Beim Träumen erwischt,
Ihr Max Ungricht**



Foto: Saab/Jamie Hunter

AYURVEDA RESORT SONNHOF

Herzstück des Europäischen Ayurveda



Das Ayurveda Resort Sonnhof in Hinterthiersee in Tirol gilt als das Zentrum des Europäischen Ayurveda. Unter dem Motto «Tirol meets India» bietet das 4-Sterne-Hotel ein umfassendes und hochwertiges Angebot für Gesundheitsprävention und Regeneration.

Im Sonnhof hat man sich seit vielen Jahren ganz und gar dem Wissen des Ayurveda verschrieben und integriert dieses harmonisch in die europäische Kultur. So erleben die Gäste mitten im österreichischen Bergidyll die Kraft der indischen Heilkunst für Gesundheit, Schönheit und Balance, ohne den langen Weg auf den fernen Kontinent in Kauf nehmen zu müssen. Zwei Spezialisten aus dem Ursprungsland des Ayurveda, Dr. (ind.) Gaurav Sharma und Küchenchef Balvinder Walia, sorgen mit dem Sonnhof-Expertenteam für fundiertes Wissen, Professionalität, Authentizität und ein tiefes Verständnis für beide Kulturen.

Neue Gesundheitskompetenz

Modernen Zivilisationskrankheiten begegnet man im Ayurveda Resort Sonnhof mit neuem Angebot und erweiterter Infrastruktur – bei einem medizinischen Ayurveda-Aufenthalt, optimal auf westliche Bedürfnisse abgestimmt.

Zentrum für Europäisches Ayurveda

Das Ayurveda Resort Sonnhof bietet ein umfassendes Programm – von AyurDetox-Kurzreinigung über intensive Entschlackungsprogramme, Rasayana-Kur bis zur «Königin der ayurvedischen Kuren», die «Pancha Karma». Wie keine andere Reinigungskur befreit sie den Körper von belastenden Schlacken und Giften. Der Ayurveda-Arzt Dr. (ind.) Sharma berät, begleitet und unterstützt die Gäste dabei.

Die medizinischen ayurvedischen Behandlungen können dann am besten wirken, wenn sie durch Bewegung und mentale Regeneration ergänzt werden. So gehört ein kompetent betreutes und individuelles Angebot zum täglichen Bestandteil aller Sonnhof-Kuren: Bewegungsprogramme rund um Yoga und Qi-Gong, Meditation sowie Zeiten der Besinnung und intensiver Ruhe.

Europäische Ayurveda-Küche

Mit der «Europäischen Ayurveda-Küche» hat der Sonnhof die Prinzipien der indischen Heilkunst auf den Geschmack unserer Breitengrade übertragen und eine eigene kulinarische Marke kreiert. Sie berücksichtigt die Grundlagen und Rezepte des Ayurveda für das Gleichgewicht der Lebensenergien und schmeichelt dem europäischen Gaumen durch die Verwendung erstklassiger Produkte.

Perfekte europäisch-ayurvedische Symbiose

Beeindruckend sind im Sonnhof aber nicht nur das Behandlungsangebot und die perfekte Symbiose europäischer Kultur mit ayurvedischen Heilmethoden. 30 Zimmer und Suiten sind Rückzugsorte intensiver Erholung. Kulinarische Genüsse warten im Anapurna-Bufferet oder im Restaurant Buddha's Place mit dem Indra-Wintergarten. Herrliches Wohlbefinden tankt man im Panorama-Hallenbad, in

der Saunalandschaft mit Finnischer Sauna, Eukalyptus-Dampfbad und Wärmetherapie sowie in den drei Themensaunen Kapha, Pitta und Vata. Weitere Einrichtungen: OM-Meditationsraum, Reinigungsbad Vishudda, Fitnessraum Shaktis und der Ruheraum Swasthya. Ein Besuch lohnt sich auch im neuen haus-eigenen Shop.

Tirol meets India

Das neue Design-Konzept des Hauses orientiert sich ganz am Motto «Tirol meets India». Heimische Hölzer und hochwertige Materialien verbinden sich in perfekter Synergie mit der indischen Farbenvielfalt und kreativen Elementen des fernen Kontinents. In der neuen Spirit-Lounge etwa erlebt man jeden Tag im Zeichen eines anderen Planeten und Körper-Chakras. Während man bei angenehmer Lichtstimmung neue Harmonie erspürt, genießt man die hauseigenen ayurvedischen Teesorten oder einen frisch gepressten Obst-/Gemüsesaft und lässt die bunte indische Fröhlichkeit als Kontrast zum Tiroler Eichenholzbo-den auf sich wirken.

Intensive Energie tankt man anschliessend im Energiegarten «Shiva Shakti», der nach der indischen Vastu-Lehre gestaltet und nach den fünf Elementen ausgerichtet ist. Eine Vielzahl an Kraftplätzen, der Platz des Buddhas sowie der Shakti-Feuerplatz und ein Biotop laden hier zum Verweilen ein.

Ayurveda Resort 
SONNHOF

Ayurveda Resort Sonnhof
Hinterthiersee 16, A-6335 Thiersee
Tel. +43 5376 5502, Fax +43 5376 5902
info@sonnhof-ayurveda.at
www.sonnhof-ayurveda.at



Military Aviation

- 6 Grosse Geburtstagsparade: 100 Jahre russische Luftwaffe
- 9 TTE-Subkommission – viel Papier, wenig Substanz
- 10 Übung Pitch Black 2012 – «Der Mauerfall im Pazifik...»
- 13 Ueli Maurer: «Der Gripen wurde für die Verteidigung eines neutralen Landes konzipiert»

Civil Aviation

- 16 Russische Ambitionen – Airliner aus Putins Riesenreich
- 19 Intersky baut mächtig aus
- 20 Your Captain speaking... «Rapid Decompression»
- 21 Neue Internetseite vom Bazl
- 22 Swiss AviationTraining: Die Diamond-Flotte ist komplett
- 24 Horizon Swiss Flight Academy – Karriere über den Wolken

Airports

- 26 Verband Schweizer Flugplätze VFS: «Der Staat und die Wahl des Stoffs für die Hosen...»

Mittelposter

- 28 Pitch Black 2012: australisch-indonesisches Handshaking. Foto: RAAF via Georg Mader

Business Aviation

- 30 Michael Sattler, RUAG Aviation: Das Business-Aviation-Segment hat viel Potenzial
- 32 Datasheet: Embraer Phenom 100

General Aviation

- 33 Hunterfest St. Stephan
- 34 Pistenfest Birrfeld – Gott sei Dank hatte das Wetter tief Verspätung...
- 36 Grand Prix Suisse Memorial: Augen- und Ohrenschmaus
- 38 I read you five! Daniel Affolter, Präsident AOPA Switzerland
- 54 Tag der offenen Tür in Bex

Helicopter

- 40 Swiss Helicopter Association SHA – die Info-Seite
- 41 Swiss Helicopter AG: Ein erstes Schnuppern...

History

- 44 Down Under Dornier (4)
- 47 Historisches Fokker-Werk zum 100. Geburtstag?

Report

- 52 Fokker F.XI – Die Airliner-Rarität

Regelmässige Rubriken

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

6

Military Aviation

Grosse Geburtstagsparade: 100 Jahre russische Luftwaffe



Civil Aviation

Russische Ambitionen – Airliner aus Putins Riesenreich



General Aviation

Pistenfest Birrfeld – Gott sei Dank hatte das Wetter tief Verspätung...



16

34

44

History

Down Under Dornier (4)



Titelbild: Viel Arbeit für die Jakowlew Jak-9 der Flying Fighter Association und Pilot Paul Boschung: Nach ihrer Rückkehr aus Moskau (Seite 6) flog die Maschine im Birrfeld (Seite 34) und anderntags am GP Suisse (Seite 36). Foto: Walter Wuhrmann

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
 mt-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 Aegerter, 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 Tolffen
 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

Grosse Geburtstagsparade

Vom Mehrzweckkampfflugzeug Suchoi Su-35S soll die russische Luftwaffe bis 2015 mindestens 48 Stück erhalten.



100 Jahre russische Luftwaffe

Am Wochenende vom 10.–12. August feierte die russische Luftwaffe ihr Hundert-Jahr-Jubiläum mit einer Airshow der Sonderklasse auf dem Flugplatz Zhukovsky bei Moskau.

Zu den russischen Luftstreitkräften, auch bekannt unter dem russischen Kürzel VVS für *Wojenno-Wosduschnye Sily* (in kyrillischer Schreibweise BBC), gehören die Flugzeug- und Hubschrauberflotten der Streitkräfte der Russischen Föderation. Die VVS sind aktuell in sechs Militärbezirken organisiert: Leningrad, Moskau, Nordkaukasus, Wolga-Ural-Sibirien, Fernost sowie der WASN (Strategische Luftarmee). Die russischen Luftstreitkräfte werden seit 2001 zwar langsam, aber in recht grossem Umfang modernisiert. Bis 2015 soll mindestens eine Hälfte der Bestandesliste

neue, die andere Hälfte modernisierte Einheiten umfassen, und alleine die Luftwaffe soll bis zum Jahr 2020 600 neue Flugzeuge und 1000 Hubschrauber erhalten.

Konfusion zu Beginn

Nach anfänglichen Problemen in der Organisation – dem allgemeinen Publikum sollte die Airshow ursprünglich nur am Sonntag zugänglich sein, da der Samstag Regierungsmitgliedern um Staatspräsident Vladimir Putin, Politikern, geladenen Gästen und Militärs vorbehalten war – wurde nach Protesten von russischen Luftfahrt-

enthusiasten auch das Training am Freitag zur öffentlichen Veranstaltung erklärt. So kamen an den beiden Tagen Freitag und Sonntag jeweils über 100 000 Zuschauer in Genuss einer Flugzeugvorführung, die ihrerseits sucht.

Eröffnet wurde die Flugzeugparade mit sechs Suchoi Su-25, die mit Rauch in den drei Landesfarben Rot, Blau und Weiss die Russische Flagge an den Himmel zeichneten, gefolgt von einem Verband von nicht weniger als 21 Maschinen (5 x Su-27, 8 x MiG-29 sowie 8 x Su-25) deren Formation die Zahl 100 bildete. Anschliessend war in



Foto: Felix Kalin



Foto: Reto Schneeberger



Foto: Reto Schneeberger

Oben: Der Jettrainer Jak-130 kann auch als leichtes Angriffsflugzeug mit bis zu 3000 kg Aussenlasten eingesetzt werden.

Unten: Frisch restauriert: Erst am 24. Juni 2012 hatte diese MiG-15UTI ihren erneuten Erstflug.



Foto: Reto Schneeberger



Foto: Felix Kalin



Foto: Reto Schneeberger

Der Überschall-Bomber Tupolew Tu-160 «Blackjack» ist das Gegenstück zur B-1B der USA und wie diese mit Schwenkflügeln ausgerüstet.

Publikumsfavoriten: Die MiG-29 der «Swifts» haben nicht mit Flares gezeigt.

Mit Mi-26 (Vordergrund) und Mi-8 bilden nach wie vor das Rückgrat der Transporthelikopterflotte der russischen Streitkräfte.

einem rund zweistündigen Programmteil Zeit für einen Rückblick in die Geschichte der Militärliegerei, mit Oldtimern wie Polikarpov Po-2, I-15, Jak-3, Jak-11, T-6 Texan, P-51 Mustang, F4U Corsair, B-25 Mitchell, Douglas DC-3, Hawker Hurricane, MiG-3 und MiG-15. Mit der Jak-9U-M HB-RYA und der Grumman TBM3 Avenger HB-RDG nahmen auch zwei Schweizer Warbirds aktiv am Flugprogramm teil.

Im Hauptteil des Flugprogramms präsentierte die Russische Luftwaffe (fast) ihr gesamtes Inventar an Fluggeräten sowohl in Überflügen, als auch bei Einzelvorführungen.

Bei den Überflügen waren Bomber (3 x Tupolew Tu-22M3 Backfire, 3 x Tu-95MS Bear, 3 x Tu-160 Blackjack), Transporter (3 x Antonow An-2, eine An-26, An-140, An-12, An-22, An-124, Let L-410, 3 x Iljuschin Il-76) und

Spezialflugzeuge (Tupolew Tu-134UBK, Iljuschin Il-80, Beriev A-50 Mainstay) ebenso zu sehen, wie Jäger und Jagdbomber (4 x MiG-29, 4 x MiG-31, 4 x Su-24, 4 x Su-34), sowie Trainer (4 x Jak-130) und Helikopter (1 x Mil Mi-26, 4 x Mi-8, 2 x Mi-35, 3 x Ansat-U, 1 x Kamov Ka-52).

Aufgelockert wurden diese beeindruckenden Überflüge immer wieder durch Demoteams und spektakuläre Einzelvorführungen. So zeigte eine Su-35 einmal mehr, dass dank Schubvektorsteuerung für sie die Gesetze der Aerodynamik scheinbar nicht gelten. Das Ausbildungszentrum von Lipetzk war mit zehn Flugzeugen vertreten (4 x Su-27SM, 4 x Su-34, 2 x MiG-29S), die sich nach einem gemeinsamen Überflug aufteilten, um eindrucksvoll und lautstark verschiedene Luftkampf-taktiken vorzuführen. Das «Team Russ» aus Vjasma präsentierte sich

mit zwei seiner insgesamt fünf Aero L-39 in neuer Lackierung. Ebenfalls interessant war der erste öffentliche Auftritt des wieder-auferstandenen Helikopterteams «Berkut» (Königsadler) mit sechs Mil Mi-28. Auch die Formation «Pervi Poljot» («Erstflug») mit drei Jak-52 und einer Jak-54 ist ein junges Team, das letztes Jahr bei der MAKS seinen ersten Auftritt hatte. Eine Jak-130 demonstrierte ihre Kraft und Wendigkeit trotz voller Aussenladung, und mit einer gemeinsamen Vorführung eines Prototypen des künftigen russischen Jagdflugzeuges der fünften Generation Suchoi T-50 zusammen mit einer MiG-29M2 wurde schliesslich auch noch ein Blick in die Zukunft gewagt.

Jet-Teams aus dem Ausland

Selbstverständlich gehören zu einer Geburtstagsparty auch interessante Gäste. ➤

So konnten auch die britischen Red Arrows (leider nur mit 6 Maschinen), die Frecce Tricolori aus Italien, die polnischen Bialo-Czerwone Iskry sowie die Midnight Hawks aus Finnland dem enthusiastischen russischen Publikum ihr Können demonstrieren, ergänzt durch eine Solovorführung einer französischen Dassault Rafale.

Den Abschluss bildeten die Publikumslieb-linge, die beiden Demoteams der russischen

Luftwaffe: die Swifts mit vier MiG-29 sowie die Russian Knights mit fünf Su-27. Im ersten Teil ihrer Vorführung zeigten sie den gemeinsamen Formationskunstflug mit – weltweit einmalig! – einem gemischten Verband von zwei verschiedenen Jetflugzeugtypen, bevor sie sich trennten, um auch noch separat ihre jeweiligen Programme zu zeigen.

Mit einem weiteren Überflug der 21 Ma-

schinen in «Formation 100» sowie diesmal sogar neun Suchoi Su-25 mit Rauch in den Farben der Russischen Flagge wurde das achtstündige Flugprogramm dieser Flugschau der Extraklasse schliesslich beendet. **cp**

Felix Kälin/Reto Schneeberger



Bei Airshows nur sehr selten zu sehen: Langstreckenabfangjäger Miko-
jan-Gurewitsch MiG-31 «Foxhound».



Oben: Die Suchoi T-50 ist Russlands kommendes Jagdflugzeug der 5. Generation.

Unten: Nach über 50 Jahren immer noch im Einsatz: Langstrecken-
bomber Tupolew Tu-95MS «Bear».



Die fliegende Radarstation Beriev A-50 wurde auf Basis des Transporters Iljuschin Il-76 entwickelt.

Tiger-Teilersatz

Bericht der Subkommission TTE

Am 21. August präsentierte die Subkommission Tiger-Teilersatz den Bundehausjournalisten ihren Abschlussbericht zur Evaluation. Der Bericht lässt Zweifel offen, ob eine politisch zusammengesetzte Gruppe bei hochtechnischen Themen wirklich den Durchblick hat. Der 34-seitige Bericht ist ein Spiegel der aktuellen Pressekampagne.

Gerade einmal traf sich die Subkommission im letzten Jahr (!). Auch hatte sie keinen Einblick in die parallel laufenden Besprechungen mit dem Hersteller und dem schwedischen Staat. Wessen Schuld das ist, sei dahingestellt – ich meine jedoch, dass für eine Kommission mit Überwachungsauftrag eine Holschuld besteht. Auf der anderen Seite: Seit den immer wiederkehrenden Lecks der Vergangenheit war es nur klug, den Insiderkreis bei den laufenden Verhandlungen mit Schweden auf ein Minimum zu begrenzen. Nichts ist kontraproduktiver und ärgerlicher, als die Verhandlungspositionen schon vor Abschluss

eines Vertrages in den Sonntags-Zeitungen zu lesen.

So kam es, wie es kommen musste: Verschiedene Forderungen der Subkommission waren zum Zeitpunkt des Berichts bereits erfüllt. Und bei den technischen Vergleichen/Kommentaren wird ausführlich auf die Gripen-Variante C/D eingegangen. Einige Schlussfolgerungen im Bericht sind ganz einfach falsch. So wird aufgeführt «Die unterlegenen Hersteller bemängeln, dass ihre technischen Neuerungen nach 2009 nicht mehr berücksichtigt wurden. Saab offerierte mit der 3. Offerte technische Weiterentwicklungen.» Richtig ist: Alle drei Hersteller hatten in einer

letzten Angebotsrunde technische Neuerungen und eine andere Preisgestaltung nachliefern können. Dassault – ohne technische Neuerungen seit Jahren – war sich seiner Sache zu sicher und bot nicht mit. EADS wies auf das neue AESA-Radar hin, das allerdings bisher noch von keinem Betreiberland auch geordert wurde.

In den mündlichen Ausführungen wurde der Entscheid für den Hersteller Saab als das höchste Risiko eingestuft. Eine Risikoanalyse, ohne die zwei anderen Hersteller einem wirklichen Stresstest ausgesetzt zu haben. Ein wirklicher Vergleich hätte klar aufgezeigt, welche technischen und finanziellen Risiken die Schweiz bei ihrem Wunschflieger eingegangen wäre. Quintessenz: siehe Einleitung.

Der Bericht kann unter www.parlament.ch/d/dokumentation/berichte eingesehen werden. **cp**

Max Ungricht



Fliegen auch wenn kein Flugwetter herrscht!

Wir machen's möglich:
Mit unserem Elite Flugsimulator

Unser Simulator ist mit einem
Garmin GNS 430W
ausgerüstet.

www.flight-trainer.ch



Schefer Informatik AG
9403 Goldach
info@flight-trainer.ch

Aviatic-Reise 2013



8. - 18.6.2013

World War II-Weekend, Reading & Hamilton Airshow Toronto

Zusätzliche Höhepunkte: Philadelphia - Toronto -
Niagara Fälle - Amish County - fak. Ausflug zur
Naval-Base der US-Marine in Norfolk



Frühbucherrabatt 200.-- bis 30.11.12

Viele Zusatzleistungen (Eintritte, Stadtrundfahrten etc.) bereits inbegriffen.



Reisen für Fans - von Fans.
Bahnhofstr. 7 • 5737 Menziken
Fon: 062 765 50 60 • Fax: 062 765 50 65
reisebuero.menziken@bluewin.ch

www.airshow-reisen.ch

Luftkriegsübung Pitch Black 2012 in Nord-Australien (1)

«Mauerfall im Pazifik...»



Eine Zeitenwende. Su-27/30 und F/A-18s gemeinsam am Weg nach «Down Under». Links oben der Autor mit dem australischen Manöverleiter, GrpCpt. Kitcher.

Foto: RAAF, Hamilton



Foto: Mader

Crews aus Paya Lebar/Singapur beim Klarmachen einer F-15SG in Darwin.

Es hatte etwas von damals, nachdem in Europa der Eiserne Vorhang fiel. Auch Schweizer Piloten konnten sich danach zum Beispiel an deutschen MiG-29 messen. Angesichts strategischer Entwicklungen in einer vom Konfliktpotenzial her wesentlich instabileren Region als dem heutigen Europa, schickte Indonesien erstmals seine Su-27/30 zu einem Luftkampfmanöver ins Ausland. Im australischen Darwin wurde vom 27. Juli bis 17. August – sehr bunte – asiatische Militärgeschichte geschrieben.

«Pitch Black» ist eine dreiwöchige Übung, die alle zwei Jahre von der australischen Luftwaffe (RAAF) abgehalten wird, schon seit über 20 Jahren. Sie hat nichts mit Nachtflügen zu tun, vielmehr leitet sich der Name vom in der Frühzeit des Manövers im radar-, beziehungsweise auch flugsicherungsseitig «finsternen» Inneren Australiens ab. Für die westlichen Teilnehmer Südostasiens war es ein Wiedersehen, die Luftstreitkräfte Australiens, Singapurs (RSAF) oder Thailands (RTAF) kennen sich auf interoperabler wie persönlicher Ebene. Während Malaysia heuer absagte, stellten die erstgenannten Gäste acht F-16C/D und sechs F-15SG sowie acht F-16A/B.

Asiatischer «Mauerfall» ...

Völlig anders die bisherige Situation mit dem «schwierigen» Nachbarn im Norden. In den 1960ern waren einst 24 Tu-16 der indonesischen Luftwaffe (Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara, TNI-AU) nur drei Flugstunden nördlich von Darwin stationiert. Nach 24-jähriger indonesischer Besetzung Osttimors kam es dort noch 1999 zu Kämpfen pro-indonesischer Milizen mit australischen UN/INTERFET-Spezialeinheiten. Der Umbruch lässt sich also kaum besser ablesen als durch grinsende Suchoi-Piloten der Skadron Udara 11 aus Hasanuddin/Südsulawesi im Briefing-Raum der RAAF Darwin.

Ähnlich einst der deutschen MiG-Piloten aus Laage, genossen sie es spürbar, mit ihren je zwei Su-27SKM respektive Su-30MK2-Zweisitzern, den «Reibebaum» für die anderen Teilnehmer abzugeben. Nach einer ersten Woche abtasten mit «Jeder-gegen-Jeden» folgten für sie zwei Wochen in der Rolle als Eskorte für die Angriffselemente der blauen Seite. Ihre Gegner von der RAAF-Basis Tindal waren klassische Hornets der VFMA-232 des US-Marinekorps. Dazu australische HAWK-127 als Darsteller niederschwelliger Bedrohung, wie sie in vielen Dritte-Welt-Szenarios angenommen wird. Deren Motto: Schierer Mut – mit AWACS-Führung.



Foto: Mader



Foto: RAAF



Foto: Mader

Ganz oben: Nicht von der Grösse, aber von den scharfen Augen her passt die Benennung «Wedgetail» nach dem grössten australischen Adler für das neue AWACS der RAAF. **Mitte links:** Eine der 18 AP-3C genannten Orion aus RAAF-Edinburgh verstärkte die Sensor-Bandbreite.

Mitte rechts: Der indonesische Pilot trägt das ZshB-3-Shlem-Helmvisier für Lenkwaffeneinsatz bei hohem Schielwinkel. **Unten:** Die von HAWK-127 dargestellten niederschweligen Gegner erzielten trotz Leistungsnachteil einige «Überraschungs-Kills».

... und gemeinsames Sicherheitsinteresse

Apropos Szenarios: Kein Militär wollte das in Darwin mit Namensnennung sagen, aber einige Gesprächspartner stimmten zu, dass die demonstrierte neue Partnerschaft stark mit einem übergeordneten Faktor zu tun hat – mit China. Es war in Unterhaltungen deutlich zu erkennen, in der Region gibt es ein gemeinsames Sicherheitsinteresse – auch ganz schlicht Sorge genannt – wegen Pekings gesteigerter Ambitionen betreffend des gesamten Südchinesischen Meeres und seiner Archipele. Grund sind vermutete Öl- und Gasvorkommen, zudem will Peking die US-Marine und alle anderen militärisch US-

affinen Staaten weit fernhalten. Das spürt nun auch Indonesien.

Denn der grösste Insel-Staat der Welt hat – wie man in Darwin erfuhr – noch eine weitere Motivation dafür, dass den ehemaligen Opponenten Australien und Singapur Einsicht in die Leistung der bislang geheimen Speerspitze gewährt wurde. Jakarta wurden nämlich im Oktober 2011 von der Obama-Regierung 24 auf Block-50/52 modernisierte F-16 Block-32 geschenkt, lediglich das Upgrade – auch der zehn noch fliegenden eigenen F-16/Block-15 – muss bezahlt werden. Dazu sollen ab 2020 zirka 50 Stück des mit KAI/Südkorea gemeinsam entwickelten Jägers KF-X kommen, Indonesien trägt 20 %

der Entwicklungskosten. Auch sind 16 KAI T-50 Überschall-Trainer bestellt, ebenso wie 16 A-29 Super-Tucano (EMB-314), von welchen die ersten vier gerade während des Manövers ausgeliefert wurden. Die auch durch die internationale Tsunami-Hilfe von 2004 bewirkte generelle Öffnung hat also nicht nur den Bürgerkrieg in Aceh sofort beendet, sie hatte militärisch auch einen weiteren Effekt, mittelfristige – wohl auch finanziell bedingte – verwestlichte Re-Orientierung. Zwar kommen ab 2013 nochmals sechs Su-30Mk2 dazu, die Flanker werden in der TNI-AU aber zur Seitenlinie, welche – neben der Luftverteidigung Ost-Indonesiens – durchaus in eine «Aggressor»-Rolle für die ganze Region münden könnte. Die Nachfrage ist, wie man in Darwin sah, da, fliegen doch gerade chinesische Luftwaffe und Marine zusammen über 300 russische und chinesische Su-30/J-11-Modelle. Die noch 2010 von Verteidigungsminister Yusgiantoro verlauteten Pläne für bis zu 180 (!) Suchois wurden von Jakarta jetzt auch offiziell adacta gelegt, die Investition von acht bis zehn Milliarden Dollar konnte sich ohnehin keiner vorstellen.

Neues Material im Einsatz

Die diesjährige «Pitch Black» bot für den Ausrichter Gelegenheit, gleich mehrere neue Plattformen unter einsatznahen Bedingungen zu testen. Neun F-18F Super Hornet der RAAF nahmen teil, 24 der Zweisitzer sind seit diesem Jahr eine üppige Übergangslösung zu den einhundert projektierten, sich aber schmerzhaft wohl bis 2020 hinziehenden F-35 JSF. Zu Letzteren steht man gegenwärtig felsenfest, so der Eindruck. Nach Auskunft eines der Rhino-Driver (Spitzname der F-18F-Besatzungen) fühlten sie sich «nach den anfänglichen Begegnungen mit der «mighty Flanker» eigentlich ganz komfortabel, jedenfalls ungleich mehr als mit der klassischen Hornet. Das auch dank des AESA-APG-79-Radars. Da waren manchmal bis zu 80 Maschinen involviert, aber wir hatten den absoluten Überblick und – eine ganz neue Dimension – stillen Datenlink-Austausch mit unserem eigenen Frühwarnflugzeug», so der Pilot des 1. Geschwaders.

Gemeint war die erstmalige Präsenz der brandneuen australischen «Wedgetail». Im Juli wurde das letzte der sechs Flugzeuge auf B737-Basis mit der charakteristischen feststehenden Balkenantenne übergeben. Bislang hatten die Australier in E-3 AWACS zum Beispiel der USAF «mitnaschen» dürfen – das ist nun vorbei. Die heute immer kritischere Rolle der auffälligen Spezialmaschinen etwa als fliegender Gefechtsstand, wurde in Darwin auch von Sin- ➤



Foto: Mader

Nach 20 Jahren wurden die E-2C Hawkeyes der RSAF ab 2009 durch vier G550 mit AESA-Seitensicht radar ersetzt, Stationierungsort ist Tengah.

gapur beherzigt. Die RSAF schickte eine von vier von IAI, beziehungsweise ELTA schwer modifizierte Gulfstream G550, selbst in die «kalte» Maschine gab es keinen Zutritt. Die modernst gerüstete Luftwaffe des Mini-Stadtstaates – der etwa so gross ist wie der Kanton Solothurn – betreibt übrigens aus naheliegenden Platzgründen ihr Training unter anderem auf PC-21 in RAAF-Pearce. In den unlimitierten Übungsgebieten mit Hunderten Kilometern Ausdehnung und teils weiten Entfernungen braucht der Ausrichter natürlich auch genug Tankflug-

zeuge. Neben KC-135R aus Singapur hatte man diesmal erstmals einen Airbus-Tanker KC-30A MRTT dabei, Ende des Jahres wird die RAAF alle fünf erhalten haben. Das A-330-Derivat kann in 1800 km von der Basis fünf Stunden lang 50 Tonnen Kerosin abgeben, gerade über dem Kontinent Australien eine – speziell für den kommenden F-35 JSF – gradezu essenzielle Fähigkeit.

Freundliche Geste

Die angestrebte Vertiefung der Beziehung der RAAF gerade zu Indonesien wurde im Frühjahr durch die offizielle Schenkung von vier ausgeschiedenen C-130H der RAAF manifestiert. Laut Auskunft in Darwin hofft man, der nördliche Nachbar könnte damit bei Katastrophen sowie bei der um den Norden Australiens laufend nötigen Kontrolle illegaler Migration effektiver mithelfen. Möglicherweise erhält die TNI-AU am Ende alle gebrauchten C-130 der Australier, man hat während des Manövers um einen Preis für sechs weitere H-Modelle ersucht. Die

RAAF fliegt – neben sechs C-17 – ohnehin bereits seit 1999 zwölf Einheiten der neuen C-130J-30 (gestreckt), zudem sind zehn C-27J Spartan bestellt. Jene vertrauensbildende Massnahme ist auch der Grund, warum die klassische Hercules heuer zum letzten Mal mit dem Känguru im Hoheitszeichen bei «Pitch Black» dabei war.

«Pitch Black» hat den Anspruch, weiter an Teilnehmern zu wachsen, um das «Red Flag» der Südhalbkugel zu werden. 2014 hätte man gern die Inder dabei. Zwar bietet man im Vergleich zu Nevada dreimal so viel Luftraum an, es fehlen aber jegliche Berge, um zum Beispiel darin eine Angriffsformation heranzuführen. Eingeräumt wird auch, dass Nellis wesentlich mehr Möglichkeiten bietet, die Unterdrückung und Zerstörung bodengestützter Luftabwehr zu trainieren – sogar gegen originale «Beutesysteme». Daran arbeite man aber – und echte Suchois hätte man ja schon besorgt. **CP**

Georg Mader

Lesen Sie in der kommenden Ausgabe von Cockpit ausführliche Interviews mit den Kommandanten beider Seiten.



Executive Director

The **European Aviation Safety Agency (EASA)** is a European Union agency promoting the highest standards in safety and environmental protection in civil aviation in Europe and worldwide.

EASA's Executive Director is the legal representative of the Agency, responsible for leading and managing a dynamic international organisation with about 700 employees based in Cologne. The Executive Director has the responsibility for achieving and advancing the Agency's objectives.

The successful candidate will have:

- 15 years of professional experience with five years in the area of Air Transport Activities;
- A proven track record of at least five years experience of high-level management;
- A sound knowledge of European and international aviation policy and legislation;
- Experience and understanding of working with EU Institutions and Member States authorities; and
- A thorough knowledge of an official EU language and a satisfactory level of a second, with English being the international language of aviation.

A full job description, selection criteria and application details can be found on the Europa website (http://ec.europa.eu/dgs/human-resources/working_senior_mgt_en.htm) and in the Official Journal of the European Union, C 266 A (publication - 04/09/2012).

Closing date: 2 October 2012, 12:00 p.m., CET

Your safety is our mission.

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

NEU 1:200
DC-9-15
Swissair
HB-IFA
CHF 85.-

Leiter Marketing & Sales Flugleistungs-Software APPTM

ALR Arbeitsgruppe für Luft- und Raumfahrt
Zürich, Switzerland
www.alr-aerospace.ch

Produkt & Anwendung:

Seit über 15 Jahren entwickelt und verkauft ALR die Software Aircraft Performance Program APP™

Wir bieten:

- Teilanstellung (20%) sowie Bezahlung auch über Umsatzbeteiligung

Aufgaben und Anforderungen:

- Vervollständigung & Umsetzung des M&S Plans, Kundenbetreuung, Akquisitionen
- Schriftverkehr sowie Aufbereitung der M&S Dokumente (D,E,F)
- Interesse für die Belange der Luft- und Raumfahrt, selbständiges Arbeiten, rasche Umsetzung

Aussagekräftige Bewerbung mit CV und Motivations-schreiben an:

Marc Immer, alr@alr-aerospace.ch

Bundesrat Maurer: «Der Gripen wurde für die Verteidigung eines neutralen Landes konzipiert»



Foto: Saab/Stefan Kalin

Beim sogenannten Kasernengespräch in Thun vom 28. August informierte Bundesrat Maurer über den Stand der Arbeiten rund um den Gripen-Deal. Eine grosse Anzahl von Print- und TV-Journalisten folgte der Einladung und wurde nicht enttäuscht.

Was wurde von wem nicht schon alles über die Tiger-Teilersatzbeschaffung geschrieben. Und wo ein Mikrofon steht, sind die «Experten» nicht weit, die Einflüsterer der unterlegenen Konkurrenz jedoch ganz nah (siehe Kommentar). Ob es Ueli Maurer gelang, die mehrheitlich skeptische Journalisten-Runde zu überzeugen?

Unterstützt von Luftwaffenchef Markus Gyga, Botschafter Christian Catrina und Projektleiter Jürg Weber zeigte Maurer den Stand der Verhandlungen auf, nahm Stellung zur Zeitschiene und den technischen Vorbehalten und wartete mit einer überraschenden Ankündigung auf: der Miete von elf C/D-Typen bis zum Eintreffen des definitiven Modells. Maurers Botschaft kam mehrheitlich gut an, wie die Presse-Berichterstattung im Anschluss ergab. Solche klare Aussagen und Messages haben bisher gefehlt.

Vertrag mit Schweden

Im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stand der Vertrag mit dem schwedischen Staat, der sowohl den Preis als auch den Lieferumfang garantiert. Maurer: «In dieser Qualität erarbeiteten wir erstmals einen Vertrag mit einem anderen Staat.» Das Gesamtvolumen der Beschaffung beträgt 3,126 Milliarden Franken, davon wird aber fast ein Drittel für indirekte Beschaffungen und die Infrastruktur reserviert. Bereits klar ist, dass der Gripen über modernste METEOR-Lenk Waffen verfügen wird. (Anmerkung des Schreibenden: Gibt es ein anderes Land in Europa, dessen Glaubwürdigkeit höher gewertet werden kann?).

Vier Jahre nach Vertragsunterschrift werden die ersten E-Gripen auf Schweizer Boden stehen. Allen Unkenrufen von Experten-Seite zum Trotz: Dieser Zeitplan wird ohne Probleme eingehalten werden können. Maurer glaubt, dass im März des kommenden Jahres der Erstrat über die Botschaft diskutieren wird; der Zweitrat könnte im Juni folgen. Kommt kein Referendum zustande, dann wäre der Vertrag unterschriftsbereit. Eine Volksbefragung hätte wohl eine Verzögerung bis 2014 zur Folge.

Sowohl Botschafter Catrina wie auch Jürg Weber wiesen auf das gute Verhandlungsergebnis hin: «Dass unser schwedischer Vertragspartner unser Verhandlungsergebnis als hart empfindet, zeigt nur auf, dass wir gut verhandelt haben.» Schweden trägt die gesamten Kosten und das Risiko der Entwicklung. Weber bestätigte auch, dass die Zusammenarbeit, die bisher überprüften Entwicklungsfortschritte sowie die Testflüge ausnahmslos als erfolgreich zu bewerten sind.

Markus Gyga seinerseits streicht das Thema C/D-Miete heraus: «Damit können wir uns bereits auf das Eintreffen des E-Typen

vorbereiten. Piloten und Bodentruppen werden dannzumal bereit sein.» Gyga verwies auch auf die Zeit, die es braucht, um voll operationell zu sein. Und mit voll operationell ist nicht der Luftpoli-zeidienst gemeint, sondern die nachfolgend aufzubauenden Befähigungen für Aufklärung und Erdkampfeinsatz.

Für BR Maurer gibt es nur den Gripen

Bundesrat Maurer gab gleich zu Beginn sein Credo zur Kampfflugzeugbeschaffung bekannt: «Die Gripen-Beschaffung ist ein Commitment für eine Armee, die den Auftrag erfüllt und sich nicht am Besten des Besten orientiert.» Die Angebote der Konkurrenten lagen zwischen 3,5 und 5 Milliarden Franken, die Vorgabe schweizerischerseits jedoch bei 2,2 Milliarden. «Der Gripen wurde konzipiert für die Verteidigung eines neutralen Landes. Und nicht für Auslandseinsätze.» Maurer weist darauf hin, dass die Anforderungen vollumfänglich gedeckt werden, die Philosophie mit der unsrigen übereinstimmt und dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt. **cp**

Max Ungricht

Kommentar

Kampagnen-Journalismus

Wie in Cockpit schon oft angemerkt, ist die Berichterstattung zum Thema Gripen in der Tagespresse nicht immer mit Expertise gleichzusetzen. Im Wettstreit um die beste «Gripen-Story» tut sich nun der Blick besonders hervor. Was Henry Habegger bisher an «Fakten» und Meinungen in die Welt hat setzen dürfen, ist selbst für ein Boulevardblatt von unterirdischer Qualität. Seit seinem Beitrag vom 8. September ist jedoch einiges klar: Habegger hat fast wörtlich die Argumentation der Gegnerschaft übernommen (welche logischerweise auch mir zugetragen wird).

Irritierend und disqualifizierend für die Anbieter sind die immer «neuen» Angebote preislicher und/oder materieller Art. Sind wir auf dem Auto-Gebrauchtwagenmarkt? Wer die Zeche solcher Deals letztendlich bezahlt, ist bekannt. Wie können Journalisten (und Politiker) solche Angebote ernst nehmen? Der Verdacht besteht: Man schlägt den Sack und meint den Esel (Armee).

Ein Münsterchen politischer Kompetenz zeigte die Wahl des neuen Chefs Luftwaffe, Aldo Schellenberg, auf. Politiker der SiKo (und Journalisten) räumten freimütig ein, noch nie etwas von Schellenberg gehört zu haben. Divisionär Schellenberg ist aktuell Chef des Armeestabs! Wie kompetent nehmen diese selbsternannten Sicherheitspolitiker wohl ihre Funktion wahr? **mt**

Super Puma Display Team 2012



**Kommandant
Oberstleutnant
Mariano «Mariano»
Spada**
Flottenchef Sparte Luft-
transport, 6600 Flug-
stunden, Mitglied seit
2005

Haupmann Jan «Schwiiz» Schweizer hat in diesem Jahr Major Willi «Willi» Simic ersetzt. Simic flog sechs Jahre für das Super Puma Display Team (SPDT). Seinen ersten Auslandeinsatz hat Schweizer bereits hinter sich. Er führte den Transporthubschrauber Anfang Juni bei schwierigen Wetterverhältnissen im dänischen Aalborg vor. Er ist zusammen mit Oberstleutnant

Lukas Rechsteiner auf dem Flugplatz Dübendorf stationiert. Lukas Rechsteiner ist seit 2012 Cheffluglehrer Super Puma/Cougar und damit für die Aus- und Weiterbildung der Super Puma-/Cougar-Piloten zuständig. Diesen Job hat er von seinem Kommandanten im SPDT, Oberstleutnant Mariano Spada, übernommen. Spada ist jetzt Flottenchef der Sparte Lufttransport und damit für die technischen und operationellen Belange der Schweizer Militärhelikopter-Flotte verantwortlich. **cp**

Walter Hodel

Airbase Payerne/Lufttransportstaffel 1



Fotos: Schweizer Armee - ZEM

**Major Sébastien
«Moogly» Bart**
Kommandant
Lufttransportstaffel 1,
5200 Flugstunden,
Mitglied seit 2006



**Hauptmann Matthieu
«Ghiri» Ghiringhelli**
Lufttransportstaffel 1,
3000 Flugstunden,
Mitglied seit 2010

Airbase Dübendorf/Lufttransportstaffel 3



**Major Lukas «Luki»
Rechsteiner**
Cheffluglehrer Super
Puma/Cougar,
5500 Flugstunden,
Mitglied seit 2005



**Hauptmann Jan
«Schwiiz» Schweizer**
Lufttransportstaffel 3,
3300 Flugstunden,
Mitglied seit 2012

Airbase Alpnach/Lufttransportstaffel 6



**Major im Generalstab
Jeremy «Jerry» Faux**
Kommandant
Lufttransportstaffel 6,
3500 Flugstunden,
Mitglied seit 2009



**Hauptmann Daniel
«Nögi» Fausch**
Lufttransportstaffel 6/Chef-
pilot PC-6 Turbo Porter,
3500 Flugstunden,
Mitglied seit 2010

Werte, die erhalten bleiben

Mit Schweizer
Uhrwerk



Sonder-Edition anlässlich des letzten Linienflugs der Swissair

Die weltweit limitierte Armbanduhr "SR145 - Der letzte Flug"

In unseren Herzen wird sie immer fliegen ...

70 Jahre lang war sie das Flaggschiff unserer Nation: Die Swissair - ein Name, der wie kein anderer Träume wachrief und Sehnsüchte in uns weckte. Sehnsucht nach der Ferne, nach anderen Ländern und Kontinenten. Und doch fühlte man sich immer ein wenig daheim, wenn man irgendwo auf Reisen das Schweizerkreuz an der Heckflosse einer Swissair-Maschine aufleuchten sah.

Vor 10 Jahren, am Ostermontag, dem 1. April 2002, landete in Zürich der letzte Swissair-Linienflug: der SR145 aus Sao Paulo. Damit ging ein erfolgreiches Kapitel der schweizerischen Luftfahrtgeschichte zu Ende.

- Mit Schweizer Quarz-Uhrwerk
- Weltweit limitiert auf 2002 Exemplare
- Mit Gravur auf Rückseite
- Gehäuse & Armband vergoldet
- Wasserdicht bis 30m Tiefe
- 120 Tage-Rücknahme-Garantie
- Breite: 32mm

Produktpreis: Fr. 169.95
oder 3 Raten à Fr. 56.65
(+ Fr. 13.90 Versand und Service)



Auf dem Zifferblatt
wird die letzte
Flugroute
von Swissair gezeigt



Rückseite mit Gravur

EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN
Reservierungsschluss 2. November 2012

51601

Ja, ich reserviere die Armbanduhr "SR145 - Der letzte Flug"!

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen
Ich wünsche eine Gesamtrechnung 3 Monatsraten
 Ich bezahle per MasterCard oder Visa

Gültig bis: _____ (MMJJ)

Vorname/Name Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

e-mail

Unterschrift

Telefon

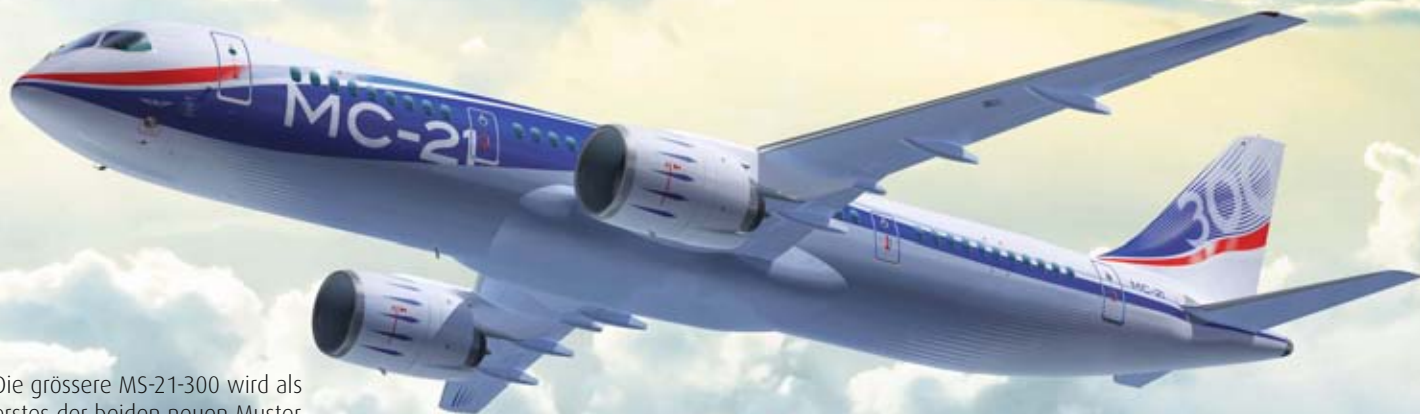
Nennen Sie bei Online-Bestellung bitte die Nummer: **51601**
Telefon: **041 768 58 58**

www.bradford.ch

Airliner aus Putins Riesenreich

Russische Ambitionen

Foto: Irkut



Die grössere MS-21-300 wird als erstes der beiden neuen Muster von Irkut gebaut.

Im Osten viel Neues? Diese Frage stellte sich, wer an der vergangenen Farnborough International Air Show bei den russischen Flugzeugbauern und deren Partnern zu Besuch war. Irkut warb für den neuen Kurz- und Mittelstreckenjet MS-21, derweil Suchoi eine Erhöhung der Produktionsrate des Superjet 100 in Aussicht stellte. Die russische Luftfahrtindustrie hegt indessen auch Pläne für einen neuen Langstreckenjet.

Die Irkut Corporation, Hersteller des neuen Single-Aisle-Jets MS-21, hatte ein Kabinen-Mock-up samt Cockpitsektion mitgebracht und zeigte zudem ein Modell des Hauptfahrwerks und des Flügels. Der neue Kurz- und Mittelstreckenjet wird derzeit in zwei Versionen angeboten: die MS-21-200 für 130 bis 165 Passagiere und die 5,6 Meter längere -300 mit Platz für 160 bis 212 Fluggäste. Für beide Varianten hat Irkut ein breites Spektrum an unterschiedlichen MTOWs (Maximum Take Off Weight) vorgesehen: fünf beim Modell -200 (Reichweiten zwischen 2000 und 5000 Kilometern) und sogar sechs bei der grösseren -300 (ca. 1800 bis über 5000 Kilometer).

Viel Wert wird auf einen hohen Grad der Baugleichheit gelegt. So beträgt die Komunalität bei der Flugzeugzelle nach Unternehmensangaben 70 Prozent, bei den Systemen zwischen 90 und 95 Prozent, Avionik und Cockpitauslegung der beiden Modelle sind sogar zu 100 Prozent identisch. Für beide Ausführungen ist das Fahrwerk sowohl mit zwei als auch mit vier Rädern erhältlich. Letzteres unterliegt keinen MTOW-Beschränkungen und ermöglicht Landungen auf 95 Prozent aller Flughäfen.

Wie es sich für ein modernes Verkehrsflugzeug gehört, spielen Verbundwerkstoffe eine wichtige Rolle: Über 30 Prozent des Flugzeugs bestehen aus Composites. Die

Leichtbauweise kommt primär bei den Tragflächen, dem zentralen Flügelkasten, dem Leitwerk sowie bei den Triebwerkverschaltungen zur Anwendung, aber auch kleinere Teile wie Klappen, Klappenführungen und Fahrwerkverkleidungen sind aus CFK. Statische Tests an den Tragflächen sind laut Irkut bereits erfolgreich durchgeführt worden, die Produktion erster CFK-Komponenten soll nächstes Jahr beginnen.

Cockpit mit Sidestick

Neuland betritt Irkut beim PW1400G, eine der beiden Triebwerksoptionen. Laut Pratt&Whitney soll es im Vergleich zu heutigen Antrieben 50 Prozent weniger NOx und 20 Prozent weniger CO₂ ausstossen, der Lärm soll ebenfalls um 15 dB abnehmen. Bob Saia, Vice President Next-Generation-Produktefamilie bei Pratt&Whitney, versprach in Farnborough eine Treibstoffreduktion um 15 Prozent und sehr niedrige Wartungskosten. Der Fandurchmesser des Getriebefans beträgt 2,05 Meter, das Nebenstromverhältnis liegt beim hohen Wert von 1:12,5. Alternativ wird den Kunden das PD-14 von Aviadvigatel angeboten. Mit 1,9 Meter ist der Durchmesser des Bläasers etwas kleiner, auch das By-pass-ratio liegt mit 1:8,5 tiefer. Der Antrieb für die MS-21 ist zu 90 Prozent identisch mit dem PW1100G, das die A320neo-Familie antreiben wird.

Ein Blick ins Cockpit verrät, dass Irkut auch hier mit westlichen Herstellern gleichziehen will. Die Fluginformationen werden auf vier 15-Zoll (38 Zentimeter)-Bildschirmen dargestellt, die Steuerung erfolgt wie im A320 via Sidestick. Das Autoland-System ist CATIII3b-tauglich, zudem gibt es fix installierte Electronic Flight Bags (EFB) der Kategorie III.

In der Kabine will der Hersteller sechs Sitze pro Reihe in der Economy Class unterbringen, vier Sitze sind es im Geschäftsreiseabteil. In Farnborough unterzeichnete Irkut mit C&D, einem Unternehmen der französischen Zodiac-Gruppe, einen Vertrag über die Lieferung der Sitze. Olivier Zarrouati, Direktionspräsident von Zodiac, hob die Vorteile seines Produkts hervor: «Ein solcher Sitz wiegt in der Standardausführung nur 7,5 Kilo und ist daher um etwa 25 Prozent leichter als jener der Wettbewerber. Dies trägt zu einer Reduktion der Betriebskosten pro Sitz um 15 Prozent bei.»

Erstflug verspätet sich

Das MS-21-Programm, dessen Entwicklung auf 4,5 Milliarden Dollar zu stehen kommt, befindet sich derzeit noch in der Detail-Designphase, Anfang 2013 sollte die definitive Konfiguration des Musters feststehen. Ebenfalls für nächstes Jahr ist der Beginn der Endmontage der MS-21-300, die zuerst auf den



Foto: Irkut

Blick ins Cockpit der MS-21: Wie der Airbus A320 wird dieses Flugzeug per Side-stick gesteuert.



Foto: Thomas Strässle

Irkut war mit einem Kabinen-Mock-up seines neuen Kurz- und Mittelstreckenjets MS-21 in Farnborough vertreten.

Markt kommen wird, vorgesehen. Der Erstflug mit einem PW1400G als Antrieb war ursprünglich für 2014 geplant, musste aber auf Mitte 2015 verschoben werden, weil, so die offizielle Begründung, das Triebwerk nicht früher verfügbar ist. Nachdem Crecom Burj, eine Finanzierungsgesellschaft aus Malaysia und einer der ganz wenigen nichtrussischen Kunden, gemäss der Fachzeitschrift Flight International ihre feste Order von je 25 MS-21-200 und -300 aufs Eis gelegt hat, dürfte nun Aeroflot ab 2017 das erste Exemplar in Dienst stellen. Jüngster Kunde ist die russische Leasingfirma Aviation Capital Services (ACS), die in Farnborough 18 mit PD-14 bestückte MS-21-200 und 17 -300 fest bestellt hat.

Derzeit verfügt Irkut über 185 Festbestellungen, dazu kommen Verträge für rund 70 weitere Maschinen, deren Verbindlichkeit, wie dies bei russischen Neuentwicklungen häufig der Fall ist, unklar ist. Präsident Alexey Fedorov geht von einem Bedarf von 1000 bis 1200 MC-21 aus und setzt seine Hoffnungen wohl in erster Linie auf einheimische Fluggesellschaften, die auf Geheiss der Regierung in Moskau möglichst bald ihre alten Sowjetmuster ausmustern sollen. Da stellt sich die Frage, ob die MS-21 nicht etwas spät auf den Markt kommt und Airbus und Boeing mit den modernisierten A320neo und Boeing 737MAX im Vorteil

sind. Dennoch will Fedorov zehn Prozent des Markts der 150- bis 200-Sitzer für sich beanspruchen und sein Flugzeug auch ausserhalb der Heimat, etwa in der GUS, Indien und sogar Nordamerika, absetzen. «Unser Flugzeug hat gute Triebwerke, eine gute Kabine und eine gute Aerodynamik. Dadurch verursacht es etwa fünf bis sieben Prozent weniger Betriebskosten als ein A320neo oder eine Boeing 737MAX. Zum jetzigen Zeitpunkt haben wir ein recht gutes Backlog, und ich hoffe, dass es bis Ende Jahr weiter zunimmt», begründet Fedorov seinen Optimismus.

Armenischer SSJ fliegt nicht

Im Gegensatz zur MS-21 steht der Superjet 100 von Suchoi (SSJ) schon fast eineinhalb Jahre im Liniendienst. Bis Ende Juli absolvierte der SSJ bei den bislang einzigen Betreibern Aeroflot und Armavia mehr als 5000 Flüge und beförderte während rund 10 000 Flugstunden über 300 000 Passagiere. Die russische Fluglinie, die Ende Juli die neunte Maschine, MSN 95017, übernommen hat, fliegt mit dem neuen Muster 27 Flughäfen im Inland sowie in der GUS und Europa an, Armavia bediente bis vor Kurzem mit nur einem Flugzeug 34 Airports, unter anderem solche in Griechenland und Spanien. Armavia ist in letzter Zeit in die Schlagzeilen geraten: Gemäss armenischen

Medienberichten will die Fluggesellschaft ihr bisher einziges Flugzeug zurückgeben und ein zweites, dessen Auslieferung von Ende 2011 auf den vergangenen Juni verschoben wurde, gar nicht erst übernehmen. Die Gründe dafür sind unklar. Das Flugzeug erbringe die versprochenen Leistungen nicht, wird der Besitzer der Airline, Mikhail Bagdasarov, zitiert. Hersteller SCAC (Suchoi Civil Aircraft Company) entgegnet, der armenische Kunde würde ihm vier Millionen Dollar schulden, zudem sei die Rechnung für die erste planmässige Wartung des Jets noch offen. Man habe Armavia, so die Pressemeldung von SCAC, eine neue Finanzierungsmöglichkeit angeboten, sie sei aber nicht auf das Angebot eingetreten. Die zwei Superjet 100, beide in vollen Armavia-Farben, sind derzeit in Moskau-Zhukovsky abgestellt.

Produktion wird erhöht

Unterdessen scheint auch die Zivilflugzeugsparte von Suchoi mit finanziellen Problemen zu kämpfen. Wie internationale Medien berichten, haben sich die Schulden von SCAC drastisch erhöht. Der Hersteller ist nun auf der Suche nach neuen Geldmitteln, um die anvisierte Erhöhung der Produktion zu bewerkstelligen. 2011 wurden lediglich sechs anstatt der ursprünglich geplanten 15 Flugzeuge ausgeliefert, im laufenden Jahr waren es vier. Mitverantwortlich für die Verzögerungen war PowerJet-Partner Saturn, dem es nicht gelang, die geplante Anzahl SaM146-Triebwerke herzustellen. ➤

Der Superjet-Absturz und die Folgen

In Farnborough sorgte naturgemäss der Absturz eines werkeigenen Superjets vom 9. Mai in Indonesien für Gesprächsstoff. Vladimir Prisyazhnyuk, Präsident der Suchoi Civil Aircraft Company (SCAC), sagte dazu: «Im Moment sind die besten Experten Russlands und Indonesiens daran, die Ursache für den Unfall herauszufinden. Es ist besser, erst dann über die Gründe zu diskutieren, wenn die Untersuchungsergebnisse vorliegen.» Erste Auswertungen der Blackboxes lassen indessen auf keine technische Ursache schliessen. Kein Kunde, auch keine der beiden indonesischen Fluggesellschaften, habe Bestellungen annulliert, Sky Aviation habe lediglich die Auslieferung der ersten Maschine nach hinten verschoben, erklärte Prisyazhnyuk. Der indonesische Markt sei wichtig für Suchoi. Der SCAC-Präsident stellte den Abschlussbericht zum Unglück für Ende Juli/Anfang August in Aussicht. Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe war er allerdings noch nicht verfügbar. ts

SCAC-Chef Vladimir Prisyazhnyuk stellte in Farnborough ein Hochfahren der Produktion auf drei Flugzeuge pro Monat ab dem dritten Quartal in Aussicht, um bis Jahresende 20 und ab 2013 etwa 40 Auslieferungen zu erreichen.

Prisyazhnyuk zufolge sollte der Superjet bis Ende Jahr zudem die Zulassung für den Betrieb auf hoch gelegenen Flughäfen erhalten. Eine solche benötigt der dritte Betreiber des SSJ, die mexikanische Billigfluglinie Interjet, deren erste Maschine im August am Sitz von Superjet International in Venedig eingetroffen ist und dort ihre Innenausstattung erhält. Als Besonderheit lässt Interjet eine separate Toilette für weibliche Passagiere in die Kabine einbauen. Die zweitgrösste Fluggesellschaft Mexikos gab Ende Juli zudem die Umwandlung von fünf Optionen in Festbestellungen bekannt und hat jetzt insgesamt 20 fixe Orders aufgegeben. Die Ablieferung des ersten Flugzeugs soll noch vor Jahresfrist erfolgen. SCAC und Interjet haben überdies eine Absichtserklärung unterzeichnet, wonach der Interjet-Standort Toluca den Status eines offiziellen Service Centers für Base- und Line-Maintenance erhalten soll.

Comlux-Piloten trainieren in Venedig

Dieses Jahr sollen auch Lao Central und die russische Yakutia zum Kreis der Superjet-Betreiber stossen, 2013 soll die italienische Blue Panorama folgen. Prisyazhnyuk hofft, dass es nicht bei den derzeit 174 Festbestellungen bleibt und erklärt: «Wir sind momentan mit zwei indonesischen Fluggesellschaften im Gespräch, und auch mit einer chinesischen Airline werden wir bald Verhandlungen aufnehmen.»

Neues verkündete Suchoi zudem zur Businessjet-Ausführung (SBJ), von der die schweizerische Comlux zwei Exemplare fest bestellt und für zwei weitere Maschinen Optionen gezeichnet hat. Nazario Caucegna, CEO von Superjet International, erklärte gegenüber Cockpit, die Ausbildung der Comlux-Piloten werde im Suchoi-Trainingszentrum in Venedig erfolgen. Dort soll bis Ende Jahr ein Full Flight Simulator (FFS) betriebsbereit sein. Der Standort Moskau verfügt bereits über ein solches Übungsgerät, wird aber bald einen zweiten FFS erhalten. Comlux will das erste Flugzeug im Jahr 2014 in Dienst stellen.

Grossraumpläne?

Wer denkt, die russische Luftfahrtindustrie lasse es beim MS-21 und dem SSJ100 bewenden, irrt. Vielmehr hegen UAC und ihre Gesellschaften weitere Pläne. Zum einen hat Wladimir Putin bei einem Besuch im Juni in Peking mit der chinesischen Führung



Foto: Thomas Strässle



Foto: Thomas Strässle

Suchoi präsentierte in Farnborough einen Superjet in Aeroflot-Farben, allerdings nur im Static Display. Mittlerweile sind zehn Maschinen dieses Typs ausgeliefert worden.

Die Kabine des Superjet 100 hat grosse Ähnlichkeiten mit derjenigen westlicher Muster.

eine Zusammenarbeit vereinbart. Die beiden Grossmächte wollen sich gemeinsam Gedanken machen über ein zweistrahliges Nachfolgemuster für die Il-96, die kommerziell kein Erfolg war und nur in der früheren Sowjetunion, im heutigen Russland, Kuba sowie Peru Abnehmer fand. Als möglicher Name wurde «C929» genannt, in Anlehnung an den chinesischen Single-Aisle-Jet C919, der sich in der Entwicklung befindet. Auf der andern Seite sieht UAC auch einen Bedarf für ein 130-sitziges Flugzeug, um die Lücke zwischen dem Superjet 100 und der MS-21 zu schliessen. Dabei sind mehrere Varianten denkbar: ein Neuentwurf, ein

gestreckter Superjet oder ein SSJ in einer High-density-Auslegung. Ilyushin Finance hat jedenfalls schon Interesse an einem verlängerten Superjet 100 signalisiert. Hintergrund der Erweiterung der Produktpalette sind nicht nur die vielen in die Jahre gekommenen Muster aus der Sowjetära und das allgemeine Wachstum des Luftverkehrs, sondern auch die Absicht, weniger vom militärischen Geschäft abhängig zu sein. Derzeit beträgt der zivile Anteil an der gesamten Flugzeugproduktion bei UAC nur zehn Prozent. **cp**

Thomas Strässle

MS-21: Technische Daten

	MS-21-200	MS-21-300
Länge	36,6 m	42,2 m
Höhe	11,4 m	11,5 m
Spannweite	35,9 m	35,9 m
Passagiere	130 bis 165	160 bis 212
Triebwerk	PW1428G (28 000 Pfund) oder Aviadvigatel PD-14A (28 000 Pfund)	PW1431G (31 000 Pfund) oder Aviadvigatel PD-14 (34 000 Pfund)

(Angaben: Hersteller)

Intersky baut kräftig aus



Bereits im Dezember will Intersky die erste von zwei bestellten ATR 72-600 mit neuer Avionik und neuen Triebwerken übernehmen.

Foto: ATR

Mit dem Erwerb von zwei fabrikneuen ATR 72-600 will die Airline aus Friedrichshafen expandieren. Die neue Verbindung von Karlsruhe/Baden-Baden nach Hamburg bedeutet bereits einen Schritt in diese Richtung.

Eben erst hat Intersky eine ihrer vier Dash 8-Q300 wegen finanziellen Schwierigkeiten verkaufen müssen und schon erhöht sie ihr Sitzplatzangebot mit dem Kauf von zwei nagelneuen ATR 72-600 um fast das Doppelte. Seit sich die Beratungsfirma Intro Aviation von Peter Oncken und Hans Rudolf Wöhrl Ende letzten Jahres fast zur Hälfte an der österreichischen Regionalfluglinie beteiligt hat, geht es mit ihr offensichtlich wieder aufwärts. Das erste Flugzeug soll schon im Dezember übernommen werden, die zweite Maschine folgt voraussichtlich im März kommenden Jahres. Die Fluggesellschaft aus Friedrichshafen konnte dabei bei Hersteller ATR von frei gewordenen Lieferpositionen profitieren, wie Geschäftsführerin Renate Moser gegenüber Cockpit erklärte.

Verdoppelung der Mitarbeiterzahl

Den Ausschlag für die ATR 72-600 und gegen die Dash 8-Q400Next-Gen habe die deutlich bessere Wirtschaftlichkeit des französisch-italienischen Produkts gegeben, ein Regionaljet sei nie zur Debatte gestanden. Zur Finanzierung der neuen 70-Sitzer, von denen jeder 23,5 Millionen Dollar kostet, sagte die Intersky-Chefin lediglich, Intro Aviation kümmere sich darum. Klar sei indessen, dass die Maschinen gekauft und nicht geleast würden. Moser schloss nicht aus, dass in Zukunft weitere ATR 72-600 zur Flotte stossen könnten. Die neuen Turboprops werden zunächst in Friedrichshafen stationiert und von dort auf Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen, etwa nach Düsseldorf und Berlin-Tegel, eingesetzt. «In Friedrichshafen ist das Potenzial für 70-plätzig Flugzeuge derzeit einfach am grössten. Das kann sich aber ändern», so Renate Moser. Die drei bisherigen Dash 8-Q300 werden weiterbetrieben.

Die Anschaffung der neuen Flugzeuge bedeutet auch, dass der Personalbestand ab kommendem Winterflugplan schrittweise von hundert auf 200 Mitarbeitende verdoppelt wird, allein für die beiden neuen Flugzeuge werden zwischen 16 und 20 zusätzliche Piloten benötigt. Für den Unterhalt der ATR-Maschinen will Intersky ebenfalls selber aufkommen. Zu diesem Zweck werden an der Homebase Friedrichshafen in den kommenden Wochen die ersten Techniker ausgebildet.

Neue Basis in Karlsruhe/Baden-Baden

Hinter der Flottenerweiterung steht die klare Absicht von Intersky, das Streckennetz im Linienverkehr «erheblich» (Moser) auszubauen. Die österreichische Fluggesellschaft versteht sich primär als unabhängiger Regionalcarrier, der insbesondere Geschäftsreisende zwischen regionalen Wirtschaftszentren, die von den grossen Airlines und den Billiganbietern nicht angefliegen werden, zu befördern. Der Anteil an Businessreisenden beträgt jetzt schon rund 90 Prozent. Auf der Suche nach neuen Verbindungen ist Intersky auch schon fündig geworden: Ab Januar 2013 verkehrt sie vorerst dreimal täglich zwischen Karlsruhe/Baden-Baden und Hamburg, eine Strecke, auf der sie Air Berlin beerben wird, die sich dort bereits Ende Oktober zurückzieht. Zu Beginn des Sommerflugplans soll eine vierte Rotation dazukommen.

Ein weiteres Augenmerk will man auf Feederaktivitäten legen. «Sehr gerne würden wir zum Beispiel Zubringerdienste nach München leisten, etwa von Karlsruhe aus. Aber dort ist es schwierig, an Slots zu kommen», erläutert Renate Moser. Man sei im Gespräch mit vielen grossen Fluggesellschaften und wolle beispielsweise auch mit Swiss sprechen. Vielleicht gibt es ja schon bald eine Möglichkeit, linienmässig in die Schweiz zu fliegen. Der Flughafen Salzburg ist laut Moser für eine mögliche Verbindung von der Mozart-Stadt nach Zürich bei Intersky vorstellig geworden. Nach einem verlustreichen Jahr 2011 will die Airline vom Bodensee dieses Jahr wieder einen kleinen Gewinn schreiben. Die Anzeichen dafür stehen gut, konnte doch das erste Halbjahr dieses Jahres positiv abgeschlossen werden. **cp**

Thomas Strässle

Rapid Decompression

Ein Druckverlust in der Kabine wird vielfach mit Chaos gleichgesetzt. Die Crews sind aber für solche Fälle geschult und können auswendig gelernte Procedures anwenden, um auch unter widrigen Umständen die sichere Fortführung des Fluges zu gewährleisten. Nebst den Procedures ist für die Crew das situative Bewusstsein genauso wichtig: Nur wenn wir wissen, wo wir sind und welche Flugwege wir im Notfall benutzen können, ist die sichere Operation des Flugzeuges gewährleistet.



Foto: ZVG

Überflug über den Himalaja nördlich von Delhi.

In der Kabine ist es dunkel und ruhig. Nur vereinzelt sitzen Passagiere wach da und schauen sich einen Film an oder lesen im fahlen Schein des Leselichts einen Roman. Das Flugzeug durchfliegt eine leicht turbulente Zone und einige Passagiere wachen auf. Aus dem Cockpit kommt eine beruhigende Ansage. Nur Sekunden danach Chaos: Leute schreien, das Flugzeug befindet sich im senkrechten Sturzflug und die Leute greifen verzweifelt nach der Sauerstoffmaske. Wer hat diese oder eine ähnliche Szene nicht schon in einem sehr mittelmässigen Spielfilm gesehen?

In Spielfilmen werden Flugzeugnotfälle regelmässig als extrem chaotisch dargestellt und beinahe immer geht es innerhalb weniger Sekunden vom horizontalen Reiseflug hinüber in einen katastrophalen Senkrechtflug. Was aber passiert im Cockpit, wenn es beispielsweise zu einem Druckverlust in der Kabine kommt?

Langsam bis explosiv

Bei einem Druckverlust in der Kabine unterscheidet man zwischen drei möglichen Szenarien: Bei der «Slow Decompression» dauert der Ausgleich des Drucks zwischen der Kabine und der Umgebung länger als eine Minute, bei einer «Rapid Decompression» zwischen einer Sekunde und einer Minute und bei der «Explosive Decompression» findet der Druckausgleich in weniger als einer Sekunde statt.

Da der Luftdruck auf Reiseflughöhe nur noch rund ein Viertel vom Luftdruck am Boden ist, nimmt die Sauerstoffsättigung im Blut bei einer Decompression rapide ab. Das Gehirn reagiert darauf mit zunehmender Handlungsunfähigkeit. Die Zeit bis zur Handlungsunfähigkeit wird als «time of useful consciousness» bezeichnet. In dieser Zeit ist es extrem wichtig, dass das Hirn wieder mit Sauerstoff versorgt wird, damit es nicht zur Handlungsunfähigkeit kommt. Für die Piloten bedeutet dies, dass sofort die Sauerstoffmaske aufgesetzt werden muss, sobald Anzeichen eines Druckabfalls vorhanden sind. Auf der typischen Reiseflughöhe von rund 40 000 Fuss beträgt diese Zeit rund 15 bis 20 Sekunden. Etwas tiefer, auf 35 000 Fuss, beträgt die Zeit bereits 30 bis 60 Sekunden.

Emergency Descent

Bei einem Druckabfall werden in der Kabine automatisch die Sauerstoffmasken präsentiert. Diese Sauerstoffmasken sind darauf ausgelegt, dass sie den Passagieren mindestens 15 Minuten Sauerstoff zur Verfügung stellen. Das bedeutet, dass das Flugzeug innerhalb von 15 Minuten auf eine Flughöhe mit genügend hohem Sauerstoffdruck absinken muss. Auf einer Höhe von 14 000 Fuss hat eine Person keine Probleme, 30 Minuten ohne Sauerstoffmaske zu überleben. Daraus ergibt sich, dass ein Flugzeug innerhalb von 15 Minuten auf 14 000 Fuss und 30 Minuten danach auf 10 000 Fuss absinken muss.

Bei einer Decompression werden die Piloten den sofortigen Sinkflug einleiten. Hierzu gibt die Crew dem Autopiloten vor, auf eine sichere Flughöhe abzusinken und wird unter Umständen aus dem Luftstrassensystem abdrehen, damit es nicht zum Konflikt mit anderen Flugzeugen kommt. Dieser Vorgang wird regelmässig im Simulator geübt und gehört zu den auswendig gelernten Procedures eines Piloten.

Himalaja

Da ein Flugzeug aber nicht immer nur über Wasser fliegt, sondern wir auch gelegentlich über die Ausläufer des Himalaja-Gebirges fliegen, können wir nicht in jedem Fall sofort auf 10 000 Fuss absinken. Daher müssen wir in solchen Fällen genau wissen, wo wir uns befinden und jederzeit eine Idee haben, was wir im Falle einer Decompression machen. Aufgrund von Berechnungen wissen wir, dass wir in 15 Minuten 172 Kilometer weit fliegen können. Die Piloten müssen daher also garantieren können, dass sie in der Umgebung des Flugzeuges innerhalb von 172 Kilometern sicher auf 14 000 Fuss sinken können. In den 30 Minuten, bis wir auf 10 000 Fuss sein müssen, legen wir weitere 368 Kilometer zurück und können in dieser Zeit Gebirge, das tiefer ist als 14 000 Fuss, überfliegen. Mit herkömmlichen Navigationskarten wird deshalb auch heute noch im Cockpit gearbeitet, um sich einen Überblick zu verschaffen.

Im Team arbeiten

Wichtig im Cockpit ist, dass die Kommunikation stimmt und sich die Piloten gegenseitig über Absichten informieren. So ist es gebräuchlich, dass der Pilot, der das Flugzeug fliegt, seinen Kollegen über allfällige Ausweichrouten informiert und so seine Gedanken über Notfallszenarien mit dem Kollegen teilt. Procedures und Checklisten sind jedem Piloten klar: Diese bringen aber nicht viel, wenn beide Piloten eine unterschiedliche Ansicht bezüglich Ausweichroute haben. Deshalb gilt: Procedures und Checklisten werden vorausgesetzt, Absichten und Gedanken müssen aber während des Fluges mitgeteilt werden, damit beide Piloten gemeinsam an einem Strang ziehen können. **cp**

Bazl: Direktere Infos auf neuer Internetsite für Fachleute

Seit September 2012 ist die neue Internetsite für Fachleute des Bundesamtes für Zivilluftfahrt online. Auf dem unabhängigen Portal www.zivilluftfahrt.admin.ch finden Fachleute aus der Luftfahrtbranche sämtliche Informationen rund um ihr spezifisches Tätigkeitsgebiet. Ob Pilot, Flugzeugbesitzer, Lotse, Mechaniker oder Hersteller – alle kommen sie auf der neuen Plattform direkter zu Informationen. Bislang waren die Inhalte in die offizielle Homepage des Bazl (www.bazl.admin.ch) integriert. Mit der neuen Internetsite ermöglicht das Bazl einen einfacheren Zugang zu den gewünschten Informationen. Einerseits gelangt man über die Hauptnavigation zu den verschiedenen Themen und Bereichen. Andererseits kann man sich über ein sogenanntes Dropdown-Menü, welches sich oben links auf der Startseite befindet, Informationen und Dokumente für eine bestimmte Berufsgruppe oder ein bestimmtes Tätigkeitsfeld anzeigen lassen («Ich bin ...»). Als dritte Navigationsmöglichkeit besteht eine Stichwortliste (Tag Cloud), über die verschiedene spezifische Inhalte abrufbar sind. **pd**



www.cockpit.aero

www.flugschule-eichenberger.ch

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

Flugplatz Buttwil 056 675 50 50 Zürich-Flughafen

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

www.kreutzer-aviation.ch
Ihre Flugschule für

- Privat-/Berufspilot* • Instrumentenflug*
- Nachtflug • Kunstflug
- Im Auftrag Luftwaffe militärische Selektion/Sphair
- Schnupperflüge alle Kategorien

* in Zusammenarbeit mit unseren Partnern

Flughafen St.Gallen – Altenrhein
info@kreutzer-aviation.ch

FARNAIR TRAINING
We love to train you

Wir suchen Piloten (m/w)
Selektion → Ausbildung → Job!

Weitere Informationen unter:
www.cockpitcareer.com

In Kooperation mit

Besuchen Sie unsere Roadshow in

Swiss AviationTraining: Diamantene Botschafter

Dank den fünf in diesem Frühjahr beschafften Diamond DA40NG besitzt die Swiss AviationTraining (SAT) erstmals eine einheitliche Flotte zur Grundschulung. Seit dem Spätsommer tragen die geflügelten Diamanten die Wappen von Anrainergemeinden ihres Heimatflugplatzes Grenchen. Die Taufe fand anlässlich des traditionellen Hangarfests der SAT statt.

Die fünf DA40NG sind am traditionellen Hangarfest von Swiss AviationTraining auf Anrainergemeinden des Heimatflugplatzes Grenchen getauft worden.



Foto: Uschi Roth / Swiss AviationTraining

Taufe von fünf neuen DA40NG

Wenn Champagnerkorken knallen, gilt es in der Regel immer etwas zu feiern. Das war bei Swiss AviationTraining nicht anders. Künftig agieren die DA40NG der SAT quasi als diamantene Botschafter des Grossraums Grenchen. Denn auf diesem Flugplatz sind die Maschinen seit ihrer Ankunft im Frühjahr 2012 stationiert. Diese zur Grundschulung künftiger Swiss-Pilotinnen und -Piloten beschafften Maschinen tragen nun die Wappen von Gemeinden rund um den Grenchner Flugplatz in die Schweiz und das angrenzende Ausland hinaus. Getauft haben die Flugzeuge Mitglieder der Exekutive. «Da sind wir schon etwas stolz», sagt Madeleine Krebs, Vize-Gemeindepräsidentin von Büren an der Aare, nachdem sie als Taufakt einen Schwall von Champagner über die Motorhaube gegossen hatte. Ein strahlendes Lächeln versprüht auch ihr Ehemann Peter: «Ich war lange Jahre Pilot.»

Um die Hälfte leiser

Für Chef-Fluglehrer Nik Studer war die Taufe anlässlich des Hangarfests von SAT so etwas wie Weihnachten mitten im Hochsommer: «Die Maschinen sind zehn Dezibel leiser, was einer Halbierung der Lärmemission gleichkommt, zudem können wir rund 40 Prozent an Treibstoff einsparen.» Die DA40NG besitzt ein vollintegriertes Avioniksystem Garmin G1000 – besser bekannt als Glascockpit. Die für eine Reisegeschwindigkeit von 125 Knoten ausgelegten Maschinen haben die bislang für die Grundschulung eingemieteten Piper PA-28 Archer ersetzt.

Vom Band rollten die neuen Paraderpferde der SAT bei Diamond in Wiener Neustadt. Rund 1500 Einheiten verschiedener Typen haben die österreichischen Flugzeugbauer gemäss eigenen Angaben bislang ausgeliefert. Als erste Einheiten dieser Version erhielten die für SAT bestimmten fünf DA40NG ein verstärktes Fahrwerk. «Damit lässt sich ein Abflug- und Startgewicht von 1280 Kilogramm erreichen, was in der Praxis die Flugplanung enorm erleichtert», betont

Bernhard Gruber, Leiter Flottenverkauf Diamond. Der Hersteller will nun aufgrund der gemachten Erfahrungen alle für Flugschulen bestimmten DA40NG mit einem verstärkten Fahrwerk ausrüsten.

Künftig mit Diplom am Himmel

Allen Grund zur Freude besass auch Oliver Hinzen (siehe Cockpit Oktober 2011), der sich als erster Flugzeugführer der Swiss Diplomierter Pilot HF nennen darf und aus den Händen von SAT-CEO Manfred Brennwald die lang ersehnte Urkunde erhielt. Damit hat der Effort der Swiss AviationTraining erstmals Früchte getragen, die Ausbildung vom Bund zur Höheren Fachschule aufzuwerten. Anwärterinnen und Anwärter auf das Diplom müssen eine Arbeit einreichen. Nötig sind auch 500 Flugstunden. Oliver Hinzen hat



Foto: Hans-Hein Sappeler

Vize-Gemeindepräsidentin Madeleine Krebs ist Taufpatin der DA40NG «Büren an der Aare», ihr Mann Peter (rechts) ist ein begeisterter Pilot. Chef-Fluglehrer Nik Studer assistiert mit der Champagnerflasche.

als Co-Pilot A320 letztere Bedingung kürzlich auf einem Flug von Athen nach Zürich erfüllt. «Damit stand meinem Diplom mit der Nummer 001 nichts mehr im Wege», schmunzelt Hinzen. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

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



SAT-CEO Manfred Brennwald (rechts) übergibt Oliver Hinzen das erste Piloten-Diplom.

Wie gefällt den Protagonisten die neue DA40NG?

Eine Flotte wie aus einem Guss



Fotos: sta

Nik Studer, Chef Fluglehrer VFR: «Dank der einheitlichen Flotte von fünf identischen DA40NG findet der Schüler während seiner Grundausbildung immer ein identisches Flugzeug für seine Lektionen vor. Bislang haben sich die Auszubildenden mit den unterschiedlichen Typen immer etwas schwer getan. Auch der Wechsel von der DA40NG zur zweimotorigen DA42 Twin Star wird dank des einheitlichen Cockpits erleichtert.» **(sta)**

Hervorragende Oberflächengüte



Bruno Oberlin, Flight Maintenance: «Faszinierend an der Diamond sind die Composite-Materialien. Sie garantieren eine hervorragende Oberflächengüte am Flugzeug, weil Nieten wie an einer konventionellen Struktur fehlen. Leider haben immer noch einige Operatoren und Piloten wenig Vertrauen in Composite-Materialien. Unsere neue DA40NG habe ich als ein wartungsfreundliches Flugzeug schätzen gelernt.» **(sta)**

Kinderleichtes Startprozedere



Fabio Giordani, Flugschüler: «Im Gegensatz zu den konventionellen Schulflygezeugen wie etwa einer Piper oder Cessna wird man als Flugschüler mit dem Glascockpit fast mit Informationen überhäuft. Das ist allerdings sinnvoll, da damit der Wechsel auf die Airliner erleichtert wird. Perfekt ist das Startprozedere mit dem Motor: Einfach den Schalter kippen und der Motor läuft. Das ist so einfach wie bei einem Auto.» **(sta)**

«Überraschend wenig Kinderkrankheiten»



Foto: Hans-Heiri Stapfer

Cockpit: Peter Fasler*, seit März dieses Jahres ist die DA40NG im Dienste von SAT. Ihr erstes Fazit?

Peter Fasler: Die Erfahrungen mit dem neuen Muster sind sehr positiv. Auch unsere Strategie, neben den vier Einsatzflugzeugen eine Reservemaschine anzuschaffen, ist voll aufgegangen. Dadurch ist bis heute noch kein Ausbildungsflug ausgefallen.

Die DA40NG besitzt eine Zelle aus Verbundstoff und ein Glascockpit. Das sind viel Innovationen auf einmal. Wie steht es um die Kinderkrankheiten?

Die Kinderkrankheiten haben sich auf bemerkenswert tiefem Niveau gehalten. Es gab lediglich Schwierigkeiten mit der elektronischen Motorensteuerung sowie Teilen des Triebwerks. Diese Defekte sind von der Maintenance jedoch umgehend behoben worden.

Wie viele Flugstunden haben die DA40NG bislang auf ihrem Konto?

Die seit knapp fünf Monaten im Einsatz stehenden Maschinen waren je rund 240 Stunden in der Luft. Nur wenige Schulen in Europa weisen eine ähnlich hohe Zahl an Flugstunden in so kurzer Zeit auf.

Themenwechsel: Swiss erwartet ein Ende des Booms am Himmel. Was sind die Auswirkungen auf die Tochter SAT?

Swiss expandiert im kommenden Jahr nur leicht – und zwar mit zwei zusätzlichen A330 auf der Langstrecke. Diese gebremste Expansion drückt auf die Zahl der auszubildenden Piloten.

Facts, bitte.

Zwischen 2011 und 2012 hat Swiss jährlich rund 100 «frische» Piloten benötigt, für 2013 peilt das Unternehmen einen Bedarf von rund 80 neuen Flugzeugführern an.

Wie reagiert die SAT darauf?

Die Intervalle zwischen den einzelnen Kursen für angehende Flugschüler werden etwas länger. **cp**

Interview: Hans-Heiri Stapfer

* Peter Fasler ist Head of Training bei SAT und Captain A320 bei der Swiss.

Die DA40NG-Flotte der Swiss AviationTraining

Typ	Werknummer	Zulassung	Taufname
DA40NG	40.N056	HB-SGN	Leuzigen
DA40NG	40.N057	HB-SGO	Oberwil bei Büren
DA40NG	40.N058	HB-SGP	Meinisberg
DA40NG	40.N059	HB-SGR	Büren an der Aare
DA40NG	40.N060	HB-SGS	Lüsslingen

Karriere über den Wolken

Strategien für den Weg ins Cockpit



Foto: Hans-Heiri Stapfer

Die Horizon Swiss Flight Academy hat Silvan Grenacher mit dem nötigen Rüstzeug zum Airline-Piloten ausgestattet. Nun steht der 26-jährige vor seiner bislang grössten Herausforderung: der Suche nach einem Cockpit.

Der Simulator ist Geschichte, das Airliner-Cockpit die Zukunft: Der 26-jährige Silvan Grenacher hat eben die Ausbildung zum Linienpiloten abgeschlossen.

Cockpit: Silvan Grenacher, verraten Sie uns doch mehr über Ihren eben abgeschlossenen Multi Crew Cooperation (MCC) Kurs.

Silvan Grenacher: Hier geht es besonders um die Abläufe in einem Zwei-Mann-Cockpit. Behandelt werden unter anderem die Aufgaben von Pilot und Co-Pilot sowie deren Aufteilung. Zur Sprache kommen auch mögliche zwischenmenschliche Faktoren wie das Autoritätsgefälle zwischen einem gestandenen Captain und einem unerfahrenen Co-Piloten.

Das tönt nach ziemlich trockener Theorie.

Ist es aber nicht. Die Hälfte der 45-stündigen Ausbildung findet im Simulator statt, wo wir die Abläufe im normalen und abnormalen Betrieb trainierten.

Braucht es überhaupt einen solchen Kurs?

Ja, er ist die Voraussetzung für das Type-Rating eines Multi-Pilot-Flugzeuges. Also die typenspezifische Ausbildung auf jenen Flugzeugtyp, den man als Airliner-Pilot fliegen wird.

Der MCC-Kurs war die letzte Hürde auf dem Weg zum Linienpiloten. Wie geht es weiter?

Momentan befinde ich mich in der Bewerbungsphase. Nach der Anstellung zum Linienpiloten stehen mir das Type Rating und die Line-Intro bevor.

Sie haben dank Ihres Fernstudiums bei der Horizon Swiss Flight Academy alle nötigen Lizenzen in der Tasche, die Fluggesellschaften müssten sich um gut qualifizierte Jungpiloten wie Sie doch reissen.

Momentan sind die Wirtschaftslage und der Arbeitsmarkt eher schwierig. Meistens werden Piloten dann nicht sofort eingestellt, sondern nach erfolgreicher Selektion auf eine Warteliste gesetzt.

Das bedeutet?

Sobald die Airline wieder Personal einstellt, werden zuerst jene Piloten auf der Warteliste bevorzugt.

Wie läuft eigentlich so ein Bewerbungsverfahren ab?

Man bewirbt sich auf eine freie Stelle, die meistens auf der Webseite der Airline ausgeschrieben ist. Genügt man den Anforderungen, wird man zur Selektion eingeladen. Neben dem klassischen Job-Interview mit dem Vorgesetzten wird das Piloten-Fachwissen getestet. Zudem werden die fliegerischen Fähigkeiten im Simulator überprüft. Weitere Elemente im Selektionsprozess können Gruppenspiele und psychologische Befragungen sein.

Wie überbrücken Sie die Wartezeit?

Ich arbeite nach wie vor als Simulator-Pilot bei Skyguide.

Wie muss man sich das vorstellen?

Wir trainieren Fluglotsen im Radar-, beziehungsweise Towersimulator. Ich bediene dabei mehrere virtuelle Flugzeuge und führe die Anweisungen der künftigen Fluglotsen aus.

Gibt es für Sie eine Art Traum-Cockpit?

Ein Traum wäre für die Rega oder als Testpilot für Pilatus zu fliegen. Nun bin ich aber realistisch und würde gerne bei einer Schweizer Airline mein Geld verdienen.

Dann lockt Sie die grosse weite Welt gar nicht?

In dieser Hinsicht nicht unbedingt. Nicht zuletzt weil ich verheiratet bin. Ich warte aus diesem Grund lieber auf einen Job in der Schweiz, als mich vorschnell im Ausland beruflich zu binden.

Nimmt man die Neubestellungen von Flugzeugen aus den Golfstaaten als Massstab, muss dort eine Art Goldgräberstimmung für die Piloten herrschen.

Das stimmt so nicht ganz. Die meisten Fluggesellschaften dieser Region stellen ausschliesslich erfahrene Piloten mit über 4000 Flugstunden ein. Diese Zahl erreicht man in einer Airline nach fünf bis sechs Jahren. Daher ist es eher unrealistisch, dort eine Stelle zu finden. Bessere Chancen sehe ich derzeit in Indien oder China.

Spielen wir den Worst-Case durch: Wie geht Ihr Leben weiter, wenn Sie keinen Platz am Steuerknüppel finden?

Das abgeschlossene Aviatik-Studium an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ist mein Backup. Ich würde mir als Alternative einen Job als Aviatik-Ingenieur suchen.

Und wie lange geben Sie sich Zeit, um Ihre Karriere über den Wolken zu verwirklichen?

Ich denke, zwei Jahre sind ein guter Zeitrahmen. **cp**

Interview: Hans-Heiri Stapfer



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

Persönlich

Silvan Grenacher, 26

Beruf: Simulator-Pilot bei Skyguide.

Hobbys: Joggen, Biken und Snowboarden.

Erstes Schlüsselerlebnis zur Fliegerei: Der Mann meiner Patin war MD-11-Pilot bei der Swissair, zudem hat mich mein Vater zu vielen Airshows mitgenommen.

Was mir am Pilotenberuf gefällt: das Zusammenspiel zwischen Mensch und Technik sowie das internationale Umfeld.

THE QUIET REVOLUTION S1 PASSIVE



S1 PASSIVE Aviatik Headset

Beginnen Sie Ihre Karriere über den Wolken mit dem passiven Premium-Headset S1 PASSIVE. Seine hervorragende passive Dämpfung zeigt sich im täglichen Einsatz von lauten ein- oder mehrmotorigen Propellerflugzeugen und Helikoptern. Ohrpolster mit einer speziell entwickelten Brillenzonenzone, individuell einstellbare Andruckkraft sowie ein zweigeteiltes Kopfpolster garantieren entspanntes Fliegen über mehrere Stunden. Zusätzlich schützt das Sennheiser ActiveGard™-System vor Lautstärkespitzen, wie sie im Funkverkehr auftreten können. Speziell für Flugschüler ist das S1 PASSIVE somit der ideale Begleiter selbst auf den längsten Flügen.

Wettbewerb S1 PASSIVE auf www.bleuel.ch/aviationheadsets/s1-passive-competition
Bleuel Electronic AG, CH 8103 Unterengstringen, info@bleuel.ch, www.bleuel.ch



Tailor-made

Medical interiors
that fit your mission

Performance

Lightweight equipment
and excellent handling

Flexibility

Quick change capabilities
for different missions

Turnkey solutions

From design to completion

aerolite

Aerolite Max Bucher AG | Aumühlestrasse 10
6373 Ennetbürgen | Switzerland
Phone +41 41 624 58 58 | www.aerolite.ch

Completion Center | Ueberlandstrasse 255
8600 Dübendorf | Switzerland
Phone +41 44 822 93 33 | www.aerolite.ch

Aerolite America LLC | 1012 Market Street, Suite 305
Fort Mill | SC 29708 | USA
Phone +1 803 802 44 42 | www.aerolite.aero



Dr. Pierre Moreillon, Verband Schweizer Flugplätze.

Der Staat und die Wahl des Stoffs für Hosen

Was auch immer die Gründe sind, die Luftfahrt leidet unter einer lähmenden administrativen Flut und diese wird immer grösser. Warum soll die Schweiz in eigenem Ermessen Massnahmen als obligatorisch erklären, um dann, weil sie nicht mehr freiwillig sind, ihre Umsetzung mittels Finanzierung aus den Mineralöl-Gelder zu verweigern?

Warum beauftragt die EU die Easa-Bereiche zu regulieren, welche bereits von der Icao abgedeckt sind? Muss man sich nicht ernsthaft zur Regulierung Fragen stellen, wenn die Easa sich mit der Stoffzusammensetzung der Hosen bei kommerziellen Ballonflügen befasst?

Wer trägt die Verantwortung? Eine Verwaltung, die sich kaum mit der Ertragskraft der Unternehmen in unserer Branche befasst, erklärt nicht alles. Die Verwaltung rechtfertigt ihren Einsatz mit Gesetzen und Verordnungen. Die Easa war nicht einfach plötzlich aus irgendwelchen Gründen da: Die politischen Instanzen der EU wollten diese Behörde und haben ihr den Auftrag erteilt, im Bereich der Luftfahrt ein einheitlich höheres Niveau der Sicherheit sicherzustellen. Die mehrstufig delegierte Organisation der Regulierung und der Aufsicht erhöht die regulatorische Last; zwischen den durch die Politik festgelegten Richtlinien und ihrer Anwendung auf den Flugplätzen baut sich ein Spielraum für die Verwaltung auf, welche sich bei der Umsetzung keine Fehler vorwerfen lassen will.

Viele Texte und Vorschriften sind zu schwerfällig und man darf sich dabei öfters fragen, welche Wirkung die grössere ist: Sicherheit oder Arbeitsbeschaffung? Die Normen, Empfehlungen, Richtlinien, Prüfungen, Berichte, Inspektionen, Audits, Safety Assessments liefern Stoff und Verdienstmöglichkeiten für eine grosse Anzahl von Beratern, Experten, Instituten, Organisatoren von Seminaren usw ...

Damit der Druck verringert werden kann, müssen Ursachen und Wirkungen auseinandergehalten werden, um dann das Übel an der Wurzel zu packen. Es gilt gleichzeitig die unnötigen und übertriebenen Regeln aufzuheben und die Anwendung der

notwendigen besser zu überwachen. Aber es muss auch wieder vermehrt Eigenverantwortung übernommen werden. Der letzte Punkt betrifft die Welt der Aviatik, die beiden anderen erfordern politische Aktionen.

Im Jahre 2008 hat der Bundesrat auf eine Interpellation von Jean-René Germanier Stellung genommen und versichert, die Schweiz versuche die verbleibenden Spielräume internationaler Vorschriften so weit wie möglich zugunsten ihrer eigenen Interessen auszunützen und dass, wenn immer möglich, Lösungen gefunden werden sollen, die den lokalen Gegebenheiten und den schweizerischen Besonderheiten entsprechen. Die Ausnutzung des vorhandenen Spielraumes lässt aber zu wünschen übrig und der Staat erhöht kontinuierlich

den regulatorischen Druck auf die Luftfahrt. Damit der Sektor der Aviatik wieder etwas frische Luft bekommt und durchatmen kann, müssen die Regelwerke dringend vereinfacht werden. Nur eine Intervention auf höchster Ebene, sowohl in der Schweiz wie auch bei den internationalen Gremien, wird helfen, den übertriebenen und unnötigen Papierkrieg rasch und drastisch zu reduzieren, die Verwaltung wieder in den Dienst der Aviatik zu stellen und den Weg zurück zur Eigenverantwortung zu ebnen. Für die Politik und die aviatischen Kreise ergibt sich eine Gelegenheit zu beweisen, dass die Sicherheit nicht davon abhängt, ob der Staat sich mit der Auswahl vom Hosenstoff bei Ballonfahrten befasst. **cp**

Pierre Moreillon



Wird die GA immer mehr an den Rand gedrängt?

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

Cockpit

Nr. 10/Oktober 2012

Am 26. Juli erfolgte über der Timorsee eine für Asien absolute Premiere. «Klassische» Hornets der RAAF flogen für die indonesischen Suchois aus Sulawesi Eskorte zum Manöver «Pitch Black 2012» nach Darwin. **Foto: RAAF via Georg Mader**





RUAG Aviation

Michael Sattler: «Das Business-Aviation-Segment hat viel Potenzial»

«Als mir der CEO von RUAG Aviation, Philipp Berner, die Möglichkeit aufzeigte, den Ausbau des Business-Aviation-Geschäfts bei RUAG massgeblich mitgestalten zu können, sagte ich sehr schnell zu.» Sattler ist ein Mann der schnellen Entscheide. Seit etwas mehr als einem Jahr steht er nun der Business-Sparte von RUAG vor. Er sieht viel Potenzial im BA-Segment.



Die Lackier-Kompetenz wurde auf den Standort Oberpfaffenhofen konzentriert. Dort steht ein hochmoderner Paintshop zur Verfügung.

Foto: RUAG

«RUAG hatte für mich einen sehr klingenden Namen», antwortete Sattler auf die Frage, weshalb es zum Wechsel vom Branchenprimus Jet Aviation zur kleineren RUAG kam. Mit vier Standorten – zwei grossen und zwei kleineren – ist die Firma gut aufgestellt. Allein in Oberpfaffenhofen sind rund 150 Mitarbeiter tätig (autorisiertes Bombardier-, Cessna- und Embraer-Servicecenter); am Standort Genf stehen die Hersteller Dassault und Pilatus (zusätzlich auch autorisierter Pilatus-Händler) im Mittelpunkt.

Die kleineren Standorte Agno (Piaggio Avanti, plus Line Maintenance Dassault) und Bern (Commercial Airliner plus Twin Otter, siehe Cockpit 05/2012) ergänzen den Mix ideal. Nur: «Michael Sattler, Sie sind ja nicht zu RUAG gestossen, um einfach das Erreichte zu erhalten?» «Das ist richtig», sagt

Sattler dazu, «Philipp Berner legte grossen Wert darauf, jemanden mit einem ausgewiesenen Business-Background zu finden. Jemanden, der das Geschäft weiterentwickeln kann. Ich bin in meiner Laufbahn einigen herausragenden Persönlichkeiten begegnet, die mich auch geprägt haben. So weiss ich was Customer Support par excellence wirklich heisst – etwas, was zum Beispiel meine <alte> Firma in der Vergangenheit gross gemacht hat. Ich kenne die Kunden, habe ein gutes Netzwerk zu den Herstellern. Um unser Geschäft global weiterzuentwickeln – und das ist unser Ziel – braucht es das Vertrauen der OEM.»

Alles aus einer Hand

Dank diesem Vertrauen und mit der stabilen Konzernstruktur von RUAG im Rücken können neue Märkte erschlossen werden.

Etwas, was anderen mittleren und kleineren BA-Anbietern abgeht. Michael Sattler: «Da kommen viele Puzzleteile zusammen. Etwa das sehr professionelle Marketing im gesamten Konzern, die Beziehungen zu Regierungen aus der militärischen Schiene, unsere Engineering- und Zertifizierungskompetenzen (Part 21), Paintshop, Komponenten und so weiter, und so fort. Alles aus einer Hand!» RUAG verfügt über das gesamte Know-how-Spektrum und hat die entsprechenden Maschinen und Testbänke zur Verfügung.

Gibt es Pläne, zum Beispiel mit Akquisitionen weiter zu expandieren? Michael Sattler bejaht, dies sei Teil der Strategie. Aber unmittelbar bevor steht keine Neuerung. «Im Mittelpunkt der aktuellen Tätigkeiten stehen die Konsolidierung und Ergebnisverbesserung des heutigen Geschäfts. Und



FBO Genf mit Dassault-Kompetenz (Falcon-Typen).



Alles aus einer Hand: der Spezialist für Cabin Interiors.

da sind wir – insbesondere in der Schweiz – auf gutem Weg.» Da der Schweizer Markt begrenzt ist, kann weiteres Wachstum und zusätzliche Profitabilität nur über den internationalen Markt erreicht werden.

«Der kommende Markt liegt in Asien», sagt Michael Sattler, «und mein bestehendes Netzwerk in dieser Gegend wird den Marktzugang erleichtern. Wir sind aber nicht so vermessen, dort als RUAG etwas auf der grünen Wiese aufbauen zu wollen – der Fokus liegt in der Kooperation mit lokalen Partnern.» Sattler fügt an, dass zum Beispiel in Singapur oder Malaysia die Ansiedlung neuer Betriebe stark gefördert werde. «Diese Staaten wollen Arbeitsplätze schaffen und es stehen hoch motivierte und gut ausgebildete Leute zur Verfügung.» Ein weiteres Plus: Schweizer Qualität geniesst in diesen Ländern höchstes Ansehen.

Vertrauen ist das A und O

Michael Sattler macht dazu folgenden Vergleich: «Business-Aviation-Kunden sind wie Autofahrer. Ich bringe mein Auto in diejenige Garage, in die ich Vertrauen habe. Der Preisvergleich ist eher sekundär. In der BA-Branche sind Sicherheit, Qualität und Vertrauen das A und O. Dann ist der Kunde bereit, etwas tiefer in die Tasche zu greifen.» Aber bei der Preisgestaltung darf das Benchmarking nicht fehlen, der Vergleich mit den Besten der Branche ist unerlässlich.

Das Geschäft mit den (reichen) Kunden prüft ein Anbieter auch auf einem weiteren Gebiet: Der Kunde muss im wahrsten Sinne des Wortes als König wahrgenommen werden – nicht nur in den ausgehängten Leitlinien im Hangar ... Sattler: «Diese Leute sind es gewöhnt, jederzeit direkt mit dem Chef zu verhandeln, falls sie dies für erforderlich erachten. Dann müssen interne Sitzungen oder andere dringende Geschäfte zurückstehen. Die ganze Organisation muss sich diese Denkweise verinnerlichen.»

Die Betreuung von BA-Kunden ist ein sehr

persönliches Geschäft. «Neulich hatten wir einen Kunden, dessen Flugzeug am Montagabend zur Auslieferung eingeplant war. Kurzfristig liess der Kunde aber wissen, dass er am Sonntag abzureisen gedenke. Keine ganz einfache Situation – insbesondere in Deutschland, mit seinen doch sehr einschneidenden arbeitsrechtlichen Vorgaben. Für uns gilt aber der Merksatz <Geht nicht gibts nicht>. Und im Zusammenspiel mit allen Beteiligten haben wir das hingekriegt. Ein Pluspunkt für RUAG, und ein sehr zufriedener Kunde, der sich über den erlangten Sonderstatus freuen wird. In diesem Geschäft sind nämlich auch Emotionen ganz wichtig.»

Oft stehen auch Management-Firmen zwischen dem Eigentümer und der Wartungsfirma. In diesen Fällen ist es noch wichtiger, einen vertrauenswürdigen Partner zu haben. Michael Sattler: «Muss ein Management dem Kunden ausrichten lassen, dass die Firma X die Auslieferung zum vereinbarten Zeitpunkt nicht hinbekommt, dann hat in den Augen des Eigentümers die Management-Firma versagt. Dies kann dazu führen, dass sie das Mandat verliert, weshalb solche Firmen im eigenen Interesse nur mit den Besten der Besten zusammenarbeiten wollen.»

In Bern ausbauen

«Michael Sattler, welches sind Ihre Pläne für Bern?» «Wir möchten dort gerne ausbauen. Wir brauchen diese neuen Hallen.» «Und Lugano?» «Das ist ein idealer Standort mit der Nähe zum südlichen Europa. Zwar verfügt der Flughafen über einige Einschränkungen und der angedachte Ausbau wird so nicht durchgeführt. Aber von Managementseite des Flughafens wird uns immer wieder höchstes Interesse an einem Ausbau unserer Tätigkeiten signalisiert.»

Fünf strategische Ziele hat sich RUAG in der Business Aviation gesetzt: MRO, Paint, Cabin Refurbishment und Cockpit Upgrades

sowie den Ausbau des FBO-Netzwerkes. Dafür hat sich die Business-Aviation-Sparte im letzten Jahr neu aufgestellt und organisatorische Änderungen vorgenommen: Im Zuge der strategischen Neuausrichtung wurden zum Beispiel der Paintshop in Genf geschlossen (diese Kompetenz wird nun ausschliesslich in Oberpfaffenhofen angeboten), der Standort Zürich geschlossen, die Zuständigkeiten für den Legacy (Oberpfaffenhofen) und Falcon (Genf) neu zugeteilt sowie auf die weitere Betreuung von G-IV- und G-V-Kunden verzichtet.

Nach dem geschafften Turnaround wird nun also Wachstum angestrebt. Der Schweizer Markt wird nach Einschätzung von Michael Sattler stabil bleiben: «Wenn wir erfolgreich sind, wird uns der Konzern auch bei weiteren Ausbausritten unterstützen.» Sattler geht davon aus, dass sich in fünf Jahren der Umsatz verdoppelt haben wird und einige sehr starke strategische Partnerschaften eingegangen worden sind. ☛

Max Ungricht

Michael Sattler, 47



Michael Sattler absolvierte sein Studium als Ingenieur der Luft- und Raumfahrt an der Bundeswehr. Nach 12-jähriger Dienstzeit bei der Luftwaffe wechselte der Technische Offizier im Jahr 1995 in die zivile Branche und kam zu Jet Aviation nach Basel, wo er in verschiedenen Funktionen tätig war. Im Jahr 2006 übernahm Michael Sattler die Leitung der Jet-Aviation-Niederlassung in Singapur. Nach einer erfolgreichen Zeit in Asien – Sattler nennt dies «meine schönste Zeit» – wurde er nach Basel zurückgerufen, um am Stammsitz die Leitung der Maintenance zu übernehmen (senior Vice President). Am 1. Juli 2011 trat Michael Sattler seine neue Stelle als Vice President RUAG Business Aviation und Mitglied der Geschäftsleitung von RUAG Aviation an und trägt damit die Verantwortung für das gesamte Business-Aviation-Geschäft.

Sattler ist Vater von zwei Buben. **mt**

Embraer Phenom 100

Mit dem Phenom 100 trat Embraer 2005 in ein neues Marktsegment ein. Im Bereich der Businessjets war man bisher nur durch den vom ERJ-135 abstammenden Legacy 600 vertreten. Dies sollte sich durch die Phenom 100 ändern.

EMBRAER PHENOM 100	
Hersteller	Embraer
Typ	Very Light Jet
Erstflug	26. Juli 2007
Länge	12,8 m
Spannweite	12,3 m
Höhe	4,4 m
Max. Geschw.	722 km/h
Reisegeschw.	700 km/h
Besatzung	1 Pilot
Passagiere (Standard)	5
Startstrecke	950 m
Landestrecke	820 m
Reichweite	2180 km
Triebwerke	2
Hersteller	Pratt & Whitney Canada
Typ	PW617F-E (je 7,5 kN)
Website	www.embraer executivejets.com



wurde. Die offizielle Typenbezeichnung lautet EMB-500, doch umgangssprachlich wird hauptsächlich die Marketingbezeichnung Phenom 100 benutzt.

Die Phenom 100 gehört in die Kategorie VLJ, Very Light Jets, was unter anderem bedeutet, dass der Flieger mit einer Einmannbesatzung auskommt. Er ist ein direkter Konkurrent zur Cessna Citation Mustang. Durch seine etwas grössere, von BMW entworfene Kabine bietet er jedoch den grössten Komfort in seiner Klasse, unter anderem durch mehr Platz in der Kabine, einer abgetrennten Toilette sowie einem grösseren Gepäckstauraum.

Besonders in den USA erfreut sich die Phenom 100 grosser Beliebtheit, sodass bereits an der EBACE 2011 das 200. Exemplar an den Endkunden übergeben werden konnte. Durch die hohen Verkaufszahlen beflügelt eröffnete man Ende 2011 in Melbourne, Florida, eine zweite Produktionslinie für die Phenom-Baureihe. **cp**

Vorgestellt wurden die ersten Ideen 2005 an der EBACE und bereits zwei Jahre später hob der erste Prototyp in den Himmel von Sao Paulo ab. Die Zulassung erhielt der

kleine Jet dann im Dezember 2008 durch die brasilianische sowie die amerikanische Luftfahrtbehörden, bevor er im April 2009 auch durch die EASA in Europa zugelassen

Ian Lienhard



Der Embraer EMB-500 Phenom 100 PT-TPY verlässt Paris Le Bourget auf seiner Europa-Demotour, nachdem er zuvor bereits an der EBACE in Genf einen Zwischenhalt eingelegt hat.

Hunterfest St. Stephan

Der Papyrus-Hunter ist nach zwei Jahren Pause wieder zurück und wurde von Ueli Leutert grossartig vorgeflogen.



Im Juli 1942 landete zum ersten Mal ein Flugzeug auf dem neuerstellten Militärflugplatz von St. Stephan. 70 Jahre später beging der Hunterverein Obersimmental dieses Jubiläum am 25. August mit einem nostalgischen Rückblick. Und: Der Papyrus-Hunter ist wieder in der Luft!

Zwar war am selben Tag auch das Pistenfest in Birrfeld terminiert. Kein Grund für die Oberländer, deshalb zu verzagen. Die Konzepte der Anlässe hätten unterschiedlicher nicht sein können. Im Aargau Flugbetrieb Schlag auf Schlag – in St. Stephan ein paar schöne Highlights in der Luft und ebensolche am Boden. So wurde zum Beispiel mit viel Aufwand eine Baracke zu einem Flugplatzkommando aus den 1940er-Jahren umgebaut. Original-Telefone, Schreibmaschinen oder Betten ermöglichten den Besuchern ein Eintauchen in die damalige Zeit. Ausstellungen unter dem Motto «70 Jahre Reduitflugplatz St. Stephan» ergänzten den geschichtlichen Rückblick. Beat Radelfinger und seinen Mitstreitern gelang es, den rund 5000 Besuchern einen würdigen Jubiläumstag zu präsentieren. **cp**

Max Ungricht



1942 oder 2012 (links)?

Die DH-100 Mk.6 Vampire von Eric Chardonners hat dieses Jahr auch schon 60 Jahre auf dem Buckel (unten links).

Besuch aus dem Nachbarland: Die Temco GC-1B Swift mit Baujahr 1947 (siehe auch Seite 37) hatte im letzten Jahr bei ihren neuen Besitzern in Reichenbach ihren «2. Erstflug» (unten rechts).





Foto: Marco Zatta

Pistenfest Birrfeld

Das Wettertief hatte Verspätung

Trotz den miserablen Wetterprognosen besuchten nach Angaben der Organisatoren rund 100 000 Personen den dreitägigen Anlass zum 75-Jahr-Jubiläum des Flugplatzes Birrfeld.

Majestätischer Anblick über dem Flugplatz Birrfeld: A320 der Edelweiss begleitet von der Patrouille Suisse.

Der Regen hat am Trainingstag für schmierige Autoparkplätze im Acker gesorgt und für den Samstag Ungutes erahnen lassen. Aber es kam anders; kein Tropfen Regen störte am Samstag die brillanten Vorführungen von Bekanntem und Neuartigem.

Fliegen im gemischten Verband

Nebst den bekannten Verbänden mit ihren modifizierten Programmen stiessen neue Kombinationen auf grosses Interesse, so hat sich die F/A-18 zum PC7-Team gesellt oder der Helikopter BO105 CBS-4 begleite-

te eine Votec zum Akroprogramm. Richtig nostalgisch waren die Überflüge der DC-3 mit dem Original «Swissair»-Schriftzug in Begleitung zweier Beech 18. Sogar Segelflugzeuge wurden im Verband geschleppt. Das Highlight war sicher die beindruckende Agilität des Airbus A320 der Edelweiss mit der Patrouille Suisse im Gefolge.

Der Gripen im Acker

Hunderte von kleinen und grossen Fliegerfans konnten sich einen Traum erfüllen und im recht engen Gripen-Cockpit Platz nehmen. SAAB war mit einem 1:1 Holz-Mockup

im blauen Container ins Birrfeld angereist. Die aktuellen Flugzeuge der Schweizer Luftwaffe beeindruckten mit ihrer Präzision und Beweglichkeit, neuen Figuren, aber auch mit dem höllisch lauten Lärm des F/A-18. Leiser, aber nicht weniger eindrucklich, waren die Vorführungen von Kampfflugzeugen aus dem In- und Ausland der früheren Jahre.

Der GI aus der Normandie und Akrobatik vom Feinsten

Die Fallschirmspringer aus Triengen zeigten verschiedene Formen des Fallschirm-



Foto: OK Pistenfest

Beim einzigen grossen Schweizer Flugfest in diesem Jahr zeigte sich wieder einmal, wie gross die Begeisterung für die Fliegerei ist.



Foto: Walter Wuhmann

K+W C-3605 der Flying Fighter Association aus Bex. Das Flugzeug wurde von Jacques Berger vorgefliegen.

Grumman TBM-3R Avenger der Association
«Charlie's heavy» aus Sullens.



Foto: Walter Wuhmann

springens. Der historisch amerikanische Soldat mit seinem Rundkappenschirm plumpste mit seinem Sprung aus 400 Metern heftig ins Gras, seine modernen Kameraden trafen die Zielscheibe auf der Matte präzise und sanft.

Zehntausende Besucher reckten ihr vom Sonnenbrand gerötetes Gesicht gegen oben und staunten ob den spektakulären Vorführungen der Himmelsstürmer und ahnten wohl bei den Livekommentierungen direkt aus dem Flugzeug die körperliche Belastung der Piloten.

S-Bahnen der Lüfte

Sie flogen im Takt wie die Bahn, die Ju-52 und die drei Helis für Passagierflüge. Unermüdlich stiegen sie den ganzen Tag in die Höhe und ermöglichten unzähligen Passagieren einen Flug über den Aargau.

Und all diese gelungenen Aktivitäten konnten die Besucher ohne Eintritt geniessen. Der Jubilar hat seine Besucher beschenkt und diese dankten es ihm mit dem riesigen Aufmarsch. **cp**

Hptm Ralph Knittel von der Fliegerstaffel 17 bei seiner eindrücklichen F/A-18-Demo.



Foto: Walter Wuhmann

62 Jahre alt und immer schöner: Pilatus P2-06 (Werknummer 56) der Association l'Aérotique aus Fribourg (Ecuvillens).



Foto: Marco Zatta

Grand Prix Suisse Memorial



Das Bücker Team: Bei böigem Wetter ganz einfach perfekt geflogen!

Augen- und Ohrenschmaus im Westen Berns

Hochkarätige Rennfahrzeuge am Boden – und ebensolche Preziosen in der Luft. Was kann das Herz noch höher schlagen lassen? Am 26. August kam es im Rahmen des GP Suisse Memorials zu eindrucksvollen Fahr- und Flugvorführungen.

Bis 1954 fanden auf dem legendären Bremgartenring in Bern jeweils die Grossen Preise der Schweiz im Autorennsport statt. «Dank» einem Rundstreckenrennen-Verbot sind diese nun seit 58 Jahren nur noch Geschichte. Beim diesjährigen 2. Grand Prix Memorial lebte die Vergangenheit aber wieder auf: 300 Rennwagen und 70 Renntöfss aus den 1930er bis in die 70er-Jahre zeigten sich Klassenweise auf dem Rundkurs im Westen Berns. Und kaum waren die Motoren am Boden jeweils verstummt, ging die Show am Himmel weiter.

Das Flugprogramm stand dem hochkarätigen Fahrzeugmix in keiner Weise nach. Ein äusserst attraktiver Querschnitt aus vier Dekaden liess die Zuschauer staunen. Als

Carlo Ferrari flog mit seiner Twinbeech direkt aus Habsheim zur Vorführung an. Für seine Passagiere an Bord war die Vorführung wohl das Dessert (rechts oben).

Nach den hochtourigen Rennwagen der satte Sound des 12-Zylinder-Motors der P-51 von Christoph Nöthiger (rechts unten).



«Weltpremiere» gab es einen Formationsflug der zwei PC-7 des Fliegermuseums Altenrhein (Simon Maurer, Paul Ruppeiner) mit zwei Globe Swift (Hanspeter Reusser, André Schneeberger). Immer schön und mit sattem Sound vorgefliegen wird die Beech 18 von Carlo Ferrari, dasselbe gilt für das Bücker Team (The Old Eagles – Swiss Bücker Squadron). Ebenfalls «exklusiv» war der gemeinsame Auftritt der C-3605 (Jacques Berger) und der Jak-9 (Paul Boschung, siehe Titelbild) der Flying Fighter Association. Unter dem Motto «Gross und Klein» stand der gemeinsame Auftritt der Stearman von Hansueli Binz und der Pitts Special, geflogen von Andy Schneeberger. Hansueli zeigte sich am Nachmittag in anderer Gesellschaft nochmals den staunenden Motorsportfans: Zusammen mit Rupp Baumberger waren die zwei ziemlich unterschiedlich motorisierten Stearman ein ganz besonderer Blickfang. Und last but not least: die P-51 Mustang von Christoph Nöthiger!

Kurz: Was bei historischen Motorsportveranstaltungen im Mutterland des Rennsports, Grossbritannien, schon lange Tradition ist, wird nun auch bei weiteren Austragungen des Memorials in der Schweiz zur Regel werden. Was zusammengehört, gehört einfach zusammen... **cp**

Max Ungricht

«Weltpremiere»: Pilatus PC-7 gemeinsam in Formation mit Globe Swift (rechts oben).

Gross und Klein – Die Stearman von Hansueli Binz hat beinahe die doppelte Spannweite der Pitts S-1C (rechts unten).

Foto: Marco Zatta

Foto: Marco Zatta



**swiss
helicopter** 

Type rating course

Mountain training

Flight Training Organisation (FTO)

External Cargo Sling (ECS) training

Single Engine Helicopter (SEH)

Swiss Helicopter AG – Bern-Westschweiz
Muristrasse 114, CH-3123 Belp, T +41 (0)31 818 88 88
bern-belp@swisshelicopter.ch, swisshelicopter.ch

Trial lesson

Flight instructor course

Commercial pilot

Privat pilot



Multi Engine Helicopter (MEH)

JAR-FCL

EASA PART-FCL

Night qualification



HELI+PARTNER



Frauenfelderstr. 49 8370 Sirnach
Tel. +41 71 969 49 38 info@helipartner.ch
weitere Angebote: www.helipartner.ch

Gletschertouren

Erlebnisflüge

Fliegen Sie mit 3, 5 oder 6 Passagiere

Weniger Strassenschilder sollten auch im Luftverkehr zum Leitbild werden



Daniel Affolter,
Präsident AOPA
Switzerland

Das diesjährige Fly-out der AOPA hat uns nach Finnland, einem (nicht nur) für Piloten ausnehmend schönen Land geführt. Auf dem Weg hin und zurück hielt das Wetter für die Teilnehmer einige (vor allem unangenehme) Überraschungen bereit, die fliegerisch und navigatorisch herausfordernd waren.

Die Piloten – eine gemischte Gruppe von Frauen und Männern – mussten unter diesen Umständen in einem für die meisten unbekanntem Gelände (Land und Meer) gleichzeitig Entscheidungen über ihren Flugweg durch sich ständig verändernde Sicht, Wolkendecke und Regen treffen, funken und navigieren – alles unter gebührender Beachtung der Sicherheit im und um das Flugzeug. Es waren typische Situationen, für die es kein Reglement, keine Checkliste, keine Verordnung oder Ähnliches gibt. Es waren Situationen, in denen die Piloten sich auf ihre Erfahrung und Fähigkeiten verlassen und Verantwortung wahrnehmen mussten. Good Airmanship war gefragt, nicht der von den Behörden vorausgesetzte blinde Gehorsam bei der Umsetzung und Anwendung von Vorschriften. Alle 18 Flugzeuge und Besatzungen sind wohlbehalten an ihre Ausgangsbasis zurückgekehrt. Was lässt sich aus diesen (schönen und lehrreichen) Erfahrungen ableiten?

Wir beklagen immer wieder die zunehmende Flut von Vorschriften, die auf die General Aviation niederprasselt. Kaum einer hat noch den Gesamtüberblick darüber, was da amtlich erlassen und gefordert wird, und das nicht nur von Seiten der Piloten, Maintenance und Flugplätzen, sondern auch von Seiten des Bundes, ob das nun Bundesrat, Parlament oder das Bazl ist. Am besten und eindrucklichsten zeigt das die Tabelle des Bazls über die Anzahl seiner Mitarbeiter, die es in EASA-Gruppen vertreten (32 Gremien mit über 50 Namen finden sich in der entsprechenden Tabelle). Dass diese Personen alle am gleichen Strick ziehen, eine einheitliche Politik verfolgen und die Interessen der Pilotengemeinschaft auch wahrnehmen (denn auch das gehört zu den Aufgaben des Bundes und somit des Bundesamtes) darf füglich bezweifelt werden. Der Koordinationsaufwand wäre enorm, und so zersplittern sich die schweizerischen Kräfte einmal mehr, sie werden international wirkungslos. Eine einzige Ausnahme gibt es und zwar diejenige, dass jede (Amts-) Verwaltung dazu neigt, sich selbst für wichtig zu nehmen und deshalb wachsen muss. Das tut sie unter dem Label «Safety, Security, Standardisation» mit immer neuen Vorschriften. Die

Folgen davon, wie höhere Kosten, längere Entscheidungswege, Rechtsunsicherheit, Frustration kennen wir längst. Eine Folge aber wird konsequent ausgeblendet: Jede Vorschrift nimmt den Piloten ein Stück weit die Verantwortung weg und engt deren Ermessensspielraum ein, wiegt sie in die Illusion, dass Fliegen «nach Büchlein» sicher und möglich ist. Schauen wir anhand von Beispielen einmal nach links und rechts in andere Lebensbereiche:

• **Beispiel 1:** Wie gross war der Aufschrei, als eine Bundesrätin Kinderhüten mit neuen Vorschriften regeln, Kurse und Bewilligungen (alles selbstverständlich kostenpflichtig) vorschreiben wollte. Plötzlich wurde vom «gesunden Menschenverstand» und noch vielem mehr gesprochen. Weil es viele Personen betraf und drohte, politisch zu einem Rohrkrepiere zu werden, wurde die Vorlage in der Folge zurückgezogen (was davon doch noch umgesetzt wird, steht noch offen).

• **Beispiel 2:** Das zuständige Bundesamt für Strassen hat eine drastische Reduktion der Strassenschilder verfügt. Mit zutreffender Begründung, dass heutzutage die Autofahrer von den vielen Schildern abgelenkt würden und sich nicht mehr richtig auf den Verkehr konzentrieren könnten. Die vielen Schilder sind zu einem Risikofaktor und Ursache für viele Unfälle geworden. Aber genau die gleichen Schilder sind alle vorher für teures Geld mit der Begründung aufgestellt worden, sie würden die Sicherheit des Verkehrs erhöhen. Chabis. Weniger ist mehr, ist die Erkenntnis, die das Bundesamt aufgrund von Statistiken und Untersuchungen gewonnen hat. Könnte sich doch diese Erkenntnis nur auch bei den nationalen und internationalen Luftfahrtbehörden durchsetzen.

• **Beispiel 3:** Verschiedene Vorfälle in der gewerblichen Luftfahrt (also bei den Airlines) haben gezeigt, dass die vorgeschriebenen Checklisten zu lang, zu kompliziert und letztlich zu wenig effizient sind. Bis die Piloten die Checklisten abgearbeitet haben, ist die Gefahrensituation meist schon eskaliert. Wenn schlussendlich doch nichts passiert ist, dann nur, weil sich die Piloten auf ihre Erfahrung

und die richtige Einschätzung der Situation abstützten, und sich nicht auf irgendwelches Papier verlassen haben. Captain Sullenberger und Copilot Skiles untermauerten diese Erkenntnis am 15. Januar 2009 bei ihrer Notlandung auf dem Hudson River.

• **Beispiel 4:** Das Bazl hat aufgrund der aktuellen Unfallstatistik Untersuchungen für die Gründe und den Einsatz einer entsprechenden Arbeitsgruppe beschlossen. Dabei wurde bereits angekündigt, dass neue Vorschriften die Folge sein werden. Das Bazl kennt also das Resultat der Untersuchungen bereits im Voraus. Anstatt sich zu fragen, ob nicht ein Zuviel an Vorschriften die Ursache sein könnte, wird reflexartig das Gegenteil, ein Zuwenig an Vorschriften als Ursache bereits im Voraus erkannt.

Was lässt sich daraus an Erfahrung ableiten? Es braucht Vorschriften, aber mit Mass. Was für den Strassenverkehr gilt, ist auch in der Luftfahrt so: Ein Zuviel an Vorschriften beeinträchtigt die Sicherheit, anstatt sie zu fördern. Die dahintersteckende Mentalität, nämlich dass nur richtig und sicher ist, was der Staat verordnet und geregelt hat, ist noch viel schlimmer. Denn das erzieht die Piloten dazu, sich darauf zu verlassen, dass er oder sie «sicher» fliegt, wenn nur die Vorschriften eingehalten werden. Die Verantwortung wird an den Staat, an Dritte delegiert, sie wird abgegeben, wird in Vorschriften und Checklisten gesucht. Die Wegnahme der Verantwortung von den Piloten macht diese bequem, und so erliegen sie eben dem süßen Gift der Verantwortungslosigkeit. Und wenn dann der Hudson River die letzte Möglichkeit zum Überleben ist, wenn das Ausweichen vom schlechten Wetter gefragt, wenn eine aussergewöhnliche Navigation verlangt ist, wenn also die Übernahme von Verantwortung vorausgesetzt ist, dann wissen sie nicht mehr was tun, denn genau das ist und wird ihnen abgewöhnt.

Good Airmanship sollte als Grundsatz für uns Piloten wieder **GROSS** geschrieben werden; weniger Strassenschilder sollten auch im Luftverkehr zum Leitbild werden. **CP**

Daniel Affolter,
Präsident AOPA Switzerland

AS.350B2 HB-ZTM beim Start vom
Lauberhorn-Helipad.



Fotos: Markus Herzig

Heli «Tango Mike»

Zwei Helikopter tragen das Callsign «Tango Mike» und beide sind aktuell in der Schweiz registriert sowie im Bernbiet stationiert. Der SA.315B Lama «Xray Tango Mike» fliegt seit über 23 Jahren im Dienste der BOHAG, welche seit Juli dieses Jahres in der Swiss Helicopter AG integriert ist. Gekauft wurde der HB-XTM in Norwegen bei der Helikopterteneste. Am 24. Januar 1989 traf die Maschine nach dem Überflug in der Schweiz ein. Aktuell sind der HB-XTM zusammen mit der Heliswiss HB-XTD die letzten beiden Lamas in der Flotte der Swiss Helicopter AG. Der AS.350B2 Ecureuil «Zulu Tango Mike» wurde im Jahre 2011 in Italien gekauft und ersetzte den verunfallten AS.350B2 HB-ZAM in der Flotte der Berner Mountain Flyers 80 Ltd. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XTM SA.315B Lama; S/N 2654; B/J 1984; vorher: LN-OMW; Eintrag: 10. Januar 1989, Eigentümer & Halter: BOHAG; Handänderung: 7. Februar 2008, neuer Eigentümer & Halter: Air Grischa Helikopter AG; Handänderung: 25. März 2009, neuer Eigentümer & Halter: BOHAG; Handänderung: 2. Juli 2012, neuer Eigentümer & Halter: Swiss Helicopter AG.

HB-ZTM AS.350B2 Ecureuil; S/N 3816; B/J 2004; vorher: I-BLBU; Eintrag: 8. September 2011, Eigentümer: Kunert Aircraft Asset GbR, Halter: Mountain Flyers 80 Ltd. **cp**

Markus Herzig, www.SwissHeli.com



SA.315B HB-XTM ausgerüstet mit einer Seilwinde bei einem Rettungsflug ins Insepspital Bern (oben).

SA.315B HB-XTM in der ersten Lackierung der BOHAG bei einem Betontransport in der Rosenegg (links).

REMOVE – Entfernung von Luftfahrthindernissen

In den letzten 50 Jahren gab es in der Schweiz 400 Helikopterunfälle. 60 davon ereigneten sich durch Kollisionen mit Kabeln.



Abbildung 1: Vorbereitung eines Masts für den Abtransport

Je aktueller und präziser die Informationen, desto höher die Sicherheit

Die Aktualität der Luftfahrthinderniskarte ist für die Piloten lebenswichtig. Kabel sind selbst bei guten Sichtbedingungen von blosssem Auge kaum erkennbar, wie die beiden Abbildungen zeigen:



Abbildung 2: Sicht aus dem Cockpit



Abbildung 3: Verlauf der Kabel

In der Schweiz bestehen 5000 meldepflichtige Transport- und Stromanlagen, 1500 Masten und Kamine, 2000 Hochspannungsleitungen und eine geschätzte Dunkelziffer von 500 nicht gemeldeten Anlagen.

Ziele des Projekts Remove sind,

- nicht mehr benötigte Seilbahnanlagen zu entfernen und
- die Lufthinderniskarte aktuell zu halten.

Je weniger Hindernisse, desto weniger Gefahrenpotenzial

Seit dem Projektstart im Jahr 2001 wurden 402 Anlagen abgebrochen, davon 116 nicht gemeldete. Über 500 Einträge von Luftfahrthindernissen wurden aktualisiert.

Partner in diesem Projekt sind die Logistikbasis der Armee, das Bundesamt für Zivilluftfahrt, Skyguide, die Luftwaffe, die Rega und kommerzielle Helikopterunternehmen. Die Projektleitung liegt bei der Rega. Der Abbruch von Luftfahrthindernissen ist aufwendig und erfordert viel Know-how. Aus diesem Grunde werden diese Arbeiten von Seilbahnspezialisten der Armee durchgeführt.

Die Publikation neuer Lufthinderniskarten erfolgt in der Regel 14-täglich. Im Durchschnitt erfolgen pro Update 20 Neumeldungen und zwölf Löschungen. Die Piloten setzen heute Inflight-Systeme wie Moving Terrain oder I-Pads ein, auf welchen die Hindernisse elektronisch eingezeichnet sind.



Abbildung 4: Inflight-System

Neben dem Abbruch nicht mehr benötigter Anlagen sind für die Sicherheit zwei Faktoren entscheidend: Die Karten müssen immer die aktuellsten Informationen enthalten, und die Informationen müssen korrekt sein (keine Fehler bei der Übertragung). Die SHA hat deshalb beim Bazl den Antrag eingereicht, dass die Daten den Helikopterunternehmen elektronisch und kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Über den Stand des Projektes werden wir in einer kommenden Ausgabe ausführlich informieren. **cp**

Willi Hefel, Vorstand SHA

Pilotenausbildung bei Swiss Helicopter AG

Ein erstes Schnuppern

swiss
helicopter 

Ob Flächenflieger oder Helikopter, mit einem Schnupperflug wird völlig unverbindlich ein erstes Flugerlebnis vermittelt – der Schnupperkunde fliegt den Helikopter selbst! Cockpit war in Gruyères bei einem solchen Flug dabei.



Aussenlandungen und Schwebeflüge sind Teil des Schnupperfluges.

Und dieser Schnupperflug hatte es in sich. Für einmal kein blutiger Anfänger am Steuer des Jet Rangers, sondern ein gestandener Flächenflieger. Eine Tendenz, die nicht untypisch ist: sich nach einer Karriere im Flugzeug der Helifliegerei zuzuwenden.

Ob bereits Pilot oder einfach nur pilotisches Greenhorn – ein Schnupperflug bei Swiss Helicopter AG beginnt mit einem Informationsblock. Wie fliegt ein Helikopter? Was sind seine Eigenheiten, seine Leistungen? Wie wird er gesteuert, angetrieben? Fluglehrer Michael Gille erklärt das Wesen des Helikopters, als wäre es sein Kind. Und bemerkt, dass hier und dort noch Fragen offen sind. Dann das Programm: Von Beginn weg soll der Schnupperpilot mit seinen Händen und Füssen die Steuereingaben mitfühlen, um auf Reisehöhe den Helikopter «selber zu

übernehmen». Später werden Schwebeflug und Landungen im Gelände folgen.


Vor dem Einsteigen wird das theoretisch Vermittelte am Helikopter nochmals rekapituliert. Die Funktion des Rotorkopfes und der Rotorblätter – die Blattverstellungs-Technologie. Der Heckrotor, die Turbine. Der bereits 70-jährige «Schnupperer» Alfred Boschung schaut sich alles ganz genau an. Seine Fragen zeigen auf, dass er viel von der Fliegerei versteht – aber auch, dass die Technik eines Helikopters den Flächenflieger nicht wenig fordert. Der Pitch ist also das Höhenruder? Die Pedalen nicht das klassische Seitenruder? Michael Gille weiss, dass die Umstellung für Flächenflieger zu Beginn nicht ganz einfach ist, zu festgefahren sind die klassischen Automatismen aus den Stunden im Flugzeug. Der unweit vom Flugplatz Gruyères wohnende Boschung schaut auf eine schöne Karriere als Gletscherflieger zurück – für ihn ist das Fliegen mit Kleinflugzeugen Intuition.

Nun im Jet Ranger der Swiss Helicopter AG sitzend werden die Instrumente erklärt. Die linke Hand am Pitch, die rechte am Knüppel. Theoretisch ist alles klar – und damit wird die Turbine gestartet. Michel Gille erwähnt mit einem Lächeln, dass ab und zu «Simiflieger» einen Schnupperflug buchen: «Oft habe ich den Eindruck, als hätten sie nichts anderes getan, als Helikopterfliegen...» Der Heli hebt ab, und Boschung folgt konzentriert den

Informationen zu Schnupperflügen und zur Ausbildung generell

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

Inputs an den Steuern. Dann übernimmt Boschung den Heli selber. Steigen – wie war das auch wieder? Kurve fliegen – kein Problem, aber mit Fuss oder ohne? Nun, das alles ist keine Hexerei. Wie mehr Übungen folgen, wie mehr rückt auch das Flächenflieger-Gen in den Hintergrund. Gille: «Das Ziel eines Schnupperfluges ist, dem Piloten das Gefühl für den Helikopter zu vermitteln. Und das gelingt in den 40-minütigen bis eine Stunde dauernden Sessions jeweils sehr gut.» Für Schnupperflüge stehen verschiedene Helitypen bereit, üblicherweise werden dafür die kleinen Kolbenmotortypen Cabri G2 und Schweizer 300C eingesetzt.

Nach der Landung wird der Flug analysiert. Beim Debriefing ist ein sehr zufriedener Alfred Boschung zu sehen. Ob dies der Beginn seiner zweiten fliegerischen Karriere sein wird? 

Max Ungricht



Fotos: mt

Den Heli «verstehen». Vor dem Flug wird die Funktionsweise des Hubschraubers erklärt.

Links: Letzte Handgriffe – Michael Gille hilft beim Anlegen der Gurte. Der mehrsprachige und studierte Luft- und Raumfahrtingenieur (MSc) ist nicht nur Head of Training bei Swiss Helicopter AG, sondern auch ein Heli-Addict per Definition. Er verfügt über die Berechtigung aller Typen der ehemaligen Heliswiss-Flotte (ausser Kamow).

100. «chinesischer» Airbus fertiggestellt

Airbus hat an seinem chinesischen Produktionsstandort Tianjin die Fertigstellung des 100. Exemplars eines A320 gefeiert. Die Endmontagelinie in China, nach Toulouse und Hamburg die dritte ihrer Art, hatte ihren Betrieb im August 2008 aufgenommen und hat seither rund 100 Flugzeuge an elf chinesische Betreiber ausgeliefert. Einen Tag vor dem Jubiläum unterzeichnete der europäische Hersteller mit der Tianjin Free Trade Zone und Aviation Industry Corporation of China (AVIC), den zu 49 Prozent am Joint-venture mit Airbus beteiligten chinesischen Partnern, ein Abkommen, wonach die Final Assembly Line China ihren Betrieb über das bisher vereinbarte Jahr 2016 weiterführen soll. **ts**

747-8-Flotte von Lufthansa wächst

Lufthansa hat bereits das dritte Exemplar einer Boeing 747-8I übernommen. Damit fliegt der Kranich seit Mitte September nach Bangalore in Indien. Die anderen Ziele, die mit der neuen Jumbo-Version angefliegen werden, lauten Washington und Delhi. In diesem Jahr soll noch eine vierte Maschine dieses Typs zum Flottenpark der deutschen Fluggesellschaft stossen und nach Los Angeles eingesetzt werden. **ts**

Qantas annulliert Dreamliner

Mit seinem Flaggschiff Dreamliner kommt Boeing nicht aus den Negativschlagzeilen heraus. Technische Probleme hatten die Auslieferung hinausgezögert und die Fluggesellschaften verunsichert. Vorerst zurückgezogen hat sich nun auch Qantas. Die australische Airline stornierte eine Bestellung von 35 Dreamlinern im Wert von 8,5 Milliarden Dollar, für Boeing die grösste Rücknahme eines Auftrages. Grund für die Annullierung war einerseits die Verspätung der Auslieferung, Qantas erhält daher eine Entschädigung von mehr als 300 Millionen Dollar. Andererseits verzeichnet die Airline aber auch Passagiereinbrüche auf den internationalen Routen, denn Unternehmen sparen insbesondere bei längeren Flügen. Deutlich weniger gebucht werden deshalb Business- und First-Class-Sitze. Qantas meldete ferner kürzlich einen Jahresverlust von 258 Millionen Dollar. **R.M.**

Grossaufträge für Airbus

Innerhalb von wenigen Tagen hat Airbus im August Bestellungen für mehr als 100 Flugzeuge erhalten. Die chinesische ICBC Leasing hat 54 Single-Aisle-Jets, 30 herkömmliche A320 und 20 A320neo in Auftrag gegeben. Beim andern Grosskunden handelt es sich um Philippine Airlines, die eine feste Order von 34 konventionellen A321,

zehn A321neo und zehn A330-300 aufgegeben hat. **ts**

Lufthansa CityLine setzt letzten Avro RJ85 ausser Dienst

Lufthansa CityLine hat sich am 27. August mit einem letzten kommerziellen Flug und einer anschliessenden Feier von der Avro RJ-85 verabschiedet. Die 93-plätzig Regionaljets, die in 18 Einheiten beschafft wurden, haben in 18 Einsatzjahren rund 575 000 Flüge absolviert und über 30 Millionen Passagiere befördert. Als Ersatz für die in die Jahre gekommenen Schulterdecker werden heute die Embraer-Modelle 190 und 195 eingesetzt. Die für 120 Passagiere ausgelegten Zweistrahler sind treibstoffeffizienter und erreichen bessere Emissions- und Lärmwerte. **AM**

LAN erster amerikanischer 787-Betreiber

Die chilenische LAN Airlines hat den ersten von insgesamt 32 bestellten Dreamlinern übernommen. Die Fluggesellschaft aus Lateinamerika ist nach ANA, Ethiopian Airlines und Japan Airlines der vierte Betreiber der Boeing 787 und gleichzeitig der erste Carrier auf dem amerikanischen Kontinent, der das Muster einsetzt. LAN wird die Boeing 787 zunächst nach Buenos Aires, Lima, Los Angeles, Madrid und Frankfurt einsetzen. Erste kommerzielle Einsätze sind für die kommenden Monate geplant. **ts**



Foto: Boeing

Jet Aviation erhält BBJ-Auftrag

Ein ungenannter Kunde aus dem Mittleren Osten hat Jet Aviation Basel kürzlich mit der Innenausstattung eines BBJ3 beauftragt. Das VIP-Flugzeug, das auf der Boeing 737-900ER basiert, wird einen Aufenthaltsraum, einen Konferenzraum, ein privates Schlafzimmer sowie eine Nasszelle erhalten. Die Arbeiten haben im dritten Quartal bereits begonnen. Der Schweizer Completion-Spezialist hat dieses Jahr bereits je einen A340-600, A340-300 sowie A319Q in VVIP-Konfiguration ausgeliefert. **ts**

United legt weitere Strecken der Boeing 787 fest

United hat weitere interkontinentale Strecken für den Einsatz des Dreamliners bekannt gegeben. Neben der bereits früher ab dem Hub Denver angekündigten Linie nach Tokio-Narita,

die ab 31. März 2013 befliegen werden soll, sind es ab 4. Dezember 2012 Amsterdam sowie ab 4. Februar 2013 London-Heathrow, die zeitweise ab Houston mit der für 219 Passagiere eingerichteten Maschine bedient werden sollen. Ebenfalls ab Houston soll ab 7. Januar 2013 fünf Mal wöchentlich nonstop die nigerianische Metropole Lagos angesteuert werden. Ab Los Angeles sollen zudem ab 3. Januar 2013 Narita sowie ab 30. März 2013 Schanghai täglich vom neuen Fluggerät profitieren. **AM**

Virtuelle C Series fliegt

Bombardier hat in Mirabel den Iron-Bird-Teststand für die neue C Series – eine Art virtuelles Flugzeug – in Betrieb genommen. Mit der vom Hersteller auch «Aircraft 0» genannten Einrichtung lassen sich sämtliche wichtigen Systeme wie Avionik, Elektrik, Flugsteuerung, Fly-by-wire, Hydraulik, Fahrwerk und Verkabelungen wie im realen Betrieb testen. Robert Dewar, Leiter des C Series-Programms, zeigte sich zufrieden mit den ersten Erfahrungen: «Die bisherigen Resultate verliefen zu unserer Zufriedenheit und einige davon haben unsere Erwartungen sogar übertroffen.» Die Tests mit dem eisernen Vogel sollen im Vorfeld des Erstflugs, der nach wie vor für Ende Jahr geplant ist, helfen, Risiken zu minimieren und die notwendige Zuverlässigkeit zu erreichen. **ts**

Emirates und Qantas gehen Partnerschaft ein

Die Partnerschaft beinhaltet keine gegenseitige Beteiligung, sondern beschränkt sich auf die Netzwerkoptimierung. Qantas wird in Dubai exklusiv Zugang zum Terminal 3 von Emirates bekommen und stellt das gesamte Asien-Netzwerk neu auf. Im Gegenzug werden Qantas-Verbindungen von und nach Europa von Emirates übernommen. So fällt zum Beispiel die Verbindung von Frankfurt nach Singapur weg. **mt**

Aerolineas Argentinas tritt SkyTeam bei

Aerolineas Argentinas ist am 29. August als 18. Mitglied dem globalen Airline-Verbund SkyTeam beigetreten. Mit der Aufnahme erhält das zweitgrösste Luftfahrtbündnis erstmals in Südamerika einen Partner. Das Netzwerk der Allianz wird damit um 40 Destinationen erweitert. **AM**

Air Berlin stockt Italien-Angebot auf

Zum Sommerflugplan 2013, der am 20. April beginnt und am 31. Oktober endet, nimmt Air Berlin von der Schweiz aus zusätzliche Ziele in Italien ins Programm auf. Die neuen Flüge führen von Zürich nach Cagliari und Neapel, eine Strecke, die wie-

der aufgenommen wird. Somit fliegt die zweitgrösste deutsche Airline 24-mal pro Woche von der Schweiz ins südliche Nachbarland. Auf Zürich entfallen 20 Flüge, ab Basel wird viermal geflogen. **ts**

20 Jahre Emirates in der Schweiz

Im August hat Emirates das 20-jährige Bestehen ihrer Flugverbindungen in die Schweiz gefeiert. Am 2. August 1992 war erstmals eine Emirates-Maschine, ein A310, in Zürich gelandet. Heute fliegt der Carrier aus dem Mittleren Osten zweimal täglich von Zürich nach Dubai, eine tägliche Verbindung gibt es von Genf aus. Alle Flüge in die Schweiz werden mit der Boeing 777-300ER durchgeführt. Insgesamt arbeiten 130 Schweizer bei der Emirates Group, darunter über 50 Piloten. **ts**

Icelandair fliegt 2013 in die Schweiz

Nach WOW, die seit vergangenem Juni die Schweiz anfliegt, wird mit Icelandair 2013 eine weitere isländische Airline Zürich ins Streckennetz aufnehmen. Die zweimal pro Woche jeweils dienstags und samstags durchgeführten Flüge beginnen am 1. Juni und dauern bis zum 17. September. Die Ankunft in Kloten erfolgt um 13 Uhr, eine Stunde später hebt die dabei eingesetzte Boeing 757 wieder in Richtung Island ab. **ts**

SkyWork Airlines fliegt im nächsten Sommer 34 Destinationen an

Im nächsten Sommer wird SkyWork Airlines 34 Destinationen ab Bern anbieten. Das sind 9 Destinationen mehr als im aktuellen Sommerflugplan. Neu ins Streckennetz aufgenommen werden unter anderem Brindisi, Djerba, Mykonos, Malta, Neapel, Zadar oder Zakynthos. Darüber hinaus werden die bestehenden Sommerdestinationen wie Catania, Ibiza, Elba oder Nizza noch häufiger angefliegen als bisher. Zusätzlich werden auch bei den ganzjährigen Destinationen die Frequenzen erhöht. Amsterdam wird im Sommer 2013 an vier Tagen in der Woche zweimal täglich angefliegen. Weiter werden auch die Frequenzen bei Budapest, Thessaloniki oder Zagreb erhöht. Ein definitiver Entscheid zur Flotte von SkyWork Airlines steht weiter aus. **pd**

Spring verlässt Edelweiss

Der Kommerzchef von Edelweiss Air, Peter Spring, wird per Frühjahr 2013 aus dem Unternehmen ausscheiden. Nachdem er die kommerzielle Abteilung in den vergangenen vier Jahren aufgebaut und geleitet habe, wolle er sich in der Branche neu orientieren, heisst es in einem Communiqué von Edelweiss. Bis ein Nachfolger gefunden ist, wird CEO Karl Kistler die Abtei-

lungen Marketing und Kundenbeziehungen leiten. **ts**

Flughafen Zürich mit gutem Halbjahresresultat

Die Flughafen Zürich AG hat im ersten Halbjahr 2012 wiederum zulegen können. Mit 11,8 Millionen verzeichnete Zürich 3,1 Prozent mehr Passagiere als in der gleichen Vorjahresperiode, wobei die Zahl der Umsteige- oder Transferpassagiere einen Anteil von 34,8 Prozent bildete. Verbessert werden konnte zudem die Sitzauslastung, die von 70,6 auf 72,5 Prozent anstieg, sowie die Anzahl Passagiere pro Flug, die sich um 5 Prozent auf 103,3 erhöhte. Rückläufig waren hingegen die Flugbewegungen, die mit 133 873 Starts und Landungen um 3,1 Prozent tiefer ausfielen. Aber auch das Frachtaufkommen ergab mit 210 211 Tonnen ein Minus von 0,3 Prozent. Beim Gesamtumsatz – er beinhaltet das um 3,7 Prozent auf 283,7 Millionen Franken gesteigerte Fluggeschäft sowie das mit 9,5 Prozent auf 173,3 Millionen Franken überdurchschnittlich gewachsene Nicht-Fluggeschäft – wurde ein um 5,8 Prozent auf 457,0 Millionen Franken erhöhtes Resultat erreicht. Mehraufwendungen von 4,1 Prozent auf 214,8 Millionen Franken

ergaben sich bei den Betriebskosten. Gegenüber der Vorjahresperiode reduzierte letztlich ein um 16,6 Millionen Franken auf 242,2 Millionen Franken erhöhter Betriebserfolg sowie eine um 0,8 auf 53 Prozent verbesserte EBITDA-Marge.

Für das gesamte 2012 prognostiziert die Flughafenbetreiberin einen Passagierzuwachs von 2,5 Prozent. Beim Gewinn wird von einer Zunahme im Bereich zwischen 5 und 10 Prozent ausgegangen. **AM**

PC-21: Sechswöchige Sommerpause

Künftig werden keine PC-21-Schulflugzeuge der Schweizer Luftwaffe in der touristischen Sommer-Hochsaison in den Trainingsräumen Jura/Chasseral, Hohgant und Speer fliegen. Die Luftwaffe hat grosse Anstrengungen unternommen und diverse Massnahmen eingeleitet, damit während sechs Wochen dem Wunsch nach weniger PC-21-Fluglärm im Hochsommer entsprochen werden kann.

Im Bestreben, Anliegen der Bevölkerung ernst zu nehmen und stets nach Optimierungen zu suchen, setzt sich die Luftwaffe seit längerer Zeit auf mehreren Ebenen mit dem Lärmproblem PC-21 auseinander. So arbeitet

seit mehr als einem Jahr eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Luftwaffe, armasuisse und Pilatus an einer Lösung zur PC-21-Lärmreduktion. Unter Mitwirkung einer Partnerfirma der ETH Lausanne wurden Simulationen mit verschiedenen Propellerdesigns durchgeführt. Dies, um technische Lösungen zu prüfen, die es ermöglichen sollen, die Geräuscherzeugung zu verändern, beziehungsweise zu verringern. Bis Herbst 2012 sollen erste Ergebnisse vorliegen. Die Eckdaten für 2013: sechswöchiger Verzicht der Nutzung der Trainingsräume mit PC-21 durch die Luftwaffe in den Kalenderwochen 27-32, vom 1. Juli 2013 bis 11. August 2013. **pd**

Aldo C. Schellenberg wird neuer Chef Luftwaffe

Der Bundesrat hat Divisionär Schellenberg per 1. Januar 2013 zum Kommandant Luftwaffe ernannt. Zum selben Zeitpunkt wird Divisionär Schellenberg zum Korpskommandanten befördert werden. KKdt Markus Gyga wird nach dem Erreichen der Altersgrenze pensioniert.

Der 54-jährige Aldo C. Schellenberg hat an der Universität Zürich Betriebswirtschaft studiert und als Dr. oec.

publ. promoviert. Von 2007 bis 2009 hat er an der Universität Bern ein Nachdiplomstudium in Wirtschaftsrecht mit dem Legum Magister abgeschlossen. Divisionär Schellenberg kommandierte die Leichte Fliegerabwehr Lenk Waffenabteilung 12 und wurde als Generalstabsoffizier im Stab der Gebirgsdivision 12 und im Stab der Gebirgsinfanteriebrigade 12 eingesetzt. Auf den 1. Juli 2010 hat ihn der Bundesrat zum Kommandanten der Gebirgsinfanteriebrigade 12 ernannt unter gleichzeitiger Beförderung zum Brigadier. Auf den 1. Januar 2012 wurde Brigadier Schellenberg zum Chef Armeestab ernannt unter gleichzeitiger Beförderung zum Divisionär. **pd**



Foto: Schild ZEM

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

ab Fr. 230.-

Rundflüge | Flugschule

Flüge ab Basis:
Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten

Helicopter-Fluglehrer-Ausbildung

FI-H

Wir haben in den zurückliegenden **6 Jahren 50 Fluglehrer** aus Deutschland, Österreich und der Schweiz ausgebildet.

Nächster Lehrgang: November 2012

20 JAHRE

HTC HELICOPTER CHARTER GMBH
D-78166 Donaueschingen
Dürreimer Straße 80 C

Telefon: +49 (0) 7 71 / 16 24 74
eMail: htc-helicopter@t-online.de
www.htc-helicopter.de

mt-propeller

Pilatus PC-12 STC# EASA.A.S.03217
Leistungssteigerung und Lärmminimierung

Pilatus PC6 STC# 10031167
niedrigste Lärmemission in dieser Klasse

Über 100 STCs weltweit!

Entwicklung und Herstellung von EASA und FAA zertifizierten High Performance Composite Verstell- und Festpropellern.

Verkauf und Service von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.

Flugplatzstr. 1
94348 Atting / Germany
Tel.: +49(0)9429 9409-0
Fax: +49(0)9429 8432
sales@mt-propeller.com

www.mt-propeller.com

The Winner's Propeller!

Hoffmann Propeller

bringen Sie voran – ob 50 oder 5000 PS

am Flugzeug ganz vorne

EASA.Z.UJ.0083 | DE.21G.001.4 |
DE.145.0083 | FAA.BV5767M

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

- Lösungen für Hovercraft, Aerobatic, Windkanal, historische Flugzeuge und andere Anwendungen
- Fertigung von Fest-, Einstell- und Verstell-Propellern aus Verbundwerkstoffen
- Verkauf und Service für führende Propellerhersteller (Dowty, Hamilton Standard, Hartzell, McCauley, Sensenich u.a.)
- Schneller (Liefer-)Service, weltweite Service-Stationen und Vertriebspartner



Foto: Royal Australian Air Force Museum



Foto: Australian War Memorial via Steve Birdsall

Ende einer Odyssee: Angehörige des australischen No. 1 Flying Boat Repair Depot auf dem Boga-See in Victoria bereiten im Januar 1945 die von Do-Flug in Altenrhein gebauten Do 24 K-1 auf ihre Verschrottung vor.

Die Do 24 K-1 (Werknummer 770) A49-5 erhielt als von der Royal Australian Air Force ausgeführten Modifikationen eine Beobachterskuppel sowie Entlüftungsröhre aufgesetzt (links).

Down Under Dornier

Schweizer Do 24 für Südostasien (4)

Vor 70 Jahren gingen sechs Do 24 K-1 in das Inventar der Royal Australian Air Force über. Es waren die kläglichen Überreste einer von den japanischen Invasionstruppen verheerend geschlagenen niederländischen Kolonialarmee. Diese unverwüthlichen Dornier-Flugboote «made in Switzerland» endeten Anfang 1945 im australischen Outback unter dem Schneidbrenner.

Auch sie konnten Japans unerbittlichen Vormarsch in Südostasien nicht stoppen: Am 9. März 1942 streckte die 85 000 Mann starke und einst so stolze holländische Kolonial-Armee in Ostindien bedingungslos die Waffen. Das Gebiet blieb bis zum Ende der Feindseligkeiten im August 1945 durch Nippons Soldaten besetzt. Kurz vor der Kapitulation setzten sich viele der noch einsatzfähigen Maschinen des niederländischen Marine Luchtvaartdienst (MLD/Luftstreitkräfte der Marine) befehls-gemäss ins 1300 Kilometer entfernte Australien ab.

Ein Bomben-Empfang in Australien

Dazu gehörten auch elf der ursprünglich 37 nach Ostindien gelieferten Do 24 K. Die restlichen Dornier-Flugboote waren Japans Truppen zum Opfer gefallen.

Die überlebenden Do 24 K-1 – mit Ausnahme des ersten Prototypen X-1 sowie der ersten Serienmaschine X-3 allesamt bei Do-Flug in Altenrhein am Bodensee gefertigte Maschinen – liessen sich nach ihrer durch-aus-abenteuerlichen Flucht nahe der austra-

lischen Küstenstadt Broome am Indischen Ozean nieder. Doch der Spuk japanischer Raids war damit nicht vorbei: Bereits am 3. März 1942 fielen fünf niederländische Do 24 K-1 (X-1, X-3, X-20, X-23 und X-28) zusammen mit weiteren elf Flugbooten einem massiven Bombardement zum Opfer.

Die unbeschädigten sechs Do 24 K-1 (X-5, X-7 bis X-10 sowie X-24) erwarb die Royal Australian Air Force (RAAF) am 12. Juni 1942 zum Gesamtpreis von 46 900 Pfund und teilte ihnen die Registration A49-1 bis A49-6 zu. Die unerwartete Neuerwerbung war für Lufttransportaufgaben innerhalb Australiens gedacht und setzte die bis anhin verwendeten Catalina für dringend benötigte Kampfaufgaben frei. Da mit Feindkontakten kaum mehr zu rechnen war, bauten die neuen Eigentümer kurzerhand die Bewaffnung aus.

Am 21. August des gleichen Jahres gelangten diese Dornier mit Schweizer Wurzeln zur No. 41 Squadron und fanden sich auf der Wasserflugbootbasis Rathmines auf dem Macquarie-See in New South Wales wieder. Die ehemalige X-9 erhielt das Ver-

bandskennzeichen DQ-G, die X-10 firmierte als DQ-H.

Ende einer Odyssee

Nach so viel Krieg war zuerst einmal Wellness angesagt: Die ziemlich mitgenommene Dornier-Flotte erhielt beim No. 1 Flying Boat Repair Depot auf dem Boga-See in Victoria eine Generalüberholung. Zudem bauten die Australier eine zusätzliche Beobachterskuppel sowie Entlüftungsröhre im hinteren Rumpfteil ein. Alserste Einheit stiess die A49-3 am 4. Juni 1943 wieder zur No. 41 Squadron, nachdem die Besatzung unter Squadron Leader Monkton einen über vierstündigen Testflug unternommen hatte. Die gleiche Besatzung startete fünf Tage später zum ersten Einsatz einer Do 24 K-1 nach ihrer Grundüberholung, als die A49-3 zwölf Passagiere und etwas mehr als eine Tonne Fracht von Rathmines nach Brisbane beförderte. Schwere Probleme mit der Elektrik groundete die A49-3 kurze Zeit später für längere Zeit.

Die aufgemöbelten Maschinen flogen mehrheitlich Fracht nach Goodenough Island, Milne Bay und Port Moresby. Dabei



Foto: Royal Australian Air Force Museum

Ein Stück Wertarbeit «made in Switzerland» über dem australischen Outback: Vor 70 Jahren übernahm die Royal Australian Air Force diese Do 24 K-1 (Werknummer 770) mit der Registrierung A49-5. Die Dornier trägt Verbandskennzeichen DQ-H der auf Lufttransporte innerhalb Australiens spezialisierten No. 41 Squadron. Diese Do 24 K-1 brannte am 11. März 1944 eines Kurzschlusses wegen im Hafen von Darwin aus.

ereignete sich der einzige Ausfall einer Dornier in australischen Diensten. Durch einen Kurzschluss bedingt brannte die A49-5 (ehemals X-10) am 11. März 1944 im Hafen von Darwin total aus, wobei drei Mechaniker schwere Verbrennungen erlitten.

Der Schneidbrenner lauert

Die von der No. 41 Squadron bis Mai 1944 ausgeliehenen A49-1 (ehemals X-5) und A49-3 (X-8) leisteten für den No. 8 Communications Unit von der Insel Kiriwina in Papua-Neuguinea aus Seenotrettungseinsätze. Die Do 24 K-1 A49-6 operierte im Auftrag des niederländischen Geheimdienstes. So flog die ehemalige X-24 vom Frühling 1942 bis Juni 1943 von Australien aus Spezialeinsätze nach Tanibar, Kai und Aroe in den ehemaligen niederländischen Kolonialgebieten von Ostindien.

Der Mangel an Ersatzteilen – speziell für die nicht mehr produzierten Wright-Cyclone-R-1820-F-52-Triebwerke – beeinträchtigte zunehmend die Einsatzbereitschaft der Dornier in Down Under. So verbuchte die gesamte Flotte während des Januars 1944 ganze 59 Flugstunden. Dies veranlasste die RAAF, sich von ihren Flugbooten «made in Switzerland» zu trennen und durch amerikanische Martin PBM-3R Mariner zu ersetzen.

Die Do 24 K-1 waren bei der No. 41 Squadron insgesamt 1761 Stunden in der Luft. Die Maschinen gelangten im Dezember 1944 wieder zum No. 1 Flying Boat Repair Depot, wo Anfang 1945 schon hinterhältig der Schneidbrenner wartete. Damit endete auf dem australischen Lake Boga ein faszinierendes Kapitel Luftfahrtgeschichte, das knapp eine Dekade zuvor ihren Anfang am Schweizer Ufer des Bodensees nahm. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Redaktion bedanken sich bei Monica Walsh vom Royal Australian Air Force Museum in Point Cook, dem Australian War Memorial in Canberra, dem Bundesarchiv in Bern, Edelgard Piroth von Cassidian, Hans-Ulrich Willbold von EADS Corporate Heritage sowie Eddie Creek und Steve Birdsall für die Überlassung von Unterlagen und Fotos. Weitere Informationen zu Dornier-Flugzeugen finden sich im Dornier Museum in Friedrichshafen. Die Öffnungszeiten sind im Internet unter www.dorniermuseum.de abrufbar.

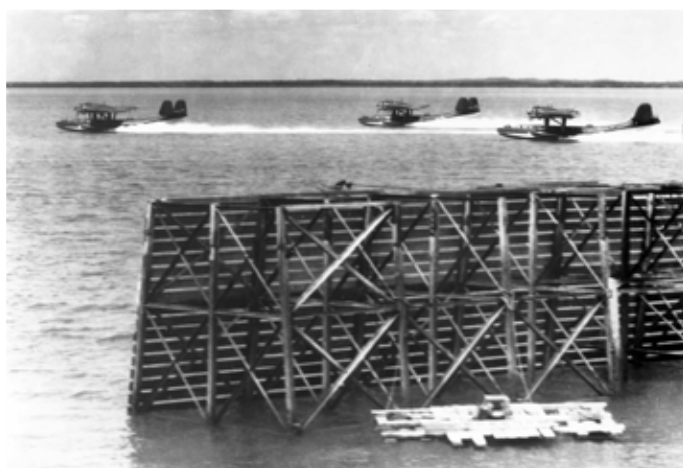


Foto: Australian War Memorial via Steve Birdsall



Foto: Royal Australian Air Force Museum

Start von drei Do 24 K-1 der Royal Australian Air Force in der Roebuck Bay nahe der Küstenstadt Broome (oben).

Diese Do 24 K-1 (Werknummer 770) A49-5 flog vorher als X-10 bei den niederländischen Luftstreitkräften.

Do 24 K-1 der Royal Australian Air Force

Typ	Werk-Nr.	RAAF-Kennung	MLD-Kennung
Do 24 K-1	765	A49-1	X-5
Do 24 K-1	767	A49-2	X-7
Do 24 K-1	768	A49-3	X-8
Do 24 K-1	769	A49-4/DQ-G	X-9
Do 24 K-1	770	A49-5/DQ-H	X-10
Do 24 K-1	785	A49-6	X-24



Vor 25 Jahren im Cockpit...

Ältere Cockpit-Leser mögen sich erinnern: Das Flugmeeting von Bex im Jahr 1987 war phänomenal. Mit BF 109G, P-40, Spitfire und Skyraider vom Feinsten bestückt. (Fast) britische Airshow-Qualität... Interessant und umfangreich ist der Bericht über die pakistanische Luftwaffe. Ein erstaunlich modernes und breites Arsenal stand damals dem ewigen Erzfeind Indiens zur Verfügung. Abgerundet wird dieser Bericht durch ein schönes Mittelposter pakistanischer MiG-Lizenzproduktionen.

Auch unser Kollege und Mitarbeiter Hans-Heiri Stapfer durfte in die Schreibmaschine greifen: Unter dem Titel «Ein tragisches Mißverständnis und seine Folgen» berichtet er über den Luftkampf einer Schweizer Bf 109E mit einem amerikanischen Mustang. Eine Schweizer Doppelpatrouille stieg auf, um eine schwer beschädigte und in die Schweiz einfliegende B-17 zu identifizieren und zu eskortieren. Der US-Geleitschutz von zwei P-51 hielt die Schweizer Messerschmitts wohl für deutsche Jäger und griff von oben die ahnungslosen Schweizer Piloten an. Der kurze Spuk endete im Absturz der einen Maschine und dem Tod des Piloten; Flugzeug 2 konnte schwer beschädigt vom ebenfalls schwer verletzten Piloten nach Dübendorf zurückgefliegen werden. Stapfer schreibt: «Es ist bekannt, dass die Amerikaner englische und französische Spitfire mit deutschen Jägern verwechselten. Auch die Bomberbesatzungen hatten in bestimmten Fluglagen Mühe, die Fw 190 von der eigenen P-47 zu unterscheiden, was immer wieder zu Verlusten führte.» **mt cp**

Titelbild: SIAI-Marchetti SF.260 HB-EVT zusammen mit der Rutan VariEze HB-YCM



Cockpit

GRENZVERLETZUNGEN 1939–45

Ein tragisches Mißverständnis und seine Folgen

Luftkampf über der Schweiz

Am 5. September 1944 kam es über der Schweiz zu einem überraschenden Luftkampf zwischen amerikanischen P-51 Mustang und Bf 109E der Fliegergruppe, welcher einem eidgenössischen Piloten das Leben kostete. COCKPIT versucht, die Ereignisse von damals zu rekonstruieren.

Die Mission 605 führte alle drei Luftdivisionen der Achten US-Luftflotte wieder einmal nach Süddeutschland. 670 B-17 und B-24 Liberator erreichten ihre Primärziele Stuttgart, Ludwigshafen und Karlsruhe. Dabei belegten sie wichtige Industriebetriebe mit insgesamt 1667 t Bomben.

Weitere 143 B-17 griffen Stützpunkte der Wehrmacht in der Gegend von Brest an. Nur sechs Bomber – weni-

ger als 0,9% der eingesetzten Flotte – kehrten nicht mehr aus Deutschland zurück. Zwei der vermissten Flugzeuge, je eine B-17 und eine B-24, erreichten sicher die neutrale Schweiz. Die Begleitjäger hatten wieder einmal hervorragende Arbeit geleistet: Sie holten 27 Gegner vom Himmel. Was die Amerikaner jedoch nicht wissen konnten: Darunter befanden sich auch zwei Schweizer Messerschmitt Bf 109E.

Amerikanische Begleitjäger der Typen North American P-51B/D Mustang. Die P-51D zeichnete sich durch die Tropfenhaube aus. Dank ihren abwerfbaren Zusatztanks konnten die Mustangs die ihnen anvertrauten Bomber bis weit nach Deutschland hinein eskortieren



Begleitjäger aus England

Zu den 429 eingesetzten P-38 Lightning, P-47 Thunderbolt und P-51 Mustang gehörten auch sechzehn Mustang der 339. Jagdfliegergruppe aus Fowlmere, welche die 207 Boeing B-17 der 3. Luftdivision nach Stuttgart begleiten sollten. Die Einheit, die ihre erste Mission am 30. April 1944 geflogen hatte, stand unter dem Kommando von Oberst John B. Henry Jr. In 284 Einsätzen erzielten diese Piloten 239 Luftsiege; 440 weitere gegnerische Flugzeuge zerstörten sie am Boden, mußten aber auch 94 eigene Verluste hinneh-

Abheben zur Zeitreise

Historisches Fokker-Werk zum 100-Jahr-Jubiläum

Das ist in der Tat ein ambitioniertes Projekt: Achim Engels will historische Fokker-Jagdflugzeuge in zeitgenössischen Produktionshallen fertigen, wie sie zu Zeiten des Ersten Weltkriegs üblich waren.

Die Idee ist fixfertig auf dem Tisch, jetzt gilt es Investoren zu begeistern.



Fotos: Hans-Heiri Stapfer

Der Schorndorfer Flugzeugbauer Achim Engels dreht das Rad der Zeit in den Ersten Weltkrieg zurück. In den vergangenen sechs Jahren sind bereits zehn Nachbauten von Fokker-Flugzeugen aus seiner Werkstatt nahe Stuttgart gerollt. Empfänger waren allesamt im Ausland wohnende Privatpersonen (siehe Cockpit 02/2011).

An der kürzlich abgehaltenen Oldtimer-Messe Klassikwelt Bodensee in Friedrichshafen präsentierten sich am Stand von Engels Aeroplanbau die Fokker D.VIII sowie die E.I. Letztere soll noch im Laufe dieses Jahres zu ihrem Erstflug starten.

Doch mit der Konstruktion von Oldtimern der Lüfte will sich der Visionär nicht zufriedengeben. Sein Traum ist ein detailgetreuer Nachbau der Schweriner Fokker-Werke. Nicht als statisches Museum, sondern als lebendiger Produktionsbetrieb. «Das ist ein einmaliges kulturhistorisches Projekt», schwärmt der schwäbische Flugzeugbauer. Ein Ort der Begegnung schwebt Achim Engels vor, wo sich Interessierte mit den längst vergessenen Produktionstechniken unserer Urgrossväter vertraut machen können. Ein Archiv soll genauso dazugehören, wie Restaurationsbetriebe und ein Hotel.

Bei Oldtimern funktioniert

Lebendig aufbereitete Nostalgie als durchaus lukrativer Eventgenerator: Für die Klassiker der Strasse ist das bereits Realität. Das auf Oldtimer spezialisierte Meilenwerk fährt seit Jahren auf der Erfolgswelle und wird im Sommer kommenden Jahres in Horgen seinen ersten Ableger ausserhalb Deutschlands eröffnen.

Auf einer Fläche von 26 000 Quadratme-

tern soll nicht bei historischen Uniformen bleiben: Engels Aeroplanbau will künftig die Nachbauten von historischen Flugzeugen – im Bild die Fokker E.I – in zeitgenössischen Fabrikhallen vollziehen.



Das flugfähige Replikat der ab Juni 1918 produzierten Fokker D.VIII entstand bei Engels Aeroplanbau im deutschen Schorndorf.

tern werden rund 300 Oldtimer ein neues Zuhause finden. Die Location in einer ehemaligen Textilmaschinenfabrik direkt am Zürichsee umfasst zudem eine grosszügige Eventfläche, Restaurants und ein 102-Zimmer-Design-Hotel.

Die Suche nach Investoren

Grundlage für sein Replikat der Fokker-Werke bilden Tausende von Fotos und Pläne, die der Flugzeugbauer in den vergangenen Jahren aufgestöbert hat. Jetzt heisst es, Investoren für die Sache zu begeistern, damit die Idee auch wirklich abheben kann. «Wir rechnen mit Kosten um die 10 Millionen Euro», betont Engels, «einen Standort gibt es noch nicht, der ist auch nicht so wichtig.»

Das Original befand sich übrigens in Schwaben: Der Niederländer Anthony Herman Gerard Fokker gründete am 22. Februar 1912 die Fokker Aeroplanbau GmbH und erhielt

noch im gleichen Jahr die ersten Aufträge der kaiserlichen Fliegertruppe. Für Engels wäre ein Spatenstich noch in diesem Jahr von grösster Bedeutung: «Weil eben vor genau 100 Jahren die ersten Hallen entstanden.» Angedacht ist, den Komplex im gleichen Zeitrahmen zu errichten, wie das während des Ersten Weltkrieges der Fall war. Damals erfuhr das Gelände bis November 1918 eine stetige Erweiterung und produzierte mit einer Belegschaft von 2000 Personen rund 3400 Flugzeuge. Ob Engels diese Marke jemals knackt, wird die Zukunft weisen. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Engels Aeroplanbau: Weitere Informationen finden sich im Internet unter www.fokker-team-schorndorf.de.

Fokkers Schweizer Connection

Bereits während des Ersten Weltkrieges irrte sich eine Fokker D. II in die Schweiz. Die Schweizer Fliegertruppe verwendete das am 13. Oktober 1916 bei Bettlach gelandete Jagdflugzeug mit der Inventarnummer 62 bis August 1921. Von der Fokker D.VII beschaffte sich die Fliegertruppe ab 1918 rund zwei Dutzend Exemplare, die bis 1938 im Einsatz blieben. Die Flugzeugwerke von Alfred Comte in Oberrieden am Zürichsee fertigten 1925 sechs Exemplare dieses Typs. Es waren die letzten überhaupt je gebauten Fokker D.VII. **(sta)**

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 31. August 2012

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
30.08.2012	HB-2510	Binder ASH 25 EB 28	25260	2006	Sütterlin Thomas, Duggingen	Dittingen
20.08.2012	HB-FQZ13	Pilatus PC-12/47E	1374	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.08.2012	HB-FRA13	Pilatus PC-12/47E	1375	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.08.2012	HB-FRB13	Pilatus PC-12/47E	1376	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.08.2012	HB-FRC13	Pilatus PC-12/47E	1377	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.08.2012	HB-HMG	Pilatus PC-7 Mk. II	686	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.08.2012	HB-HMH	Pilatus PC-7 Mk. II	687	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.08.2012	HB-HMI	Pilatus PC-7 Mk. II	688	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.08.2012	HB-JSA	Dassault Falcon 7X	161	2011	Crans Aviation SA/TAG Aviation SA, Genève	Genève-Cointrin
09.08.2012	HB-MTI	Xtremeair XA42	107	2010	Fribourg Voltige, Ecuwillens	Ecuwillens
03.08.2012	HB-PQH	Piper PA-28-235	28-7410006	1973	Bosson Claude, Founex	Lausanne-La Blécherette
22.08.2012	HB-QPQ	Kubíček BB45Z	939	2012	Ballongruppe Zentralschweiz, Buttisholz	Buttisholz
03.08.2012	HB-QPU	Kubíček BB51Z	933	2012	A&M Promotion Arnold und Partner/ Hampi's Ballonfahrten, Holzhäusern	Hünenberg
08.08.2012	HB-QPY	Ultramagic T-180	180/112	2012	Ballons du Léman Sarl, Rolle	Rolle
10.08.2012	HB-QRT	Kubíček BB30Z	221	2002	Borissov Andrei, Bellmund	Biel/Bienne
29.08.2012	HB-VRV	Embraer EMB-500	50000292	2012	air-connect AG, Grenchen	Zürich
03.08.2012	HB-ZTI	McDonnell Douglas 500N	LN071	1995	Wamister Urs/Airport Helicopter AHB AG, Neudorf	Luzern-Beromünster

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
16.08.2012	HB-903	Elfe S3P	17	1968	Lanz Ulrich, Hofstetten bei Brienz	Langenthal
31.08.2012	HB-945	T.53B	1702	1969	Jeker Rudolf, Vionnaz	Bex
31.08.2012	HB-1673	LS 4	4176	1982	Peter Hans, Zürich	Schänis
31.08.2012	HB-1852	IS-28B2	320	1982	Bandemehr Hartmut, Hilzingen D	Schaffhausen
23.08.2012	HB-3075	ASK 21	21507	1991	Segelfluggruppe Skylark, Winkel	Buttwil
30.08.2012	HB-3405	Cirrus	43	1969	Spur Reinhold, Zürich	Samedan
09.08.2012	HB-AEU	Do 328-300	3199	2002	Air Engiadina AG/Swiss Jet AG, Zürich	Samedan
23.08.2012	HB-BWK	N-105	2792	1992	Gerber Felix, Hombrechtikon	Ebmatingen
08.08.2012	HB-CZC	Ce 182T	182.81607	2005	Crapsky Jean-Jacques, Montreux	Ecuwillens
28.08.2012	HB-FPZ	Pilatus PC-12/47	702	2006	HB Bravo AG/Air Sarina AG, Saanen	Saanen
13.08.2012	HB-FQN13	Pilatus PC-12/47E	1362	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.08.2012	HB-FQT13	Pilatus PC-12/47E	1368	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.08.2012	HB-FQV13	Pilatus PC-12/47E	1371	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.08.2012	HB-FSK12	Pilatus PC-12/47E	1333	2012	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.08.2012	HB-GJP	B300	FL-477	2006	BergAir SA, Vevey	Lausanne-La Blécherette
20.08.2012	HB-JKD	Gulfstream 200	50	2001	Loren Services Ltd./Nomad Aviation AG, Bern	Bern-Belp
13.08.2012	HB-QTG	LBL 120A	1052	2005	slow-fly GmbH, Andwil	Andwil TG
30.08.2012	HB-VMO	Ce 560XL	560-5061	2000	Fly Away Jet SA/Alpine Sky Jets AG, Belp	Bern-Belp
15.08.2012	HB-VOV	Ce 525	525-0665	2008	Mathys Aviation Ltd./Nomad Navigation AG, Bern	Grenchen
31.08.2012	HB-YBV	Vari Eze	2145	1982	Ruffner Andrea, Zürich	Bern-Belp
31.08.2012	HB-YEY	Brändli BX-2	27	1993	Ruffner Andrea, Zürich	Grenchen
31.08.2012	HB-YGF	Avid Flyer Mk. IV	778	1995	Addy Nicolas, Martigny Croix	Bex
29.08.2012	HB-ZJX	R 44 II	12317	2008	VTC Vosseler Trading & Consulting GmbH, Wiler	Raron



Löschung: Die Cessna 182T Skylane HB-CZC wurde 2005 fabrikanneu importiert und in Ecuwillens stationiert. Nach gut sieben Jahren kaufte nun ein englischer Geschäftsmann den Vierplätzer. Er liess ihn am 9. August im britischen Register als G-NYKS eintragen.



Löschung: Nach elf Jahren wurde der Gulfstream 200 Galaxy HB-JKD aus dem Register gelöscht. Während 14 Jahren baute IAI 250 Galaxy's in Israel und überflog sie nach Savannah in den USA. Dort wurden sie ausgerüstet und den Käufern übergeben. Am 20. Dezember 2011 konnte das letzte Flugzeug ausgeliefert werden.



Löschung: Am 24. August verunglückte der Pilatus PC-12/47 HB-FPZ auf dem Flug von Antwerpen zur Heimatbasis Saanen unweit der Schweizer Grenze in einem Gewitter. Dabei verloren alle vier Personen an Bord ihr Leben und das Flugzeug wurde vollständig zerstört.



Löschung: Vor 30 Jahren wurde der Rutan Vari Eze HB-YBV gebaut und am 28. Juli 1983 im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragen. Das von Burt Rutan vor knapp 40 Jahren als einsitziges Eigenbau-Flugzeug in nur vier Monaten konstruierte Canard-Flugzeug wurde in mehreren Hundert Exemplaren in der ganzen Welt hergestellt.

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
24.08.2012	HB-1669	ASK 21	21139	1982	Segelfluggruppe Skylark, Winkel	Hausen am Albis
07.08.2012	HB-2442	DG-808 C	8-394B293X55	2008	Von Arb Hans-Peter, Baar	Courtelay
17.08.2012	HB-ALP	J3C-65/L-4	12026	1944	Kaufmann Patrick, Wilihof	Triengen
17.08.2012	HB-BKF	O-160	1461	1987	Schmidle Patrik/Cast Ballonfahrten, Matzendorf	Buchrain
21.08.2012	HB-BWK	N-105	2792	1992	Gerber Felix, Hombrechtikon	Ebmatingen
16.08.2012	HB-FLK	PC-6/B2-H4	779	1977	Para-Club Grenchen/Skytandem.ch GmbH, Zürich	St. Gallen-Altenrhein
03.08.2012	HB-FVM	PC-12/47E	1291	2011	Leonardo Flyers AG, Zürich	Mollis
16.08.2012	HB-HFF	AS202/15-1/16M	107	1977	Spring Marcel, Worb	Bern-Belp
31.08.2012	HB-HMR	PC-7 Mk. II	010	1992	La Vecchia/Aeroquant AG, Zug	Locarno
17.08.2012	HB-KBJ	Jodel DR 250-160	42	1966	Kaufmann Patrick, Wilihof	Triengen
06.08.2012	HB-KBK	Robin DR 400/180 R	779	1973	Desmeules Jean-François, Granges-près-Marnand	Gruyères
20.08.2012	HB-QJV	BB30N	149	2001	Aubry Christian, Eschert	Greifensee
16.08.2012	HB-XQY	Bell 407	53299	1998	CHS Central Helicopter Services AG, Meggen	Buochs
23.08.2012	HB-YKR	Elisport CH-7 Kompress	68	2002	Rochat Eric, Savigny	Ecuwillens
06.08.2012	HB-ZGL	R 44 II	10641	2005	Valair AG/Air-Glacières SA, Sion	Bex
13.08.2012	HB-ZIQ	280FX	2130	2007	Fischer Lukas/Rose Helicopter AG, Holziken	Holziken
15.08.2012	HB-ZTH	R 44 II	13015	2010	Eli Air SA, Fribourg	Neuchâtel
03.08.2012	HB-ZTI	500N	LN071	1995	Wamister Urs/Airport Helicopter AHB AG, Neudorf	Luzern-Beromünster

Basel: Die türkische Onur Air feiert dieses Jahr ihr 20-jähriges Bestehen. Der Airbus A321-131 TC-ONJ trägt einen entsprechenden 20-Jahre-Sticker auf dem Rumpf. **Foto: Dennis Thomsen**



Genf: Dubai Air Wing operiert vier Boeing 747-400 und ebenso viele BBJs, aber auch zwei Occasions-Avro RJ85. Im Bild die A6-RJ1 bei ihrem ersten Besuch in Genf. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Zürich: Pullmantur Air Boeing 747-446 – die spanische Fluggesellschaft betreibt derzeit vier Maschinen dieses Typs. **Foto: Aeromedia A. E. Wettstein**

Genf: Die niederländische Denim Air stellt ihre Flugzeuge meistens auf ACMI-Basis zur Verfügung. Die vier Fokker 50 sind weiss lackiert und nur mit einem kleinen Denim-Kleber versehen. Ausnahme: Die PH-KXX trägt seit Kurzem den Namen auf dem Rumpf und verfügt über ein blaues Leitwerk. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Basel: Die türkische Sky Airlines ist mit ihren bunten Maschinen (jede trägt andere Farben) seit Jahren Stammgast am EAP. Im Bild die Boeing B737-400 TC-SKM des Carriers bei der Landung auf der Piste 15. **Foto: Dennis Thomsen**

Genf: Seit 2011 gibt es eine Partnerschaft zwischen Privatair und ECAir für Flüge zwischen Brazzaville und Pointe-Noire. Seit dem 20. August wird nun in Partnerschaft auch eine HB-registrierte Boeing 757-236WL (HB-JJD) von Brazzaville nach Paris eingesetzt. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Basel: Der Airbus A320-214 LZ-FBC der Bulgaria Air rollt im schönsten Abendlicht vor einem kräftigen Gewitterhimmel zum Start mit der Destination Varna am Schwarzen Meer. **Foto: Dennis Thomsen**



Basel: Am 2. September landete ein Jumbo der US-Frachtgesellschaft National am EuroAirport. Die erstmalig am EAP zu sehende Boeing 747-428(BCF) N949CA beförderte nach einem Nightstop Pharmazeutika in die USA. **Foto: Daniel Bader**

Genf: Die staatliche Berkut führt vorwiegend VIP-Flüge für die kasachische Regierung durch. Die Flotte westlicher Flugzeuge umfasst zwei Airbus A320-214 (UP-A2001 und UP-A2002). Letzterer Typ ist hier bei seiner ersten Landung in Genf zu sehen. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Genf: Seit dem Sieg des spanischen Teams an den Fussball-Europameisterschaften beglückwünscht Iberia «seine Mannschaft» stolz mit dieser Beschriftung, gesehen auf dem Airbus A319-111 EC-JAZ. **Foto: Jean-Luc Altherr**

Airliner-Rarität Fokker F. XI



Foto: Archiv Heinz Tschannen

Das erste Flugzeug der 1929 gegründeten ALPAR: die Fokker F. XI mit der Kennung CH-188.

Mit der Entwicklung des einmotorigen Zubringerflugzeuges F.XI wollte sich die Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker an den Erfolg der im amerikanischen Zweigwerk gebauten «Universal» anhängen. Trotz intensiver Verkaufsbemühungen gelangten nur drei Exemplare des holländischen Modells zur Auslieferung. Auch in der Schweiz stand ein F.XI im Einsatz.

Dieser durch die ALPAR eingesetzte Prototyp fand auch als Krankentransporter Verwendung und kann nach wechselvoller Geschichte heute als Museumsflugzeug in Australien bewundert werden.

Ansett und die Fokker F. XI

Zur Erinnerung an die Betriebsaufnahme mit einer Fokker-Universal im Jahre 1936 wollte die australische Fluggesellschaft Ansett ein Exemplar dieses Typs aufwendig restaurieren und dann als Museumsstück ausstellen. Da ihre eigene Maschine bei einem Hangarbrand verloren ging, begann 1970 eine weltweite Suche mit dem Ergebnis, dass die eigentlich gewünschte amerikanische Universal nicht mehr zu bekommen war. Lediglich aus Österreich kam die Rückmeldung, dass dort noch eine Universal existierte. Es handelte sich hierbei um eine in den Niederlanden gebaute Fokker F.XI, die wegen ihrer ähnlichen Auslegung zwar den gleichen Namen erhalten hatte, insgesamt aber als eigenständiger Entwurf angesehen werden musste. Die Australier entschlossen sich, den Deal dennoch durchzuziehen, obwohl sich die Maschine in einem beklagenswerten Zustand befand. Am

28. November 1974 erfolgte nach 146 Tagen und 2000 Arbeitsstunden der Rollout der wiedererstandenen Ansett Fokker Universal VH-UTO.

Erstkunde ALPAR

Die in 1929 erstgeflogene F.XI war vor allem auf die Bedürfnisse kleiner, im Aufbau begriffener Fluggesellschaften zugeschnitten, um sie auf Kurzstrecken- und Taxiflügen einzusetzen. Ideal also für die gerade gegründete Berner ALPAR, die noch im gleichen Jahr den mit einem 240-PS-Lorraine-7A-Sternmotor ausgestatteten Prototyp als CH-188 in Dienst nahm. Der auf der F.II basierende und nicht sonderlich fortschrittliche Entwurf überzeugte eher mit robuster Zuverlässigkeit, guten Flugeigenschaften sowie geringem Wartungsaufwand. Das Flugzeug bot zwei Piloten und maximal sechs Passagieren Platz. Es konnte ohne grossen Aufwand zum Krankentransport umgerüstet werden und unternahm – so ausgestattet – Ambulanzflüge, Jahrzehnte bevor die Rega solche Dienste in grossem Stil anbot.

Nur noch zwei weitere, stärker motorisierte Exemplare der F.XI wurden gebaut – beide Maschinen gingen an die ungarische MALERT. Die erste Fokker (Holland) Universal



Foto: Archiv Heinz Tschannen



Foto: Archiv Heinz Tschannen

Die ALPAR-Universal nach Umrüstung zum Ambulanzflugzeug. Eine Krankenschwester steht bereit, um den Krankentransport zu begleiten (oben).

Gar nicht schlimm: Bei der «Verletzten» handelt es sich um die Schwester des Chefmechanikers der ALPAR, die sich zu Demonstrationszwecken aufs Krankenlager begeben hat (unten).

verblieb als HB-ALO bis 1954 bei der ALPAR. Dann erwarb sie die österreichische Centropatransit und Handels AG für alpine Rettungsdienste. Bei diesem Unternehmen kamen für die F.XI schon bald viele weitere Aufgaben hinzu. So wurde die Maschine u. a. zum Absetzen von Fallschirmspringern, als Schleppflugzeug für Segelflieger und Reklamebänder sowie zur Durchführung von Rundflügen eingesetzt. 1959 kollidierte die bis dahin unfallfrei operierende Universal mit einem ausrollenden Sportflieger. Ein Wiederaufbau der Maschine lohnte nicht und man beschloss, sie in Einzelteile zu zerlegen, die unter einem nur notdürftig Schutz bietenden Vordach abgelegt wurden. Alles deutete auf ein unrühmliches Ende der Universal hin, bis die Ansett Ingenieure in Österreich auftauchten...

Die makellos restaurierte schweizerisch-österreichische Fokker F.XI Universal ist heute im Astrodome Centre auf dem Flughafen Tullamarine in der Nähe von Melbourne ausgestellt. **cp**



Foto: Archiv Alpar AG

Die Alpar Universal mit neuer Kennung HB-ALO auf dem Belpmoos.

Bert Keim

skyguide

Die Schweizer Flugsicherung skyguide gewährleistet die Sicherheit von täglich über 3270 und jährlich rund 1,2 Millionen zivilen und militärischen Flugzeugen im komplexesten und am dichtesten beflogenen Luftraum Europas.

www.skyguide.ch

with you, all the way.

Events

Schweiz

15. September –
14. Dezember

The Aviation Art of
Frank Schwarz
Museum Clin d'Ailes
Payerne

28.–30. September

Swiss Aero Expo
Buochs

6.–7. Oktober

33. Flugtag Hausen
Modellflug-Spektakel
Flugplatz Hausen a. A.

10.–11. Oktober

Fliegerschiessen Axalp

17. – 18. November

Flight Simulator Week-
end, Seehotel Pilatus,
Hergiswil

Ausland

Leserreise

6.–16. Oktober

Miramar Airshow
Wings over Houston
Kalifornien/Texas USA



Fotos: Pierre-André Peutelet

Tag der offenen Tür in Bex: Vermutlich die bekannteste Spitfire Mk IXB weltweit zeigte in Bex mit dem Piloten Nigel Lamb eine eindrucksvolle Vorführung (oben).

Grumman TBM-3E Avenger (unten).

Wettbewerb – Flugzeuge der Welt



Foto: Georg Mader

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

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

Einsendeschluss: 20. Oktober 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 Dezember-Ausgabe publiziert. Viel Spass und Erfolg!

**Auflösung Wettbewerb August –
Die richtige Antwort lautet:
Airbus A320neo**

Richtig geantwortet haben: Markus Arnold, 5734 Reinach; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Peter Erni, Swidnik (PL); Sven Gloor, 5603 Staufen; Heinz Segessenmann, 2552 Orpund; Sven Steinmann, 8548 Ellikon an der Thur; Martin Widmer, 5727 Oberkulm

Als Gewinner wurde ausgelost: Sven Gloor
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.

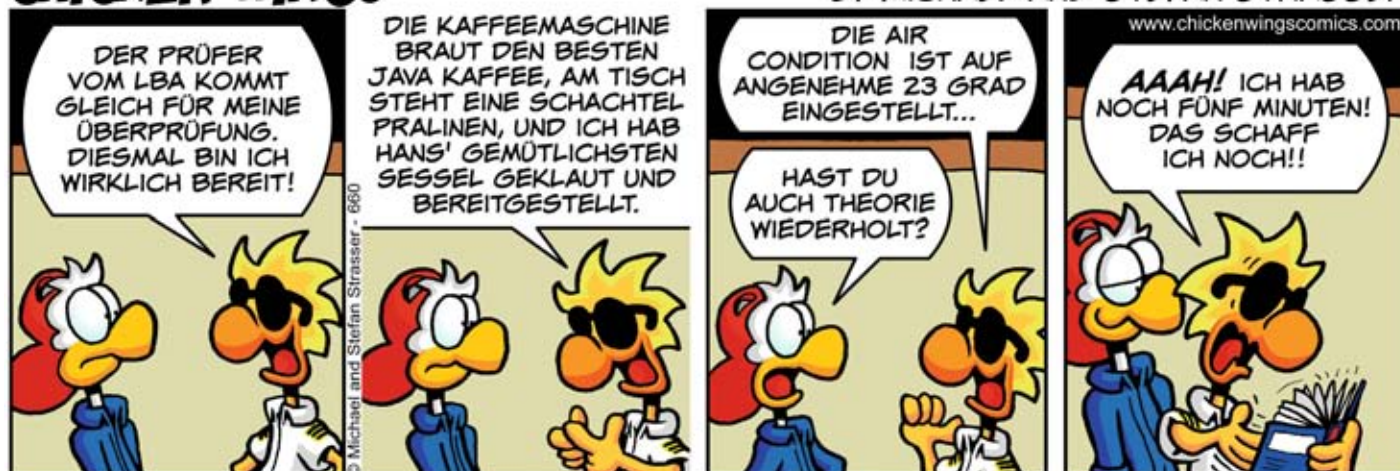
Vorschau auf die Ausgabe 11, November 2012

In der kommenden November-Ausgabe stehen die Helikopter – sowohl militärisch als auch zivil – im Mittelpunkt. Aber selbstverständlich schauen wir auch auf die ILA zurück. Und auf Vito Wyprächtigers Erfolg (?) beim Air Race in Reno.

Selbstverständlich wird auch – wie immer – die TTE-Beschaffung kommentiert. Der Bundesrat hat seine Antwort auf den SiKo-Bericht für Anfang Oktober in Aussicht gestellt.

Die November-Ausgabe von Cockpit ist ab dem 24. Oktober an Ihrem Kiosk erhältlich.

CHICKEN WINGS



FULL STOP.



GRIPEN - ENTSCHEID FÜR DIE UNABHÄNGIGKEIT.

Wirkliche Unabhängigkeit entsteht erst durch die richtigen Partner.

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

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

www.gripen.ch



ANTICIPATE TOMORROW



SAAB

Aerospace

Multifunktionschronograf aus Titan

Exklusives SuperQuartz™-Werk

Offiziell Chronometer-zertifiziert

Wasserdicht bis 100 m

Unverbindlicher Richtpreis CHF 3990.-



YOUR FLIGHT IS OUR MISSION™



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™