



Cover Story
AERO 2013
Die grosse GA-Show

Military Aviation

Mali – Frankreichs
«Reingehen»

Civil Aviation

Der EuroAirport
im Steigflug

Helicopter

Good-bye and
thank you, Lama!





Unsere Technologie würde auch Leonardo da Vinci begeistern.

Pilatus PC-12 NG. Für Menschen mit Visionen.

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

PILATUS



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

Military Aviation

- 6 Eurofighter/Typhoon: Technologieschub
- 7 Mirage F1CR – Ein Jubiläum zum Abschluss
- 8 «Starkes <Reingehen> – dafür muss man heute planen...» Ein Interview zu Mali
- 11 Informationsrapport des Kommandanten der Luftwaffe
- 13 Saab on Tour

Civil Aviation

- 14 InterSky expandiert
- 16 Der Flughafen Basel im Steigflug – Interview mit dem Flughafendirektor Jürg Rämi
- 19 Your Captain speaking... (Aus)Flug ans Meer – unterwegs als Ferienflieger
- 20 Swiss Aviation Training – Der Weg ins Airline-Cockpit (22)
- 21 Frankfurt: Neuer Simulator für Embraer 190 eingeweiht
- 22 SR Technics expandiert nach Asien

Cover Story

- 24 AERO 2013 – Unsere sechsstufige Zusammenfassung der Messe

Mittelposter

- 30 SA.315B Lama HB-XTM der BOHAG (heute: Swiss Helicopter AG)
Foto: Swiss Helicopter AG

Helicopter

- 33 Simulator-Ausbildung für Agusta-Piloten der Rega

- 34 Lama HB-XTM: Good-bye, old Lady!
- 36 Heli-Weekend Grenchen
- 38 Swiss Helicopter Association – die Info-Seite
- 40 Swiss Helicopter AG präsentiert das neue Design
- 41 Data Sheet: Guimbal Cabri G2

General Aviation

- 42 I read you five! Daniel Affolter, Präsident AOPA Switzerland
- 43 Mustang ehrt RAF Wellington
- 44 Cockpit an der AERO – die Gewinner des Wettbewerbes!

History

- 46 Kurierflüge (2): Bomber für die Swissair
- 49 Oskar Bider: 100 Jahre Alpenflug

Report

- 56 «Semper Paratus» – Die U.S. Coast Guard vor San Francisco

Regelmässige Rubriken

- 3 Take-off
- 12 Inside
- 39 Heli-Focus
- 48 Vor 25 Jahren
- 50 News
- 52 HB-Register
- 54 Gallery
- 58 Letzte Seite: Events, Wettbewerb, Vorschau, Full stop

8

Military Aviation

«Starkes <Reingehen> – dafür muss man heute planen...»



Civil Aviation

Der Flughafen Basel im Steigflug – Interview mit Flughafendirektor Jürg Rämi



Cover Story

AERO 2013 – Unsere sechsstufige Zusammenfassung der Messe



Helicopter

Heli-Weekend Grenchen



16

24

36

Titelbild: WT9 Dynamic LSA. Foto: Frank Herzog

<p>Cockpit – 54. Jahrgang</p> <p>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</p> <p>Verlagsleitung: Roger Schenk Verlagssupport: Daniel Jordi «Cockpit» erscheint monatlich am Ende des Vormonates.</p> <p>Unsere Partner «Cockpit» ist Verbandsorgan der Swiss Helicopter Association (SHA) sowie Partner der AOPA Schweiz</p> <p>Anzeigenverkauf Jordi AG – das Medienhaus Christian Aeschlimann Aemmenmattstr. 22, 3123 Belp Telefon +41 31 818 01 42 E-Mail: inserate@cockpit.aero</p> <p>Aboservice Jordi AG – das Medienhaus Ursula Seifried Jordi Aemmenmattstr. 22, 3123 Belp Telefon +41 31 818 01 27 E-Mail: abo@cockpit.aero</p>	<p>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</p> <p>Auflage 6000 Exemplare 11 775 Leser (gemäss Umfrage 2008)</p> <p>Notariell beglaubigt 2012 Total verkaufte Auflage: 4677 Exemplare</p> <p>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</p> <p>Chefredaktor: Max Ungricht Stv. Chefredaktor: Thomas Strässle Koordination: Karin Mürger</p>	<p>Redaktions-Mitarbeiter Peter Aegerter, Jean-Luc Altherr, Daniel Bader, Werner Baier, Joël Bessard, Jürgen Gassebner, Markus Herzog, Walter Hodel, Rolf Müller, Samuel Sommer, Dr. Bruno Stanek, Hans-Heiri Stapfer, Anton E. Wettstein</p> <p>Bitte Texte und Fotos nur nach vorheriger Absprache zusenden</p> <p>Druckvorstufe TopDesk-Design, Hangweg 20, CH-3125 Toffen Telefon: +41 (0)31 964 04 42 E-Mail: e.schenk@topdesk-design.ch Layout: Elisabeth Schenk</p> <p>Layoutkonzept/Druck/Vertrieb Jordi AG – das Medienhaus Aemmenmattstr. 22, 3123 Belp gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier ISSN 0010-0110</p>
--	---	---

gedruckt in der schweiz

Eurofighter/Typhoon



Technologie-Schub für neue Eurofighter-Exportmassnahmen

Foto: EA05

Kampfflugzeug-Programme mit höheren Stückzahlen und über längere Produktionszeiträume werden kontinuierlich auf dem jeweils letzten Stand der Technik gehalten, um dem Nutzer das Optimum an Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit zu bieten.

Dies geschieht meist durch die mit den Kunden abgestimmte Festlegung auf Herstellungs-Blöcke und Tranchen, wie dies beispielsweise bei F-16 oder Eurofighter der Fall ist. Diese geben den definierten, ansteigenden Fähigkeitsgrad des Flugzeugs wieder. So erhalten die vor längerer Zeit gelieferten Eurofighter der Tranche 1 mit der primären Luft-/Luft- und sekundären Luft-/Boden-Rolle derzeit durch neue Missionsrechner, entsprechende Software und die Integration neuer Bewaffnung gegen Luft- und Bodenziele ein «Upgrade».

Mit Tranche 3 begonnen

Inzwischen ist in Deutschland, Grossbritannien, Italien und Spanien die Auslieferung der Flugzeuge der Tranche 2 weit fortgeschritten und der Einstieg in die Tranche 3 wurde begonnen. Im Rahmen der jeweiligen Fähigkeitskontrolle werden aus der Se-



Foto: Cassidian

Eurofighter IPA 8 als mit Testequipment ausgestattetes Serienflugzeug der Tranche 3 Ende März 2013 in der Ausrüstungsmontage im bayerischen Manching.

Ganz oben: Heavy load – Eurofighter IPA 7 mit 6 LGB, 4 AMRAAM und 2 Sidewinder bestückt (Manching).

rie mit bestimmter Testausrüstung versehene «Instrumented Production Aircraft» (IPA) in die Truppenerprobung genommen. Das achte IPA mit Tranche-3-Standard ist derzeit bei Cassidian in Manching in der Ausrüstung und soll bei der Einführung des neuen E-Scan-Radars eine wichtige Rolle spielen.

Das Konsortium sieht sich so für neue Märkte wie Dänemark, Kanada, Malaysia, den Golfstaaten und auch im globalen Wettbewerb gut aufgestellt. **cp**

Wolfram Wolff

BR 11 «Cocotte» Ein Jubiläum zum Abschluss

Mirage F1CR mit der Sonderbemalung zum Jubiläum der BR 11 «Cocotte de gueles». Die Maschine trägt die Kennung 118-CF, welche ihre Zugehörigkeit zur Base aérienne 118 Mont-de-Marsan zeigt.



Foto: Daniel Bader

Am 11. April konnte die BR 11 «Cocotte de gueles» ihr Hundert-Jahr-Jubiläum feiern und versah eine ihrer Mirage F1CR mit einer Sonderlackierung. Dies war eine «dernière» für die Mirage in Frankreichs Luftwaffe, schliesslich ist ihre Ausmusterung für 2014 vorgesehen.

Die Dienstzeit der Mirage F1 in Frankreichs Luftwaffe neigt sich definitiv dem Ende entgegen. Als letzte Einheit setzt die in Mont-de-Marsan stationierte Escadron de Reconnaissance 2/33 «Savoie» den seit 1973 in den Reihen der Luftwaffe eingesetzten Typ als Aufklärer ein.

100 Jahre Erfahrung

Der Ursprung der BR 11, der zweiten Staffel (= Escadrille) des Aufklärungsgeschwaders 2/33 geht zurück ins Jahr 1913, kurz darauf erlebte diese bei den ersten Einsätzen im Ersten Weltkrieg ihre Feuertaufe. Mittlerweile kann die Staffel auf 100 Jahre Erfahrung zurückgreifen und stolz auf ihr ruhmreiches Palmarès sein; schliesslich hat die Einheit an sämtlichen Konflik-

ten beziehungsweise Einsätzen von Frankreich teilgenommen. Dass die Mirage F1 ihren Aufgaben nach wie vor gewachsen ist, zeigt die aktuelle Verlegung von zwei Maschinen nach Mali, um Luftaufklärung im Rahmen der Operation Serval zu leisten (siehe auch nächste Seite).

Wenn dann im April 2014 die letzten von ursprünglich 251 Mirage F1 aus Frankreichs Luftwaffe ausscheiden werden, wird es wohl auch um die Traditionen der «Cocotte» ruhiger werden. Es gilt aber als sicher, dass die Tradition der Aufklärer mit der Wiederaufstellung der Staffel auf Rafale weitergeführt werden wird. **cp**

Daniel Bader

MAYDAY ist ein Hilferuf

Manchmal geraten Piloten in Situationen, die so starken Stress ausüben, dass die gewohnten oder erlernten Bewältigungsmechanismen nicht mehr ausreichen. In diesem Falle kann professionelle Krisenbetreuung sehr hilfreich sein.

Mayday Austria hilft seit 2009 nach dem Vorbild der deutschen Stiftung Mayday Luftfahrern sowie im fliegerischen Umfeld tätigen Menschen und deren Angehörigen nach kritischen Vorfällen. Diese Betreuung, auch unter dem Begriff „CISM“ (Critical Incident Stress Management) bekannt, wird für Airline-Crews wie auch für die General Aviation von speziell geschulten, ehrenamtlichen MitarbeiterInnen aus dem Luftfahrtbereich durchgeführt.

Selbstverständlich steht das Betreuungsangebot auch Betroffenen aus der Schweiz zur Verfügung.



Infos und Kontaktdaten:
www.mayday-austria.at
www.stiftung-mayday.de

Seit Jahresbeginn läuft im westafrikanischen Mali die anfänglich rein französische und später EU-unterstützte «Opération Serval» gegen militante Islamisten. COCKPIT hat in Abu Dhabi dazu über eingesetzte Mittel und erste Schlüsse mit LtGen. (R) Jean-Patrick Gaviard gesprochen.

Mirage 2000D aus N'djamena.



Foto: ECPAD/Sripa Air

Mali

Starkes «Reingehen», dafür muss man heute planen...

COCKPIT: General, seit 2011 haben die französischen Luftstreitkräfte mehrmals aktiv in Kampfeinsätzen einen starken Auftakt demonstriert. Es geht heute nur um rasche, erste Aktionen?

Gaviard: Nicht nur, aber zu Beginn eines Einsatzes, eines Konflikts sehr wohl. Erinnern Sie sich an Libyen 2011: Am 17. März erfolgte in New York die relevante UN-Resolution – und nur 48 Stunden später gingen Rafale und Mirage 2000 hinein und zerstörten gepanzerte Einheiten, die in Benghazi eine Menge zivile Opfer gefordert hätten. Starkes, erstes «Reingehen», dafür muss man heute planen.

Und das hat man, was Mali betrifft? Diese Erstschlagfähigkeit wieder exerziert?

Betreffend die Opération Serval (Anmerkung der Redaktion: kleine Raubkatze im Sahel) profitieren wir von einer sehr kurzen und effektiven Entscheidungskette vom Präsidenten abwärts. Er entschied am 10. Januar, dass wir in Mali intervenieren müssen – und nur 12 Stunden danach wurde sehr präzise Waffenwirkung ausgeübt. Ein klares Signal, dass die politische Führung hier setzte – weltweit.

Was ist zum Einsatzgebiet Mali zu sagen? Französische «Augen» haben ja stets zugehört...

Ein sehr grosses und meist auch ein sehr leeres Gebiet, wenige Verkehrsadern oder Populationszentren. Aber der Einsatzraum ist nicht nur Mali, sondern ein rund 4000 km grosses Dreieck zwischen N'djamena, über die malische Hauptstadt Bamako bis Dakar im Senegal und 1000 km hinunter zum Hafen von Abidjan an der Elfenbeinküste. Bezüglich «Zusehen»: Die grausame Machtübernahme der Islamisten im Norden von Mali im vorigen Jahr, das war evident und allseits dokumentiert. Auch sind schon seit Jahren in N'djamena (Tschad) Mirage F1CT/R und zuletzt Mirage 2000D stationiert. Ende 2012 wurde dort ein mobiles kombiniertes Luft-Einsatzführungs-Center (JFACC) errichtet, bestehend aus einigen klimatisierten Containern und der entsprechenden Kommunikationstechnik. Es umfasst nur zirka 20 Leute Personal, die machen die ganzen täglichen ATO-Einsatzbefehle (Air Tasking Order), die grosse Planung und Koordination erfolgt im nationalen Lufteinsatzzentrum in Lyon. Zwischen den beiden Standorten besteht Satellitenverbindung. Somit waren

Kommando- und Kontrollfähigkeiten (C2) für den gesamten Einsatzraum vorhanden.

Es waren aber nicht nur die paar Mirages im Tschad, sondern speziell Aufklärungsmittel...

Stimmt, in diesem Raum haben beziehungsweise hatten wir sogenannte vorpositionierte Kräfte. Auch wegen eines Problems in einem Land südlich des Tschad (Anmerkung: Rebellen-Machtübernahme in der Zentralafrikanischen Republik, Franzosen im Land) umfasste jene nicht nur die Kampf-, sondern auch Tankflugzeuge sowie eben – sehr spezielle – Sondereinsatzkräfte. Für ISR (Nachrichtengewinnung, Überwachung und Aufklärung) standen ATL-2-Marine-Patrouillenflugzeuge (Atlantique-2) in Dakar. Dazu Transporter in Abidjan und zwei EADS-Harfang-Drohnen in Niamey/Niger. Alles geführt vom JFACC in N'djamena und alles schon da, als es in Zentralmali «heiss wurde»...

Was ergab nun deren kombiniertes Lagebild, als sich die Kolonnen der Islamisten am 8. Januar nach Süden in Marsch setzten, in Richtung Bamako?

Dank des dichten und multiplen ISR-Bildes sahen wir die zwei Pick-up-Konvois der AQIM «Ansar Dine» und MJUAO kommen. Einer warf die schwache malische Armee aus Konna und wollte Mopti am Nigerfluss besetzen, am Weg nach Bamako. Der andere war westlich davon, bei Dibali. In Bamako sind 6000 französische Bürger, schon das allein hat unseren Präsidenten zum Handeln «motiviert». Zudem drohte ganz Mali ein krimineller Scharia-Terrorstaat zu werden, mit Konsequenzen für die ganze Region. Das war die Situationsbeurteilung, daher kam man im nationalen Sicherheitsrat am 10. Januar zur Erkenntnis, diese Konvois zu stoppen – sofort.

Dann erfolgten zeitgleich die ersten Luftein-sätze? Jener Erst-Auftakt?

Nicht zeitgleich, aber innerhalb von 24 Stunden. Die etwa 1500 Kämpfer erwarteten, bei ihrem Vorstoss «symmetrisch» nur auf schwache malische Kräfte zu treffen. Auf wen sie jedoch trafen, waren französische Spezialkräfte aus Ouagadougou (Bur-

kina Faso). Das war dann eher asymmetrisch... Die erste Mission in der Nacht vom 11./12. Januar erfolgte durch Gazelle-Hubschrauber jener Spezialkräfte. Dabei wurde leider ein Pilot in eine Arterie getroffen – er verblutete nahe Mopti am Boden noch in der Maschine. Dann kamen die Mirage 2000D aus N'djamena, deren Mission mit je zwei Stück intelligenter Munition gegen den westlichen Konvoi dauerte zirka fünf Stunden. Sie flogen über Niger und tankten jeweils über der malischen Grenze. Eine gute Operation, viele Kämpfer wurden getötet. Der Rest floh sofort nach Norden, schockiert von genauen 250-kg-Bomben aus dem Nichts, mitten in der Nacht...

Wie lange später erfolgte dann der – mittler-weile schon legendäre – Langstreckeneinsatz von Frankreich aus?

Nur 24 Stunden später, das hatte aber mit den Konvois nichts zu tun. Ein sehr interessanter Einsatz. Die Dschihadisten hatten ja mit kriminellen Einnahmen aus Geiselnahmen und Schmuggel «echte» militärische

Strukturen aufgebaut, mit Lagern, Munitions-Depots und Schützenpanzern (APCs) von Gaddafi. Das waren fixe und keine üblicherweise Terrorismus-typische asymmetrische Ziele. Jene waren es, die – nach drei Luftbetankungen – von den sechs Rafales bombardiert wurden. Sie starteten in St. Dizier mit je sechs Waffen, drei GBU-12 und drei «Hammer». Der AASM-«Hammer» ist eine bemerkenswerte Waffe. 250 kg, GPS- oder infrarot-gelenkt, für bis zu 18 km Reichweite und bei Bedarf mit Raketentreib-satz. Da einige GBU-12 nicht voll trafen, modifizierten die Piloten vor Ort ihren Einsatz und griffen bestimmte Ziele ein zweites Mal an, sie drehten die Priorität einsatzbezogen um. Dann gingen sie – mit noch zweimal tanken – nach N'djamena. Ich denke, dass sich unser Präsident mit dieser 9½-Stunden-Mission nun gewahr ist, welches Werkzeug er in Händen hält.

Soweit mir bekannt, folgten jenen ersten Schlägen durch Mirage und Rafale ja noch andere, auch «klassischere» Lufteinsätze? »



Foto: MEMRI/Research

Der Gegner: zwei lokale Tuareg-Milizen, anfangs verbündet mit den ortsfremden Al-Kaida-Organisationen von Abu Zueid und M. Belmokhtar (von links). Klassisch für Afrika sind die oft 200 Fahrzeuge starken Toyota-Konvois mit 12,7-mm-, 14,5-mm- und 23-mm-Rohrwaffen.



Foto: ECPAD/Sirpa Air

Erstmals aktiv «artfremd» eingesetzt, zwei lasergelenkte GBU-12-Bomben in Waffenschacht einer Atlantique-2 in Dakar. Die Zielsprache gegen Landziele besorgten die über 1000 km entfernt gestarteten Harfang-Drohnen via Sensorverbund beziehungsweise Datenlink.



Bild: ECPAD/Sirpa Terre

Die Karte veranschaulicht die Bewegungen und Einsätze zur «Rückeroberung» Malis nach der Eröffnungsphase.



Foto: ECPAD/Sipa Air

Sie sprechen wohl von den Airborne-Einsätzen, den Einsatzabsprüngen des 2. Regiments der Legion zur Sicherung der Flugplätze von Timbuktu und Gao. Das hat es in diesem Umfang schon lange nicht gegeben. Unter den Augen von Harfang-UAVs kamen die C-130 und C-160 von Abidjan. Alle Information lief «live» in N'djamena und Lyon zusammen, von wo die Mission verfolgt wurde. Kein Warten auf den Ausgang, Lagebeurteilung in Echtzeit, wunderbar ...

Frankreich war ja – zumindest in weiterer Folge – nicht alleine.

Ja, es sind dann – nach einer «Schrecksekunde von 14 Tagen» – doch eine Menge an Mitteln zusammengekommen. Speziell im Transportbereich gab es zwar die «übliche» Lücke, wenn aber A400M und A330 MRT nun in Europa zulaufen, werden manche Dinge bald leichter. Aktuell jedoch waren es C-17s, die einen tollen Job machten, von der USAF, RAF, Kanada und Schweden. Ebenso deutsche A-310-Tanker aus Dakar oder US-Mittel wie Global Hawk, die vom weit entfernten Sizilien aus kamen. Sowie die US Reaper-UAVs, die gemeinsam mit unseren Drohnen in Niamey (Niger) operieren. Ausserdem hat – Anerkennung! – Nigeria je zwei Alpha Jets und Mi-35 gestellt, die operieren auch von Niamey aus.

Was gibt es – der Einsatz dauert ja an – noch an zitierfähigen Innovationen?

Nun, zum Beispiel die ATL2. Die können nun ebenfalls selbst Bodenziele mit intelligenter Munition á la (4 St.) GBU-12 bekämpfen. Da sie aber die Laserzielbeleuchtung erst ab einer Modifikation 2017 selbst ma-

chen können, hat nun bei der Bekämpfung der in die Berge Nordmalis zurückgedrängten Islamisten die Harfang-Drohne mehrmals die Endphasenlenkung übernommen. Ein sehr interessantes und ausbaufähiges Konzept. Wenn man ein Link-16-Netzwerk hat, kann man Plattformen auch ganz fremd ihrer Einsatzart nutzen. Das ist nicht nur eine Innovation, es ist eine andere, neue Welt!

War es eigentlich nötig, Plattformen im Zuge des operationellen Fortschritts umzugruppieren?

Ja, das war es. Etwas später wurden die Mirage 2000D und F1C nach Bamako verlegt. Mein Sohn ist dort, er kommandiert die Mirages. Ich hatte ihn am Telefon, über die Missionen konnte er mir natürlich auf diese Weise nichts sagen, keine sichere Leitung. Er meinte nur, sie flögen viele Einsätze aber dazwischen sei es schwieriger, denn sie hätten 45 Grad und keine Klimaanlage. Inzwischen ist Gaviard Jun. heimgekehrt – auch zu ausgedehnten Vater-Sohn-Debriefings ...

Was lässt sich aus der – noch fortdauernden – Mali-Operation schon schliessen?

Gute Frage. Wir müssen speziell das Leitpersonal – die sogenannten Controllern – noch besser ausbilden. Dazu braucht man viel Erfahrung. Bislang wuchs man eher in diese Rolle hinein, aber das sollte man schon früher antrainieren. Mit allen heute verfügbaren Simulationsmitteln, aber auch billigeren sogenannten Companion Trainern wie PC-21 oder Alpha Jet. Die können heute viel selbst hineinsimulieren, man kann nicht mehr alle taktischen Missionen mit Jets wie

Rafale C mit GBU. Exakt neun Stunden und 35 Minuten dauerte die Mission von St. Dizier nach N'djamena. Weil die vier Besatzungen teils nicht zufrieden mit dem übermittelten Trefferbild waren, gruppierten sie um und griffen Ziele wie diese (→ Inserts) wieder an. Von 24 Lenkwaffen brachten sie drei zurück.

Rafale üben, das ist zu teuer. Virtuelle Daten in den Link-16 einspielen – zum Beispiel eine emittierende Luftabwehrstellung – ergibt erst ein realistisches Training. Ausserdem hat sich wieder gezeigt, dass für lange, komplexe Missionen zweisitzige Kampfflugzeuge vorzuziehen sind. Einer der beiden muss das ganze C2-, Link- und Networking meistern. Das wird stets mehr, nicht weniger. ☛

Interview: Georg Mader

LtGen. Jean-Patrick Gaviard ist 2006 bei der Armée de l'Air in den Ruhestand getreten. Der ehemalige Kommandant der Airbase Dijon beziehungsweise der Aufklärerstaffel 3/33 in Strasbourg leitete später aus Vicenza den französischen Anteil am Luftkrieg gegen Jugoslawien (1999). Zuletzt Kommandant der französischen Luftverteidigung, ist er heute als ISR-Spezialist Berater der NATO und berät auch den Präsidenten Frankreichs.



Foto: Georg Mader

Stelldichein der Luftwaffe

Nach gut 100 Tagen im Amt hat der Kommandant der Luftwaffe, Aldo Schellenberg, an seinem ersten Informationsrapport die Offiziere und das Berufspersonal über die Entwicklungen in der Luftwaffe informiert und seine ersten hundert Tage resümiert.



Foto: Daniel Baeder

Beim Besuch aller Flugplätze und im Gespräch mit den Mitarbeitern sei ihm bewusst geworden, wie knapp die personellen Ressourcen seien und wie polyvalent die Mitarbeitenden eingesetzt werden müssen. Im Bereich der nicht unumstrittenen Schnittstellen soll in Zukunft die Einsatzlogistik dem Flugplatzkommandanten unterstellt werden. Damit soll klar werden, dass die Kernaufgabe der Einsatzlogistik die Sicherstellung des Flugbetriebs ist. Als grandiose Kultur bezeichnet Schellenberg die Zusammenarbeit von Miliz und Berufspersonal. «Die Luftwaffe kämpft immer im Verbund», sagte er in Bezug auf die Volltruppen-Übung SION 33. Übungen müssten darauf ausgerichtet sein, mit allen Partnern zusammenzuarbeiten. Seine Folgerung nach seinen ersten hundert Tagen ist klar: Die Luftwaffe erfüllt die übertragenen Aufgaben zur vollen Zufriedenheit.

Eine glaubwürdige Luftwaffe

Eine glaubwürdige Armee müsse über eine glaubwürdige Luftwaffe verfügen. Nur diese könne die Rechtsordnung im Flugverkehr durchsetzen und im Krisenfall das Eindringen in einen gesperrten Luftraum verhindern sowie einen Einsatz von Bodentruppen ermöglichen. Für diese Glaubwürdigkeit spielen drei Grossprojekte eine bedeutende Rolle: der Tiger-Teil-Ersatz, der Ersatz der Aufklärungsdrohne sowie das Konzept BODLUV. Zur geplanten Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen sagte Schellenberg, dass es zum Gripen E keine Alternative gebe. Die topmodernen 22 Gripen würden mit den bestehenden 33 F/A-18-Jets die Durchhaltefähigkeit im Luftpoliciedienst erhöhen. Dies sei angesichts von Anlässen wie dem WEF oder der im nächsten Jahr geplanten OSZE-Ministerkonferenz in Basel nötig. Mit dem Gripen würden auch die Lücken im Erdkampf und in der Luftaufklärung geschlossen. Für eine glaubwürdi-

ge Luftverteidigung wären im Konfliktfall allerdings 60 bis 70 Flugzeuge nötig, sagte der Luftwaffen-Chef.

Zwingend nötig sei der Ersatz der Aufklärungsdrohne, welche unentbehrliche Leistungen auch zugunsten ziviler Behörden wie Polizei, GWK und Rettungsdienste erbringt. Die Lücken der Luftverteidigung im unteren und mittleren Bereich sollen mit BODLUV als Verbund von luft- und bodengestützten Effektoren geschlossen werden. In seinem ausführlichen Plädoyer zur Miliz meinte Schellenberg, es gebe für die Schweiz keine sinnvolle Alternative zu einer Milizarmee mit allgemeiner Wehrpflicht. Eine freiwillige Armee oder ein Berufsheer sei viel zu gross und im Bedarfsfall viel zu klein und wäre nicht finanzierbar. Die Schweiz tue sich schwer mit bedeutenden Vorhaben im Rahmen der nationalen Sicherheit. **cp**

Felix Meier

Now and then everybody needs to go on a great journey.

The «**Original Pilot Sunglasses**» were introduced in 1958 for USAF Pilots and worn by the NASA astronauts on all missions. Get your original on ao-eyewear.ch

AO
EYEWEAR®

Pioneers in opticals since 1833. Pioneers in style ever since.



Super Puma Display Team

Jahresprogramm 2013

Bereits hat das Super Puma Display Team die erste diesjährige Vorführung am Heli-Weekend in Grenchen erfolgreich abgeschlossen. Weitere 19 Vorführungen werden folgen, davon vier im Ausland. Damit ist das Super Puma Display Team mit 21 Auftritten der «Vielflieger» der Schweizer Vorführteams.



Leider fiel die erste diesjährige Vorführung am Festival du Ballon in Château d'Oex wegen des schlechten Wetters aus. So startete das Super Puma Display Team am Heli-Weekend in Grenchen zur neuen Saison. Vorgängig trainierte das Team nach Ostern in Alpnach in einem viertägigen Trainingskurs für die Saison 2013. Dabei konnte der neue Pilot Hauptmann Philippe «Philippe» Weber ins Team integriert werden.

Das Programm 2013 zeigten Major im Generalstab Jeremy «Jeremy» Faux und Hauptmann Matthieu «Ghiri» Ghiringhelli aber schon erstmals einen Tag vor Grenchen anlässlich des Medientages der Luftwaffe für die Pressevertreter und dem gleichzeitig stattfindenden Fantag für die Mitglieder des Patrouille Suisse Fanclub. Nach Grenchen flog das Super Puma Display Team am Wochenende des 11. und 12. Mai bereits den zweiten Einsatz am 2. Internationalen Feuerwehrtage in Interlaken.

Doch es stehen noch 15 weitere Anlässe im Inland und vier im Ausland auf dem Programm. Das rund acht- bis zehnminütige Programm zeigt wiederum eindrücklich die Leistungs- und Manövrierfähigkeit des Super Puma- oder Cougar-Transporthelikopters der Schweizer Luftwaffe. Die Helikopterpiloten benötigen keinen Flugplatz und können fast überall landen. Damit ist der Kontakt zu den Zuschauern auch an Vorführorten ohne Flugplatz vor und nach den Flügen möglich. Die zwei Militärpiloten stehen dem Publikum jeweils vor Ort für Fragen zur Verfügung und betreiben Nachwuchswerbung. **cp**



Foto: Walter Hodel

Der Gruss der Piloten am diesjährigen Medientag der Luftwaffe und Fantag des PSFC in Emmen.

Jahresprogramm 2013

Mai	
25.	Sion VS, 70 Jahre Base aérienne Sion (www.lw.admin.ch)
Juni	
1.	Amlikon TG, 50 Jahre Flugplatz Amlikon/Segelflug Schweizermeisterschaft (www.sm2013.ch)
22.	Langenbruck BL, Biderfest (100 Jahre Alpenüberflug/Oskar Bider, www.oskar-bider.ch)
22.	Dübendorf ZH, Heli Challenge Switzerland, Modellhelikopter (www.custom-heli-events.ch)
28./29.	Zeltweg (A), Air Power 13 (www.airpower.gov.at)
Juli	
6.	Zürich, Züri Fäscht (www.zuerifaescht.ch)
6.	Full AG, 5. Internationales Militärfahrzeug Treffen (www.militaer-museum.ch)
16./17.	Payerne VD, Luftwaffentage
20./21.	Le Luc le Cannet (F), Meeting Aerien ALAT (www.meeting-leluc.fr)
30.	Samedan GR, 75 Jahre Pro Aero Jugendlager (www.proaero.ch)
August	
10.	Birmensdorf ZH, 6. Convoy to Remember (www.convoy.ch)
10.	Rapperswil-Jona SG, Seenachtsfest (www.seenachtsfest-rj.ch)
17.	Pragnins (La Côte) VD, International Fly-In (www.fly-in.casgp.com)
September	
1.	Jesolo (I), European Airshow
7.	Mollis GL, Zigermeet 2013 (www.zigermeet.ch)
7.	Schmerlat, Flüügerfäscht (www.schmerlat.ch)
21.	Hilzingen (D), Flugplatzfest (www.http://sfg-singen.de)
Oktober	
9./10.	Axalp BE, Fliegerschiessen (www.lw.admin.ch)
November	
12./13.	Payerne VD, Luftwaffentage

Alle Angaben ohne Gewähr.

Die aktuellen Informationen zu den Einsätzen des Super Puma Display Teams findet man auf der Website des Patrouille Suisse Fan Clubs (www.patrouillesuisse.ch), des Super Puma Display Teams (www.super-puma-display.ch) oder der Luftwaffe (www.luftwaffe.ch).

Saab auf Tour de Suisse bei der Industrie

Der schwedische Hersteller des Gripen trifft in insgesamt zehn Orten lokale Industrievertreter, um über Möglichkeiten der Zusammenarbeit beim Gripen-E-Programm zu berichten. Erste Station war die Zürcher Handelskammer.



Foto: Saab
Schon bald solche Bilder aus der Schweiz?

Sollte die Schweiz, wie vom Bundesrat geplant, 22 schwedische Gripen E beschaffen, dann ist Saab verpflichtet, Gegengeschäfte in Höhe der Vertragssumme in der Schweiz zu realisieren.

Saab besucht in den kommenden Wochen auch drei Orte in der Westschweiz sowie Lugano. Ziel ist es, die regionale Industrie über die Möglichkeiten der Zusammenarbeit zu informieren sowie neue Geschäftspartner zu finden. Gleichzeitig besuchen die Saab-Spezialisten gezielt und direkt Firmen, um neue Beziehungen zu entwickeln oder bestehende zu vertiefen.

«Wir lassen uns aber nicht drängen. Gegengeschäfte müssen nachhaltige Wirkungen

haben, das ist eine Vorgabe der armasuisse. Deswegen muss die Arbeit seriös und akribisch ausgeführt werden, das braucht seine Zeit», meint Henry Joahnsson, verantwortlich für das Saab-Gripen-Programm in der Schweiz.

Auch für Pius Drescher, Geschäftsführer der Swissmemfachgruppe der Sicherheits- und Wehrtechnikfirmen, ist klar: «Das Schaffen von Umsatzvolumen für die Schweizer Technologie- und Industriebasis muss nachhaltig und effektiv sein. Dies gilt ganz besonders für die Sicherheits- und Rüstungsindustrie.»

Bereits heute hat Saab Gegengeschäfte von knapp 280 Millionen Franken realisiert,

von denen 200 Millionen bereits von armasuisse bestätigt sind. Noch vor Vertragsunterzeichnung sollen es mindestens 300 Millionen sein. Dazu hat Saab vor Kurzem verkündet, dass es ein Konsortium sucht, das wesentliche Teile des Gripen-E-Flugkörpers entwickeln und produzieren kann; dies entspricht einem Anfangsvolumen von weiteren 200 Millionen Franken bei zirka 500 000 Mannstunden. **cp**

Pressemeldung Saab,
bearbeitet von Max Ungricht

FULL SERVICE
OF AVIONICS
AND INSTRUMENTS

Zürich
Grenchen
Birrfeld
Ecuwillens

AVIONITEC

Avionitec AG
GAC / P.O. Box 63
CH-8058 Zürich-Airport
Tel. +41 (0)43 816 44 39
www.avionitec.ch
info@avionitec.ch

EASA approved Maintenance and Design Organisation

Massgeschneiderte Avionik

Europaweit zugelassen

KUERZI
avionics

More than you expect!

Kuerzi Avionics AG
CH-9506 Lommis
+41 (0)52 376 22 27
info@kuerzi.com
www.kuerzi.com

Informationen über unsere Approved Design Daten und Eigenprodukte finden Sie auf unserer Webseite.

InterSky expandiert

Die österreichische InterSky hat ihre Flugaktivitäten ausgeweitet und den Flottenbestand mit zwei neuen sowie einer gemieteten ATR 72 verdoppelt. Ermöglicht hat die millionenschwere Flugzeugbeschaffung Hans Rudolf Wöhrl und sein Schwiegersohn Peter Oncken mit ihrer Intro Aviation, die seit 2012 mit 74,9 Prozent am Unternehmen beteiligt ist.



Die Bombardier Dash 8-300 dient InterSky seit Jahren als Standardflugzeug.

Renate Moser, die Geschäftsführerin und Gründerin der InterSky, begleitet Medienanlässe gerne persönlich. So auch am 2. April, der offiziellen Streckeneröffnung Zürich–Salzburg, an ihrem 71. Geburtstag. Für den Flughafen Zürich ein Anlass, bei dem es nicht nur die Linieneröffnung zu feiern gab, sondern es auch die aus Bregenz mit ihrem Ehegatten Rolf Seewald angereiste Airline-Chefin vor dem Abflug zu überraschen galt, was mit der Übergabe der mit ihrem Porträt geschmückten Mozartkugel voll gelang.

Für die Bodensee-Airline kaum befriedigend dürfte hingegen die Auslastung der 50-plätzigigen Bombardier Dash 8-300Q auf dem Flug nach Salzburg gewesen sein, der ab 99 EUR (one-way, inkl. Taxen und Gebühren) angeboten wird. Dass die Strecke, die bis Januar 2011 mit einer Dornier 328 von Cirrus Airways bedient wurde, eine Anlaufzeit benötigt, war wohl erwartet worden, hatte man doch zuvor die einstigen Passagierzahlen gesichtet. Auf den aktuellen Buchungsstand bezogen sagte Renate Moser denn auch: «Hier werden wir etwas mehr Zeit benötigen, doch Graz läuft hervorragend und wesentlich besser als wir erwartet haben», und fügte hinzu: «Wir waren da eben schon bekannt.»

Mit den von Montag bis Freitag täglichen drei Rotationen sowie mit am Wochenende reduziertem Flugangebot will die Airline zusätzlich dem Flughafen Zürich Transitpassagiere zuführen. Roger Hohl, Leiter Verkauf und Marketing bei InterSky, hielt denn auch fest, dass mit Swiss über den Abschluss eines Interline-Abkommens verhandelt werde. Ein derartiges Abkommen, das Buchungen über beide Computersysteme zulässt, habe man bereits mit Air Berlin abschliessen können, sagte der gebürtige Schweizer, der bereits seit zehn Jahre für das Flugunternehmen tätig ist. Die notwendigen Softwareanpassungen seien daher bereits vorhanden, ergänzte Hohl.

Konkurrenz aus der Türkei

Inwieweit sich für den Hub Zürich, der ab Juni mit der fabrikneuen 70-plätzigigen ATR-72-600 bedient wird, Umsteigepassagiere gewinnen lassen, wird sich weisen, denn neben den bisherigen Umsteigeflughäfen Wien, Frankfurt und München, bietet Turkish Airlines seit April mit Istanbul eine neue Direktverbindung an. Die stark expandierende Fluglinie, die nicht nur zu attraktiven Preisen fliegt, sondern auch einen ausgezeichneten Service bietet und über ein weitverzweigtes Verbindungsnetz verfügt, dürfte die bisher von Salzburg aus angeflogenen Umsteigedestinationen bald zu spüren bekommen, zumal die türkische Fluglinie mit grösseren Firmen Verträge abschliesst.

Neben der Hauptbasis Friedrichshafen und den im Januar und April eröffneten Einsatzbasen in Graz und Salzburg, auf denen je eine Maschine stationiert ist, ist InterSky seit dem 9. April auch in Karlsruhe Baden-Baden präsent, von wo aus auf der früher von OLT bedienten Strecke nach Hamburg eine mit Besatzung gemietete Avanti Air ATR-72-200 zum Einsatz kommt. Laut Roger Hohl wird dies vorläufig die letzte neue Destination sein. Bei einer Produktionssteigerung von 36 Prozent gegenüber dem Vorjahr ist dies auch nachvollziehbar.

Eine Frau – eine Airline

Sie ist auch heute noch die einzige Frau, die eine Airline aus der Taufe gehievt hat – Renate Moser – die ihre Vision gerade Mal zwei Monate nach den Anschlägen vom 11. September 2001 mit der Gründung von InterSky umsetzte.

Den Gründungsentscheid erleichtert haben mag auch der Umstand, dass nach dem Verkauf der von Rolf Seewald gegründeten Rheintalflug an Austrian Airlines sich nur für eine der beiden Dash 8-300 ein



Fotos: Aeromedia A. E. Wettstein

Ankunft in Salzburg: Rolf Seewald mit der Mozartkugel, Renate Moser und Flughafen- direktor Roland Herrmann (v.l.).

Käufer finden liess. Es war denn auch diese Maschine, die am 25. März 2002 von der damaligen Basis Bern zum Jungfernflug nach Berlin-Tegel abhob.

Doch schon bald zeigte sich, dass sich mit der anfänglichen Strategie kein Geld verdienen liess, sodass man sich im September 2002 für die damals aufkommende Low-Fare-Strategie entschied. Im Oktober 2003 startete schliesslich erstmals eine der beiden Dash 8-300 ab Friedrichshafen, wo im folgenden Jahr eine der Turbopropmaschinen fest stationiert wurde. Mit der Verlegung der zweiten Einheit verabschiedete man sich 2005 endgültig aus der Schweizer Hauptstadt.

Mit der Übernahme je einer weiteren Maschine in den Jahren 2006 und 2008 erhöhte sich der Flottenbestand denn auf vier. Im Oktober 2009 gab es schliesslich den Millionensten Passagier zu feiern. Doch Erfolge entgehen der Konkurrenz nie, so begann denn Germanwings ab April 2010 die Strecke Köln–Bonn–Friedrichshafen zu befliegen, was zu Überkapazitäten und einem ruinösen Preiskampf führte, der sich Ende Jahr deutlich in den Büchern niederschlug. Dies nachdem zuvor fünfmal in Folge schwarze Zahlen ausgewiesen werden konnten. Für Renate Moser, die sich 2006 aus dem Tagesgeschäft zurückgezogen hatte, bedeutete

dies wieder aktiv zu werden. Mit der Streichung unrentabler Linien und dem Verkauf einer Dash 8-300Q gelang es 2012 mit nunmehr drei Maschinen wieder schwarze Zahlen zu schreiben. Im Februar 2012 stand letztlich mit der Intro Aviation von Hans Rudolf Wöhrli auch der gesuchte Investor fest, der mit Peter Oncken 74,9 Prozent übernahm und die Bestellung von zwei 70-plätzi- gen, inzwischen ausgelieferten ATR 72-600, ermöglichte.

Zukunft

Wie sich InterSky entwickeln wird, darf man gespannt sein. Nach Hans Rudolf Wöhrli, der als 26-Jähriger mit dem Nürnberger Flugdienst (NFD) – heute Eurowings – seine erste Fluggesellschaft gründete und Fluggesellschaften wie DBA, LTU und Flynext sanierte, um diese anschliessend weiterzuverkaufen, soll kein schnelles Wachstum angestrebt werden. Mittelfristig sollen jedoch die Dash 8-300Q durch ATR 42-600 ersetzt werden, wie kürzlich in den elektronischen Medien publiziert wurde. **cp**

Anton E. Wettstein



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

Besuchen Sie eine
Informationsveranstaltungen
bei **SWISS** in Zürich Kloten.
www.swiss.com/career



Foto: EAP

Flughafen Basel im Steigflug

Seit über zehn Jahren leitet der Basler Jürg Rämi die Geschicke des Flughafens Basel-Mulhouse.



Foto: Thomas Strässle

Der EuroAirport hat im vergangenen Jahr ein überdurchschnittliches Wachstum hingelegt, bedingt in erster Linie durch die Niedrigpreisgesellschaften. Der Airport im Dreiländereck will aber auch die Fracht nicht vernachlässigen und hat darum mit dem Bau eines neuen Cargo-Terminals begonnen, wie Flughafendirektor Jürg Rämi im Interview mit Cockpit erläutert.

Cockpit: Letztes Jahr hat der EuroAirport bei der Zahl der beförderten Passagiere um sechs Prozent zugelegt und ist damit doppelt so stark gewachsen wie der europäische Durchschnitt. Worauf führen Sie diese Entwicklung zurück? Wird es so weitergehen?

Jürg Rämi: Bei uns gibt es einen Markt, der noch nicht ganz abgedeckt ist. Zu den erfolgreichen Nischenmärkten gehört beispielsweise der Kosovo, aber auch der türkische Markt wächst. Ferner hat sich die Bedienung der grossen Hubs gut entwickelt. Wie Sie wissen, gibt es im Luftverkehr ein ständiges Auf und Ab. Im Moment befinden wir uns im Hoch, das übrigens bestätigt wird durch das Wachstum im ersten Quartal dieses Jahres, wo wir im Vergleich zur Vorjahresperiode fast acht Prozent mehr Passagiere verzeichnet haben. Grundsätzlich bin ich optimistisch, dass diese Entwicklung in den nächsten Jahren anhält, wenn sich das wirtschaftliche Umfeld nicht plötzlich ändert. Es gibt einige Destinationen, die noch ein Potenzial haben. Interessanterweise geht aber die Zahl der Bewegungen zurück.

Womit hat das zu tun?

Zu Zeiten des Eurocross vor rund 15 Jahren waren vor allem Flugzeuge mit 30 bis 50 Sitzplätzen im Einsatz. Entsprechend war die Zahl der Bewegungen mit 126 000 viel höher als heute. Letztes Jahr verfügten die ab Basel eingesetzten Maschinen dagegen über durchschnittlich 120 Plätze. Dies erklärt, weshalb die Zahl der Starts und Landungen auf knapp 88 000 zurückgegangen ist. Die Tendenz geht im Übrigen weiter: Von Januar bis März haben die Bewegungen gegenüber dem Vorjahr erneut um sechs Prozent abgenommen.

Ihr Flughafen hängt in starkem Mass vom Low-Cost-Verkehr ab. Allein Easyjet, die eben eine achte Maschine stationiert hat, kommt auf einen Marktanteil von über 50 Prozent. Und Wizzair will ab Juni mit Tuzla eine weitere Destination in ihr Liniennetz aufnehmen. Besteht nicht die Gefahr, dass Basel sich zu stark auf dieses Segment ausrichtet?

Ich glaube, dass sich das Konzept der Low-Cost-Gesellschaften und jenes der traditionellen Netzwerkcarrier je länger je mehr vermischen. Lufthansa mit Germanwings



Foto: EAP

Korean Air bedient den EuroAirport einmal wöchentlich mit der Boeing 777F, von denen der asiatische Carrier drei Stück in der Flotte hat.

und Air France mit Hop! haben mittlerweile auch ihre eigenen Billigableger eingeführt. Die Fluggesellschaften unterscheiden sich in Zukunft eher darin, dass sie entweder reine Punkt-zu-Punkt-Verbindungen anbieten oder einen Hub unterhalten. Unsere Bestimmung liegt eindeutig im Point-to-Point, der Umsteigeverkehr ist verschwindend klein. Natürlich stellt die Ausrichtung auf einen grossen Kunden immer ein gewisses Risiko dar. Aber man darf nicht vergessen, dass die meisten Flughäfen einen Hauptcarrier haben, der teilweise für mehr als die Hälfte des Aufkommens verantwortlich ist. Das ist in Zürich ebenso der Fall wie in Frankfurt oder Paris. Wichtig scheint mir, dass man einen Grosskunden, der an einem bestimmten Flughafen wachsen will, in die Ausbauprojekte einbindet, um das unternehmerische Risiko auf mehrere Schultern zu verteilen. Dies ist zum Beispiel in München zwischen dem Flughafen und Lufthansa so geschehen.

Ist es überhaupt attraktiv für einen Schweizer Flughafen wie Basel, den Ruf eines Airports für Billigairlines zu haben?

«Billig» und «Low Cost» bedeuten für mich nicht dasselbe. Der EuroAirport ist nicht ein Flughafen im Sinne von «Low Quality». Wir haben in den letzten beiden Jahren sieben Millionen Franken in die Sanierung des Abflugbereichs investiert. Jetzt laufen Abklärungen, wie man die Ankunftsebene im alten Teil des Flughafens attraktiver gestalten könnte. Wir wollen dort beispielsweise si-

cherheitsrelevante Einrichtungen wie die Abluftsysteme erneuern und für mehr Heligkeit sorgen.

Warum ist eigentlich Ryanair nicht vor Ort?

Die Iren waren von 2009 bis 2010 schon einmal hier und verlangten dann tiefere Passagiergebühren. Darauf konnten wir nicht eingehen, weil wir die andern Airlines ja nicht diskriminieren wollten. Ryanair ist eine effiziente Airline, die ich gerne weiterhin bei uns gehabt hätte. Die Schwierigkeit besteht einfach darin, dass sie von den Preisforderungen, die sie stellt, nicht abrückt.

Neben den Billiganbietern kommt Swiss nur auf einen Anteil von gut fünf Prozent. Ist es aus Ihrer Sicht denkbar, dass der Schweizer Carrier eine ähnliche Offensive wie in Genf startet, um seine Präsenz in Basel zu stärken?

Ich halte das für möglich und würde das natürlich auch begrüßen. Allerdings wird Swiss wohl zuerst schauen, ob sich ihre Strategie in Genf bewährt.

Abgesehen von einem saisonalen Flug nach Montreal gibt es ab Basel keinen Langstreckenverkehr. Wäre da nicht mehr möglich?

Punktuell gibt es ein Potenzial für die eine oder andere Langstrecke. Das grösste nachgewiesene Bedürfnis betrifft New York, wo ein sechsmal pro Woche oder sogar täglich durchgeführter Linienflug Sinn machen könnte. Möglichkeiten gibt es auch im chinesischen Markt, insbesondere nach Schanghai. Ich kann mir durchaus vorstel-

len, dass ein solches Projekt – vielleicht im Rahmen einer Partnerschaft von Fluggesellschaften, die derselben Allianz angehören – Realität wird. Allerdings zeichnet sich im Moment nichts Konkretes ab. Dann würde ich auch weitere Charterdestinationen nicht ausschliessen. Es gibt ja schon Flüge in die Dominikanische Republik und nach Mexiko, allerdings nur in der Winterperiode. Beim Thema «Langstreckenverkehr» darf man nicht vergessen, dass Basel nicht weit weg liegt von den grossen Hubs Zürich, Frankfurt und Paris. Deshalb lautet unsere Devise primär, die grossen Drehkreuze optimal anzubinden.

Wo gibt es allgemein gesehen weitere Wachstumsmöglichkeiten für den EuroAirport?

Da sehe ich in erster Linie zwei Märkte in Europa: zum einen Skandinavien, wo es bisher nur einen Flug nach Kopenhagen gibt. An erster Stelle würde ich hier Stockholm nennen, aber auch für Oslo und Helsinki sehe ich Perspektiven. Weiteres Wachstumspotenzial sehe ich auch in Osteuropa. Moskau beispielsweise weist einen hohen Anteil an Businessreisenden auf. Zwischen Russland und der Schweiz gibt es zudem ein gewisses Aufkommen im ethnischen und Leisure-Verkehr, und zwar jeweils in beide Richtungen. Ausbauen lässt sich sicher auch der bosnische Markt. Es kommt immer noch vor, dass Menschen aus Gebieten des früheren Jugoslawien für eine Busreise in ihre Heimat mehr zahlen als für einen Direktflug. >

Seit den Crossair-Zeiten gibt es ab Basel keine Inlandverbindungen mehr. Ist die Wiederaufnahme solcher Flüge realistisch?

Nein, diese Zeiten sind vorbei. Es gibt auch keine Anstrengungen, derartige Flüge wieder aufleben zu lassen. Lugano wäre zwar eine denkbare Nische, aber da müsste man viermal täglich fliegen, je zweimal morgens und abends.

Im letzten Jahr ist die Fracht stark zurückgegangen. Womit hat das zu tun?

Tatsächlich verzeichnen wir seit 2011 vor allem in der geflogenen Fracht Rückgänge. Damals war ja zwischen Mai und Juli die Nord-Süd-Piste wegen Sanierungsarbeiten geschlossen. Malaysia Airlines hat ihre Flüge danach nicht mehr aufgenommen, und Korean fliegt seither nur noch einmal pro Woche. Kommt dazu, dass unsere Cargo-Infrastruktur nicht mehr «state-of-the-art» ist. Wir standen vor der Frage, in neue Infrastrukturen zu investieren oder die Luftfracht allmählich auslaufen zu lassen. Weil die Fracht mit 15 Prozent Umsatzanteil ein wichtiges zweites Standbein darstellt, das wir nicht verlieren wollen, haben wir uns für eine Vorwärtsstrategie entschieden und im Januar mit dem Bau einer neuen Frachthalle begonnen, die nächstes Jahr eröffnet werden soll.

Gibt es schon neue Frachtgesellschaften, die Interesse bekunden, nach Basel zu kommen?

Konkret kann ich Ihnen noch keine Namen von Airlines nennen, es ist auch noch etwas früh dafür. Wir haben aber mit einer Reihe von Ankermietern, etwa Swissport und Cargologic, Verträge abgeschlossen, die über fünf Jahre laufen. Etwa zwei Drittel der neuen Hallenfläche konnten wir so bereits vermieten.

In welchem Stadium befindet sich das Projekt der Schienenanbindung?

Das ist ein Unterfangen, das Zeit benötigt. Seit Anfang Mai ist das öffentliche Mitwirkungsverfahren zwischen den betroffenen schweizerischen, französischen und deutschen Gemeinden im Gang. Studien haben ergeben, dass das Passagierwachstum dank der Erschliessung des Flughafens durch den Zug ab 2018 etwa sechs Prozent jährlich ausmachen könnte. Im nächsten Jahr werden die Schweiz und Frankreich auch über die Verteilung der Kosten von rund 220 Millionen Euro verhandeln. Natürlich hoffen wir, dass sich auch Deutschland daran beteiligt. Und schliesslich braucht es eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Moment gehen wir davon aus, dass 2015 mit dem Bau begonnen wird und die ersten Passagiere zwischen 2018 und 2020 mit dem Zug anreisen werden.

Wenn Sie einen Wunsch für Ihren Flughafen hätten, wie würde der aussehen?

Ich würde mir wünschen, dass man die arbeitsrechtlichen Unsicherheiten, die zwischen Frankreich und der Schweiz bestehen und die meiner Ansicht nach investitions-hemmend wirken, beseitigen kann. Ich denke, das würde dem EuroAirport zusätzliche Entwicklungsmöglichkeiten geben. **cp**

Interview: Thomas Strässle



Foto: EAP

Das Computer-Bild zeigt das zukünftige Frachtterminal, das der EuroAirport für rund 40 Millionen Euro errichten lässt.

Die neue Frachthalle am EAP

Am südlichen Ende des Flughafens Basel-Mulhouse entsteht derzeit ein neues Cargo-Terminal. Es ist in sieben Module unterteilt und verfügt über eine Grundfläche von 21 000 m². Ferner entstehen auf dem Vorfeld zwei Parkpositionen für Grossraumfrachter. Die neue Infrastruktur, zu der auch zusätzliche Rollwege gehören, kostet den Flughafen rund 40 Millionen Euro und soll im dritten Quartal nächsten Jahres bezugsbereit sein. Eine Modernisierung der Frachtanlagen war u. a. nötig geworden, weil das bisherige Cargogebäude den Anforderungen für die Lagerung von temperatursensiblen Gütern wie Pharmaprodukte nicht mehr genügte. Der Flughafen geht davon aus, dass das Exportvolumen solcher Frachtgüter in den nächsten Jahren zunehmen wird. Das alte Frachtgebäude könnte laut Flughafendirektor Jürg Rämi in Zukunft für die Lagerung der weniger temperatur-empfindlichen Expressfracht verwendet werden. **ts**

airmail
www.flugzeugmodelle.com

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

Fieseler Storch
Schweizer Luft-
waffe 1:72 (Metall)
und 1:48 (Hand-
arbeitsmodelle)

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

www.cockpit.aero

FASZINATION HELIKOPTER
BB HELI ZÜRICH

Ihr Spezialist
für Rund-
und Taxiflüge
Pilotenausbildung

044 814 00 14 www.bbheli.ch



Foto: Sales Wick

Die Liaison zwischen Swiss und Edelweiss Air bietet vielseitige Vorteile. Für uns Piloten ist einer davon das Privileg, hin und wieder als Ferienflieger abzuheben. Es ist eine gelungene Abwechslung, anstelle geschäftiger Grossstädte «exotische» Destinationen wie Antalya, Marrakesch oder Teneriffa anzusteuern.

In Zürich wartet der Airbus A320 der Swiss (HB-IJJ) auf den Einsatz.

(Aus)Flug ans Meer – unterwegs als Ferienflieger

Noch liegt Schnee in Zürich und wir bereiten unsere Maschine für den heutigen Tag vor. Während ich den Bordcomputer mit dem Flugplan ins warme Nordafrika füttere, ist hinter mir das Klappern vom Beladen des Essens für unsere Gäste zu hören. Auf einem sogenannten Dreiecksflug fliegen wir heute die ägyptischen Feriendestinationen Luxor und Scharm El-Scheich an. Der Flug wird im Namen von Edelweiss Air durchgeführt, die sonnenhungrigen Gäste besteigen jedoch ein Flugzeug von Swiss. Die äusserlichen Unterschiede sind augenfällig: Anstelle der seltenen Bergpflanze prangt das Schweizerkreuz auf der Heckflosse. Im Innern kümmert sich unsere Swiss-Kabinebesatzung um das leibliche Wohl der Passagiere. Auch für uns Piloten bietet ein Ferienflug zahlreiche Kleinigkeiten, die von leicht unterschiedlich bis komplett anders reichen. Besonders gut lässt sich dies akustisch feststellen. Getrimmt auf das Rufzeichen «Swiss», ist es nicht immer einfach, sich am Funk bei der zuständigen Bodenstelle mit «Edelweiss» zu melden.

Vorbei an den Pyramiden und entlang des Nils

Nach gut drei Flugstunden erreichen wir in der Nähe von Alexandria den afrikanischen Kontinent. Das Landschaftsbild ist von bezaubernden Wüsten und kantigen Felsformationen geprägt. Der ägyptische Fluglotse scheint gut ausgelastet zu sein.

In einem beinahe ununterbrochenen und schwer verständlichen Wortschwall hallen seine Anweisungen über den Äther. Gerne würden wir unsere Route etwas abkürzen. Damit kämen wir nicht nur früher an, sondern könnten etwas näher an den Pyramiden von Gizeh vorbeifliegen. Leider wird unser Anliegen nicht bewilligt. Wenig später leiten wir den Sinkflug ein. Nun folgen wir dem Nil und landen pünktlich in Luxor.

Einiges zu tun am Boden

Die Feriendestinationen sind nur während einer kurzen Zeitspanne im Flugplan von Swiss. Gewöhnlich kümmert sich der Abfertigungspartner um sämtliche Belange der Bodenabfertigung. Hier aber muss einiges von der Besatzung selbst erledigt werden. Dies bedeutet zusätzliche Arbeit in einer ohnehin intensiven Phase. So haben wir bereits auf dem Hinweg einen Ablaufplan für die Ent- und Beladung des Flugzeugs erstellt. Vom Verantwortlichen erhalten wir die Informationen über das Gepäck für den kurzen Hüpfen an die Spitze des Sinais und den Heimweg.

Nun gilt es, alle diese Informationen für die Berechnung unseres Ladeblattes zu berücksichtigen. Dieses erhalten wir üblicherweise von der Bodenstation. An dieser Charter-Destination müssen wir es jedoch selber erstellen. Ein Computerprogramm unterstützt uns dabei und berechnet das Gesamtgewicht und den Schwerpunkt des Flugzeugs. Eine weitere Herausforderung bieten

die Passagiere. Einige verlassen uns in Luxor, andere fliegen weiter nach Scharm-El-Scheich (SSH), und wiederum Dritte steigen zu, um mit uns nach Hause zu reisen. Damit kein Chaos entsteht, lassen wir die Passagiergruppen gemäss ihrem Bestimmungsort aussteigen. Nicht zuletzt, weil wir unsere Maschine erst in SSH reinigen und betanken werden, heben wir nach einer rekordverdächtigen halben Stunde Bodenzeit bereits wieder ab.

Keine Schokolade, dafür ein Biberli

Kurz danach befinden wir uns im Sichtanflug auf Scharm El-Scheich. Wenig später herrscht bereits reges Treiben im und ums Flugzeug. Ein Wirrwarr an Sprachen erklingt hinter mir und Gerüche fremder Reinigungsmittel steigen in meine Nase. Nach ähnlichem Muster wie zuvor in Luxor bereiten wir den Heimflug vor. Nachdem 15 Tonnen Kerosin getankt und eine Schar braungebrannter Gäste zugestiegen sind, geht es auf den Rückflug. Noch drei Flugstunden liegen vor uns und doch wöhnen sich unsere Passagiere bereits zurück in der Schweiz – kulinarisch zumindest. Nach einer rustikalen Bratwurst mit Rösti und Bohnen gibts als Nachspeise eine heimische Spezialität. Herr und Frau Schweizer geniessen mit Ausblick auf die untergehende Sonne anstelle der gewohnten Swiss-Schokolade ein Edelweiss-Biberli. **cp**

Sales Wick

Der Weg ins Airline-Cockpit (22)

Landetraining – Aus der Sicht eines Trainees (2)

Die Ausbildung zum Linienpiloten hat Christian Ammann im Februar 2011 begonnen. Mitte März 2013 war er einer der sechs Trainees, welche in Montpellier beim Landetraining und zugleich beim Erstflug auf dem rechten Cockpitsitz eines A320 mit dabei waren (siehe Cockpit 4/13). Cockpit sprach mit ihm vor Ort.

Cockpit: Christian, du hast 14 Landungen absolviert. Die vorgegebenen Ziele – Angewöhnung im Cockpit, stabile Leistungen bei allen Landungen, ein jederzeit sicherer Flug – hast du erreicht. Jetzt kannst du bereits auf die Strecke und hast unter Umständen eine vollbeladene Kabine im Schlepptau.

Christian Ammann: 14 Landungen sind nicht viel. Aber mit dem ganzen Ausbildungspaket von SAT im Hintergrund fühle ich mich sehr gut auf die Aufgabe vorbereitet. Ich kann auf eine sichere und zielgerichtete Grundlage zurückgreifen. Zudem ist das Landetraining eine einmalige und tolle Erfahrung. Die Möglichkeit, das in dieser Art trainieren zu können, bieten nur wenige Auszubildner an.

Im Pre-Briefing wurden verschiedene mögliche Situationen erörtert wie etwa die Frage, was zu tun wäre, wenn der Fluglehrer auf dem Flug ausfallen würde.

In so einem Fall heisst es die gelernten «Memory items» abzurufen – Übernahme der Controls, mit Call out «My control» den Autopiloten zuschalten und «urgency» oder «distress» deklarieren, um das Flugzeug sicher auf den Boden zu bringen. Solche «Memory items» (wie auch beispielsweise bei einem Engine failure) waren während des ganzen Landetrainings immer im Hinterkopf vorhanden, obwohl ich auf die Landungen fixiert war.

Wie lief das Training ab?

Während der Flugvorbereitung wurden die Schwerpunkte der letzten Simulator-session besprochen. Auf diesen Punkten baute man auf. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sollten im Landetraining angewendet und geübt werden. Klar ist aber auch, dass im Simulator nicht alles simuliert werden kann.

Woran denkst du?

Die riesige Anspannung, das lang ersehnte Ziel endlich zu erreichen, die Umgebung, die wechselhaften Windverhältnisse, die eindrucksvolle Wirkung der Thermik. Das Bewusstsein, ein 60-Tonnen-Flugzeug zu steuern und die Verantwortung dafür zu tragen. Im Simulator kann man eine Pause einschalten, hier ist man einfach in der Luft und kann nicht mal eben aussteigen. Diese Gefühle kann man im Simulator nicht hervorrufen.

Du hattest keine Passagiere an Bord. War das eine Erleichterung?

Das Bewusstsein, dass kein Passagier da ist, war nicht vorhanden. Dazu war ich einfach zu sehr auf die Cockpitarbeit fixiert.

Zurück zum Ablauf...

Eine Platzrunde dauert nur ungefähr sechs Minuten. Nach jedem Take off übernimmt der Fluglehrer die Controls, damit der Trainee eine kurze Selbstreflektion/Besprechung des letzten Circuits machen kann. Danach ist wieder der Trainee der Pilot flying, versucht die Verbesserungen sofort einfließen zu lassen und konzentriert sich dabei voll auf die Flying tasks.

Was sind Flying tasks?

Beispielsweise die Steuerung des Flugzeuges, das Befolgen der Flugverfahren, das Einhalten der Flugsicherungs-freigaben, die Luftraumbeobachtung, die Überwachung des Flugprozesses, die Navigation und vieles mehr. Aber der Funk zum Beispiel, ist Aufgabe des Non-flying-pilots.

Pro Circuit ungefähr sechs Minuten. Wie hoch kann man da steigen?

Ein Standard-Circuit ist auf 1500 Fuss über




Von links: Fluglehrer Urs Sigg, Trainees Christian Ammann und Sebastian Vogel.

Grund angelegt, aus Lärmschutzgründen mussten wir jedoch teilweise auf 2000 Fuss steigen.

Beim Landetraining deines Kollegen bist du hinten auf dem Mittelsitz gesessen.

Das war eine lehrreiche Erfahrung und ich konnte als Beobachter sehr viel profitieren. Beispielsweise war es interessant für mich zu sehen, wie mein Kollege die Einteilung des Approaches machte und wie er mit wechselnden Windverhältnissen umging. Hinten sitzend, konnte ich mir in Ruhe Gedanken machen, wie ich in so einem Fall reagieren würde. Ich spürte auch deutlich, wie sich eine Lageänderung von hinten anfühlt und welchen Einfluss diese auf das Circuit hat.

Christian Ammann hat sein Landetraining erfolgreich bestanden. In Kürze wird er auf die erste Rotation mitgehen – als Second Officer auf dem rechten Sitz! In dieser Phase werden ein Ausbildungs-First-Officer (AFO) – welcher die Neulinge begleitet und coacht – sowie ein Fluglehrer (TRE) als Captain mit dabei sein. 

Karin Mürger



Ausbildungszeitachse



Swiss Aviation Training

Neuer Simulator für Embraer 190

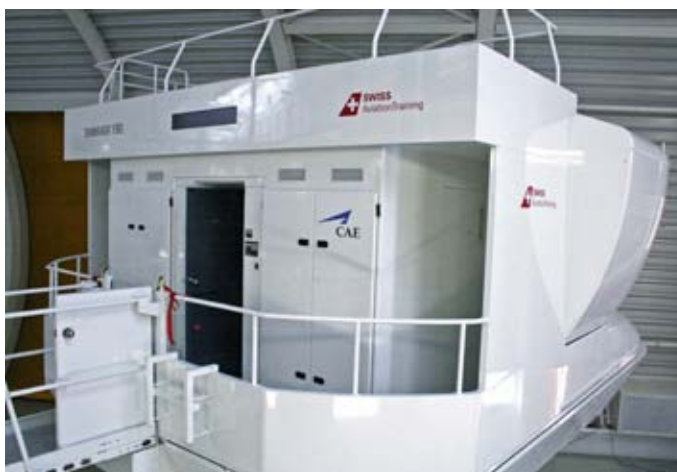
SAT hat am Flughafen Frankfurt einen neuen Simulator für den Embraer 190 eingeweiht. Hauptnutzer wird Lufthansa CityLine sein, aber auch neue Kunden wie LOT lassen ihre Piloten darauf ausbilden.

Das neue Übungsgerät, das auf dem Seeweg von Montreal, dem Standort des Herstellers CAE, nach Antwerpen und von dort per Schwertransporter nach Frankfurt transportiert wurde, steht in den Hallen von Lufthansa Flight Training (LFT) am Flughafen der hessischen Finanzmetropole. Hauptgrund für die Anschaffung des E-190-Simulators ist laut Capt. Laurent Privet, Vice President und Leiter Commerce bei SAT, der grosse Bedarf an Embraer-Piloten bei Fluggesellschaften wie Lufthansa CityLine und Air Dolomiti. Die beiden Carrier gehören denn auch zu den wichtigsten Kunden von SAT, die in München bereits einen E-190-Simulator betreibt. Seit Mitte Mai benutzt auch LOT regelmässig den neuen Simulator in Frankfurt. Der polnische Carrier, der seine Piloten zuvor bei Finnair ausbilden liess, verfügt über eine Flotte von rund 30 Flugzeugen der Typen E-170, E-175 und E-195. Zum weiteren Kundenkreis zählen Air Moldova, Montenegro Airlines sowie – ganz neu – die australische Airnorth.

Wie Capt. Roland Waser, Head of Training bei SAT, gegenüber Cockpit erläuterte, gibt es nicht für jedes Mitglied der E-Jet-Familie einen Simulator, sondern lediglich für den E-170 und E-190. Weltweit sind es knapp 30 Stück. Um eines der vier Embraer-Muster (E-170, E-175, E-190 und E-195) zu fliegen, genügt das Simulatortraining entweder im kleineren E-170 oder im grösseren E-190. Wer auf ein anderes Familienmitglied umsteigen will, kann das Difference Training im Selbststudium absolvieren. Wie bei allen kommerziell eingesetzten zweimotorigen Flugzeugen ab 5,7 Tonnen Startgewicht und einer Zweimannbesatzung verlangen die Aufsichtsbehörden ein minimales Training von acht Simulatorsitzungen à vier Stunden, insgesamt also 32 Stunden. Jede Stunde im Simulator kostet zwischen 500 und 1000 Euro, je nach Trainingspaket.

Video für das Debriefing

Die Konfiguration des neuen E-190-Simulators in Frankfurt entspricht jener, wie sie in den Embraer-Jets von Lufthansa CityLine und Air Dolomiti vorzufinden ist. Das heisst beispielsweise, dass das Cockpit mit



Fotos: Thomas Strässle

einem dualen Head-up Guidance System ausgerüstet ist, das Schlechtwetterlandungen nach CATIII (Entscheidungshöhe 50 Fuss, Pistensichtweite 200 Meter) zulässt. Die visuelle Anflughilfe besticht durch eine hohe Auflösung der auf eine Glasscheibe projizierten Daten wie Lage, Höhe, Sinkrate und Geschwindigkeit des Flugzeugs. Zusätzlich steht den Instruktorinnen eine Video-Debriefing-Station zur Verfügung, welche die ganze Simulatorsitzung inklusive Gespräche, Fluglage und FMS-Eingaben aufzeichnet und die im Anschluss daran für die Auswertung verwendet werden kann. Der Fluglehrer setzt während des Trainings in bestimmten Flugphasen sogenannte «Marker», die er hernach wieder ansteuern kann, um heikle oder auch besonders gelungene Manöver zu thematisieren.

Platz frei für CSeries

Bis 2009 war SAT sogenannter «preferred» Authorized Training Provider (ATP) von Embraer. Seither hat die amerikanische Flight Safety diesen Titel inne. SAT hat jedoch weiterhin den Status eines ATP und

bietet auf vielen Teilen der Welt ihre Ausbildungsdienste an, so in Brisbane (für Virgin Australia), Amman (für Royal Jordanian und andere arabische Kunden) und im chinesischen Sanya (für Tianjin Airlines). An allen drei genannten Standorten betreibt SAT die Ausbildung aber nicht auf eigenen Geräten, sondern greift auf Simulatoren der lokalen Airlines zurück. Seit 2003, dem Jahr der Zertifizierung des E-170, hat SAT gemäss Laurent Privet mehr als 2500 zukünftige Embraer-Piloten ausgebildet.

Wichtigster Standort für die Pilotenausbildung von SAT ist jedoch nach wie vor Zürich. Dort betreibt das Tochterunternehmen von Swiss je zwei Simulatoren für die A320-Familie und A330/A340 sowie je ein Trainingsgerät für einen Avro RJ, E-145, eine MD-11 für Lufthansa Cargo und einen AW109-Helikopter für die Rega. Der MD-11-Simulator wird allerdings derzeit demontiert, damit Platz entsteht für die zukünftige CS100. «Wir erwarten, dass der CSeries-Simulator im Sommer 2014 nach Zürich kommt. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass es in der Lufthansa-Gruppe auch andere Standorte für das CSeries-Training gibt, etwa Frankfurt oder München», erläutert Privet den Fahrplan für den CS100-Simulator. Federführend werde aber auf jeden Fall LFT sein, weil Bombardier mit den Deutschen einen entsprechenden ATP-Vertrag abgeschlossen habe. **cp**

Links oben: Der neue E-190-Simulator in den Hallen von Lufthansa Flight Training am Frankfurter Flughafen.

Links unten: Capt. Roland Waser, Head of Training von SAT, im neuen Pilotenübungsgerät. Gut sichtbar ist das Head-up Display.



Foto: SR Technics

Der Schweizer MRO-Anbieter sieht sich einem harten Wettbewerb ausgesetzt. Um neue Kunden zu gewinnen und kostengünstiger zu produzieren, will SRT in Malaysia einen neuen Standort für die Wartung von Komponenten errichten.

Das Triebwerkgeschäft ist für fast die Hälfte des Umsatzes von SR Technics verantwortlich. Im Bild Inspektionsarbeiten an einem PW4000.

SR Technics Expansion in Asien

Wie schon in den beiden Jahren zuvor betrug der Umsatz der SR Technics Group 2012 rund 1,1 Milliarden Franken. Davon entfiel knapp die Hälfte auf das Triebwerkgeschäft, rund ein Drittel steuerte die Komponentenversorgung bei, der Rest ging auf das Konto der sogenannten Aircraft Services. Dazu gehören unter anderem Kabinenumbauten, das technische Management und Engineering-Dienste für Flugzeugflotten, Line und Heavy Maintenance, Flugzeugmodifikationen, die Ausrüstung von VIP-Flugzeugen sowie Lackierungen.

Harziger Start ins neue Jahr

Das Schweizer MRO-Unternehmen in arabischem Besitz ist seit einigen Jahren einem harten Preisdruck und den Auswirkungen des starken Schweizer Frankens ausgesetzt. Dazu kommen eine branchenweite Konsolidierungswelle, der verstärkte Konkurrenzdruck im Aftermarket-Geschäft durch die Hersteller selber und die Tatsache, dass viele Airlines ihre Flotten verjüngt haben und daher weniger Wartungsdienstleistungen in Anspruch nehmen. Entsprechend präsentieren sich die Zahlen für die ersten drei Monate des laufenden Jahres eher enttäuschend. Der Auftragseingang lag mit 96 Millionen Franken deutlich unter dem Ziel von 523 Millionen. Als Grund gibt SR Technics (SRT) verspätete Kundenprojekte an, die man nun in den kommenden Monaten gewinnen will. «Wir sehen eine ähnliche Situation und Ent-

wicklung wie im vergangenen Jahr, als zum Beispiel der Vertrag mit Finnair später unterzeichnet wurde als geplant. Daher sind wir auch zuversichtlich, dass wir die Zielvorgaben bei den Auftragseingängen in diesem Jahr erreichen können», gibt sich Pressesprecherin Karin Freyenmuth optimistisch.

Einstieg ins Dreamliner-Geschäft

Auch auf der Umsatzseite liegt das Unternehmen mit 252 Millionen um 17 Prozent unter dem Budget. Dies sei in erster Linie auf ein tieferes Volumen in den Triebwerkdienstleistungen und der Komponentenbewirtschaftung zurückzuführen. Immerhin konnte SRT in dieser Sparte Anfang Mai mit Aeromexico einen grösseren Vertrag abschliessen. Das Abkommen beinhaltet die Komponentenversorgung der 19 Boeing 787, die der mexikanische Carrier bestellt hat, und hat eine Laufzeit von zehn Jahren. Zum Vertragswerk gehört auch der Aufbau eines Komponentenpools in Miami. Es ist das erste Mal, dass SR Technics auf dem amerikanischen Kontinent einen Kunden für Integrated Component Services gewinnen konnte.

Trotz des harzigen Starts auch im sonst eher gut laufenden Triebwerkgeschäft lautet das Ziel für dieses Jahr, 210 Triebwerke zu warten. 2011 waren es 200 gewesen und in den beiden Jahren zuvor etwa 170 Stück. Im besonders ertragreichen VIP-Geschäft, in das SRT erst vor zwei Jahren eingestiegen ist, befindet man sich offensichtlich in fortge-

schrrittenen Verhandlungen mit Kunden für eine Neuausstattung sowie ein Projekt für die Erneuerung einer VIP-Kabine. Bisher wurden zwei Airbus-Grossraumjets in einer VIP-Konfiguration an Kunden aus dem Mittleren Osten ausgeliefert.

Über 100 neue Mitarbeiter

Um im harten Wettbewerb besser zu bestehen, hat SR Technics unlängst bekannt gegeben, in Malaysia einen neuen Standort zu eröffnen. Der neue Betrieb in Kuala Lumpur soll das bestehende Netzwerk für Komponentenwartungen in der Schweiz, in Spanien und Abu Dhabi ergänzen und Ende dieses Jahres eingeweiht werden. Im Fokus steht die Wartung von avionischen, hydraulischen, mechanischen, pneumatischen sowie elektrischen Zubehöerteilen von Boeing- und Airbus-Flugzeugen. Insgesamt sollen am neuen asiatischen Standort laut Unternehmenssprecherin Freyenmuth zwischen 115 und 120 Mitarbeitende eingestellt werden. Bereits wurde die Geschäftsleitung für SR Technics Malaysia ernannt. An der Spitze steht Heinz Freimann, der zuvor den Bereich Komponentenwartung am Hauptsitz in Zürich geleitet hat. Dazu kommen 17 Techniker und vier zertifizierte lokale Mechaniker. Die Techniker sind seit Kurzem bei SR Technics und absolvieren derzeit ein fünf Monate dauerndes Trainingsprogramm. **cp**

Thomas Strässle



LES TROIS ROIS



Das Les Trois Rois ist eines der ältesten Stadthotels in Europa und versprüht Charme und Noblesse eines historischen Grand Hotels. 101 Zimmer und Suiten im klassischen Stil laden mit einem raffinierten Mix aus antiken Möbeln und einer Hightech-Infrastruktur zum Verweilen ein.

Gastfreundschaft geht durch den Magen

Das abwechslungsreiche Angebot aus Küche und Weinkeller erfüllt alle Wünsche und verbindet marktfrische Qualität mit kunstvoller Kreativität. Entdecken Sie exquisite französische Gerichte im Gourmetrestaurant Cheval Blanc (2 Stern Michelin/ 18 Punkte Gault Millau), italienische Spezialitäten im Restaurant Chez Donati oder den Charme der authentisch französischen Brasserie. Die «Hotelbar des Jahres 2011»

ist bekannt für ihre Cocktails, Snacks und Zigarren. Im Sommer sitzen Sie auf der Terrasse und geniessen die unvergleichliche Aussicht auf die Stadt der Kunst und Kultur.

Basel – Kulturhauptstadt der Schweiz

Basel bietet allein im Stadtzentrum 40 Museen – einige davon mit Weltruf. Bis am 21. Juli 2013 bietet das Kunstmuseum mit der Ausstellung «Die Picassos sind da!» eine umfangreiche Retrospektive aus Bas-

ler Sammlungen. Mit unserem «I like Pablo» Special werden Sie von Pablo durch Basel und das Hotel geführt.

Jeder Anlass ist einzigartig

Die sieben Tagungsräume und ein grossartiger Ballsaal, der Salle Belle Epoque, sind der ideale Ort für anspruchsvolle Bankette, erfolgreiche Konferenzen und exklusive Events. Und das im Herzen von Basel, mitten in der Altstadt, direkt am Rhein.





Der nagelneue Bucker «Jungmann» von Air Res Aviation wird auf Bestellung gebaut und von einem LOM-Reihenvierzylinder mit 140 PS angetrieben.

AERO 2013

Evolution und Revolution in der Luftfahrt

Auf der AERO am Bodensee lag der Schwerpunkt zwar eindeutig auf der Weiterentwicklung bewährter Flugzeuge. Es gab aber auch revolutionäre Luftfahrzeuge zu entdecken. Jürgen Schelling berichtet aus Friedrichshafen.

Kann man sich vorstellen, dass VW den Käfer in seiner ursprünglichen Karosserie bis heute weitergebaut hätte und auf einer Automesse 2013 den Einbau eines Turbodiesels in den Klassiker als weltbewegende Neuheit anpreist? Wohl eher nicht. In der Allgemeinen Luftfahrt ticken die Uhren anders. Dass hier Flugzeuge seit mehr als 50 Jahren von ihrer Grundstruktur her nahezu unverändert gebaut werden, ist gar nicht so selten.

Die Beechcraft Bonanza, Piper Cub oder Cessna 172 Skyhawk sind alle seit mehr als einem halben Jahrhundert in Produktion und weiter als Neufahrzeuge auf der Messe zu sehen. Zu diesen All-time-Klassikern gehört auch eine in Friedrichshafen präsentierte Maschine des einstigen französischen Traditionsunternehmens «Avions Pierre Robin», das nach einer Pleite jetzt unter neuem Namen «Robin New Aircraft» wiederauferstanden ist (mehr dazu siehe Seite 29). Sein erstmals am Bodensee gezeigter «Ecoflyer» ist mit einem 155-PS-Diesel vom Typ Centurion Aircraft Engines ausgerüstet. Allerdings ist das früher un-

ter dem Namen «DR 400» bekannte Flugzeug in seiner Grundkonstruktion bereits seit mehr als 40 Jahren auf dem Markt.

Skylane mit Dieselmotor – theoretisch zumindest

Die viersitzige Cessna 182 Skylane ist sogar noch viel länger erhältlich, sie wird mit einer kurzen Unterbrechung bereits seit 1956 gebaut. Eigentlich sollte die Neuigkeit des US-amerikanischen Branchenführers auf der Messe in Friedrichshafen sein, dass es diese Maschine jetzt ebenfalls serienmässig mit einem Dieselmotor gibt. Zwar gilt auch das Triebwerk als alter Bekannter, denn der 230 PS starke Vierzylinder-Diesel-Boxer mit Turboaufladung des französischen Luftfahrtkonzerns SMA-Safran ist seit mehr als zehn Jahren zugelassen. Aber zumindest die Kombination von Cessna 182 und Diesel ist neu. Leider schaffte es die Maschine doch nicht zur Messe. Zumindest der SMA-Safran-Motor konnte aber an einem Stand begutachtet werden.



Ein ungewöhnlicher Elektro-Motorsegler mit zwei Triebwerken ist der Crossover aus Portugal.



Die einstige Robin DR 400 feiert als Robin New Aircraft «Ecoflyer» mit einem 155-PS-Centurion-Diesel ihr Comeback.

Grund für diesen aktuellen Dieselboom ist, dass Avgas für die herkömmlichen Kolbenmotor-Flugzeuge nicht nur immer teurer, sondern vermutlich in nicht allzu ferner Zeit gar nicht mehr verfügbar sein wird. In den USA sind Bestrebungen im Gange, aus Umweltgründen diesen verbleiten Kraftstoff zu verbieten. Und da die Nordamerikaner die grösste Flotte von Avgas-schluckenden Flugzeugen und Helikoptern betreiben, wäre es für die Öl-Raffinerien dann vermutlich unwirtschaftlich, lediglich für einige Tausend Maschinen in Europa und dem Rest der Welt diesen Spezialtreibstoff herzustellen – oder wenn, nur zu exorbitanten Preisen.

Statt Diesel mit Strom

Elektromotoren gelten nicht nur auf der AERO zwar ebenfalls als umweltfreundliche Alternative zu den Avgas-schluckenden Boxermotoren, mit denen die Maschinen von Cessna, Piper und Co. bislang normalerweise unterwegs sind. Aber auch in der Luftfahrt hat sich die Euphorie ähnlich wie in der Automobilbranche abgekühlt. Die Reichweite ist das Problem. Deshalb war etwa der Prototyp EPOS – Electric Powered Small Aircraft – der tschechischen Firma Evektor zwar schön anzusehen, bei nur einer Stunde Motorlaufzeit weiss die Firma aber wohl selbst nicht, ob diese als «Zukunft der Fliegerei» angekündigte Innovation wirklich in Produktion geht. Auch ein neuer Elektro-Motorsegler aus Portugal mit Namen «Crossover» sah zwar chic aus, im Prospekt war aber trotz vieler Daten nichts über Motorlaufzeit und Reichweite zu finden. Zudem hat die Maschine gleich zwei Elektromotoren und zwei Propeller – in der vorgesehenen Ultraleichtflugklasse ist aber nur ein einziges Triebwerk zugelassen.

Volocopter?

Neben der Evolution bewährter Flugzeuge gab es am Bodensee aber auch wirklich Revolutionäres zu entdecken. So war das 1:4-Modell eines Volocopters ausgestellt, zudem das Mockup des Rumpfs in Originalgrösse. Was ein Volocopter ist? Ein spaciges Mittelding irgendwo zwischen Hub- und Tragschrauber mit 18 Rotoren, die verteilt auf sechs Rotorarme von 18 Elektromotoren angetrieben werden. Jeder dieser Rotoren hat 1,8 Meter Durchmesser, also etwa so viel wie ein grosser Modellhubschrauber. Senkrechte Starts und Landungen sind damit möglich, ausserdem soll durch den geballten Einsatz von Elektronik das Fliegen kinderleicht zu erlernen sein. Zwei Personen an Bord könnten in naher Zukunft im Volocopter VC 200 etwa eine Stunde lang komfortabel und sicher mit einer Geschwindigkeit von etwa 100 Kilometern in der Stunde reisen. Dass das Prinzip funktioniert, beweisen die zahlreichen Modellflug-Volocopter, die elektrisch angetrieben als

fliegende Kameraplattformen im Einsatz sind. Alexander Zosel, Firmenchef von e-Volo, ist überzeugt, noch in diesem Sommer den Erstflug mit dem futuristischen Gerät zu schaffen. Sollte die Flugerprobung des 450 Kilogramm schweren Volocopter VC 200 am Flugplatz Bruchsal erfolgreich sein und er in Serie gehen, wird er in einer neu zu schaffenden Kategorie innerhalb der Ultraleichtflugzeuge zugelassen. Sogar das für diese Maschinen in Deutschland vorgeschriebene Rettungssystem soll der VC200 erhalten: Es sitzt oberhalb der Rotorebene und lässt im Notfall das ganze Gerät am Fallschirm zu Boden sinken.

Bücker «Jungmann» als UL und als Nachbau

Am Stand von B&F-Technik hat sich auf den ersten Blick ein Oldtimer unter die Neuflyer auf der Messe verirrt: eine Bücker «Jungmann» aus den frühen 1930er-Jahren. Aber Moment mal, alles sieht so neu aus... Kein Wunder, die Firma aus Speyer lässt zusammen mit ihrem tschechischen Partnerunternehmen Podesva die klassische Bücker in der A-Version unter dem Namen FK 131 neu aufleben. Das Flugzeug hat Originalabmessungen, ist also nicht wie viele andere Nachbauten im Massstab etwas verkleinert. Und statt des ursprünglich installierten Hirth-Vierzylinders steckt ebenfalls ein klassisches Reihentriebwerk, allerdings ein neuer Walter Mikron mit 80 PS genau wie beim Vorbild unter der schmalen Motorhaube. Einziger konstruktiver Unterschied zum Original ist ein Fallschirmrettungssystem, das in die Rumpfstruktur zwischen Motor und Passagiersitz eingebaut wird, um die Zulassung als Ultraleichtflugzeug zu erreichen. Zehn nostalgisch veranlagte Käufer werden sich an der neuen «Jungmann» zu einem Preis deutlich unterhalb der 100 000 Euro-Schwelle erfreuen, mehr werden nicht gebaut. Einige der Maschinen werden als UL verkauft, andere als Bausatz, um mit ihnen dann per Experimental-Zulassung auch legal Kunstflug absolvieren zu können.

Nur 30 Meter Luftlinie von der UL-Bücker entfernt stand eine weitere nagelneue «Jungmann» auf der AERO: Das polnische Unternehmen Air Res Aviation baut die «Jungmann» auf Bestellung neu und nennt sie T-131-PA. Anders als bei der UL-Jungmann steckt ein Lom M332AK unter der Cowling. Der 140 PS starke Reihenvierzylinder ist wie beim Vorbild hängend eingebaut. Das Leergewicht beträgt 460 Kilo, die maximale Abflugmasse liegt bei 720 Kilo. 147 Knoten ist die Echo-Klasse-Bücker maximal schnell, es sollen auf Bestellung auch einige Exemplare mit Lycoming-Boxermotoren gebaut werden. **cp**

Jürgen Schelling



Links: Der Volocopter soll im Sommer seinen Erstflug haben. 18 Elektromotoren treiben wie bei dem Modell oberhalb des Mockups 18 Rotore an.

Rechts: Der Jungmann von B&F-Technik kann als Ultraleicht- oder Experimental zugelassen werden. In der UL-Version ist ein Rettungssystem mit an Bord.



Wachsende Messe für die Allge- meine Luftfahrt

In diesem Jahr waren die Businessjets im Aussengelände stark vertreten: (von vorne nach hinten) Cessna Citation CJ4, Citation Mustang, Citation XLS und Embraer Phenom 300 und Phenom 100 (verdeckt).



Foto: Walter Hodel

Mit 630 Ausstellern aus 35 Ländern und einer Besucherzahl vom 32 600 konnte die Messeleitung ein Wachstum gegenüber dem letzten Jahr melden. Und wiederum konnte die Messe in Friedrichshafen auch mit Welt- und Europapremieren aufwarten. Unter dem Motto «Alles was fliegt» waren Fluggeräte aus allen Bereichen der General Aviation vertreten. Walter Hodel berichtet mit seinem Bildbericht aus Friedrichshafen.

Schweizer Leichtgewicht: Lightwing AC4

Die Stanser Firma Lightwing Aircraft stellte erstmals ihren zweiseitigen Hochdecker «Lightwing AC4» aus. Die eigentliche Easa-Zertifizierung des Hochdeckers mit einem maximalen Abfluggewicht von 600 Kilogramm ist abgeschlossen. Es fehlen nun noch 100 Flugstunden für die definitive Zulassung nach CS-LSA. Der AC4 soll zwei Wochen nach der AERO zu seinem Erstflug abheben und die erforderliche Stundenzahl bis Ende Juni erfolgen haben. Bereits Ende Jahr wären die Stanser für die Fertigung der ersten Serie von fünf Flugzeugen bereit. Die für den Serienbau notwendige Genehmigung als Part 21 Herstellerbetrieb (POA – Production Organisation Approval) haben die Nidwaldner bereits am 28. Februar erhalten. Das Leichtgewicht wurde in Strebenbauweise mit einem Hauptrohr gebaut. Die Flügel weisen eine Tuchbespannung auf



Foto: Walter Hodel

Der Lightwing-CEO Marco Trüssel (Mitte) und seine Mitarbeiter Andreas Odermatt (links) und Roberto Geering (rechts) verzeichneten an der AERO viele Interessenten (vor allem Schweizer) für den AC4.

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

www.eaglehelicopter.ch

Die Profis für Transporte
und Montagen bis 4500 kg.

- Logging
- Spezialholzerei
- Montagen
- Transporte
- Brandbekämpfung

eagle
helicopter

EAGLE HELICOPTER AG
CH-3770 Zweisimmen
Tel. +41 33 722 44 00



und werden noch Winglets mit Positionslatern erhalten. Angetrieben wird der AC4 von einem Rotax 912iS mit 100 PS. Das zertifizierte Flugzeug soll rund 180 000 Franken kosten.

Projekt aus Winterthur: UMARS

Das Zentrum für Aviatik der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW zeigte seine unbemannte For-



Foto: Walter Hodel

Michael Riedberger von der ZHAW präsentiert den UMARS an der AERO.

schungsplattform UMARS (Unmanned Modular Airborne Research System). Die zweieinhalb Meter lange Drohne mit einer Spannweite von fünf Metern wird von einem 3,5-Kilowatt-Elektromotor angetrieben und erreicht eine maximale Geschwindigkeit von 195 Kilometer pro Stunde. Die Nutzlast beträgt zehn Kilogramm bei einem maximalen Abfluggewicht von 30 Kilogramm. Das unbemannte Messflugzeug wurde für die meteorologische Forschung entwickelt. Der Prototyp des UMARS 2 hatte am 29. August 2012 in Aadorf seinen Erstflug. Das UAV zeigte bisher gute Flugeigenschaften und verfügt über eine Flugdauer von rund vier Stunden.

Weltpremiere zum Jubiläum:

Tecnam P48 Astore

Tecnam präsentierte als Weltpremiere das zweisitzige Ultraleichtflugzeug P48 Astore sowie den Snap, ein kunstflugtauglicher



Foto: Walter Hodel

Der P48 Astore nach der Enthüllung am Stand von Tecnam.

Einsitzer. Der P48 trägt zur Feier des 65-Jahresjubiläums der Italiener den gleichen Namen wie das erste Modell des Konstrukteurs Luigi Pascale: Astore. Der Tiefdecker wird mit verschiedenen Motorenvarianten von Rotax (912ULS2, 912iS mit Einspritzung und

914 mit Turbo) von 98 bis 115 PS angeboten. Das maximale Abfluggewicht des Astore beträgt 600 Kilogramm, die Zuladung 243 Kilogramm. Tecnam zeigte in Friedrichshafen zwölf Flugzeuge und konnte am Schluss der Messe die Bestellung von 25 Flugzeugen und Optionen für 15 weitere melden.

Innovative Österreicher:

Diamond Aircraft DA50 Magnum

«Weil wir für den neuen DA50 Magnum kein Triebwerk fanden, haben wir selber eines entwickelt», erklärte der Diamond-Aircraft-CEO Christian Dries an der AERO. Das viersitzige Reiseflugzeug mit einer geräumigen und luxuriösen Innenausstattung soll von einem Austro Engine AE440 angetrieben werden. Dabei handelt es sich um eine vollständige Neuentwicklung, die bis Ende 2014 zertifiziert werden soll. Der DA50 wird mit verschiedenen Fahrwerks-Varianten erhältlich sein. Darunter ein spezielles Fahr-



Foto: Walter Hodel

In Friedrichshafen stellte Diamond eine zweite Triebwerksvariante für den DA50 vor. Das ukrainische Ivchenko-Progress-AI-450S-Turboprop-Triebwerk mit 450 PS.

werk mit zwei hintereinander angeordneten Rädern für den Einsatz auf Schnee und Eis, das die konventionellen Skier überflüssig macht.

Diamond Advanced Airline Trainer

Zusammen mit Lufthansa Training entwickelte Diamond für die Ausbildung zukünftiger Airline-Piloten ein neues Konzept: Advanced Airline Trainer AAT. Dieses Konzept wurde erstmals im DA40NG realisiert, soll aber in allen Diamond-Flugzeugen umgesetzt werden können. Das Konzept ermöglicht Standardbetriebsverfahren wie in einem Airliner. Ein Instruktor kann



Foto: Diamond Aircraft

Das «papierlose Cockpit» soll bald auch mit iPad mini verfügbar sein.

gleichzeitig mit zwei Schülern trainieren. Der Trainingscrew werden zwei moderne Tablet-PCs mit der Software und allen Dokumentationen von Jeppeson zur Verfügung stehen.

Pipistrel Panthera: Der Panther fliegt

Seit dem Erstflug am 4. April waren die Slowenen von Pipistrel Aircraft mit dem Panthera 32 Stunden in der Luft. Gemäss dem



Foto: Pipistrel Aircraft

Der Pipistrel Panthera mit der slowenischen Kennung S5-MTP überquerte auf dem Weg nach Friedrichshafen erstmals die Alpen.

Testpiloten Mirko Anžel zeigt die Maschine gute Flugeigenschaften. Je nach Interesse am slowenischen Viersitzer könnten die ersten Pantheras als Experimental ab der zweiten Hälfte 2016 ausgeliefert werden. Eine Zertifizierung wird für das Jahr 2017 angestrebt. Zurzeit wird im slowenischen Werk in Ajdovscina die zweite Maschine gebaut. Sie soll Ende Jahr fertiggestellt werden. Pipistrel plant den Bau einer neuen Produktionsstätte in Italien nahe der slowenischen Grenze. Dies in erster Linie deshalb, weil auf dem slowenischen Werksflugplatz starke Fallwinde herrschen.

Europa-Debüt: Cessna Corvalis TTx

Cessna zeigte neben seinen Businessjets auch erstmals in Europa den nach eigenen Angaben schnellsten einmotorigen Tiefdecker mit einem starren Fahrwerk. Eine maximale Reisegeschwindigkeit von 435 Kilo-



Foto: Walter Hodel

Noch vor Mitte Jahr soll eine Cessna Corvalis TTx als Vorführmaschine nach Europa kommen.

metern pro Stunde und eine Reichweite von 2315 Kilometern zeichnen den amerikanischen Viersitzer aus. Die Zertifizierung soll in Kürze abgeschlossen werden. Über ein Dutzend Serienmaschinen sollen bereits fertiggestellt sein und die erste hatte am >

2. März den Erstflug. Cessna will direkt nach der Zulassung mit der Auslieferung der bereits produzierten Maschinen beginnen.

Neuerungen bei den Tragschraubern

Das Angebot von modernen Tragschraubern wird immer grösser. Ihr Einsatzspektrum geht mittlerweile über die reine «Spasfliegerei» hinaus in professionelle Anwendungen wie zum Beispiel Überwachungen mit Sensoren. Gleichzeitig werden die als sehr sicher geltenden Fluggeräte technisch besser und noch sicherer.



Trixy Aviation G 4-2 «Liberty»; schon das Einsteigermodell ist mit dem neu entwickelten Rotorkopf TS-1 mit Taumelscheibensteuerung erhältlich. Damit lässt sich der Trixy am Boden leichter steuern und die Vorrotation wird sicherer.

Daniel Affolter, der Schweizer AOPA-Präsident (vorne), ist der Trixy-Vertreter in Südafrika und Südamerika. Er fliegt selber einen Trixy G 4-2RT.



German Gyro MATTO; der erste mit einem Gesamttretungssystem ausgerüstete Tragschrauber. Der Fallschirm wird pyrotechnisch durch den Rotormittelpunkt ausgeschossen. Zusammen mit der crashsicheren Monocoquezelle sollen Pilot und Passagier in Notsituationen überleben können. Der Erstflug des Matto soll rund einen Monat nach der AERO stattfinden.



ArrowCopter PRO; der österreichische Hersteller arbeitet zurzeit mit der holländischen Küstenwache und einem Bootsbauer an einer Profi-Version des AC20. Dieser soll zukünftig für Überwachungseinsätze eingesetzt werden. Dies unter anderem mit Sensoren und im Verbund mit einem Schiff. In rund zwei Wochen soll der ArrowCopter mit zwei kleinen Pods an den Flügelstummeln und einer Überwachungskamera ausgerüstet sein.



DiNelly eXo Gyro; erstmals an der AERO zu sehen war der als Super-Tragschrauber angekündigte eXo Gyro der bayrischen Firma DiNelly. Der Rotorkopf war in Friedrichshafen noch abgedeckt, um ihn vor neugierigen Blicken zu schützen. Die Flugversuche des DiNelly sollen in Kürze beginnen.



AutoGyro E-Gyro; AutoGyro stellte sein Projekt eines elektrisch betriebenen Tragschraubers vor. Dieses wird zusammen

mit Bosch realisiert und profitiert von Förderungsgeldern des Bundeslandes Niedersachsen.

Grosse Präsenz der kleinen Helis

Bei den Helikoptern werden immer mehr Ultraleichtubschrauber mit einem maximalen Abfluggewicht von 450 Kilogramm vorgestellt.



Fotos Seite 28: Walter Hoedel

Helipark HPC 450; eine deutsch-chinesische Entwicklung, die von einem UL-Power UL350iS oder UL350iHP mit 150 PS angetrieben wird.



Konner K1; kleiner Italiener mit einem Dieselantrieb Konner TK250 Turbodiesel mit 250 PS.



I.R.I. Italien Rotors T130Lu; ein weiterer Italiener, angetrieben von einem Lycoming O-320B2B mit 160 PS.

Schweiz «spezial»

Dass in Friedrichshafen ein grosser Prozentsatz der Besucher aus der Schweiz stammt, ist sowohl der geografischen Nähe als auch der noch immer starken GA-Community in der Schweiz zu verdanken. Max Ungricht hörte sich an der Messe zu einheimischen Themen um.

Ja – eine Schweizer Premiere war natürlich der Erstauftakt von Cockpit an dieser wichtigen Messe. Mit schönem Erfolg, wie die zufriedenen Verantwortlichen des Verlages bestätigen (siehe auch Seite 44).

Zum Zweiten die interessante Botschaft, dass nun erstmals eine WT9 Dynamic LSA in der Schweiz zugelassen wurde (siehe auch Titelbild). Die Maschine von André Schmid dürfte nur der Anfang sein, Hannes



Foto: ZVG

Zimmermann von ISS-AVIATION aus Schwäbisch Gmünd ist zuversichtlich, dass dieses Flugzeug den Geschmack der Schweizer Kunden treffen wird. Lesen Sie in der kommenden Cockpit-Ausgabe einen Testbericht.

Und zum Dritten wurde in Friedrichshafen der Schleier über den neuen Robin-Vertreter der Deutschschweiz gelüftet – die Berner Airmatec befindet sich gerade einmal fünf Meter von den Cockpit-Redaktionsräumen entfernt. Cockpit sprach mit André Schneeberger und Heinrich Steiger.

Airmatec hat per 1. Mai die Deutschschweizer Vertretung für Robin New Aircraft übernommen. Wie ist es dazu gekommen?

Airmatec ist seit Jahren sehr stark in der Wartung von Robins engagiert. Wir führen das grösste Ersatzteillager der Schweiz und konnten in all den Jahren eine immense Erfahrung aufbauen. Wir kennen die Robins wirklich in- und auswendig. Als einer der wenigen Schweizer Betriebe sind wir auch berechtigt, Stoff- und Holzreparaturen auszuführen. Wir sind auch in der Lage, nach Unfällen oder Missgeschicken weiterzuhelfen, wo andere Wartungsbetriebe längst aufgeben mussten.

Ein so renommierter Flugzeughersteller vergibt die Vertretung bestimmt nicht leichtfertig.

Wir pflegen seit Jahren intensive Kontakte mit Robin und haben auch deren schwierige Zeiten miterlebt. Natürlich punkteten wir auch mit der Tatsache, dass wir fließend Französisch parlieren. Die Leute bei Robin sprechen auch Englisch, aber so sprang der Funke leichter über. Aber am Ende zählten doch unsere Erfahrung und Kompetenz. «Messieurs les Directeurs» Guy Pellisier und Daniel

Triquet wollten ganz genau wissen, was wir machen und wie wir es machen. Sie haben uns ganz schön in die Mangel genommen.

Wie sehen Sie Ihre Rolle als Robin-Vertreter?

Der Schweizer Markt ist sehr überschaubar. Wir sehen uns eher als Vermittler denn als Verkäufer. Wir diskutieren gerne mit dem Kunden über seine Anforderungen und Vorstellungen und beraten ihn beim Layout. Doch das wahre Feuer wird erst im Werk in Darois entfacht. Wir haben das selber auch so erlebt: Trotz unserer tiefen Kenntnisse war der Besuch im Werk ein Erlebnis für uns. Das wollen wir gerne auch mit dem Kunden teilen. Die Facharbeiter sind absolute Meister ihres Faches. Wir würden sie sogar Künstler nennen. Wir begleiten die Kunden gerne ins Werk zur weiteren Beratung oder zur Abholung ihrer Flugzeuge.

Holz und Stofferscheinen im Zeitalter von Karbon, Kevlar und Komposit veraltet. Wieso sollte man heute ein Holzflugzeug kaufen? Wo liegen die Vorteile?

Holz steht den genannten Werkstoffen in nichts nach. Holz ist sehr alterungsbeständig und relativ einfach reparierbar. Gerade im Klubbetrieb passiert öfters mal ein Malheur mit dem Hangartor oder einem Zaunposten. Hier treten die Vorteile von Holz sehr rasch zutage. Ausserdem gibt Robin sagenhafte 20 Jahre Garantie auf Zelle und Flügel! Ein solches Commitment zeugt unseres Erachtens von einem sehr starken Vertrauen in sein Produkt. **cp**



Foto: ZVG

André Schneeberger von Airmatec (links) mit Daniel Triquet, Präsident von Robin New Aircraft.

SwissHSA

Fluglehrerkurs für Helikopter Fluglehrer nach JAR

T&L integriert, sehr erfahrener Pädagoge mit mehrjähriger Erfahrung in Fluglehrerkursen des BAZL

Individuelle Flugausbildung auf ihrem Flugplatz möglich

Theorieteil inkl. Teaching & Learning nur CHF 3850

Kursbeginn Samstag 29. Juni 2013

Infomationen & Anmeldung: ht@swishsa.ch

Hoffmann Propeller

bringen Sie voran – ob 50 oder 5000 PS

am Flugzeug
ganz vorne

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

EASA 21.1083 | DE 21G.0014 |
DE 145.0083 | FAA BV51767M

- 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

Cockpit

Nr. 6/Juni 2013

SA.315B Lama HB-XTM der BOHAG (heute Swiss Helicopter AG)
über den Berner Alpen. Siehe auch Bericht auf Seite 34.

Foto: zvg/Swiss Helicopter AG





**swiss
helicopter** 

**Flugschule
Rundflüge
VIP- & Taxiflüge**



Tag der offenen Tür Swiss Helicopter – Romandie 50-Jahr-Jubiläum vom Aerodrome de Gruyères

Wochenende vom 10. / 11. August 2013 Basis- & Aerodrome de Gruyères

- Letzte Möglichkeit für einen Rundflug im legendären Lama
- Schnupperflüge mit Cabri G2, Colibri EC120, etc.
- Helikopter-Ausstellung und diverse Flugshows

Gegen vorweisen des «Coupons» an einem Swiss Helicopter Standort in der Westschweiz erhalten sie unser Willkommensgeschenk.

Swiss Helicopter AG – Bern-Westschweiz

Muristrasse 114, CH-3123 Belp

T +41 (0)31 818 88 88, F +41 (0)31 818 88 89, bern-belp@swisshelicopter.ch, swisshelicopter.ch

Route de l'Aérodrome 43, CH-1663 Epagny

T +41 (0)26 921 23 23, F +41 (0)26 921 13 30, gruyeres@swisshelicopter.ch, swisshelicopter.ch



Simulator-Ausbildung für Rega-Agusta-Piloten



Auch wenn die Rega 2012 weniger Heli-Einsätze flog als im Vorjahr, so waren ihre Jets viel häufiger in der Luft. Neu kann die Schweizerische Rettungsflugwacht ihre Heli-Piloten in einem eigenen Simulator trainieren. Mit dem Gerät können Notfälle in der Luft, aber auch Ereignisse am Boden nachempfunden werden.

Helikopter-Simulator AgustaWestland im Training Center von Swiss AviationTraining am Flughafen Zürich.

So oft wie noch nie, 847-mal, sind die Ambulanz-Jets der Rega eingesetzt worden, dies beträgt eine Zunahme von 21 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die drei Challenger CL 604, deren Ablösung noch kein Thema ist, flogen vor allem Verletzte aus Touristendestinationen am Mittelmeer nach Hause. Der weiteste Einsatz war ein Rettungsflug von Australien. Rückläufig waren hingegen die Einsätze der 17 Helis, sie waren 10 250-mal in der Luft (Vorjahr 10 797), dies begründete CEO Ernst Kohler mit der wettermässig durchzogenen Wintersaison 2011/2012. Dass der TCS ebenfalls Einsätze fliegt, wird bei der Rega nicht goutiert, die neue Konkurrenz scheint hingegen das Betriebsergebnis nicht zu beeinflussen. Als sehr erfreulich kommentierte Stiftungsratspräsident Ulrich Graf die Zunahme von 65 000 Gönnermitgliedern.

Reales Flugtraining, aber nicht in der Luft

Die Swiss-A330/340-Piloten staunten nicht schlecht, als sie bei Swiss AviationTraining (SAT) in Kloten den kugelförmigen Dom der Rega bemerkten, der seit Februar 2013 im Einsatz steht. Der gewaltige Apparat übersteigt mit seinen neun Tonnen das Gewicht eines Da-Vinci-Helikopters um das Dreifache. Im Innern befindet sich ein realistischer Nachbau des Helis. Auf die Innenseite des Doms wird ein Sichtfeld projiziert, das 220 Grad in der Breite und 60 Grad in der Höhe misst.

Besonders detailliert dargestellt sind häufig angeflogene Spitallandplätze und in die Simulation integrierte Unfallstellen. Bei der Demo ist das Fluggefühl täuschend echt des im Level-B zertifizierten Simulators. Diese Zertifikationsstufe erlaube die Durchführung vorgeschriebener Checkflüge, die bisher im realen Helikopter trainiert werden mussten, erklärte der Leiter des Heli-Crew-Trainings, Thomas Gnägi.

Je nach Übungsanleitung sehe der Pilot inszenierte Unfallstellen, mit Polizei- und Feuerwehrfahrzeugen in Bereitschaft. 250 Störun-

gen könnten eingespielt werden – vom Triebwerkausfall bis Retungen mit der Seilwinde. 10,5 Millionen Franken habe die Rega für den Simulator ausgegeben, Einnahmen würden durch Vermietung generiert, ergänzte Gnägi. Von den 2000 geplanten Betriebsstunden pro Jahr wird der Lieferant AgustaWestland 800 Stunden einkaufen. Hinzu dürften Vermietungen an weitere Drittkunden kommen. Damit sollten die Investitionskosten in zweieinhalb Jahren amortisiert werden. Und ein wichtiger Vorteil darf nicht unerwähnt bleiben, nämlich die Reduktion der Schadstoff- und Lärmbelastung. **cp**

Rolf Müller



Thomas Gnägi, Leiter Helikopter-Crew-Training, beim Debriefing.

SA315B
s/n 2654
LAMA



Foto: Swiss Helicopter AG

Swiss Helicopter AG – BOHAG Die «alte Dame» geht in Pension

Kaum ein Helikopter prägte die Arbeit in den Schweizer Bergen mehr, als das Lama. Nun gehen diese Arbeitstiere Maschine um Maschine in Pension. Auch die legendäre HB-XTM, die 1989 zur BOHAG stiess.

Etwas Schwermut füllte den Raum, als ich mit Patrick Aegerter, Adrian Rösti, Michael Spörri und Peter Flück über die Tango Mike sprach. Sie alle haben Hunderte von Stunden in und um diesen Helikopter (und andere Lamas) verbracht. Und nur gute Erinnerungen verbinden die Männer mit ihrem zuverlässigen Arbeitstier. Ende August wird die HB-XTM zum letzten Mal von der Gsteigwiler Crew geflogen werden (siehe Kasten).

Ein Norweger in den Schweizer Bergen

Die SA.315B mit Baujahr 1984 tat ihren Dienst zunächst als LN-OMW in Norwegen; im Jahr 1989 wurde der Helikopter von BOHAG gekauft, zu dieser Zeit totalisierte er 2418:45 Stunden. Vom 17. bis 24. Januar wurde der Heli von Kinsarvik nach Gsteigwiler überflogen. Via Stavanger–Skien–Oslo–Göteborg–Kopenhagen–Kiel–Hannover–Kassel–Mannheim–Freiburg im Breisgau und Bern führte der Weg ins Berner Oberland, 17 Flugstunden kamen damit

zusätzlich auf den Flugstundenzähler. Nach dem Eintreffen des Helis wurde er unter der Ägide von Dölf Rufenacht für den Einsatz in der Schweiz vorbereitet und eine 800-Stunden-Kontrolle durchgeführt.

Am 15. Juni 1989 erfolgte die Abnahme durch das Bazl und bereits am folgenden Tag flog Günther Amann einen ersten Einsatz. Der Heli stand aber nicht nur bei der BOHAG im Einsatz – von Februar 2007 bis März 2009 wurde er von Air Grischa operiert. Bis Mitte März dieses Jahres liefen rund 12 760 Stunden und 6884 Landungen auf. Nach seiner Ausmusterung in Gsteigwiler im Sommer dieses Jahres wird die HB-XTM noch für eine unbestimmte Zeit auf der Swiss Helikopter-Basis von Gruyères eine «Abschiedsvorstellung» geben; dort wird er – wie bereits auf der Basis Gsteigwiler – von einem B3-Heli in seine definitive Rente geschickt werden.

Es ist die Wirtschaftlichkeit

Trotz aller guten Erinnerungen und der aufkommenden Nostalgie sehen meine Gesprächspartner gute Gründe, auf das Nachfolgermodell AS.350B3 Ecureuil zu setzen. Michael Spörri, seit dem 1. April «Flugbetriebsleiter Berner Oberland» von Swiss Helicopter AG – und in der Vergangenheit selber Lama-Pilot – hebt die ökonomischen Vorteile des B3 hervor: «Die Wartungsintervalle sind länger, das Hauptgetriebe hat einen längeren TBO und die Maschine ist 80 km/h schneller. Zusätzlich: Wir sparen mit dem Einsatz



Foto: Markus Herzog

Vereinzelt als Rettungsheli eingesetzt – hier beim Berner Inselspital.

Aerospatiale SA.315B Lama	
Erstflug	1969 (Basisversion)
Antrieb	Turboméca Artouste III B
Leistung	870 PS
Leegewicht	1100 kg
Max. Hebevermögen	900 kg (Meereshöhe)
Max. Startgewicht	2300 kg
Personen	Pilot + 4
Max. Flugdauer	2 h 30 min
Max. Geschwindigkeit	210 km/h
Reisegeschwindigkeit	170 km/h
Reichweite	425 km
Max. Operationshöhe	7000 m ü. M.
Rotordrehzahl	353 U/Min

Die Konstruktion des leichten Mehrzweckhelikopters geht auf die Alouette II zurück. Im Luftfahrzeugregister der Schweiz sind aktuell noch 25 Helikopter dieses Typs eingetragen.



Foto: Swiss Helicopter AG

Die Farbgebung des HB-XTM bei seiner Auslieferung (Flughafen Bern-Belp).



Foto: Swiss Helicopter AG

Das Lama in seiner ersten BOHAG-Lackierung.



Foto: Swiss Helicopter AG

der B3 viel Treibstoffkosten ein.» Und Adrian Rösti, Pilot und seit 1997 bei der BOHAG, ergänzt: «Es wird auch mit den Ersatzteilen langsam knapp.» Rösti hat von seinen zirka 2300 Flugstunden 400 Stunden am Steuer von Lamas verbracht. Nicht explizit erwähnt, aber ebenso wichtig: Mit dem Ausmustern des Lamas wird die Flottenharmonisierung weiter vorangetrieben. Patrick Aegerter, Basisleiter Zweisimmen und Chefflughelfer, nennt einen weiteren Aspekt: «Die neuen Helis sind auch leiser. In unserem touristischen Umfeld ein nicht zu unterschätzender Vorteil.»

Leistungsstarker Helikopter

Worauf beruht denn die Faszination des Lamas, frage ich, und bekenne dabei, über meinen «Lieblingsheli» zu sprechen. Am liebsten würden alle drei Gesprächspartner zur selben Zeit antworten: Es sind die Zuverlässigkeit, die Leistungsreserven, die exzellente Sicht und die – für die damalige Zeit – perfekte Auslegung als Arbeitsheli-

kopter. Bei der BOHAG wurden die Lamas für das gesamte Spektrum der Helikopterfliegerei eingesetzt – inklusive dem Absetzen von Fallschirmspringern und selbst als Rettungshelikopter sind diverse Einsätze dokumentiert.

Ihre «grosse Zeit» hatte die HB-XTM bei den Unwettern Vivian 1990 und Lothar 1999. Tausende von Kubikmetern Fallholz mussten in der Folge aus den Wäldern geflogen werden. Auch bei den verheerenden Unwettern von 2005 im Berner Oberland war der Einsatz von Helikoptern unverzichtbar, Strassen wie Bahntrassees waren zugeschüttet oder weggespült und die Evakuierung von Personen sowie die Versorgung der abgeschnittenen Talschaften war nurmehr aus der Luft möglich.

Seine besondere Stärke für grosse Höhen demonstrierte das Lama in den Jahren 93/94, als der Helikopter beim Neubau der auf 3500 Metern über Meer gelegenen Sphinx auf dem Jungfrauoch zum Einsatz kam. Ein «Wiedersehen» mit dem Joch gab es im Mai 2007, als



Foto: mt

Viel Lama-Know-how auf kleinem Raum. Von links Patrick Aegerter, Basisleiter Zweisimmen und Chef-Flughelfer Berner Oberland, Adrian Rösti, Pilot, Peter Flück, Maintenance Organisation Manager Berner Oberland, und Michael Spörri, Basisleiter Gsteigwiler und Schattenhalb, Pilot und Flugbetriebsleiter Berner Oberland.

Links: Im harten Wintereinsatz, hier bei Mitholz im Berner Oberland.

der Heli für Transportarbeiten für den Film «Der Goldene Kompass» (mit Nicole Kidman und Daniel Craig) verwendet wurde.

Nun geht die HB-XTM mit etwas Gnadenfrist und begleitet von einem herzlichen «Goodbye and thank you, Lama» der Crew in Pension. Dieser Heli und seine Lama-Kollegen haben mehrere Zehntausend Stunden ohne nennenswerten Vorfall treu gedient. Adi Rösti: «Im Dienste der Allgemeinheit!» **cp**

Max Ungricht

Letztes Rendez-vous mit der HB-XTM

Beim kommenden Hunterfest vom 24. August auf dem Flugplatz St. Stephan wird das Lama vor Ort sein und es können Rundflüge gebucht werden.

Ein allerletztes Mal wird die Gsteigwiler Crew den HB-XTM am 25. August von der eigenen Basis aus für Rundflüge einsetzen.

Jetzt buchen – first come, first served!



Links: Einfach nur perfekt! Das Super Puma Display der Luftwaffe.

Oben: Heli-West AG startete am Sonntag mit ihren beiden Helikoptern zu Rundflügen (vorne Agusta-Bell 206A, hinten EC120B).

Mitte: Das SA.315B Lama von Air Glaciers SA in Sprühkonfiguration startet zum Rückflug nach Collombey.

Unten: Der Bell 407 HB-XQY von Central Helicopter. Im Schweizer Register sind aktuell nur zwei Helikopter dieses Typs eingetragen.

Rechte Seite: Premiere in Grenchen – der Cobra N11FX kurz vor der Landung auf dem Airport.

Heli-Weekend Grenchen

Am letzten Aprilwochenende versammelten sich auf dem Flughafen Grenchen wiederum eine stattliche Anzahl Helikopter. Auch wenn witterungsbedingt etwas weniger Helis das Fly-in besuchten, konnte im Vergleich zum Vorjahr eine grössere Typenvielfalt ausgemacht werden. Das Fly-in fand bereits zum 6. Mal statt.



Fotos: Samuel Sommer

Selbst zahlreiche Maschinen aus dem Ausland nahmen den weiten Weg nach Grenchen unter die Rotoren. Unbestrittener Star war zweifelsohne die Cobra N11FX aus dem Stall von Flying Bulls. Dieser Heli landete aus Salzburg kommend bereits am Freitag am Jurasüdfuss. Auch weitere Highlights – wie zum Beispiel die bekannte CH-53 aus Deutschland und ein SA.315B Lama in Sprühkonfiguration aus

Collombey – trafen bereits am Freitag in Grenchen ein. Der Samstag zeigte sich dann leider eher von der trüben Seite, was jedoch die eingefleischten Fans nicht hinderte, die interessante statische Ausstellung genau unter die Lupe zu nehmen.

Einen absoluten Besucherrekord verzeichnete der Sonntag, wo sich wider Erwarten sogar die Sonne zeigte. Während dem spektakulären Super Puma Display der Luftwaf-

fe kam auf der angrenzenden Strasse der Verkehr beinahe zum Erliegen und es zeigte sich einmal mehr, dass die «Faszination Helikopter» eine grosse Ansteckungsgefahr in sich birgt! Wie vonseiten der Veranstalter vom Flughafen Grenchen und Heli-West zu erfahren war, befindet sich das nächste Heli Weekend 2014 bereits in Planung. **cp**

Samuel Sommer

FLUGSCHULE

ab Zürich-Kloten
043 399 34 44, heli-zueri.ch

heli-züri.ch

Anzeigenschluss Cockpit-Ausgabe Juli 2013:

10. Juni 2013

Schefer Informatik AG

Trainieren unter realen Bedingungen!

Der Elite Flugsimulator mit einem originalen Garmin GNS 430W lässt keinen Ihrer Wünsche offen.

Sichtflug, Blindflug, und viele andere Highlights. Mehr erfahren Sie auf www.flight-trainer.ch oder unter info@flight-trainer.ch

Schefer Informatik AG
9403 Goldach

Erfolg für das Bazl

im Bereich Technische Vorschriften im
Gefahrguttransport (DG TIs), ICAO Annex 18,
Lufttransportverordnung Art. 16



Foto: Samuel Sommer

Das Bazl nimmt regelmässig an den Meetings des «Dangerous Goods Panels» der Icao teil. Das Panel betreut fachlich die Technischen Vorschriften und den Icao Annex 18 für den Gefahrguttransport. Die Vorschriften müssen laufend überarbeitet und angepasst werden, um den geänderten Bedingungen und Ansprüchen gerecht zu werden.

In den letzten drei Jahren hat das Bazl vor allem mit den englischen, deutschen und österreichischen Delegationen darauf hingewirkt, Erleichterungen für die Helikopterbetriebe im Bereich Gefahrguttransport zu erlangen. Es war nicht einfach, die anderen Staaten von den schweizerischen Bedürfnissen, vor allem im Bereich der alpinen Helikopteroperationen, zu überzeugen.

Die Resultate kommen den schweizerischen Betrieben entgegen. Die neuen Technischen Vorschriften der Icao sind seit dem 1. Januar 2013 so weit angepasst worden, dass den nationalen Behörden im Bereich Helikopter/Gefahrgut erlaubt ist, zusätzliche Ausnahmen zu gewähren.

Die Gewährung einer Ausnahme setzt grundsätzlich voraus, dass ein Sicherheitsniveau erreicht wird, welches demjenigen der Technischen Vorschriften der Icao entspricht (equivalent level of safety). Hier ist zu beachten, dass der Operator der Behörde diesen Nachweis erbringen muss.

Folgende Ausnahmen können gewährt werden

Anstelle von Verpackungen mit Markierungen und Bezettelungen gemäss Icao TI Part 5 und 7-7-1-1, dürfen mit Genehmigung des Bazls nun Verpackungen mit oder ohne

Markierungen und Bezettelungen transportiert werden.

Anstelle einer genormten Versendererklärung (Shipper's declaration) gemäss Icao TI Part 5-4 und 7-7-1-1, darf eine solche mit Genehmigung des Bazls auch in Form von Auftragslisten oder Ähnlichem erstellt werden.

Anstelle eines Acceptance checks mithilfe einer Checkliste gemäss Icao TI Part 7-1-3 und 7-7-1-1, darf mit Genehmigung des Bazls die Kontrolle nun auch durch Flugpersonal anhand des Flugeinsatzplans oder Ähnlichem durchgeführt werden.

Anstelle von Meldungen an den verantwortlichen Luftfahrzeugführer mittels «information to the Pilot in command» gemäss Icao TI Part 7-4-1 und 7-7-1-1, können diese nun mit Genehmigung des Bazls z. B. via Funkkommunikation, Fluglogbuch oder Flugeinsatzplan übermittelt werden, wenn die Umstände es praktisch unmöglich machen, geschriebene oder gedruckte Informationen zu erstellen oder ein bestimmtes Formblatt zu benutzen.

Transport als Aussenlast mit Genehmigung des Bazls, wenn die Gefahren elektrostatischer Entladung bei der Landung oder beim Lösen der Ladung in Betracht gezogen und Verpackungen gewählt werden, die vor den Wirkungen des Luftstromes und

des Wetters gemäss Icao TI Part 4 und 7-7-1-2/3 schützen.

Erleichterungen bei der Beförderung von Passagieren mit Gepäck (Gefahrgut) und Fracht mit Genehmigung des Bazls, gemäss Icao TI Part 7-2-4 und 7-7-1-4.

Erleichterung beim Transport oder Mitnahme durch Passagiere mit Lawinenrettungsrucksäcken gemäss Icao TI Part 8.

Diese Ausnahmen sollen vor allem die Operationen zu unbemannten Anlagen, entfernten Standorten, Berggebieten und Baustellen erleichtern.


Im Ausland gelten andere Regeln

Strengere Vorschriften im Ausland bleiben selbstverständlich vorbehalten. Vorbehalten bleiben auch Änderungen, die sich aus der Anwendung der harmonisierten Vorschriften der EU über den Gefahrguttransport (enthalten in den Easa Air Operations Regulations) in Zukunft ergeben könnten. Für Fragen steht das Bazl gerne zur Verfügung.

Regina Joss, Gefahrgutinspektorin

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Abteilung Flugbetriebe, Sektion Standardisierung und Sanktionswesen

regina.joss@bazl.admin.ch 

Willi Hefel, Vorstand SHA



Foto: Markus Herzig



R44 Raven HB-ZCU der Heli Sitterdorf AG im letzten Abendlicht.



Foto: Peter Schwärzer

AB206B Jet Ranger HB-XCU der Heliswiss in Bern-Belp.

Foto: Markus Herzig

R44 Raven HB-ZCU beim Start in Zürich zu einem Schulflug.

Heli «Charlie Uniform»

Eine Paarung mit zwei häufigen Helikopter-Typen im Schweizer Register. Der Agusta-Bell 206A «Xray Charlie Uniform» war der zweite Helikopter dieses Typs in der Geschichte der Schweizerischen Rettungsflugwacht. Er wurde im Januar 1969 registriert und ergänzte den AB206A HB-XCL, welcher kurz darauf verunfallte und mit der HB-XCY ersetzt wurde. Der HB-XCU wechselte im Sommer 1972 in die Flotte der Heliswiss und wurde auf eine AB206B umgebaut. Nach der Löschung im Januar 1975 diente der Jet Ranger als Ersatzteilsponder für die OE-BXL. Der Robinson R44 Raven «Zulu Charlie Uniform» war der erste R44 der Heli Sitterdorf.

Die vierplätzig Maschine wurde am 20. März 2001 der Presse vorgestellt und von der Valair AG mit einer Feier der Heli Sitterdorf übergeben. Ab 2009 wechselte der HB-ZCU insgesamt dreimal seinen registrierten Halter für kommerzielle Flüge (FOM). Am 28. Februar 2013 konnte der ehrwürdige R44 sein 13. Jahr im Schweizer Register beginnen. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XCU Agusta-Bell 206A; S/N 8098; B/J 1968; Eintrag: 17. Januar 1969, Eigentümer & Halter: Schweizerische Rettungsflugwacht; Handänderung: 15. Juni 1972, neuer Eigentümer: Fred Air AG, neuer Halter: Heliswiss; Handänderung: 30. März 1973,

neuer Eigentümer: Heliswiss; Löschung: 15. Januar 1975.

HB-ZCU Robinson R44 Raven; S/N 0986; B/J 2001; Eintrag: 28. Februar 2001, Eigentümer & Halter: Heli Sitterdorf AG; Handänderung: 1. April 2009, neuer Halter: Airport Helicopter Basel; Handänderung: 31. Dezember 2009, neuer Halter: Bonsai Helikopter AG; Handänderung: 24. Januar 2011, neuer Halter: Mountain Flyers 80 Ltd. **cp**

Swiss Helicopter AG

Die Firma präsentiert ihr neues Design

swiss
helicopter 

Der Cabri G2 der Swiss Helicopter Basis Balzers ist Träger des neuen Erscheinungsbildes, entworfen vom Designer Jean Claude Bouvier. Ausgestellt an der AERO 2013 in Friedrichshafen ist der neu lackierte Helikopter (siehe Seite nebenan) ein Blickfang für die Besucher. Rolf Heuberger, Fluglehrer bei Swiss Helicopter AG, kann am Messestand viele positive Feedbacks entgegennehmen.

Der Cabri (HB-ZLS) der Basis Balzers in Liechtenstein wird bereits seit zwei Jahren für die Schulung eingesetzt. Nun erstrahlt er im neuen, rot-weißen Kostüm der Swiss Helicopter AG und steht Modell für das zukünftige Flottenoutfit. Zwei weitere Maschinen, je ein neuer Colibri und ein Cabri G2, werden im Laufe dieses Frühlings auf der Basis Greyerz eintreffen und die neue Lackierung tragen. Der einheitliche Auftritt aller, der etwas über 40 Maschinen zählenden Flotte von Swiss Helicopter AG, wird im Laufe der Zeit realisiert werden.

Balzers – die «unbekannte» Basis

Der Schwerpunkt der Helibasis Balzers liegt in der Transportfliegerei – Kuhtransporte für die Rega, Evakuationen aus Seilbahnen, Holz- und Materialtransportflüge. Geflogen wird mit dem Ecureuil oder, falls notwendig, mit einem Jet Ranger oder Colibri anderer Swiss Helicopter Basen.

Aber auch Rundflüge und Schulung werden in Balzers angeboten. Primär wird auf dem Cabri und dem Ecureuil geschult. Momentan werden vorwiegend PPL-Ausbildungen und Umschulungen gemacht, obwohl die Möglichkeit auf die ganze Ausbildungspalette besteht. Da die Nachfrage aus dem Einzugsgebiet vorhanden ist, wird das Schulungsangebot in enger Zusammenarbeit mit den anderen Basen laufend ausgebaut.

Zwei Jahre Erfahrung mit dem Cabri G2

In Balzers wird bereits seit zwei Jahren auf dem Cabri geschult. Rolf Heuberger ist gerne mit dem modernen Helikopter unterwegs: «Der Cabri hat wenig Leistungsreserven. Das ist positiv, denn dadurch muss sehr feinfühlig geflogen werden und die Schüler werden sensibilisiert. Das Flugverfahren in Notsituationen ist sehr gut. Der ein-

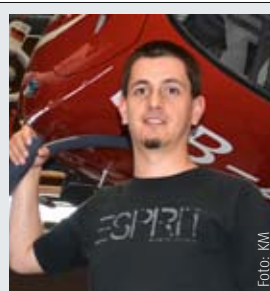


Foto: KM


Rolf Heuberger, 28 Jahre

Wohnhaft in Richterswil.
Ursprünglicher Beruf: Informatiker Systemtechnik
2008 CPL/AS.350 und NIT.
Seit 2009 Fluglehrer auf Hughes 300, Cabri, Jet Ranger, Colibri.
Seit November 2012 Fluglehrer Swiss Helicopter AG in Balzers und Belp.

gebaute Anticrashsitz, das aufprallabsorbierende Landegestell, der Dreiblatt-Haupt- und der Fenestron-Heckrotor tragen extrem zur Sicherheit bei. Elegant sind auch die moderne Instrumentierung, das mit allen Funktionen ausgerüstete Display und die automatische Vergaserheizung.»

Bisher gibt es also vorwiegend positive Feedbacks über diesen Kleinhelikopter. In Kürze wird ein neues Modell die Flotte ergänzen. Dieser Cabri wird mit einem LED-Landescheinwerfer ausgerüstet und der künstliche Horizont auf dem Display integriert sein.

Neu ist der Cabri weltweit der erste Helikopter mit Kolbenmotor, welcher ohne Einschränkungen und Zusätze für das Fliegen mit Mogas (Bleifrei 98) zertifiziert ist.

Trotz all den positiven Aspekten ist es zu früh um zu sagen, ob Swiss Helicopter AG die Flotte zukünftig mit weiteren Cabris ausbauen will. Noch will man abwarten auf eventuelle Neuerungen vom Hersteller Guimbal, der schon von einem Cabri mit mehr Leistung gesprochen hat. 

Karin Mürger

swiss
helicopter 

Wir sind Ihr kompetenter Partner für:

- Privatpilotenausbildung (PPL)
- Berufspilotenausbildung (CPL)
- Gebirgsausbildung (MOU)
- Nachtflugausbildung (NIT)
- Type Rating (TR)
- Instrument Rating (IR)

Gerne begrüßen wir Sie zu einem Schnupperflug mit einem unserer modernen Helikoptern.

Swiss Helicopter AG – Hauptsitz
Hartbertstrasse 11, CH-7000 Chur, T +41 (0)81 252 63 44
mail@swisshelicopter.ch, swisshelicopter.ch/training



Die Standorte unserer Flugschule:

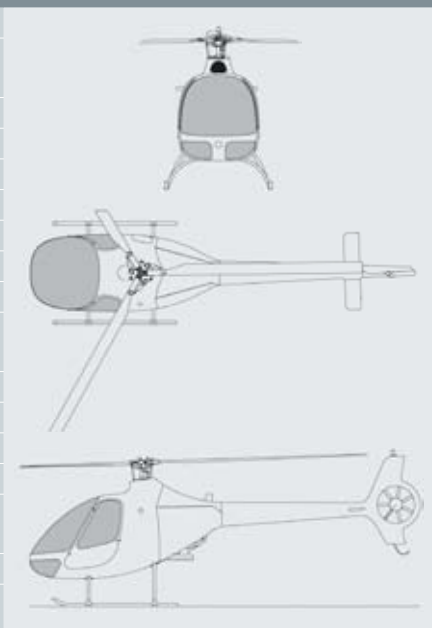
Balzers, Bern-Belp, Gordola,
Gruyères, Pfaffnau



Guimbal Cabri G2

Bruno Guimbal begann in den späten 1980er-Jahren mit der Entwicklung eines eigenen Hubschraubers. Heute fliegen 45 Cabri G2 in 14 Ländern, davon drei in der Schweiz. Kunden aus weiteren vier Ländern erhalten ihre Maschinen in Kürze. Die Cabri-Flotte hat bereits über 20 000 Flugstunden erreicht.

GUIMBAL CABRI G2	
Hersteller	Hélicoptères Guimbal
Typ	Leichter einmotoriger Kolbenhelikopter
Erstflug	11. April 1992 (Cabri G1)
Besatzung/Pax	1/1
Länge (inkl. Rotor)	8,05 m
Kabinenbreite	1,24 m
Max. Höhe	2,37 m
Rotordurchmesser	7,20 m
Triebwerk	Lycoming O-360-J2A
Max./Dauerleistung	1 x 134 kW/1 x 108 kW
Leergewicht	420 kg
Max. Abfluggew.	700 kg
Max. Unterlast	220 kg
Treibstoff	170 l
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Reichweite	700 km
Website	www.guimbal.com



der Seriennummer 1001 flog erstmals am 31. März 2005.

Der Name «Cabri» ist das Akronym von «Comfort in Autorotation belongs to Rotor Inertia». Das heisst übersetzt: «Eine sichere Autorotation hängt von der Trägheit des Rotors ab.» Und der Cabri weist auch hervorragende Autorotationseigenschaften auf. Cabri heisst übersetzt aber auch «Kleines Zicklein» und beschreibt damit die guten «Klettereigenschaften» des kleinen Zweisitzers. Denn lediglich fünf Monate nach dem Erstflug stellte der Cabri G2 drei offizielle Höhenweltrekorde in seiner Klasse auf.

Die Musterzulassung der Easa erfolgte am 15. Dezember 2007. Und bereits am 18. September 2008 feierten die Franzosen die Einweihung des Werkes auf dem Flugplatz Aix-en-Provence mit der Lieferung der ersten Maschine mit der Seriennummer 1003 an den holländischen Betreiber Helicon (PH-WTW). In der Schweiz fliegen zwei Cabri G2 bei Swiss Helicopter, eine dritte wird Ende Mai geliefert und eine in Basel bei Helitrans AG. Im vergangenen Jahr lieferte Guimbal 13 Helikopter aus. Die Produktion von 16 Maschinen für das Jahr 2013 ist bereits ausverkauft, davon zwei für die polnische Luftwaffe. 2014 will Guimbal die Produktion auf 25 Cabri G2 erhöhen.

In der Schweiz fliegen zwei Cabri G2 bei Swiss Helicopter (HB-ZLJ und HB-ZLS), eine Dritte wird Ende Mai geliefert und eine in Basel bei Helitrans AG (HB-ZTT). **cp**

Bruno Guimbal entwickelte den Cabri anfänglich auf privater Basis. Bei den abschliessenden Arbeiten am ersten Prototypen und den Testflügen konnte er jedoch auf die Unterstützung

seines damaligen Arbeitgebers Eurocopter zählen. Sein erster Helikopter Cabri G1 (F-PILA) hob am 11. April 1992 im französischen Marignane vom Boden ab. Der zweite Prototyp Cabri G2 (F-WYHG) mit



Foto: Swiss Helicopter AG



Daniel Affolter
Präsident AOPA Switzerland

Politisch bewilligte Amts-Schizophrenie

Wie jedes Jahr waren die vier Tage an der AERO 2013 sehr intensiv und lehrreich. Am Stand der AOPA (den wir mit unseren Schwesterorganisationen Deutschland und Europa belegten) konnten wir in Diskussionen mit vielen Piloten und Pilotinnen eindrücklich erfahren, wo sie der Schuh drückt.

Weit aus am meisten wurden die fast täglich steigenden Kosten verbunden mit den ebenfalls stetig zunehmenden neuen Vorschriften und Regeln aller Art als grösstes Hindernis genannt. Der Frust war deutlich hörbar und manch ein Pilot machte keinen Hehl daraus, dass der nächste Schritt die Nichterneuerung der Lizenz sein wird. Einhellig herrschte zudem das Gefühl vor, von Ämtern und Politik vollständig im Stich gelassen zu sein. Das im Gegensatz zu unserer Arbeit als Verband.

Ein Rundgang durch die AERO zeigte eindrücklich, wie in den letzten Jahren die Branche der UL- und LSA-Fluggeräte gewachsen ist und welch grosses Interesse es beim Publikum erfährt. Mit den modernsten Werkstoffen gebaut, der neusten Technik bei Motor und Elektronik ausgerüstet, erobern sie als kostengünstige Alternative zu den immer teurer werdenden konventionellen Flugzeugen den Markt. Was aber auch auffällt, ist der Umstand, dass die Schweiz – einmal mehr – daran ist, den Anschluss an diese Entwicklung vollständig zu verpassen. Nicht etwa weil die Pilotengemeinschaft dagegen wäre, sondern weil sich Bundesrat und Bazl dem entgegenstellen. Die Gründe dazu hat das Bazl in einer Verfügung wie folgt festgehalten:

«Dass weitere Ultraleichtflugzeuge in der Schweiz nicht zugelassen sind, beruht (...) darauf, dass das Bazl bisher keine entsprechende Unterkategorie von Luftfahrzeugen respektive keine entsprechenden Lufttüchtigkeitsanforderungen (...) definiert und festgelegt hat. Dies aus folgenden Gründen: Die Zulassung einer weiteren Unterkategorie wäre nämlich unmittelbar mit einem Mehrverkehr verbunden, weil diese Art der Sportfliegerei weitere Zielgruppen anspricht. Die damit verbundenen zusätzlichen Lärm- und Schadstoffemissionen und der zu erwartenden

zusätzliche Verkehr im ohnehin schon dicht beflogenen schweizerischen Luftraum hätten somit nebst den negativen Einflüssen auf die Umwelt auch eine sicherheitsbeeinträchtigende Wirkung. Weiter ist nicht dargelegt, dass die Zulassung weiterer Ultraleichtflugzeuge einen substitutiven Effekt mit sich bringen würde.»

Es sind also zwei Gründe: Mehrverkehr und kein Ersatz von «alten» Flugzeugen. Ich kann mir kaum vorstellen, dass im Bazl wirklich jemand an diesen Unsinn glaubt. Warum? Das Bazl selbst widerspricht in Wirklichkeit seiner Argumentation wie folgt:

Seit dem 8. April 2013 ist auch in der Schweiz eine neue Lizenz erhältlich, nämlich die LAPL (= Light Aircraft Pilot Licence). Diese Lizenz ist im Rahmen der von der EU (auf Vorschlag der Easa) veranlassten Neufassung des Lizenzwesens europaweit eingeführt worden. Abgesehen davon, dass es sich dabei um eine von der Icao nicht anerkannte Lizenz handelt, die ausserhalb des Easa-Gebietes wertlos ist (!), wurde diese ausdrücklich geschaffen, um – zusammengefasst – denjenigen Personen, die sich für das Fliegen interessieren, einen kostengünstigen, vereinfachten Einstieg in das Fliegen zu ermöglichen. Da zudem die medizinischen Anforderungen einfacher sind, können PPL-Piloten, die das normale Medical nicht mehr schaffen, mit dieser Lizenz weiter als Pilot fliegen.

Wie war das nochmal? Nein zu den UL wie zum Beispiel Gyrocopter, weil diese ja (bhütetis nei au!) Personen zum Fliegen verleiten könnten, aber Ja zum LAPL, weil ein kostengünstiges Fliegen gefördert (also Personen zum Fliegen verleitet) werden soll. Das ist nichts anderes als politisch gedeckte amtliche Schizophrenie. Von der fehlenden Glaubwürdigkeit wollen wir gar nicht sprechen. Interessanterweise sind die Eco-Light-Fluggeräte zugelassen worden mit der Begrün-

dung, dass sie einen «Substitutionseffekt» gegenüber den «alten» Flugzeugen haben. Weshalb und warum das bei den UL nicht der Fall sein soll, ist unerfindlich, und dass es sich dabei um eine unbelegte Schutzbehauptung handelt, wird nicht einmal bestritten. Wer schon einmal mit einem UL geflogen ist, weiss, dass das Flugerlebnis intensiv und gleichwertig ist, mit dem massgeblichen Unterschied, dass dafür ein Bruchteil der Kosten anfällt (z. B. wegen kleinerem Gewicht und geringerem Benzinverbrauch, was erst noch die Umwelt zusätzlich schont).

Mit ihrem Verbot von modernen, fortschrittlichen Fluggeräten (wie UL) schützt und bevorzugt die schweizerische Politik (vertreten durch das Bazl) weiterhin «alte» und «ersetzungswürdige» Flugzeuge. Da kann sich jeder selbst den Reim darauf machen, was davon zu halten ist. Es bleibt zu hoffen, dass der Bundesrat, beziehungsweise das Bazl, früher als später von dieser unsinnigen Verbots politik abrücken und modern wird.

Etwas Fröhliches zum Schluss: An der AERO 2013 hatte ich ein spezielles Erlebnis, das nichts mit der Fliegerei zu tun hat. Es betraf unseren prächtigen Labradorrüden, den ich an einem Tag mitgenommen habe. Er erhielt sehr viel Beachtung und ich hätte ihn zweimal verkaufen können bzw. Besucher fragten mich alternativ nach der Adresse der Zucht. Vielleicht sollte ich doch noch eine aufgestellte Gruppe «Piloten mit Hund» gründen. **cp**

Daniel Affolter
Präsident AOPA Switzerland



Mustang ehrt RAF Wellington

Am 15. April 2013 jährte sich der Absturz des Royal-Canadian-Air-Force-Bombers Vickers Wellington in Birmenstorf AG zum 70. Mal. Mit einer kleinen Feier gedachte die «Royal Air Force over Switzerland 1940-1945 re-enactment group» dieses Ereignisses. Christoph Nöthiger erwies mit einem Überflug mit seiner Mustang diesem Anlass die Ehre.



Foto: Sven Zimmermann

Im Gedenken an den Absturz der Vickers Wellington HE-374 überflog Christoph Nöthiger mit seiner Mustang P-51 den Ort des «Remembrance».

In den Mittagsnachrichten von Radio Beromünster hiess es vor 70 Jahren: «Am 15. April stürzte um 0.43 Uhr unweit Birmenstorf bei Baden ein britischer Bomber vom Typ Wellington brennend ab, nachdem er über Hallau, Zurzach, Laufenburg und Turgi geflogen war. Durch den Absturz des Bombers wurde kein Schaden angerichtet. Das Flugzeug ist vollständig ausgebrannt. Die Besatzung des Bombers, bestehend aus fünf Mann, konnte sich mit dem Fallschirm retten und wurde von der schweizerischen Militärbehörde festgenommen.»

Die zweimotorige Vickers Wellington, gebaut im Herbst 1942, wurde am 31. März 1943 als HE-374 der No. 432 Squadron der Royal Canadian Air Force zugeteilt. Am Abend des 14. April startete der Bomber um 21:08 Uhr Ortszeit vom Stützpunkt in Burn bei Selby in Yorkshire (Nordengland) mit weiteren elf Besatzungen der 431 Squadron der Royal Canadian Air Force in ihren Wellington Mk. X. zum siebenstündigen Flug. Gesamthaft waren weitere 146 Wellington-, 83 Stirling-, 98

Lancaster- und 135 Halifax-Bomber unterwegs zum Industriegebiet von Stuttgart. Nur 23 Maschinen kehrten zurück. Pilotiert wurde die HE-374 vom 21-jährigen Bankkassier Sgt. James Victor Avery. Zwischen Karlsruhe und Heidelberg griffen zwei Ju 88 Nachtjäger an, von denen einer abgeschossen wurde. Doch ein Ju-88-Treffer beschädigte den Steuerbordflügel. Über Stuttgart geriet die Maschine in heftiges Flak-Feuer. Ein Geschoss explodierte unmittelbar unter der Wellington, das Backbord-Triebwerk verlor an Drehzahl und sämtliche Instrumente im Cockpit fielen aus.

Trotzdem vermochte Avery die Maschine zu stabilisieren und über dem Zielgebiet die Bombenlast abzuwerfen. Aber an eine Rückkehr nach England war nicht zu denken. Um 00.24 konnte die Crew unter sich den Bodensee erkennen. Die unterdessen nur noch mit einem Triebwerk fliegende Maschine verlor an Höhe; es wurde ein geeigneter Landeplatz gesucht. In einer Höhe von 1500 bis 1800 Metern befahl Avery sei-

ner Crew abzuspringen. Er selbst flog die Maschine noch über die Häuser von Baden hinweg, bevor er kurz vor dem Aufschlag aus der nun brennenden Maschine sprang. Der führerlose Bomber stürzte im Oberen Grund beim aargauischen Birmenstorf auf ein Feld und brannte aus. Die unversehrte Besatzung wurde interniert und am 17. Juni der englischen Gesandtschaft in Bern übergeben, von wo aus ihnen die Rückkehr nach England ermöglicht wurde.

Die RAF re-enactment group unter Leitung des Baslers Patrick Schlenker gedenkt an zahlreichen Anlässen der tragischen Ereignisse im Schweizer Luftraum während des Zweiten Weltkriegs. Bei Birmenstorf erinnert ein von der Gemeinde gesetzter Erinnerungsstein an den Absturz des ersten englischen Bombers in der Schweiz. **cp**

Felix Meier

Quellen: www.durham-light-infantry.ch
<http://raf.durham-light-infantry.ch>



Ihre Luftbrücke in die Heimat.

Jetzt Gönnerin oder Gönner werden: 0844 834 844 oder www.rega.ch

Zum ersten Mal hatte Cockpit an der AERO einen eigenen Stand.

Mit sehr viel guten Rückmeldungen, wie das «Standpersonal» in der Nachanalyse mit Zufriedenheit registriert.



Foto: mt

Cockpit an der AERO Die Gewinner des Wettbewerbes!

Ein Schweizer Magazin an einer ausländischen Messe? Ja, denn die Luftfahrt ist international. Und ein grosser Teil der AERO-Besucher kommt jeweils – um den Schweizer Bezug zu betonen – von diesseits des Bodensees. Also oft ein freundliches Wiedersehen.

Ein besonderer Anziehungspunkt war der Wettbewerb mit sehr attraktiven Preisen! Die in Bern ansässige Firma Airmatec (siehe auch Seite 29) stellte ein Kolbenpaar aus einem Merlin-Motor zur Verfügung. Ein Eye-catcher par excellence.

200 Teilnehmer beantworteten die Fragen dazu richtig. Nachstehend die glücklichen Gewinner:

- Eine Übernachtung in Zermatt mit Helikopterrundflug mit der Air Zermatt

Siegfried Wessler, Herta-Mansb.-Strasse 106, Darmstadt

- Teilnahme an der Flying Legends Air Show Duxford, 13.–15. Juli, Flug mit British Airways, zwei Nächte mit Unterkunft im Einzelzimmer im 4*-Hotel Doubletree by Hilton, Goldpass für 2 Tage

Peter Nothofer, Haldeweg 8, Haunshelm

- Hamilton Khaki Flight Timer Uhr:

Thomas Mayer, Berchemstrasse, München

Die Fragen betrafen den Typ des Motors, (einen) Typ Flugzeug, bei dem dieser Motor eingesetzt war (z. B. Spitfire) sowie das ungefähre Gewicht des Exponats (10 kg). **cp**

Max Ungricht



Foto: Jordi Medienhaus

Jaël Geissbühler-Schmid (Empfang Jordi Medienhaus) spielte im Beisein von Cockpit-Verlagsleiter Roger Schenk die Glücksfee.

Ganz oben: Die Merlin-Kolben standen im Zentrum des Wettbewerbes. Im Bild Michel Wirz, Entwickler des Standes (links) und Christian Aeschlimann, Cockpit-Anzeigenleiter.

BLADE



Wieso erfüllen
nicht auch Sie
sich Ihren
Traum und
werden **Pilot?**

Radio Control ... Alles unter Kontrolle!



hobbyzone
radio control sports



TRAXXAS
The Fastest Name In Radio Control

Alles, was ein Männerherz begehrt,
wie auch Ihren Fachhändler,
finden Sie unter:

www.lemaco.ch

Generalvertreter: LEMACO SA, CH-1024 Ecublens



Kurierflüge vom Roten Kreuz (2)

Bomber für die Swissair



Foto: Dan Antoniou

Rumänien erhielt die He 111 für Transportaufgaben. Die Kokarde an dieser Heinkel He 111 E-3 führte das Land ein, nachdem das Königreich Ende August 1944 die Seiten wechselte und sich den Alliierten anschloss.

Geradezu fieberhaft gestalteten sich vor 70 Jahren die Bemühungen vom Roten Kreuz zur Realisation einer schnellen Kurierverbindung zwischen Genf und Portugal. Die dafür notwendigen Überflugsrechte knüpfte das Dritte Reich untrennbar mit dem Verkauf zweier He 111-Transportflugzeuge an die Swissair. Damit wollte sich Berlin eine Quelle für dringend benötigte Devisen erschliessen.

Es war in der Tat eine kühne Vision, als das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK) mithilfe der Swissair Ende 1942 eine humanitäre Luftbrücke zwischen Genf und Lissabon anregte (siehe Cockpit Mai 2013). Von Portugal operierte das Rote Kreuz mit drei Schiffen, die Lebensmittel, Medikamente sowie Kleidungsstücke zur Versorgung der Kriegsgefangenen sowie der Zivilinternierten beförderten. Darum war eine schnelle Kurierverbindung zwischen den beiden neutralen Ländern für die karitative Organisation von vitaler Bedeutung. Hier kam das Dritte Reich ins Spiel. Ohne den Segen Berlins für die Überflugsrechte über dem besetzten Frankreich blieb dieses Projekt lediglich ein Luftschloss. Damit war ein heisser Tango der Begehrlichkeiten auf dem diplomatischen Parkett eröffnet.

Neben den offiziellen Kontakten über den damaligen Aussenminister Marcel Pilet-Golaz lotete die Organisation mit dem seit Sommer 1943 in Genf lebenden Hamburger Reeder Heinz Gustav Schliewen informelle Kanäle aus. Dem, im Solde der Martitime Suisse stehen-

den nautischen Berater des IKRK für Schiffe wurden hervorragende Kontakte in die Teppichetage des Berliner Reichsluftfahrtministeriums (RLM) nachgesagt.

Türkei und die He 111

Diese diplomatischen Vorstösse schienen in der Tat zu fruchten. Das RLM signalisierte grundsätzlich Bereitschaft, der Swissair zwei brandneue Heinkel He 111 zu überlassen. Diese, bei der deutschen Luftwaffe als Bomberflugzeuge in grosser Zahl beschafften Maschinen, wären nach einem Umbau als Post- und Frachtflugzeuge im Pendelverkehr zwischen der Schweiz und Portugal vorgesehen gewesen.

Der bei der Swissair angedachte, zivile Einsatz dieses Musters war übrigens nicht neu. Bereits ab 1936 verwendete die deutsche Luftflotte sechs Heinkel He 111 C-0 Schnellverkehrsflugzeuge, die zehn Passagieren Platz boten. Auch mit dem Export war das Dritte Reich bestens vertraut – im Herbst 1938 erhielt die Türkei als erstes Land 25 Einheiten der He 111 F-1 (Werknummer 5013 bis 5037). Neben der Swissair und dem Roten Kreuz erkannten auch die rumänischen Luftstreitkräfte den Wert dieses Musters als Transporter und orderten 1944 zehn gebrauchte Einheiten der frühen Version He 111 E-3. Mit grösster Wahrscheinlichkeit hätte das Dritte Reich zwei Maschinen der Sub-Version He 111 H-16 an die Schweiz geliefert. Dieser Typ lief ab Herbst 1943 in einer Serie von 200 Einheiten in den Ernst Heinkel Flugzeugwerken AG in Rostock-Marienehe vom Band.

Nazis schielen auf Devisen

Am 2. November 1943 fand eine Besprechung in der Schweiz zwischen Swissair-Direktor Eugen Groh, dem Hamburger IKRK-Schiff-

fahrt-Experten Heinz Schliewen sowie Johannes Schmoll, dem Direktor der Berliner Frombergbank, statt, die offenbar in die Finanzierung involviert war.

Bei dieser Gelegenheit liessen die beiden Deutschen die Katze aus dem Sack. Sie forderten für die beiden He 111 die Summe von 2,15 Millionen Schweizer Franken. Die Unterhändler liessen nicht den Hauch eines Zweifels daran, dass die Erteilung einer Überflugbewilligung untrennbar an den Erwerb der beiden Heinkel-Transportflugzeuge geknüpft war.

Der Stückpreis von 1 070 996 Franken pro Flugzeug tat Groh als «horrend» ab. Zum Vergleich: Die kurz vor Kriegsausbruch beschafften Douglas DC-3 schlugen sich mit einem Stückpreis von 564 000 Franken zu Buche. Für die Swissair-Repräsentativen war klar – bei diesem Angebot ging es dem Dritten Reich in erster Linie um die Beschaffung von dringend benötigten, harten Devisen. Denn die Eidgenossen hätten den Kaufpreis in Schweizer Franken entrichten sollen.

Neben dem Kampf um die Überflugsrechte machten der Swissair die Betriebskosten für die vorgesehenen Kurier-Einsätze Kopfzerbrechen: Die Gesellschaft kalkulierte für den Flug nach Lissabon und zurück Aufwendungen von 20 000 Franken. Ein Betrag, der die finanziellen Möglichkeiten des IKRK sprengte. Lag doch der grösstenteils durch Spenden finanzierte monatliche Etat für die humanitären Aktionen bei 50 000 Franken. Aus diesem Grund brachte die Swissair den Vorschlag ins Spiel, zusätzlich reguläre Brief- und Paketsendungen zu befördern, um einen Teil der Auslagen zu kompensieren.

Ersatzteile statt Flugzeuge

Am 18. November 1943 kam es zu einem erneuten Treffen mit dem 49-jährigen Fromberg-Bank-Direktor Johannes Schmoll und verschiedenen Swissair-Repräsentanten. Eugen Groh regte im Laufe der Verhandlungen an, statt den für den Schweizer Carrier komplett unnützen He 111 im gleichen Umfang dringend benötigte Ersatzteile für die Messerschmitt Bf 109 E-3 Jagdflugzeuge der Schweizer Fliegergruppe zu liefern und die bewährten Douglas-Airliner für die Kurierflüge einzusetzen. Dieser Vorschlag muss offenbar das RLM schwer brüskiert haben, wie Dokumente im Bundesarchiv belegen.

Allem Anschein nach letztmals ist am 7. Februar 1944 über die Kurierflüge nach Portugal und den Ankauf von He 111 verhandelt worden. Schliewen und Schmoll zementierten ihren Standpunkt, dass eine Überflugbewilligung nur über den Kauf der Heinkel realisierbar sei. Groh entgegnete, dass

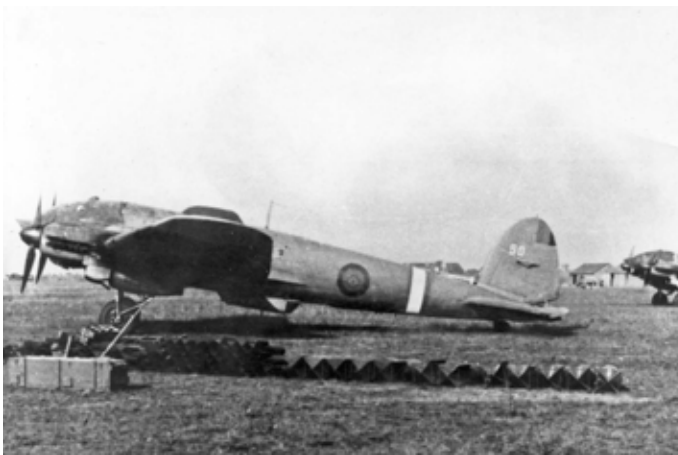


Foto: Dan Antoniou

Die He 111 flog unter der Flagge verschiedener Waffenbrüder des Dritten Reiches. Nachdem Rumänien Ende August 1944 zu den Alliierten überlief, kamen die mit neuen Hoheitskennzeichen versehenen He 111 H-6 gegen die deutsche Wehrmacht zum Einsatz.



Foto: Stephan Boshniakov

Vor dem Krieg lieferte das Dritte Reich die Heinkel-Bomber an Türkei. Mit einem deutschen Überführungskennzeichen versehen, macht diese He 111 F-1 im Herbst 1938 einen Zwischenstopp auf dem bulgarischen Militärflugplatz Bojuzhite in der Nähe der Hauptstadt Sofia.

das IKRK unmöglich in der Lage wäre, die notwendigen Finanzmittel bereitzustellen. Argumente, die Bankdirektor Schmoll schnoddrig abklatschte: «Es seien in der Schweiz viele grosse Vermögen vorhanden, aus denen ständig für karitative Zwecke grössere Summen abfliessen, sodass die notwendigen Mittel sicherlich zu beschaffen wären» – wie wortwörtlich aus einem Swissair-internen Protokoll vom 10. Februar 1944 hervorgeht.

Mit grösster Wahrscheinlichkeit haben sich die Gespräche im Frühjahr 1944 zerschlagen. Nicht zuletzt, weil der perfide Erpres-

sungsversuch des Dritten Reiches am Roten Kreuz nichts fruchtete. Die vom IKRK so dringend geforderte Direktverbindung zwischen Genf und Lissabon blieb bis zum Ende der Feindseligkeiten ein Luftschloss – die Zeche dafür zahlten Abertausende von Kriegsgefangenen. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Redaktion bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern für die Überlassung von Dokumenten.

Die Heinkel He 111

Der dem Roten Kreuz und der Swissair zum Kauf angebotene zweimotorige Bomber He 111 war während der ersten Phase des Zweiten Weltkrieges das Rückgrat der deutschen Kampffliegerkräfte.

Der erste Prototyp He 111a (Werknummer 713) startete am 24. Februar 1935 vom Heinkel-Werkflugplatz in Rostock-Marienehe. Die ersten Vorserienflugzeuge He 111 B-0 standen ab März 1936 zur Verfügung. Die Grossserienproduktion begann im Frühjahr 1937 mit der He 111 B-1. Mit der Kampfgruppe 88 der Legion Condor erlebte die He 111 noch im gleichen Jahr die Feuertaufe im Spanischen Bürgerkrieg.

Ein grösseres Facelifting erfuhr der Bomber im Herbst 1938 mit der Einführung der He 111 P, welche erstmals die charakteristische Vollsichtskanzel aufwies. Mit Abstand die grössten Stückzahlen wurden von der He 111 H gefertigt, welche zwischen Mai 1939 und September 1944 vom Fliessband lief. Der in 7585 Exemplaren gebaute Typ blieb bis zur Kapitulation des Dritten Reiches im Mai 1945 im Einsatz. **(sta)**



Vor 25 Jahren im Cockpit...

In der Juni-Ausgabe von 1988 wird eines der schönsten je gebauten Flugzeug geehrt: Man stelle sich vor, dieser Bericht lief damals unter dem Titel «30 Jahre Hunter in der Schweiz». Als wäre es doch eben grad noch gestern gewesen! Sie lesen aber schon richtig: Im April 1958 wurden bei der Flugwaffe die ersten Hunter in Dienst gestellt.

Im Teil «Zivilluftfahrt» wird einem Flugzeugtyp viel Raum bereitgestellt, der zwischenzeitlich ganz von der Bildfläche verschwunden ist: die Lockheed Tristar. Diesem faszinierenden Dreistrahler gelang der Durchbruch gegen die einheimische Konkurrenz aber nie ganz.

Auf zwei Seiten wird – und das ist eine Analogie zu unserem Bericht auf Seite 33 – das neue Ambulanzflugzeug der Rega vorgestellt. Die BAe 125-800B lösten die Learjets ab. Analogie deshalb, weil die Rega immer wieder mit Innovationen überrascht. **mt cp**

Titelbild: Pilatus PC-6/B2-H4 Turbo-Porter der Armee Ecuadors

Cockpit

SCHWEIZER FLUGWAFFE

Der Veteran hat noch lange nicht ausgedient

30 Jahre Hunter in der Schweiz

Am 12. April feierte die Flugwaffe im Rahmen einer schlichten Feier das dreifjährlige Einsatzjubiläum des Hunter-Kampfflugzeuges. Der folgende Bericht eines ehemaligen Hunter-Piloten schildert die wichtigsten Stationen des auch heute noch eleganten ehemaligen Jägers, der heute von acht Fliegerstaffeln als Erdkampfflugzeug verwendet wird.

Man muß in die Jahre 1947/48 zurückgehen, wenn man den Weg der so erfolgreichen Hawker Hunter verfolgen will. In dieser Zeit erhielt die Firma Hawker von der Royal Air Force die Spezifikationen für einen einsitzigen Abfangjäger, der in 10970 m Höhe eine Geschwindigkeit von Mach 0.94 erreichen sollte. Die Bewaffnung sollte aus vier 20-mm-Hispano- oder zwei 30-mm-Aden-Kanonen bestehen, während als Antrieb ein Rolls-Royce Avon oder ein Armstrong-Siddeley Sapphire vorgesehen war.

Vom Konstruktionsteam wurden verschiedene Studien vorgelegt. Das Projekt, das dann weiterverfolgt wurde, erhielt die Bezeichnung P. 1067. Verschiedene Konstruktionsänderungen am 1:1-Mock-up führten schon bald zu der heute noch eleganten Form. Drei Prototypen wurden gebaut, davon zwei mit Avon- und einer mit Sapphire-Triebwerk. Nach verschiedenen Schwierigkeiten, auch mit Regierungsstellen, war es dann am 20. Juli 1951 soweit: die WB

188 machte ihren Erstflug. Im folgenden Jahr flog am 5. Mai auch der zweite Prototyp WB 195. Während noch zahlreiche Änderungen bei den Prototypen durchgeführt werden mußten, erfolgte schon

1958 überflog der KTA-Einflieger Hans Häfner die erste Schweizer Hawker Hunter Mk 56 in 52 Minuten von Dunsfold nach Emmen. Die J-4001 war vorher als XE536 bei der Royal Air Force eingeteilt. Der Behälter für den Bremschirm wurde erst in der Schweiz eingebaut.



der Bau einer ersten Serie von zwanzig Einheiten. Doch fast alle dieser Produktionsflugzeuge mußten in Ermangelung weiterer Prototypen zu Versuchszwecken berangezogen werden.

Frühe Beschaffung durch die Schweiz

Ende 1954 erhielt die erste RAF-Staffel, die No 43 Squadron, ihre ersten

100 Jahre Alpenflug – Langenbruck ehrt Oskar Bider

Oskar Bider, der Flugpionier aus Langenbruck, war gerade mal 21 Jahre alt, als er im Januar 1913 die Pyrenäen nonstop überflog. Nur ein halbes Jahr später, am 13. Juli 1913, gelang ihm eine weitere Pioniertat: Oskar Bider überquerte als erster Mensch die Alpen mit einem Motorflugzeug. Langenbruck wird am Wochenende vom 22./23. Juni diese Pionierleistungen mit einem grossen Dorffest ehren.




Oskar Bider war Mitbegründer der Schweizer Luftwaffe und auch der schweizerischen Zivilluftfahrt. Grund genug, am Dorffest nicht nur einen Flugbetrieb zu führen, sondern auch die Nostalgie aufleben zu lassen und dem Publikum viele Oldtimer-Flugzeuge zu präsentieren. Ein weiterer Höhepunkt werden die Vorführungen des PC-7 TEAMS sowie einem Super-Puma-Helikopter der Schweizer Luftwaffe sein. Weiter wird eine einmalige Ausstellung zu sehen sein: Flug- und Fahrzeuge aus den 1950er-Jahren und früher sowie Fotos und Dokumente zum Thema «Alpenflug und Oskar Bider». Auch Briefmarkenfans kommen an diesem Wochenende voll auf ihre Kosten, denn in der Mehrzweckhal-

le wird eine interessante Aero-Philatelisten-Ausstellung zu bewundern sein.

Auch für das leibliche Wohl wird selbstverständlich gesorgt. Im ganzen Dorf wird es Stände mit einem vielfältigen kulinarischen Angebot geben und für den Samstag ist zusätzlich noch eine schöne Abendveranstaltung geplant.

Die Organisatoren empfehlen, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen, da in Langenbruck nur eine sehr beschränkte Anzahl gebührenpflichtiger Parkplätze vorhanden ist.

Infos zum Anlass: www.biderfest.ch 

PD/Max Ungricht

mt-propeller



GipsyAero GA8 Airvan / MTV-9



Tecnam P92 / MTV-34 für UL/LSA



Cessna 425 / MTV-27

The Winner's Propeller!

ber 120 STCs weltweit!

Entwicklung und **Herstellung** von EASA und FAA zertifizierten High Performance Composite Verstell- und Festpropellern für Flugzeuge mit Kolben- und Turbinentriebwerken, Luftschiffe, Luftkissenboote und Windkanäle.

Mehr als **30 Jahre Erfahrung** in **Service** und **Verkauf** von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.

**Direkt am Flugplatz
Straubing-Wallmühle
(EDMS) Deutschland**

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



www.mt-propeller.com

EASA DE.145.0115, FAA MFNY838K, EASA DE.21G.0008, EASA.21J.020

Boeing senkt 747-Produktionsrate

Angesichts der gesunkenen Nachfrage für grosse Passagier- und Frachtflugzeuge will Boeing monatlich nur noch 1,75 anstelle von zwei Boeing 747-8 produzieren. Der amerikanische Hersteller geht allerdings davon aus, dass die Luftfracht ab nächstem Jahr wieder wächst und erwartet weiterhin eine Nachfrage von 790 Flugzeugen in der Grössenordnung der 747 für die kommenden 20 Jahre. Laut Boeing hat die Anpassung der Herstellungsrate des Jumbo Jets keine wesentlichen Auswirkungen auf die finanzielle Situation des Unternehmens. Der Flugzeugbauer aus Seattle hat bis anhin 110 Bestellungen für die Fracht- und Passagierversion der Boeing 747 erhalten, 46 Flugzeuge sind ausgeliefert worden. **ts**

BA soll A350 erhalten

Die International Airline Group (IAG), Eigentümerin von British Airways (BA) und Iberia, hat eine Grundsatzvereinbarung für den Kauf von 18 A350-1000 mit Optionen für 18 weitere Flugzeuge unterzeichnet. Die neuen Airbus-Langstreckenjets sollen bei BA zum Einsatz kommen. IAG hat sich ausserdem kommerzielle Bedingungen und Liefertermine gesichert, die zu Festaufträgen für Iberia führen könnten. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der spanische Carrier nach der Restrukturierung und Kostenreduktion wieder rentabel wächst. Der A350-1000 ist die grösste Version des neuen Airbus-Langstreckentwins. Er bietet Platz für bis zu 350 Passagiere in drei Klassen und verfügt über eine maximale Reichweite von 15 500 km. **ts**

United bestellt Embraer 175

United Airlines hat beim brasilianischen Flugzeughersteller Embraer 30 Regionaljets des Typs E175 in Auftrag gegeben und zusätzlich 40 Optionen gezeichnet. Die für 76 Passagiere ausgelegten Maschinen, die ab dem ersten Quartal 2014 ausgeliefert werden, sind für das Regional- und Zubringer-



Foto: Embraer

netz von United Express bestimmt, das United an zwölf kleinere Flugunternehmen ausgelagert hat. Welche Regionalflylinien die E175 übernehmen werden, ist derzeit noch nicht bekannt. **AM**

Turkish deckt sich mit Airbus ein

Turkish Airlines hat mit Airbus einen Vertrag über den Kauf von 82 Flugzeu-

gen der A320-Familie unterzeichnet. In Anwesenheit mehrerer türkischer Minister sowie Airbus-Chef Fabrice Brégier bestellte die Airline aus dem Bosphorus im Detail 25 A321neo, 4 A320neo sowie 53 A321neo, die bis 2015 geliefert werden sollen. Dazu hat sich Turkish Optionen für weitere 35 A321neo gesichert. Damit wird die Flotte des türkischen Carriers 375 Flugzeuge umfassen, deren Durchschnittsalter bis Ende 2020 zu heute 6,6 Jahren auf fünf Jahre sinken könnte. **ts**

CAS unterzeichnet Rahmenvertrag mit Airbus über 60 Flugzeuge

China Aviation Supplies Holding Company (CAS) hat einen Rahmenvertrag mit Airbus über den Kauf von 60 Airbus-Flugzeugen unterzeichnet, darunter 42 Flugzeuge der A320-Familie und 18 A330-Flugzeuge. Ende März 2013 flogen bei 14 chinesischen Fluggesellschaften rund 750 Flugzeuge der A320-Familie und über 110 A330 waren bei sechs Betreibern in Betrieb. **mt**

LH setzt A380 nach Schanghai ein

Ab 26. September wird Lufthansa fünfmal pro Woche mit einem A380 von Frankfurt nach Schanghai fliegen. Die chinesische Handelsmetropole ist nach Peking die zweite chinesische A380-Destination. Schanghai ist zudem mit einer zweiten Verbindung von Frankfurt aus erreichbar. Auf diesem Kurs wird ein A340-600 eingesetzt. Der Kranich fliegt ausserdem mit demselben Flugzeugtyp täglich von München nach Schanghai. Im derzeit gültigen Sommerflugplan setzt Lufthansa den A380 nach Peking, Houston, Johannesburg, San Francisco, Singapur und Tokio ein. **ts**

Einheimische Bestellung für C Series

Bombardier hat zum ersten Mal aus dem eigenen Land eine Bestellung für die C Series erhalten. Porter Airlines, deren Heimatbasis sich am auf einer Insel gelegenen Stadtflughafen «Billy-Bishop» in Toronto befindet, hat eine Kaufvereinbarung für zwölf CS100 mit einer Option für 18 weitere Flugzeuge unterzeichnet. Dazu kommen Kaufrechte für sechs Turboprops des Typs Dash 8-Q400NextGen, dem einzigen bisher von Porter eingesetzten Flugzeugmuster. Damit die kanadische Regionalflygesellschaft die neuen Jets ab ihrer Home Base überhaupt einsetzen kann, braucht es eine Aufhebung des Jet-Verbots am «Billy-Bishop»-Airport sowie eine Pistenverlängerung. Bei Porter Airlines handelt es sich um den bisher ungenannten ersten Kunden aus Amerika. Sie wurde 2006 gegründet, ist spezialisiert auf Geschäftsreisende und bedient in erster Linie Inlandziele sowie Newark in den USA. **ts**

Boeing steigert B787-Produktionsrate

Am 9. Mai verliess der erste Dreamliner aus der Serie der gesteigerten Produktionsrate (7 Flugzeuge/Monat) die Produktionshallen von Everett. Zu



Foto: Boeing

Jahresende soll der monatliche Ausstoss bei zehn B787 liegen. Bis Anfang Mai waren 50 Maschinen ausgeliefert; mehr als 800 Bestellungen (58 Kunden) stehen zurzeit in den Bestellbüchern von Boeing. **mt**

Air Cargo Germany stellt Insolvenzantrag

Das auf dem Flughafen Hahn ansässige Frachtflugunternehmen Air Cargo Germany (ACG) hat nach dem Entzug der Betriebsbewilligung am 18. April, anfangs Mai Insolvenz angemeldet. Die Frachtlinie, die zuletzt vier Vollfrachter des Typs Boeing 747-400 betrieben hatte, hofft nach einer Restrukturierungsphase den Flugbetrieb wieder aufnehmen zu können. An der 2008 gegründeten ACG ist die russische Volga-Dneper-Gruppe mit 49 Prozent beteiligt. **AM**

Etihad steigt bei Jet Airways ein

Etihad Airways beteiligt sich mit 24 Prozent am Aktienkapital der indischen Jet Airways und bezahlt dafür rund 379 Millionen US-Dollar. Die Fluggesellschaft aus Abu Dhabi hat sich ferner für 150 Millionen US-Dollar in das Kundenbindungsprogramm «Jet-Privilege» eingekauft, dies, nachdem bereits früher für die Übernahme von Slots des Londoner Flughafens Heathrow 70 Millionen US-Dollar an die indische Fluglinie überwiesen wurden. Die 1992 vom indischen Milliardär Nareish Goyal gegründete grösste private Fluggesellschaft Indiens will den Verkaufserlös für ihre Wachstumsstrategie und für den Abbau der auf rund 2,3 Milliarden US-Dollar aufgelaufenen Schulden einsetzen. **AM**

SAS trennt sich von Wideroe

Das skandinavische Gemeinschaftsunternehmen SAS hat 80 Prozent der Anteile der profitablen Wideroe an eine norwegische Investorengruppe verkauft und für die restlichen 20 Prozent eine Verkaufsoption für 2016 vereinbart. Die mit dem Verkauf der Tochtergesellschaft gelösten 235 Millionen Euro will die seit Jahren finanzschwache Fluglinie für die Schuldentilgung verwenden. Im Rahmen des Verkaufsabkommens werden die In-

vestoren aus den Beständen der SAS zusätzlich sieben Bombardier Dash Q400 übernehmen. **AM**

Friedrichshafen wird Turkish-Destination

Am 2. Mai hat Turkish Airlines Friedrichshafen als zwölftes deutsches Ziel in ihr Streckennetz aufgenommen. Der Flug vom Bodensee nach Istanbul wird viermal pro Woche durchgeführt, jeweils am Dienstag, Donnerstag, Freitag und Samstag. Friedrichshafen ist die 223. Destination im Flugplan des türkischen Carriers. **ts**

Neuer Kommerzchef bei Edelweiss

Alain Chisari ist seit Anfang Mai Kommerzchef bei Edelweiss Air. Der 40-jährige Manager war zuvor Head of Alliances and Commercial Relation bei Swiss und hatte in verschiedenen Funktionen bei American Airlines und Delta Airlines gearbeitet. Bei Edelweiss ersetzt er den bisherigen Leiter des Kommerzbereichs, Rudolf Schumacher, der dieses Amt seit Anfang Jahr interimistisch ausgeübt hat. **ts**

Swissport übernimmt Unternehmen in Costa Rica

Der weltweit grösste Bodenabfertiger Swissport International verstärkt sein Engagement in Lateinamerika und übernimmt die Mehrheit des costaricanischen Ground Handling Unternehmens InterAirport Service (IAS), mit der Swissport seit 2010 über ein Kooperationsabkommen verbunden ist. IAS hat im letzten Jahr auf den Flughäfen von San Jose und Liberia über 10 000 Flüge abgefertigt. **AM**

Swiss-Geschäftsleitung wieder komplett

Die bei Swiss frei gewordenen Posten des Kommerz- und Finanzchefs sind wieder besetzt. Seit 1. Mai verantwortet der 41-jährige Markus Binkert als Nachfolger von Holger Häty den Kommerzbereich des Schweizer Carriers. Er war zuvor Verkaufs- und Marketingchef der deutschsprachigen Märkte von Swiss. Der Deutsche Roland Busch (49) übernimmt auf 1. Juli das Amt des Finanzchefs von Marcel Klaus. Busch ist derzeit noch Finanzvorstand bei der Lufthansa Passage. Neben den beiden neuen Mitgliedern gehören Harry Hohmeister (CEO) und Rainer Hiltbrand (COO) der Swiss-Geschäftsleitung an. **ts**

Swiss schreibt Verlust

Im ersten Quartal des laufenden Jahres hat Swiss einen Betriebsverlust von 24 Millionen Franken erlitten. In der Vorjahresperiode hatte noch ein Minus von 4 Millionen resultiert. Der Umsatz nahm dagegen um 2 Prozent auf 1,19 Milliarden zu. Das Un-

ternehmen erklärte den Verlust mit einer weiterhin ungünstigen Marktsituation und überproportional gestiegenen Treibstoffkosten. «Unsere Anstrengungen werden weitergehen müssen, wenn wir wieder eine nachhaltige Ertragsbasis erreichen wollen», sagte CEO Harry Hohmeister. **ts**

Flughafen Zürich kann neues Lärmgebührenmodell umsetzen

Das Bundesverwaltungsgericht hat die Beschwerde des Schutzverbandes (SBFZ) und der Gemeinde Rümlang die aufschiebende Wirkung entzogen. Das revidierte Lärmgebührenmodell wird daher seit dem 1. Mai vorläufig angewendet. Neu werden rund 70% der Flugzeuge damit Lärmgebührenpflichtig werden; mit den alten Berechnungsgrundlagen waren es etwa 10%. **mt**

Genf mit guter Bilanz

Der Flughafen Genf hat im vergangenen Jahr einen Umsatz von 364 Mio. Franken erzielt, ein Plus von 5,6% gegenüber 2011. Dabei resultierte ein Gewinn von 66,5 Millionen (+ 2,9%). 51,3% der Einnahmen gingen auf das Konto der direkt mit der Luftfahrt in Verbindung stehenden Sparten wie Landtaxen und Passagiergebühren, 48,7 Prozent entstammten dem nicht-aviatischen Bereich (Mieteinnahmen, Parkgebühren usw.). Im Jahr 2012 benutzten 13,9 Millionen Passagiere (+ 5,9%) den Westschweizer Flughafen, der dieses Jahr von 54 Fluggesellschaften bedient wird und Flüge zu 124 Zielen anbietet. Mit der Aufnahme der Verbindung nach Peking durch Air China am 7. Mai hat Genf zudem eine neue Langstrecke erhalten. Die Resultate des ersten Quartals 2013 lassen laut einem Communiqué ein weiteres Wachstum erwarten. **ts**

Neues PC-12-Verkaufs- und Servicecenter für nordeuropäische Länder

Die Pilatus Flugzeugwerke AG ernannten Tronrud Aviation zum offiziellen PC-12-Verkaufs- und Servicecenter für den nördlichen Teil Europas. Im Verantwortungsbereich von Tronrud Aviation liegen die Territorien von Norwegen, Schweden, Dänemark und Finnland. Der Hauptsitz von Tronrud Aviation liegt rund 50 Kilometer nordwestlich von Oslo, gut erschlossen am firmeneigenen Flugplatz Eggemoen. Rund um den Flugplatz befindet sich der «Eggemoen Aviation & Technology Park», wo Unternehmen in den Bereichen Luftfahrt sowie Ingenieurwissenschaften angesiedelt sind. **mt**

Italienische Luftwaffe mit ECR-Tornado-Upgrade

Alenia Aermacchi hat in Zusammenarbeit mit BAE Systems und Cassidian – dem Panavia Partner Konsortium –



der italienischen Luftwaffe den ersten upgegradeten ECR Tornado (Electronic Combat/Reconnaissance) ausgeliefert. 14 weitere Maschinen werden folgen. Der Tornado ECR MLU verfügt nun über ein integriertes IN-GPS, ein neues Kommunikationssystem, einen MIDS-Datalink (mit integriertem TACAN) und neuen Multifunktionsdisplays. Mit der neuen Software ist auch der Einsatz von HARM- und JDAM-Waffen möglich. **mt**

Die Pilotenschule der schwedischen Luftwaffe besucht Sion

Im September 2012 begaben sich Piloten und Flieger der Pilotenschule der Schweizer Luftwaffe für eine Fortbildungswoche nach Schweden. Nun war die schwedische Pilotenschule an der Reihe, ihre Schweizer Kollegen zu besuchen. Das rund 20 Personen zählende Detachement hat sich vom 13. bis 17. Mai mit vier Flugzeugen des Typs Saab-105 und einem Transportflugzeug in Sion aufgehalten. Die Schweizer Pilotenschule, die sich zurzeit im Wallis befindet, wird die Delegation während ihres Aufenthalts mit ihren PC-21 begleiten. Insbesondere sind Flüge mit gemischt schweizerisch-schwedischen Besatzungen vorgesehen, um die jeweiligen Ausbildungsmittel vorzuführen. Die Vereinbarung über die Ausbildungszusammenarbeit (MoU) zwischen der Schweiz und Schweden bildet die rechtliche Grundlage für diesen Austausch. **PD/mt**

Schweizer Luftwaffe trainiert in Frankreich

Vom 15. bis 31. Mai nehmen rund 50 Angehörige der Schweizer Luftwaffe mit sechs F/A-18 Einsatzflugzeugen – plus eine Reservemaschine – auf dem Militärflugplatz Landivisiau (F) an einer Luftverteidigungs-Trainingskampagne mit vier weiteren Ländern teil. Das Training in Frankreich – der Kampagnenname ist ALAVIA – ist wichtiger Bestandteil des Pilotentrainings, das in der Schweiz aus Rücksicht auf die Bevölkerung nicht in allen Bereichen optimal durchgeführt werden kann. **mt**



Segelflug- Erlebnistage

Einzigartig, unvergesslich
und traumhaft schön:
Das «Spiel mit dem Wind»

- Sicherheits-Theorie
- Segelfliegen, ca. 1.5 Stunden mit erfahretem Fluglehrer
- CHF 250.–
- Kontakt und Reservation: +41 55 619 60 40

24.08.2013
31.08.2013
07.09.2013
14.09.2013
21.09.2013
28.09.2013
05.10.2013

Schnupper- woche Segelfliegen

17.06. bis 21.06.2013
05.08. bis 09.08.2013

Ein faszinierendes,
herausforderndes Hobby
ohne administrativen Aufwand
einfach kennenlernen

ALPINE
SEGELFLUGSCHULE
SCHÄNIS AG

Flugplatz CH-8718 Schänis
Telefon +41 55 619 60 40
Telefax +41 55 619 60 49
info@schaenissoaring.ch
www.schaenissoaring.ch



- 12 Ausbildungsflüge
- Persönliche Betreuung
- Erfahrene Fluglehrer
- Pauschalpreis: CHF 980.–
- Flugstunden für spätere Basisausbildung anrechenbar

PS 03.2013

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. April bis 30. April 2013

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
12.04.2013	HB-848	Rhönlerche II	3057/BR	1961	Schaefer Markus, Lenzburg	Birrfeld
11.04.2013	HB-1820	Discus B	60	1985	Groupement de Vol à Voile «Les Martinets», Bex	Bex
05.04.2013	HB-2268	Piccolo B	101	1995	Fichmann Alfred, Thalwil	Birrfeld
23.04.2013	HB-BSU	AX8-105 S2	1842	1990	Anderegg Otto, Château-d'Oex	Château-d'Oex
10.04.2013	HB-FSB13	Pilatus PC-12/47E	1402	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.04.2013	HB-FSD13	Pilatus PC-12/47E	1404	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.04.2013	HB-FSG13	Pilatus PC-12/47E	1407	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.04.2013	HB-GFF	Beech D95A	TD584	1964	Luckyair SA, Viganello	Locarno
29.04.2013	HB-HCE6	PC-7 Mk. II	694	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.04.2013	HB-HCF6	PC-7 Mk. II	695	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.04.2013	HB-IEE	Boeing 757-23A	24527	1989	Tierralta Holdings Corp./Privatair SA, Genève	Genève-Cointrin
03.04.2013	HB-IPR	Airbus A319-112	1018	1999	Sierra Leasing Ltd./Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
18.04.2013	HB-JKE	Gulfstream 200	231	2010	Mandal Management Limited/ Nomad Aviation AG, Bern	Bern-Belp
11.04.2013	HB-QDG	Fire Balloons G 30/24	584	1997	Wittwer Hans-Ulrich, Rüegsau	Hasle-Rüegsau
11.04.2013	HB-QTU	Fire Balloons G 36/24	149	1990	Engler Thomas/Ballon Blatten GmbH, Lengwil-Oberhofen	Lengwil-Oberhofen
26.04.2013	HB-SCX	DA20-A1	10142	1996	Groupement de Vol à Moteur Lausanne, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
30.04.2013	HB-VOS	Raytheon 390	RB-187	2007	Ahrenkiel Consulting Services, Bern	Bern-Belp
30.04.2013	HB-XPA	AB206B	8364	1973	Skymedia AG, Zürich	Zürich

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
24.04.2013	HB-384	Olympia Meise	384	1945	Fessler Thomas/Segelfluggruppe Solothurn, Richterswil	Grenchen
15.04.2013	HB-1014	SZD-12	87	1954	Schneider François, Neuchâtel	Courtelary
18.04.2013	HB-1776	DG-300 Elan	3E74	1984	Albertsson Ted Stellan, Zürich	Winterthur
05.04.2013	HB-1819	DG-300 Elan	3E135	1985	Frey Wilhelm, Zürich	Buttwil
23.04.2013	HB-3289	ASW-27	27001	1995	Drake Ross Andrew, Glattpark	Schaffhausen
08.04.2013	HB-AFN	ATR 72-201	389	1994	Farnair Switzerland AG, Allschwil	Basel-Mulhouse
08.04.2013	HB-CIV	Ce 182R	18268557	1986	Paric Marko, Uster	Bad Ragaz
02.04.2013	HB-CYX	Ce 152	15283756	1979	Flugschule Eichenberger AG, Buttwil	Buttwil
11.04.2013	HB-DFM	Mooney M20J	24-0775	1979	Aengenheister George, Fehraltorf	Speck-Fehraltorf
23.04.2013	HB-DHV	Mooney M20M	27-0056	1990	Sadorex Holding AG, Kappel SO	Grenchen
02.04.2013	HB-JHM	A330-343	1355	2012	Swiss International Air Lines Ltd./ Edelweiss Air AG, Zürich	Zürich
19.04.2013	HB-KIP	Beech A-1	1153	1990	Segelfluggruppe beider Basel, Basel	Fricktal-Schupfart
23.04.2013	HB-NCS	Rockwell 114	14356	1979	Aerotec AG, Grenchen	Grenchen
03.04.2013	HB-OMP	PA-28-140/160	28-7225232	1972	Verein Haltergemeinschaft HB-OMP, Trubschachen	Bern-Belp
30.04.2013	HB-OPH	PA-18 «150»	18-5517	1957	Piper Flying Group, Mies-Tannay	La Côte
02.04.2013	HB-OTN	PA-22-108	22-8221	1961	Association C.O.L.T., Prangins	La Côte
08.04.2013	HB-PIZ	PA-32R-301	32R-8513007	1985	Steiner Germain/Aéro-Mouolino, Collex	Genève-Cointrin
09.04.2013	HB-QLG	Z-180	10883	2006	Chocolats Camille Bloch SA/ Besnard Jacques-Antoine, Enges	Neuchâtel
30.04.2013	HB-QMA	BB37N	465	2007	Schmidle Patrik/Ballongruppe Zugersee, Buchrain	Buchrain
26.04.2013	HB-QPZ	Fire Balloons G 36/24	1471	2011	Ballonteam Zürichsee GmbH, Illnau	Illnau-Horben
23.04.2013	HB-SPO	Jodel D 117	605	1957	Stoffel Aviation GmbH, Hittnau	Speck-Fehraltorf
23.04.2013	HB-ZJZ	EC 130 B4	3842	2004	Helipool GmbH, Chur	Lauterbrunnen



Löschung: Die Hawker/Beechcraft (ehemals Raytheon) 390 Premier 1 HB-VOS kam 2007 fabrikneu in die Schweiz und wurde in Bern stationiert. Mitte April war das sechsplätzig Flugzeug mit 557 Flugstunden und 500 Landungen zu einem Preis von knapp 2,3 Mio. US\$ zum Verkauf ausgeschrieben. Am 30. April wurde es aus dem Schweizer Register gelöscht.

Löschung: Neben den Grossaufträgen, an denen die Pilatus Flugzeugwerke gegenwärtig arbeiten (75 PC-7 Mk. II für Indien und 55 PC-21 für Saudi-Arabien) geht auch die Produktion des PC-12 weiter. Viele Maschinen gehen in weisser Farbe in die USA. Der PC-12/47E HB-FSG13 hat Buochs am 24. April als eines der wenigen Flugzeuge im Grundanstrich Richtung USA verlassen.

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
10.04.2013	HB-475	Kranich II	-	1938	Roth Werner/Segelfluggruppe Randen, Schaffhausen	Ausland
04.04.2013	HB-3441	Schempp-Hirth Discus-2C	55	2013	Segelfluggruppe Zürich, Zürich	Buttwil
04.04.2013	HB-AFH	ATR 72-202	313	1992	Farnair Switzerland AG, Allschwil	Basel-Mulhouse
24.04.2013	HB-FSJ13	Pilatus PC-12/47E	1410	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.04.2013	HB-FSK13	Pilatus PC-12/47E	1411	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.04.2013	HB-FSL13	Pilatus PC-12/47E	1412	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.04.2013	HB-FSM13	Pilatus PC-12/47E	1413	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.04.2013	HB-GKG	Hawker Beechcraft G-58 Baron	TH-2369	2013	Marzo Livio, Feldbrunnen	Grenchen
16.04.2013	HB-HCM6	Pilatus PC-7 Mk. II	702	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.04.2013	HB-HCN6	Pilatus PC-7 Mk. II	703	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.04.2013	HB-ION	Airbus A321-212	5567	2013	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
03.04.2013	HB-IZW	Saab 2000	039	1996	Nordic Aviation Capital A/S Darwin Airline SA, Lugano	Lugano
30.04.2013	HB-IZX	Saab 2000	041	1996	Kirk Aviation A/S, Darwin Airline SA, Lugano	Lugano
15.04.2013	HB-JHN	Airbus A330-343	1403	2013	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
12.04.2013	HB-JKI	Gulfstream GV-SP	5355	2012	Malaysian Jet Services S/B Execujet Europe AG, Zürich	Ausland
23.04.2013	HB-JKJ	Gulfstream GIV-X	4269	2013	Malridge Investments Limited/Nomad Aviation AG, Bern	Bern-Belp
12.04.2013	HB-KHZ	Robin DR 400/180 R	2661	2013	Fliegerschule Birrfeld AG, Lupfig	Birrfeld
19.04.2013	HB-PSH	Piper PA-46-500TP	4697143	2002	Hirt Beat, Uttwil	St. Gallen-Altenrhein
16.04.2013	HB-PST	Piper PA-46-350P	4636142	1998	Verein Cloudhunter, Pratteln	Basel-Mulhouse
19.04.2013	HB-QIF	Fire Balloons G 34/24	881	2001	Busse Dirk, Hägendorf	Hägendorf
25.04.2013	HB-QRG	Kubiček BB34Z	969	2013	UBS AG/Ballogruppe Zürich, Hinwil	Hünenberg
25.04.2013	HB-QRQ	Lindstrand LBL 425A	838	2002	Sky Fun Ballon AG, St. Margrethen SG	St. Margrethen SG
12.04.2013	HB-WEA	Lightwing AC4	002	2013	Light Wing AG, Stans	Buochs
10.04.2013	HB-WXA	Czech Sport Aircraft PS-28 Cruiser	C0438	2013	Groupement de Vol à Moteur Lausanne, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
10.04.2013	HB-WXB	Czech Sport Aircraft PS-28 Cruiser	C0458	2013	Groupement de Vol à Moteur Lausanne, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
29.04.2013	HB-ZOL	Eurocopter EC 155 B1	6791	2007	Heli-Link Helikopter AG, Glattbrugg	Zürich
02.04.2013	HB-ZPW	Robinson R22 Beta	3686	2004	Airport Helicopter AHB AG, Neudorf	Luzern-Beromünster



Basel (links): Am 4. April reiste die russische Eishockey-Nationalmannschaft mit der Boeing B737-315 EI-DOH der Transaero für zwei Testspiele gegen die Schweizer Nationalmannschaft an. **Foto: Dennis Thomsen**

Basel (unten links): Am 1. April landete die Boeing 727-282 (Adv) XT-BFA der Regierung von Burkina Faso erstmals am Euro-Airport. Der Oldtimer mit Baujahr 1981 flog direkt aus der Hauptstadt Ouagadougou zu Wartungsarbeiten ans Rheinknie.

Foto: Daniel Bader

Zürich (unten rechts): Belle Air Europe nennt sich das im italienischen Ancona ansässige Tochterunternehmen der albanischen Belle Air. Im Bild die A320-200.

Foto: Aeromedia A. E. Wettstein



Genf: Das neueste Kind der Air France in Skyteam-Farben: Airbus A321-212 F-GTAE. Air France operiert bereits zwei andere A320 in derselben Lackierung. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Bern (links): Die Gulfstream G450 HB-JKJ wurde werksneu direkt aus Savannah, USA, nach Bern ausgeliefert, wo sie durch die hier ansässige Nomad Aviation auf ihren Einsatz in Hongkong vorbereitet wurde.

Foto: Ian Lienhard

Genf (unten links): Easyjet macht manchmal mit Sonderlackierungen auf neue Strecken aufmerksam, so hier mit dem Airbus A319-111 G-EZIW auf Liniate-Fiumicino.

Foto: Jean-Luc Altherr

Basel (unten rechts): Die McDonnell Douglas MD-87 OY-JRU der Danish Air Transport führte für die nationale dänische Lotteriegesellschaft «Danske Spil» einen Charterflug an den Euro-Airport durch. **Foto:** Dennis Thomsen



Basel: Am 12. April reiste der englische Erstligist Tottenham Hotspur aus London zum Europa-League-Viertelfinalspiel gegen den FC Basel an. Zum Einsatz kam die Boeing B737-33A(QC) G-POWC der Titan Airways, hier beim Start zum Rückflug am 14. April. **Foto:** Dennis Thomsen



«Semper Paratus»

Guardians of the Golden Gate

Die U.S. Coast Guard Air Station von San Francisco – angesiedelt auf dem San Francisco International Airport – ist einer von vier Standorten des Coast Guard's 11th District. Dieser deckt die Staaten Kalifornien, Arizona, Nevada und Utah ab. Die Küsten des Meers und der Binnengewässer sind mehr als 1000 Meilen lang; Offshore-Einsätze können gar bis in die Gewässer Mexikos, Mittelamerikas und hinunter nach Südamerika reichen.

Ein Crew-Mitglied, bereit zum nächsten Flug über der San Francisco Bay.

Unten links: Jede Crew verfügt auch über einen Rettungsschwimmer (Patch). Weiter sind zwei Piloten und ein Mechaniker mit an Bord.



Die Einsatzleitung befindet sich auf Coast Guard Island in Alameda, auf der östlichen Seite der San Francisco Bay. Die meisten Einsätze der in San Francisco beheimateten Einheit werden in der San Francisco-Bay-Gegend und im Sacramento River Delta geflogen.

Die Coast Guard ist eine von fünf Teilstreitkräften Amerikas und die einzige militärische innerhalb von Homeland Security. Zuvor war die Organisation dem Department of Transportation angegliedert; nach 9/11 erfolgte ein Umdenken und damit die Integration in Homeland Security (2003). Die Verabschiedung des Homeland Security Acts im Jahr 2002 brachte eine verstärkte Fokussierung auf die Sicherheit der Seegrenzen. Der Coast Guard wurde damit die Verantwortlichkeit für Patrouillenflüge über die wichtigsten maritimen Infrastrukturen übertragen. Für die Air Station von San Francisco heisst dies zum Beispiel der Häfen San Franciscos und Oaklands bis hin ins Landesinnere nach Stockton und Sacramento.

Per Gesetz werden der Coast Guard elf Überwachungsschwerpunkte erteilt: Häfen und Wasserwege, Küstenbewachung, Drogenbekämpfung, Navigationshilfe, SAR, Meeres- und Umweltschutz, Hafensicherheit, Verteidigungsbereitschaft, Immigrationsüberwachung,

Eisbekämpfung sowie allgemein die Durchsetzung des Gesetzes. Die Air Station San Francisco operiert vier Helikopter vom Typ MH-65C Dolphin (Eurocopter AS.365 Dauphin), welche vorwiegend im SAR-Bereich eingesetzt werden. Damit kann eine 300 Meilen lange Küstenlinie abgedeckt werden, von Point Lucia (südlich von Big Sur) bis zum nördlich gelegenen Point Arena.

Seit über 70 Jahren

Die Geschichte der Coast Guard Air Station San Francisco geht auf das Jahr 1941 zurück; die Infrastruktur der Anlage wurde am 15. Februar dieses Jahres in Betrieb genommen – an Flugzeugen standen eine PBY-5 Catalina und zwei RD-4 Dolphin im Einsatz. Am 1. November 1941 wurde die Station und das gesamte Personal dem Kommando der U.S. Navy unterstellt – diese Unterstellung dauerte bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges; die offizielle Rückunterstellung unter das Kommando der Coast Guard erfolgte am 30. Juni 1946. 1947 begann die Helikopter-Zeit: Als erster in San Francisco stationierter Heli stiess ein HO3S-1 Dragonfly zur Flotte der Flächenflieger. In den frühen 1950er-Jahren wurden diese aus dem Weltkrieg stammenden Flugzeuge durch Grumman HU-16E Albatross ersetzt. Dieses Amphibium eignete sich ganz besonders für die SAR-Aufgaben. Ab 1963 erhielt die Coast Guard mit den HH-52A Sea Guard neue Hubschrauber, deren Einsatzmöglichkeiten die Fähigkeiten des Vorgängers um ein Mehrfaches übertrafen.

Nur noch Helikopter

Im Jahr 1978 ging auf der Air Station San Francisco das Zeitalter der Flächenflieger zu Ende. Die damals eingesetzten C-130 wurden



Solche Speziallackierungen sind bei USCG-Helikoptern rar. Dieser Heli war im August 2012 Teil einer Abordnung in der Arktis, wo Ölbohrungen von Shell überwacht wurden. Die Air Station San Francisco hält immer einen MH-65 für Übersee-Einsätze bereit.



Regelmässiger Unterhalt ist von grosser Wichtigkeit, da der Korrosion durch Meerwasser entgegengehalten werden muss. Nach jedem Flug werden die Helikopter einem Check-up unterzogen.



Über 100 Dolphins sind gegenwärtig bei der USCG im Einsatz. Für regelmässige Golden-Gate-Benutzer sind solche Bilder keine Seltenheit.



Jeder Einsatz wird detailliert vorbesprochen.

Fotos: Carlo Kuit & Paul Kievit/Bronco Aviation

zur Air Station Sacramento verschoben, die 37 Jahre lang dauernde Flächenflieger-Geschichte im Raum San Francisco fand einen definitiven Abschluss. Im Jahr 1991 ein weiterer Typenwechsel: Die zwischenzeitlich eingesetzten H-3 Pelican wurden schrittweise von Sikorsky HH-60 Jay Hawk abgelöst, aber bereits fünf Jahre später erfolgte ein Transfer dieser Helis nach San Diego – als Ersatz kamen HH-65 nach. Ab 2001 folgten HH-65B (ein Upgrade der Ursprungsversion mit neuer Avionik) und seit 2006 ist die noch neuere und ebenfalls upgegradete Version C verfügbar (neu mit Turboméca Ariel 2C2-CG). Es ist vorgesehen, die Dolphin bis ins Jahr 2027 weiterzubetreiben. Ein neues Upgrade in Version D ist gegenwärtig in Arbeit; bei Air Station San Francisco werden diese Helikopter zurzeit eingeführt. Die grösste HH-65D-Flotte steht bei der

Coast Guard Air Station Atlantic City (N.J.). Zehn Helikopter sind dort für ein riesiges Einzugsgebiet mit New York, New Jersey, Pennsylvania, Delaware, Maryland, Washington D.C. und Teile von Virginia zuständig. Die USCG bildet eigene Piloten aus, aber auch erfahrene Ex-Piloten der Army, Navy, des Marine Corps oder Air Force sind willkommen. Etwa 40% der fliegenden Besatzungen hat einen solchen Hintergrund. CDR Brian Glander, der Kommandant der Air Station San Francisco, sagt dazu: «Für viele dieser Piloten mit militärischer Vergangenheit ist die Eingliederung bei uns fast ein Kulturschock. Auf der anderen Seite bringen diese erfahrenen Leute viel fliegerisches Know-how ein, das uns hilft, unseren hohen Qualitätsansprüchen gerecht zu werden. Es ist ein langer Weg, bis diese

Leute in unsere Einheiten integriert werden können.»

Das fliegerische Basistraining beginnt aber auf der Naval Air Station Pensacola; etwa 25 Cessna-Stunden sind der erste Schritt. Weitere etwa 100 Stunden werden auf Beechcraft T-34 und T-6 absolviert. Für die eigentliche Heliausbildung wird auf TH-57 (militärische Version des Jet Rangers) gewechselt – damit werden etwa 125 Flugstunden absolviert.

Auf der Air Station von San Francisco steht immer ein Helikopter zur Einführung neuer Crews bereit. Bis zum «Semper Paratus» der Nachwuchspiloten steht eine weitere intensive Lernphase an. **cp**

Events

Schweiz

31. Mai-2. Juni

Seaplane Meeting
Hergiswil

15.-16. Juni

ORIS Fly-in
Ambri

21.-23. Juni

Seaplane Meeting
Allaman

22.-23. Juni

100 Jahre Alpenüberquerung von Oscar Bider, Langenbruck

29.-30. Juni

Recontres internationales d'oldtimers
Ecuwillens

5.-7. Juli

Seaplane Meeting
Bönigen

8.-12. August

Seaplane Meeting
Le Bouveret

9.-11. August

Internationales Militär-Oldtimer-Treffen mit Airshow Birmensdorf AG

17. August

International Fly-in
Prangins

24. August

Simmenshake
St. Stephan

30. August-1. Sept.

Dittinger Flugtage
Dittingen

30. August-1. Sept.

Seaplane Meeting
Vevey

31. August-1. Sept.

Gärn ab Bärn
Bern-Belp

1. September

Fliegerchilbi
Langenthal

6.-8. September

Seaplane Meeting
Morcote

7. September

Flüügerfäscht
Schmerlat

7. September

Zigermeel
Mollis

5.-6. Oktober

Modellflugtage
Hausen a.A.

9.-10. Oktober

Axalp Fliegerschiessen
Meiringen

Ausland

14.-16. Juni

Klassikwelt Bodensee
Friedrichshafen D

17.-23. Juni

Paris Air Show
Le Bourget F

28.-29. Juni

Airpower 13
Zeltweg A

11.-14. Juli

Scalaria Air Challenge
St. Wolfgangsee A

17. August

AutoGyro Fly-in
Hildesheim D

23.-25. August

Tannkosh Fly-in
Tannheim D

8.-9. September

Hahnweide
Kirchheim unter Teck D

11.-15. September

Reno Air Race
Reno USA
(mit Swiss Air Racing Team)

Wettbewerb – Flugzeuge der Welt



Fotos: Archiv Cockpit

Diesen Monat heisst es: Wer erkennt dieses Flugzeug?

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

Einsendeschluss: 20. Juni 2013.

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre vollständige Adresse bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2014 seiner Wahl. Bei mehreren

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

Auflösung Wettbewerb April – Die richtige Antwort lautet: McDonnell Douglas MD-500E

Richtig geantwortet haben: Markus Arnold, 5734 Reinach; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Melchior Burri, 6036 Dierikon; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Jürg Dorninger, 8488 Turbenthal; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Peter Erni, 6025 Neudorf; Patrick Göransson, 8820 Wädenswil; Erwin Kälin, 8844 Euthal; Maurus Olgiati, 7017 Flims-Dorf; Louis Sandoz, 6317 Oberwil; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Peter Schärer, 2540 Grenchen; Martin Widmer, 5727 Oberkulm.

Als Gewinner wurde Patrick Göransson ausgelost. Der Gewinner wird im Dezember kontaktiert.



Vorschau auf die Ausgabe 7, Juli 2013

Was bringt uns die EBACE? Stagniert der BizJet-Markt weiterhin, gibt es interessante Innovationen? Cockpit ist mit vier Mitarbeitern vor Ort. Auf einen Punkt sind wir alle besonders gespannt: auf den Erstauftritt des PC-24!

Militärisch gehen wir ins nahe und ferne Ausland. Nach Malaysia und nach Deutschland. Zwei Berichte, die mit genialen Fotos aufwarten werden.

Auch die Freunde der Zivilluftfahrt und der General Aviation kommen nicht zu kurz – einfach etwas Geduld, und das Juli-Cockpit liegt auf Ihrem Tisch!

Die Juli-Ausgabe von Cockpit ist ab dem 26. Juni an Ihrem Kiosk erhältlich.

CHICKEN WINGS



VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER

FULL STOP.

Aviatiktalente gesucht



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





TISSOT, LEADER IN TACTILE WATCH TECHNOLOGY SINCE 1999



T TOUCH EXPERT PILOT™
TACTILE TECHNOLOGY

Berühren Sie das Glas für das ultimative Sportuhren-Erlebnis mit **15 Funktionen** inklusive **Barometer**, **Höhenmesser** und **Kompass**. 1125CHF*

IN TOUCH WITH YOUR TIME



Barometer



Höhenmesser



Kompass

T+ TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853

INNOVATORS BY TRADITION

160th

ANNIVERSARY
1853 - 2013

Experience more at www.t-touch.com

*Unverbindliche Preisempfehlung