



Neuerscheinung  
im Verlag Cockpit  
**Abenteuer  
Helikopter**  
Inserat auf  
Seite 47

Cover Story

## Heisse Flugvorführungen

**Military Aviation**

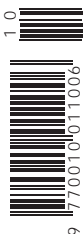
Letzter  
Phantomflug

**Civil Aviation**

Edelweiss Air mit  
Quantensprung

**General Aviation**

Mit der Antonov  
in die Wüste





# 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](http://www.pilatus-aircraft.com) sowie unter Telefon +41 41 619 62 96 oder E-Mail [salespc12@pilatus-aircraft.com](mailto:salespc12@pilatus-aircraft.com)





Die Patrouille Suisse in action: Anlässlich des Seenachtsfests überfliegt sie Anfang August das Seebecken vor Rapperswil.

Foto: Rino Ziegler

# Take your seats

## Liebe Leserinnen und Leser



Back to the roots! Nach gut zweijähriger «Kerosin-Abstinenz» freue ich mich, wieder in vertrauter Umgebung wirken zu dürfen. «Wenn du mal vom Flughafen-Bazillus befallen bist, wird er dich nie mehr loslassen», versicherte mir ein alter «Swissairler» einst. Recht hatte er. Über Flugzeuge, Flughäfen, Piloten oder flugverwandte Betriebe zu schreiben, ist ein besonderes Vergnügen, fast schon ein Privileg.

Dies erklärt auch mein seit Jahren ungebrochenes Interesse an den Geschehnissen in der Luftfahrt. So konstatiere ich mit Genugtuung, dass die Fluggesellschaften grosse Anstrengungen unternehmen, um ihr Produkt für den Konsumenten attraktiv zu machen. Die ab Sommerflugplan 2014 geplante Neugestaltung der Kabine auf der Langstreckenflotte der Swiss-Schwester Edelweiss Air etwa kommt fast schon einem Quantensprung gleich. In Zeiten, in denen Airlines jeden Rappen umdrehen müssen, bevor sie ihn ausgeben, ist die Millionen-Investition keine Selbstverständlichkeit.

Edelweiss Air-Chef Charly Kistler beweist damit unternehmerischen Weitblick, das richtige «Gschpüri» für seine Kunden. «Die Ferien beginnen für unsere Gäste, wenn sie bei uns einsteigen», lautete schon früher sein Credo. Mit der Aufwertung aller Klassen lässt er seinen Worten Taten folgen. Dass er nicht nur an die betuchte Klientel denkt, sondern auch den gewöhnlichen «Büezer» nicht aus den Augen verloren hat, ist ihm hoch anzurechnen. «Cockpit» ist jedenfalls gespannt, wie das neue Produkt (Seite 12) ankommen wird.

Sie können in unserer Fachzeitschrift weiterhin monatlich mit informativen Hintergrundberichten aus der Welt der Militär- und Zivillaviatik, attraktiven Fotostrecken und spannenden Reminiszenen aus der reichen Historie der Fliegerei rechnen. Verfasst von Fachleuten aus allen Bereichen der Luftfahrt, die sich seit Jahren mit der faszinierenden Thematik befassen.

Sollten Sie Anregungen haben, die Redaktion in Brugg hat stets ein offenes Ohr für Sie.

---

Herzlichst, Patrick Huber, Chefredaktor

# + Cockpit-Kalender 2014



Format 494x334 mm



**NEU**

**CHF 39.80.- (EUR 28.-) pro Stück plus Porto**  
 und Verpackung CHF 9.-, Ausland nach CH-Posttarif.

Bei einer Bestellung **ab drei Kalendern** erhalten Sie alle  
 zum Preis von **CHF 35.- (EUR 24.-) pro Stück.**

Sehen Sie alle Motive der Kalender 2014 auf  
[www.cockpit.aero](http://www.cockpit.aero)

## Bestellen Sie jetzt Ihre Kalender 2014

Format 494x334 mm, Pro Sorte: 1 Deckblatt, 12 Monatsblätter, 1 Übersichtsblatt mit technischen Spezifikationen des Flugobjekts und Kartonrückwand. Weisse Wiro-Bindung mit Aufhängebügel, auf Hochglanzpapier gedruckt, in stabiler Kartonhülle verpackt.

### + Cockpit

## Kalender-Bestellung

- Cockpit-Kalender
- Helikopter-Kalender
- Golden Oldies-Kalender **NEU**
- Segelflug-Kalender
- Warbird-Kalender
- Fighter-Kalender
- Airliner-Kalender

Name

Vorname

Strasse, Nr.

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

Datum  Unterschrift

Bestellung per Fax: 0041 (0)31 819 71 60  
 Onlinebestellung unter [www.cockpit.aero](http://www.cockpit.aero)  
 oder per E-Mail: [kalender@cockpit.aero](mailto:kalender@cockpit.aero)

**Oder per Post an:**  
 Jordi AG – das Medienhaus, Verlag Cockpit  
 Postfach 96, 3123 Belp, Schweiz

## Military Aviation

- 6** Tollkühne Männer am «Convoy to remember»
- 8** Ausmusterung Phantom: 100 000 kamen

## Civil Aviation

- 12** Edelweiss Air führt Economy Plus-Class ein
- 13** Die andere Seite des Fliegens
- 15** Your Captain speaking... «Abschied»
- 16** Darwin Airline mit hohen Zielen

## Helicopter

- 21** Data Sheet: Eurocopter EC175
- 22** Swiss Helicopter Association – die Info-Seite

## Mittelposter

- 26** Kreuzung von zwei F-5E Tiger II der Patrouille Suisse am Zigermeet in Mollis (Bild: Andrea Bolliger)

## Cover Story: Airshows

- 24** Dittinger Flugtage: das Treffen im Laufental
- 25** 20 000 Fliegerfans am Zigermeet

- 28** St. Stephan: einmal im Jahr im Rampenlicht
- 30** Tannkosh: Fliegerfest mit Kultcharakter

## General Aviation

- 35** Modellflug: Jet-World Masters in Meiringen
- 36** Einmal Afrika zurück mit der Antonov An-2
- 40** Ein Kraftwerk im Birrfeld

## History

- 42** Der Einzelgänger

## Regelmässige Rubriken

- 3** Take your Seats
- 10** Inside
- 20** Horizon
- 23** Heli-Focus
- 41** Vor 25 Jahren
- 44** Gallery
- 46** News
- 48** HB-Register
- 50** Letzte Seite: Termine, Vorschau

6

## Military Aviation

Tollkühne Männer am «Convoy to remember»



## Civil Aviation

Darwin Airlines verfolgt grosse Ziele



16

## Cover Story

Dittingen: alle zwei Jahre Nabel der Flieger-Welt



24

**Titelbild: viel Dynamik am Himmel – Symbiose von Akrobatik und Fliegen an den Dittinger Flugtagen. Foto: Marco Zatta**

### Herausgeber:

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

Verlagsleitung: Roger Schenk  
Verlagssupport: Daniel Jordi

«Cockpit» erscheint monatlich am Ende des Vormonates und ist Verbandsorgan der Swiss Helicopter Association (SHA) und Partner der AOPA Switzerland.

### Anzeigenverkauf:

Jordi AG – das Medienhaus  
Christian Aeschlimann  
Aemmenmattstr. 22  
3123 Belp  
Telefon +41 31 818 01 42  
inerate@cockpit.aero

### Aboservice:

Jordi AG – das Medienhaus  
Ursula Seifried Jordi  
Aemmenmattstr. 22  
3123 Belp  
Telefon +41 31 818 01 27  
abo@cockpit.aero

**Abonnementspreise:**  
Inlandabo jährlich Fr. 87.-

Schnupperabo (für 3 Monate): Fr. 20.–  
Einzelverkaufspreis: Fr. 8.20 inkl. Porto und MWST.  
Auslandabo steuerfrei, Porto nach Aufwand  
Preisänderungen vorbehalten.

### Auflage

6000 Exemplare  
11 775 Leser (gemäss Umfrage 2008)

### Notariell beglaubigt 2012

Total verkaufte Auflage: 4677 Exemplare

### Text- und Bildredaktion:

Swiss Media Aviation  
Zurzacherstrasse 64  
5200 Brugg  
Telefon: +41 56 442 92 46  
Fax: +41 56 442 92 43  
redaktion@cockpit.aero  
Website: www.cockpit.aero

Chefredaktor:  
Patrick Huber  
Stv. Chefredaktor:  
Thomas Strässle

### Redaktions-Mitarbeiter:

Peter Aegerter, Jean-Luc

Altherr, Daniel Bader, Werner Baier, Joël Bessard, Jürgen Gassebner, Markus Herzig, Walter Hodel, Rolf Müller, Samuel Sommer, Dr. Bruno Stanek, Thomas Strässle, Hans-Heiri Stapfer, Dennis Thomsen, Claudia von Känel, Franz Wegmann, Anton E. Wettstein, Rino Zigerler

### Druckvorstufe:

Swiss Aviation Media  
Zurzacherstrasse 64  
CH-5200 Brugg  
Telefon: +41 56 442 92 46  
verlag@swissaviation.ch

### Druck/Vertrieb:

Jordi AG – das Medienhaus  
Aemmenmattstr. 22  
3123 Belp  
gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier

**Bitte Texte und Fotos nur nach vorheriger Absprache zusenden**

ISSN 0010-0110

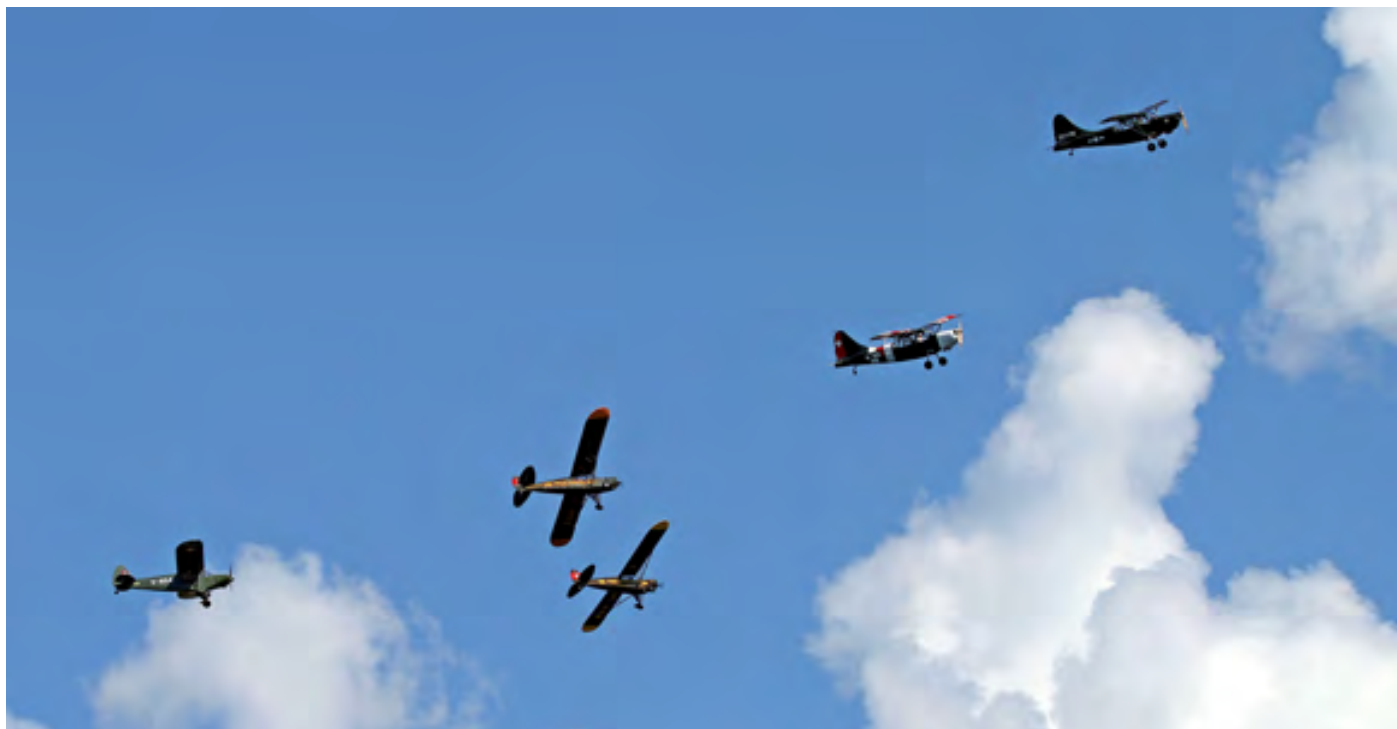
gedruckt in der  
**schweiz**

# Tollkühne Männer am Oldtimertreffen

500 Oldtimer am Boden und in der Luft begeisterten am «Convoy to remember» nicht nur die Besucher, sondern auch Bundesrat Ueli Maurer. Am grössten Militär-Oldtimertreffen der Schweiz trugen Warbirds mit einem imposanten Auftritt zur Nostalgie bei.



In Formation die Morane D-3801 und der frühere Torpedobomber Grumman TBM-3E Avenger.



Fotos: Anton E. Wettstein



Oben: Die aus drei Piper PA-18 (links) und zwei Stinson L-5 bestehende Formation löst sich auf zur Landung auf dem nahe gelegenen Flugplatz Birrfeld. Unten links: Die zum Abschluss des Patrouille-Suisse-Programms abgefeuerten Flares beeindruckten. Unten rechts: In den Jahren 1938 bis 1948 wurden über 20 000 Einheiten der legendären Spitfire gefertigt. Im Bild die 1945 gebaute Supermarie 361 Spitfire LF16E.

**R**und 20 000 Besucher waren es in diesem Jahr, die für die militärhistorische Schau «Convoy to remember» mobilisiert werden konnten. Vom legendären Condor-Motorrad, dem RSF-Jeep der 1960er-Jahre, oder dem altgedienten GMC bis hin zum Flugplatzfahrzeug gab es eine eindruckliche Typenvielfalt an Militärfahrzeugen zu bestaunen. Zudem waren auch schwere Panzer im Einsatz zu beobachten.

#### Patrouille Suisse zieht Publikum an

Als eindeutige Publikumsliebhaber brillierten die Patrouille Suisse sowie das Super Puma Display Team der Luftwaffe. Viel Beachtung fanden aber insbesondere auch die bekannten Zweit Weltkriegsjäger North American P-51 Mustang und Supermarie Spitfire, wie auch die ab dem zwei Kilometer entfernten Flugplatz Birrfeld

gestarteten Stinson L-5 und Piper PA-18, die neu lackierte Morane D-3801, der ehemalige Torpedobomber Grumman TBM-3E Avenger von Charles Trachsel sowie die Yakowlew Yak-52.

#### Bundesrat unter den Gästen

An der seit 1996 ausgetragenen Militär-Oldtimer-Show erstmals vertreten war sowohl Bundespräsident Ueli Maurer wie auch die Patrouille Suisse sowie das Super Puma Display Team. Der Anlass fand Anfang August bei besten Bedingungen statt. **cp**



Fotos: Jens Hameister

Mit der Ausmusterung der Phantom endet eine Epoche.

# 100 000 Fans an der Abschiedsparty

Aus der halben Welt angereist, verfolgten 100 000 Phantom-Anhänger den letzten Auftritt ihrer Lieblinge in Upjever.

Bereits Ende Juni erfolgte die offizielle Ausserdienststellung der F-411 Phantom der Deutschen Luftwaffe. Mit einem grossen Tag der offenen Tür verabschiedeten über 100 000 Menschen aus der halben Welt die Phantom. Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Karl Müllner, selbst ehemaliger Phantom-Pilot mit über 2500 Flugstunden, liess es sich nicht nehmen, die Eröffnungsrede zu halten. Für die breite Bevölkerung war somit die Ära Phantom beendet. Doch für die Mannschaften und Piloten der Phantoms gab es ein viel wichtigeres Datum: Den 5. Juli 2013. An diesem Tag wurden die letzten vier Phantom des Jagdgeschwaders 71 «Richthofen» zum NATO-Flugplatz Upjever überführt.

## Ungeklärte Schicksale

Die sonderbemalte 37+01 «First IN – Last OUT», welche 1973 als erste auf deutschem Boden landete, wird als Gateguard auf dem Stützpunkt Wittmund erhalten bleiben. Das Schicksal der anderen sonderlackierten Maschinen ist noch nicht endgültig geklärt. Allerdings hat die 38+10 beim JG 74 im bayerischen Neuburg ein neues Zuhause gefunden. In Upjever ist die Luftwaffeninstandhaltungsgruppe 21 stationiert, welche für Wartungs- und Instand-





Links: Immer schön salutieren – auch aus dem Cockpit. Rechts: Fast wie nach einem Fussballspiel: alle Akteure auf einem Bild vereinigt.



Aus und vorbei: Die Phantom hebt zum letzten Mal ab.

setzungsarbeiten innerhalb der deutschen Luftwaffe zuständig ist. Dazu gehört auch die Hochwertersatzteilgewinnung.

Als letzte Maschine der «Richthofen»-Flieger kam die 37+22 in Upjever an. An Bord waren Pilot Oberstleutnant Berk und WSO Oberstleutnant Radmann. Für viele «alte Hasen» schliesst sich somit der Kreis der Geschichte um die Phantom im Einsatz über Deutschland. Denn von 1973 bis 1976 wurden alle 175 F-411 hier in Upjever für ihren Dienst in Deutschland fit gemacht. Dies wusste auch Hauptmann Groothuis von der Technischen Leitung in Upjever zu erzählen. Er übernahm von der letzten JG71 Phantom-Crew die 37+22 – für alle Beteiligten ein emotionaler Moment.

### Versteigerung

Auch beim anschliessenden Gruppenfoto auf der F-411 37+22 zeigte man Gefühle. Pilot Berk löste die Absperrungen für die eingeladenen «Spotter» auf, um ihnen Gelegenheit für ein letztes Foto mit der 37+22 und den anderen «Richthofen»-Jets zu geben.

Die ungefähr 25 verbleibenden F-411 wer-

den nun entmilitarisiert, demontiert und durch die «Vebeg» – der Verwertungsgesellschaft bundeseigener Güter – versteigert.

### «Ausrangierte» Piloten

Mit der Ausserdienststellung der Phantom geht auch die Karriere vieler Piloten zu Ende. Viele von ihnen sind zu alt, um eine Umschulung auf den Eurofighter zu beginnen. Der bisherige Kommandeur des Geschwaders «Richthofen», Oberst Gerhard Roubal (WSO), wechselt in das Verteidigungsministerium nach Berlin. Auch für

die verbleibenden Soldaten des JG 71 wird sich vieles ändern.

Ab dem 30. September 2013 wird das JG 71 aufgelöst und nach der Umgliederung zum 1. Oktober 2013 als Taktische Luftwaffengruppe «Richthofen» (TaktLwGrp R) dem dann ebenfalls umbenannten Taktischen Luftwaffengeschwader 31 «Boelcke» (TaktLwG 31 B) in Nörvenich unterstellt. Entstehen wird das grösste Jet-Geschwader der Luftwaffe mit dann 51 Luftfahrzeugen. **cp**

Jens Hameister

### 40 000 Euro für den Transport

Der Zeitplan sieht die Zerlegung der letzten deutschen Phantom im Oktober 2014 vor. Allein die Flügel von der Rumpfsktion zu lösen, wäre für erfahrene Mechaniker eine Arbeit von zwei Wochen. Viele Privatpersonen wollen Phantomteile, ja ganze Flugzeuge erwerben. Indes: Für das Aufstellen eines Phantoms ist eine Bewilligung durch die Gemeinde erforderlich. Allein die Grösse der F-411 Phantom bereitet Kopfzerbrechen, denn sie hat Überbreite für deutsche Strassen. Der Transport einer einzelnen F-411 kommt kaum unter 40 000 Euro zu stehen.



Das Schlussbouquet in Birmenstorf: Die Patrouille Suisse ist ein Publikumsmagnet und damit wertvoll für jeden Veranstalter.

Alle Bilder: Walter Hodel

# Spektakulär und präsent dank zwei Teams

Die Vorführteams der Schweizer Luftwaffe sind bei Veranstaltern sehr gefragt. Am begehrtesten ist die Jetkunstflugformation Patrouille Suisse. Doch der Luftwaffe stehen vier verschiedene Teams zur Verfügung. Am 6. Convoy to Remember traten zwei sehr unterschiedliche Teams auf: die Patrouille Suisse und das Super Puma Display Team.

Vom 9. bis 11. August war Birmenstorf AG Schauplatz des 6. Militär-Oldtimer-Treffen «Convoy to Remember» (seiten 6 und 7). Ein Anlass für Liebhaber von historischen Armeefahrzeugen und Panzern. Ein Höhepunkt des Anlasses waren jedoch moderne Luftfahrzeuge, nämlich zwei Teams der Schweizer Luftwaffe.

Als Veranstalter braucht man immer ein Zugpferd. Die Schweizer Luftwaffe kann mit der Patrouille Suisse, dem PC-7 TEAM, dem Super Puma Display Team und dem Hornet Solo Display Team gleich vier solche bieten. Gross ist deshalb auch jedes Jahr die Nachfrage. Die Luftwaffe prüft alle Anfragen sorgfältig auf die Durchführbarkeit und in erster Linie auf den Sinn des Einsatzes. Ein Firmenfest mit 100 Personen ist nicht der richtige Anlass für einen Einsatz der PS. Doch ein Grossanlass wie zum Beispiel das Eidgenössische Schwingfest, ein Seenachtsfest oder eine Flugschau ist der richtige Ort für die Botschafter der Lüfte. Der Veranstalter des 6. Convoy to Remember konnte alle Bedingungen erfüllen und erhielt gleich zwei Teams zugesprochen.

## Der Super Puma punktet im Gelände

Eine Jetformation wie die PS ist betreffend Spektakel kaum zu überbieten. Doch die Sechserformation mit den F-5E Tiger II benötigt für ihr Flugprogramm viel Platz. Da ist das Super Puma Display Team mit dem Transporthelikopter Super Puma oder Cougar viel bescheidener. Das kam in Birmenstorf zum Tragen. Aufgrund des teilweise hügeligen und bewaldeten Geländes verschwand die Tiger-Formation für viele Zuschauer immer wieder aus dem Sichtfeld.



Das Super Puma Team braucht keine Infrastruktur und kann wie hier in Birmenstorf direkt «im Garten» des Veranstalters landen.

Um dann plötzlich wieder hinter Bäumen aufzutauchen. PS-Speaker Mario Winiger konnte jedoch die Lücken am Mikrofon mit Informationen über die PS füllen und die Blicke der Zuschauer in die richtige Richtung lenken. Das war bei der Vorführung des Super Puma Display Teams nicht nötig. Die Hubschrauberpiloten können ihr ebenfalls sehr spektakuläres Programm auf sehr engem Raum vorführen. Dadurch ist der Helikopter immer für die Zuschauer sichtbar. Und ein weiterer grosser Vorteil ist es, dass sie direkt am Ort landen können. Dort stehen sie den Besuchern für Fragen zur Verfügung. Dadurch haben sie eine viel längere Präsenz vor Ort, um für die Luftwaffe und den Nachwuchs werben zu können. Aus diesen Gründen macht es auch Sinn, dass die Luftwaffe verschiedene Kunstflugteams unterhält, die sich ergänzen. **cp**

Walter Hodel



Auch das Super Puma Display Team bietet dem Zuschauer ein dynamisches und damit spektakuläres Programm.

# Flugplatz Fricktal-Schupfart LSZI



Motor- und Segelflug  
Schulungen und Weiterbildung  
Charter  
konkurrenzfähige Tarife  
und Beiträge  
Restaurant AirPick

## Fliegen im familiären Umfeld mit persönlicher Betreuung/Beratung

Flugplatz Fricktal-Schupfart LSZI Unkompliziertes Handling und Kameradschaft zeichnen unseren Platz aus. Interessiert? Unser Sekretariat gibt gerne Auskunft unter: 062/871 22 22 oder [info@aecs-fricktal.ch](mailto:info@aecs-fricktal.ch)



REGIONALVERBAND  
FRICKTAL

**mt-propeller**

**The Winner Propeller!**

**† über 100 STCs weltweit!**  
*Entwicklung* und *Herstellung* von EASA und FAA zertifizierten High Performance Composite Verstell- und Festpropellern.

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

**Besuchen Sie uns auf der Aero!**

Flugplatzstr. 1  
94348 Atting / Germany  
Tel.: +49/(0)9429 9405-0  
Fax: +49/(0)9429 8432  
[sales@mt-propeller.com](mailto:sales@mt-propeller.com)  
[www.mt-propeller.com](http://www.mt-propeller.com)



Made M6 / M7  
Piper PA 31 T Series  
Mooney M20R, -S



## Massgeschneiderte Avionik vom Prototyp bis zur Vollausrüstung



**KUERZI**  
avionics

*More than you expect!*

**G500H**

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



Kuerzi Avionics AG  
CH-9506 Lommis  
+41 (0)52 376 22 27  
[info@kuerzi.com](mailto:info@kuerzi.com)  
[www.kuerzi.com](http://www.kuerzi.com)

**Flugschule**

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

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



**ab Fr. 230.-**

## Rundflüge | Flugschule

Flüge ab Basis:  
Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten



helisitterdorf.ch

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

**am Flugzeug  
ganz vorne**

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

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

EASA 21J.0083 | DE 21G.0014 |  
DE 145.0063 | FAA B55767M



Fliegen wie ein König: sowohl in der neuen Economy Plus Class oder in der neuen Business Class.

# Edelweiss Air erfindet das Reisefliegen neu

Las Vegas, Havanna und Edinburgh heissen die chichen Orte, die die Swiss-Schwester Edelweiss Air nächsten Sommer anfliegen wird. Chartistouristen dürften jedoch fast noch mehr an der neuen Economy Plus-Klasse Freude haben. Edelweiss wird so zur Premium-Airline unter den Ferienfliegern.

Die Edelweiss Air wird am 1. Oktober nicht nur volljährig, sie richtet zu ihrem 18. Geburtstag auch eine grosse Party aus. Von dieser werden in erster Linie ihre treuen Kunden profitieren. Im Mai 2014 beginnt nämlich der grosse Kabinenumbau. Die Langstreckenmaschinen der früheren Kuoni-Tochter werden umgerüstet und die Kabine wird damit deutlich aufgewertet, versprechen CEO Charly Kistler und Chief Commercial Officer (CCO) Alain Chisari. Die Business Class wird mit Lie-Flat-Sitzen und einem neuen Unterhaltungssystem mit 16-Zoll-Bildschirmen bestückt. Damit reisen Fluggäste mindestens so bequem wie Swiss-Business-Class-Passagiere, betonen die Verantwortlichen.

## Economy Plus als Zückerchen

Doch nicht nur die Fluggäste mit dem «dicken Portemonnaie» profitieren: Mit der Economy Plus läutet die Lufthansa-Tochter ein neues Zeitalter in der Ferienfliegenerei

ein. Die Ferienreisenden kommen in den Genuss von 15 cm mehr Beinfreiheit. Auch die Economy Class wird mit neuen Sitzen und einem neuen Unterhaltungssystem mit Touchscreens ausgerüstet.

## «Wir können uns das leisten»

Diese Investition in die Zukunft lässt sich die Airline gemäss Geschäftsführer Kistler «einen tiefen, zweistelligen Millionenbetrag» kosten. Er ist aber überzeugt, dass sich das Ganze rechnet: «Wir können uns das leisten!» Für Kommerzchef Chisari lohnt sich das Engagement in jedem Fall: «Wir sind schliesslich *die* Schweizer Ferienairline.» Wer in der neuen Economy Plus-Class fliegt, muss pro Weg mit einem Aufpreis von 200 bis 300 Franken rechnen. Dafür geniesst er Gratis-Champagner an Bord (alle alkoholischen Getränke sind frei). Die Edelweiss Air hat noch vor dem Erstflug gewonnen. Die neuen Sitze in der Economy-Class sind leichter. Die beiden Airbus A330-

## Attraktive Destinationen

Attraktiver wird auch das Streckennetz. Die Edelweiss Air fliegt ab dem 5. Mai 2014 zweimal wöchentlich in die «Gambler-Hochburg» Las Vegas (Montag und Freitag). Ab dem 8. Mai steht das vielgefragte Havanna auf dem Programm. Geflogen wird jeweils am Donnerstag. Aufgegeben wird dafür Varadero. Zudem wird die wöchentliche Frequenz nach Tampa Bay auf zwei Flüge (Dienstag und Freitag) erhöht. Neu figuriert ab dem Sommerflugplan auch Edinburgh im Programm. Die schottische Hauptstadt wird jeweils Montag und Freitag angefliegen.

300 und A330-200 dürften so weniger Kerosin verbrauchen. In der Business Class gehen aber beim A330-200 acht Sitze (neu 22), beim A330-300 neun (neu 27) verloren. **cp**

Patrick Huber

# Modernes Zigeunerleben

**A**usgerechnet jetzt, beim knapp zweiminütigen «Fotoshooting» auf unserem gemeinsamen Flug Johannesburg–Zürich – und wie oft auf dieser Flugroute – gibt es leichte Clear Area (CAT)-Turbulenzen. Kurz nachdem diese vorüber sind, lacht mir Nicole Dreer aber wieder in die Kamera, zupft zwischendurch mal noch an den Haaren rum, zieht sich Lippenstift nach.

Während des kurzen Aufenthalts in Johannesburg, erzählt Nicole Dreer beim Frühstück begeistert von ihren Freizeitbeschäftigungen: Seit 1987 fliegt die knapp 50-jährige Flight Attendant für die Swissair respektive die Swiss. Privat beschäftigt sich die Zürcherin mit zwei Passionen: Tauchen (als Dive-Master mit Menschen mit einer Beeinträchtigung) und als Kontrast zum hektischen Fliegerleben: gemütliches, spontanes und abenteuerliches Reisen mit dem Camper.

## Auftanken in der Natur

In der Ruhe der Natur tankt Nicole Energie und lädt ihre Batterien. 2005 kauften sie und ihr Partner das erste Wohnmobil, fuhren ein Jahr später über Deutschland, Dänemark, dann via Malmö hoch bis nach Mo i Rana, die erste Stadt auf norwegischem Boden und nahe dem Polarkreis gelegen.

Dort genossen sie die Natur auf der vor der norwegischen Küste gelegenen Inselgruppe Lofoten. Auf dem Heimweg erkundigten sie dann die Küste Norwegens mit seinen Fjorden. «Trotz zum Teil starkem Regen hielt unser Camper der Nässe stand! Generell war Frau Holle uns aber meistens gut gesinnt», erinnert sich die Flight Attendant. «Die Landschaften, die ich in all den Jahren



Foto: Claudia von Känel

Nicole Dreer für einmal im Galley und nicht im Camper.

per Flugzeug als Flugbegleiterin überflogen habe, möchte ich nun mit dem Camper hautnah erleben», erzählt die Naturliebhaberin begeistert und fügt hinzu, dass ihr «das Zigeunerleben sehr gefällt!» Notabene, komfortables Zigeunerleben!

## Nix mit dem Hippie-Camper

Vor einem Jahr gönnten sich Nicole und Walter – er ist beruflich als Maschinenbauingenieur tätig – dann ein neues vierplätziges, komfortableres Wohnmobil. Eigentlich träumten sie zuerst von einem alten VW-Hippie-Camper. Das Know-how betreffend Wartung des Oldtimers (speziell des Motors) war jedoch zu gering. Das Paar entschied sich sodann für ein über 100 000 Franken teures, modernes, gut ausgerüstetes Vehikel. Der 130 PS starke Camper ist knapp 7 Meter lang, 2,30 Meter breit und verbraucht zwischen 7,4 und 13,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer.

## Nicht bis zur Pension warten

«Reisen, solange noch fit!», lautet ihr Credo, «und nicht erst darauf warten, bis wir pensioniert sind.» Auch im Hinblick auf ihren Altersunterschied. «Walter wird in vier Jahren pensioniert, er wird dann oft mit

dem Camper unterwegs sein. Ich werde ihm dann halt einfach hinterherfliegen», lacht die gelernte Pharma-Assistentin. Als FCG-Flight Attendant (First Class Galley) beruflich für die Swiss unterwegs, wird sie dann versuchen, ihr Arbeitspensum von 90 auf 70 Prozent zu reduzieren. Meistens dauern ihre Camperferien drei Wochen. Vor allem Skandinavien dient ihnen als Reiseziel.

## Nicht ohne Warmwasser

Das Paar bevorzugt ruhige, naturbelassene Camping-Anlagen. Zirka 18 bis 20 Euro Gebühren blättern sie dort pro Tag hin. Für Annehmlichkeiten wie Kochen, Heizen, warmes Wasser sorgen zwei handliche, leicht zu transportierende 10-Liter-Kunststoff-Gasflaschen. Diese reichen für drei Wochen, «sofern man sparsam damit umgeht.» Als zusätzlicher Luxus steht auf dem Dach des sonst schon luxuriösen Wohnmobils eine Satellitenschüssel. Unzählige spannende Reisen sind es inzwischen geworden – ohne nennenswerte Pannen. **CP**

## Nachgehakt

**Traumreise:** Den Tibet bereisen

**Lieblingessen:** «Nach einer Flugrotation zu Hause einen Wurst-/Käsesalat»

**Liebblingsdestination als Flight Attendant:** Hongkong

**Eindrücklichste Rotation:** Aufenthalt in Karachi, dort Nachtessen bei Einheimischen («die Diskrepanz zwischen Reich und Arm war krass sichtbar»), danach Weiterflug nach Tokio, via Moskau zurück nach Zürich.

**Sprachen:** Deutsch, Französisch, Englisch, Spanisch

**Wunschgast an Bord:** Dalai Lama

**Claudia von Känel**

(seit 25 Jahren Flight Attendant bei Swissair/Swiss)



**FLUGSCHULE**

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

**Anzeigenschluss für die  
kommende Ausgabe von Cockpit:  
13. Oktober 2013**



**Falls Sie ganz vorne Platz nehmen möchten:**

Horizon begleitet Sie bis ins Cockpit!  
Für lizenzierte Piloten neu ab 1. Oktober 2013: RNAV-Kurs  
Weitere Informationen auf [www.horizon-sfa.ch](http://www.horizon-sfa.ch)

WHERE FLYING CAREERS TAKE OFF




**AQUILA**

AQUILA-Aviation  
Flugplatz Schönhagen  
D-14959 Trebbin  
Germany  
[www.aquila-aviation.de](http://www.aquila-aviation.de)

Schön von allen Seiten

**Buchen Sie ihr Stelleninserat  
im Cockpit: 031 818 01 42**



1:400 Metallmodell  
Boeing 777-300ER Swiss  
HB-JNA + HB-JNB  
je CHF 55.–

[www.flugzeugmodelle.com](http://www.flugzeugmodelle.com)



**FASZINATION HELIKOPTER**  
**BB HELI ZÜRICH**  
Ihr Spezialist  
für Rund-  
und Taxiflüge  
Pilotenausbildung

**044 814 00 14** [www.bbhelicopter.ch](http://www.bbhelicopter.ch)



**www.kreutzer-aviation.ch**  
Ihre Flugschule für

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

\* in Zusammenarbeit mit unseren Partnern

Flughafen  
St.Gallen – Altenrhein  
[info@kreutzer-aviation.ch](mailto:info@kreutzer-aviation.ch)



# Ohne Rückwärtsgang parkieren

Wer glaubt, dass mit der Landung ein Flug zu Ende geht, irrt sich. Es gilt, das Flugzeug sicher zur zugewiesenen Parkposition zu manövrieren. Gerade auf Grossflughäfen eine Herausforderung.

Es ist wie immer sehr viel los in Heathrow. Nach einigen Warteschleifen im Südosten Londons folgen wir dem Instrumentenlandesystem Richtung Piste. Obschon wir nur noch 20 Kilometer von der Pistenschwelle entfernt sind, können wir noch drei Flugzeuge vor uns ausmachen. Wenige Minuten später landen wir in LHR, einem der meist frequentierten Flughäfen der Welt. Hier setzen die Flieger im Minutentakt auf. Damit dies auch nach uns möglich ist, gilt es, die Landebahn rasch zu verlassen. Mit voller Schubumkehr und zügigem Einsatz der Bremsen bringe ich den Airbus nach gut anderthalb Kilometern zum Stillstand.

## «Taxi via Bravo and Echo»

Wir verlassen die Piste nach rechts, und mit einem kurzen Blick zurück kann ich beobachten, wie hinter uns bereits der nächste Flieger aufsetzt. Unverzüglich werden wir an die Bodenkontrolle übergeben. Mit unverkennbar britischem Akzent weist uns der Fluglotse an, über eine bestimmte Route

an unsere Parkposition zu gelangen. Ein verwinkeltes Netz an Rollwegen umschliesst den gigantischen Terminal-Komplex, der sich zwischen den beiden Landebahnen befindet. Die Taxiways sind mit Buchstaben und Nummern bezeichnet. Wir werden angewiesen, vorerst via «Bravo» Richtung Westen zu folgen. Mit einer scharfen Rechtskurve drehen wir auf «Echo» ab. Da uns noch ein anderes Flugzeug kreuzt, müssen wir vor der Kreuzung «Echo 2» warten.

## Flughafen-Rundfahrt «for free»

Bevor wir schlussendlich an unsere zugewiesene Parkposition am Terminal 3 rollen können, müssen wir uns also noch etwas gedulden. Zeit, das rege Treiben um uns herum zu beobachten. Wohin man auch blickt: An allen Ecken und Enden wird gebaut und gewerkelt. Im Osten des Flughafens entsteht ein moderner Terminal-Komplex, und die stark frequentierten Rollwege werden regelmässig saniert. Um uns herum bewegt sich sehr viel; nicht nur andere Flugzeuge, sondern auch eine beinahe unüberschauba-

re Anzahl an Bodenfahrzeugen. Dies erfordert weiterhin unsere volle Aufmerksamkeit. Schliesslich gilt es, eine Kollision unter allen Umständen zu vermeiden. Eine solche kann rasch Hunderttausende von Franken kosten. An gewissen Flughäfen dauert es seine Zeit, bis die Bodenmannschaft die externe Stromversorgung ans Flugzeug anschliesst.

In diesem Fall muss das Hilfsaggregat im Heck gestartet werden. Dieses versorgt uns mit Strom und klimatisierter Luft. An der Parkposition können so die Triebwerke unverzüglich ausgeschaltet werden und unsere Gäste das Flugzeug verlassen. Wenn das Rollen am Boden, wie heute, etwas länger dauert, schalten wir zudem, um Treibstoff zu sparen, eines der beiden Triebwerke bereits vor Erreichen der Parkposition aus.

## Parkassistent für Piloten

Im Gegensatz zu einem Auto verfügt ein Flugzeug über eine beschränkte Manövrierbarkeit. Einen Rückwärtsgang gibt es nicht, und so bleibt nur ein Versuch, richtig einzuparken. Geleitet von einem elektronischen Anzeigesystem wird man exakt zur Parkposition geführt. Diese Bodeninstallation erkennt den Flugzeugtyp und visualisiert dessen Position. Die Anzeige weist uns an, wie weit wir nach vorne rollen und wie unser Kurs sein soll. Mit einem klaren «STOP» zeigt uns der Parkassistent an, dass wir unsere Endposition erreicht haben.

Die Parkbremse ist gesetzt, die Triebwerke ausgeschaltet und der Fingerdock am Flugzeug angebracht. Während unsere Gäste das Flugzeug verlassen, werden unten bereits ihr Gepäck und die Fracht ausgeladen sowie das Flugzeug für den Rückflug betankt. In rund 35 Minuten werden wir uns erneut durch das Wirrwarr der Londoner Rollwege schlängeln und uns auf den Heimweg machen. **cp**



Foto: Sales Wick

Nur ein einziger Anlauf: Das Parkieren muss wie am Schnürchen klappen.

Sales Wick



# Wachstum auf leisen Sohlen

Nach verlustreichen Jahren und den 2012 eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen will die Tessiner Regionalfluggesellschaft Darwin wieder wachsen und schwarze Zahlen schreiben. Neue Basen in England und Deutschland sollen die Wende bringen, dazu wird die Flotte mehr als verdoppelt.

**C**irrus Airlines, OLT Express und seit Kurzem Air Alps haben eines gemein: Sie waren zentraleuropäische Nischencarrier und mussten den Betrieb wegen anhaltender Verluste einstellen. Ein ähnliches Schicksal will die vor zehn Jahren gegründete Darwin Airline unbedingt vermeiden. «2012 war für uns ein sehr hartes Jahr», sagt Christian Schneider, kommerzieller Direktor der Tessiner Fluglinie. Die Turbulenzen hatten zur Folge, dass in jenem Sommer für ein Drittel der Belegschaft Kurzarbeit eingeführt

werden musste. Betroffen waren in erster Linie Piloten und Kabinenpersonal, aber auch Angestellte in der Administration waren weniger ausgelastet und mussten Gehaltskürzungen hinnehmen. Unrentable Strecken wie Lugano–Rom, Genf–Luxemburg und die Verbindungen von Genf und Zürich nach Genua fielen dem Rotstift zum Opfer. Zudem sah man sich gezwungen, die im Zuge der Baboo-Übernahme zu Darwin gestossenen Dash 8-Q400, die nicht gewinnbringend eingesetzt werden konnten, auszuflotten. Seit ein





Foto: Darwin Airline

paar Monaten hat der Wind aber gedreht, die Flurbereinigung scheint sich auszuzahlen: «In den vergangenen eineinhalb Jahren haben wir die Kosten pro Blockstunde um ein Drittel gesenkt. Die Kurzarbeit ist komplett aufgehoben, wir brauchen im Gegenteil mehr Personal und Flugzeuge, um unser Wachstum zu bewältigen», so Schneider im Gespräch mit «Cockpit».

### Ausdehnung im Norden

Die Expansion, die Darwin eingeleitet hat, ist in der Tat beeindruckend. Seit Ende Juni wurden nicht weniger als vier neue Basen eröffnet: Bozen, Leipzig/Halle, Cambridge und – ab Ende September – Aosta. An jedem neuen Standort ist je eine Saab 2000 stationiert. Von Bozen geht es viermal täglich im Codeshare mit Alitalia nach Rom-Fiumicino, dies während mindestens drei Jahren. Es handelt sich dabei um eine sogenannte PSO (Public Service Obligation)-Strecke, das heisst um eine vom italienischen Staat subventionierte Verbindung. Die Linie zwischen dem Südtirol und der italienischen Hauptstadt war zuvor von der

inzwischen liquidierten Air Alps angeboten worden. Aosta – Rom gehört ebenfalls zu den mit staatlichen Zuschüssen unterstützten Strecken. In Leipzig/Halle hat man die nun dem Hop!-Verbund angehörende Régional beerbt und fliegt einmal pro Tag nach Paris-CDG sowie – als Novum – nach Amsterdam.

### Cambridge als neue Rennerstrecke

Der grösste Schritt nach vorne erfolgt aber in Cambridge, wo zahlreiche Unternehmen der Biotechnologie und der Medizinalforschung angesiedelt sind, die für das nötige Verkehrsaufkommen sorgen sollen. Rund 50 Flüge pro Woche sollen von und nach der bekannten englischen Universitätsstadt abgewickelt werden, und zwar nach Amsterdam, Paris CDG, Mailand-Malpensa und Genf. Die neuen Flüge von England und Norddeutschland in die französische und niederländische Hauptstadt sollen so bald wie möglich unter gemeinsamer Flugnummer mit Air France/KLM angeboten werden.

Ab Bozen will Darwin laut Christian Schneider weitere Destinationen prü-

fen, weil man im Südtirol einen grösseren Markt vermutet, und dies sowohl bei den Geschäftsreisenden wie auch bei Urlaubern. Business-Kunden machen bei Darwin durchschnittlich übrigens einen Anteil von knapp 80 Prozent am Passagieraufkommen aus, den Rest bilden Ferienreisende und ethnischer Verkehr.

Weitere Möglichkeiten, das Streckennetz auszudehnen, sieht der kaufmännische Direktor im französischen und skandinavischen Markt. Damit bestätigt sich der Trend, dass Darwin ihren bisher ausschliesslich nach Süden gerichteten Fokus vermehrt auf nördlich gelegene Destinationen in Europa richten will.

Partnerschaften mit möglichst vielen anderen Fluggesellschaften einzugehen ist ein erklärtes Ziel der Unternehmensführung um CEO Maurizio Merlo. Ein Beitritt zu einer der drei grossen Allianzen werde hingegen nicht angestrebt. Das passe nicht in die Strategie eines «Multi Alliance Regional Carrier», als den sich Darwin sehe, erklärte Schneider. Ausserdem fehle seiner Fluggesellschaft die kritische Grösse.

### Flotte wächst um das Doppelte

Um das grosse Wachstum zu bewältigen, hat das Darwin-Management entschieden, die Flotte innerhalb eines Jahres mehr als zu verdoppeln. Anfang September bestand der Flugzeugpark aus zehn Saab 2000, bis Ende Jahr sollen drei weitere Maschinen dazukommen.

Um den Mangel an Fluggerät zu überbrücken, mussten im Sommer zeitweise Flugzeuge hinzugemietet werden. So war zwischen Palermo und Lampedusa eine ATR 72-200 von Avanti Air im Einsatz, eine Maschine desselben Typs der spanischen Helitt verkehrte zwischen Sizilien und der Insel Pantelleria. Alle neuen Flugzeuge waren früher bei Crossair im Einsatz, zuletzt flogen sie entweder bei OLT Express oder der rumänischen Carpatair.

Damit dürfte Darwin Ende Jahr zum weltweit grössten Betreiber des schwedischen Turboprops avancieren, vor Braathens Regional, der ehemaligen Golden Air, mit derzeit zwölf und der britischen Eastern Airways mit acht Maschinen. Ob nächstes Jahr noch mehr Flugzeuge dazukommen, scheint offen. «Ich kann mir vorstellen, dass wir 2014 nochmals ein Wachstum sehen werden, wenn auch nicht mehr im selben Ausmass wie jetzt», erklärt der Kommerzchef.

### Piloten gesucht

Mit der massiven Vergrösserung der Flotte steigt auch der Bedarf an Piloten. So werden insgesamt 24 Kapitäne und First Officer benötigt, die möglichst die Typenbe-

rechtiung für die Saab 2000 mitbringen sollten. Man würde aber auch Kandidaten ohne entsprechenden Typenausweis akzeptieren, sollte sich die Suche nach geeignetem Cockpitpersonal schwieriger gestalten, heisst es bei der Tessiner Fluglinie.

### Jets nicht ausgeschlossen

Angesichts des Durchschnittsalters der Flotte, das derzeit bei etwa 17 Jahren liegt, stellt sich die Frage, ob Darwin bald ein neues Flugzeugmuster einführt und allenfalls

zu welchem Zeitpunkt. Schneider drückt sich diplomatisch aus: «Wenn wir in zwei Jahren einen Entscheid für eine Flottenerneuerung treffen sollten, könnten die ersten neuen Maschinen zwei bis drei Jahre später zu uns stossen.»

Klar scheint indessen, dass ein neues Muster zwischen 70 und 90 Sitzplätzen aufweisen und somit grösser als die Saab 2000 sein wird. Am ehesten kommt wohl die ATR 72 infrage, Schneider will aber einen Übergang ins Jetzeitalter nicht ausschliessen: «Es wäre fatal, eine CSeries nicht zu berücksichtigen, vor allem auch deshalb, weil sie (die CS100, d. Red.) für Steilanflüge zugelassen ist. Aber der Hersteller muss zuerst die versprochenen Stückkosten belegen.» Im Übrigen fliegen schon heute Jets im Auftrag von Darwin, und zwar eine A319 und A320 der italienischen Belle Air Europe auf den Strecken von Genf und Zürich nach Prishtina.

Die Neuausrichtung soll Darwin also wieder in die Gewinnzone bringen. Für dieses Jahr erwarten die Verantwortlichen eine Verdoppelung des Passagierolumens von 250 000 auf eine halbe Million. Dass sich die Prognose bestätigen könnte, belegen die Zahlen für das erste Quartal des laufenden Jahres: Von Januar bis März wurden 65 700 Fluggäste befördert, eine Zunahme von 85 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode.

### Gewinnschwelle 2014?

Obwohl die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiterhin schwierig sind, rechnet die Airline aus der Südschweiz, deren Kapitalgeber hauptsächlich aus der Tessiner Geschäftswelt stammen und die als privates Unternehmen keine Zahlen veröffentlicht, mit dem Erreichen der Gewinnschwelle Ende Jahr, 2014 sollte man definitiv schwarze Zahlen schreiben kön-

### Darwin Airlines in Zahlen

Gründung	2003
IATA-Code	wF7
Angeflogene Ziele	24 in 9 Ländern
Passagiere 2012	250 000
Sitzladefaktor	47 Prozent
Flotte (August 2013)	10 Saab 2000
Mitarbeitende	über 200



nen. Der Sitzladefaktor (SLF) soll von 47 Prozent im vergangenen Jahr auf «deutlich über 50 Prozent» (Schneider) ansteigen. Laut dem Kommerzchef genügt aber schon ein SLF von knapp unter diesem Wert, um den Break-even zu erreichen. Bleibt zu hoffen, dass der Strategiewechsel bald Früchte trägt, umso mehr, als sich Darwin bei der European Regions Airline Association (ERA) für den Titel der besten Regionalfluggesellschaft für das Jahr 2013 beworben hat. Und da stünden die Chancen, in die Kränze zu kommen, wohl besser, wenn man Gewinne vorweisen könnte. **CP**

**Thomas Strässle**

**Unten:** Darwin Airlines befindet sich wieder auf Kurs, nachdem es eine Weile lang schlecht für die Tessiner Airline ausgesehen hatte.

# Mehr als nur ein Nischenplayer



Foto: Thomas Strässle

**Christian Schneider kämpft mit der Darwin Airlines gegen die Grossen der Branche an.**

**Cockpit:** In Europa wollen viele kleine Airlines in Nischen tätig sein. Ein schwieriges Geschäft, wie die vielen Konkurse in den vergangenen Jahren beweisen.

**Christian Schneider (kommerzieller Direktor):** In Nischen tätig zu sein, ist tatsächlich nicht einfach. Wir sehen uns aber als «Multi Alliance Regional Airline», das heisst, wie wollen unser Geschäft auf verschiedene, rentable Beine stellen, eigenständig agieren können und nicht nur mit einer einzigen Airline kooperieren.

Ein Grossteil unserer Strecken wird beispielsweise im Codeshare mit Alitalia angeboten. Die soeben aufgenommenen Flüge von Cambridge nach Amsterdam und Paris wollen wir demnächst unter gemeinsamer Flugnummer mit Air France/KLM durchführen. Dazu kommen verschiedene Interlineabkommen, jüngste Beispiele sind jene mit Air France und Etihad.

Zudem fliegen wir seit geraumer Zeit für Swiss von Zürich nach Lugano. Sie sehen: Wir schauen nicht, welchem Lager, sprich welcher Allianz, unsere Partner angehören. Wir sind offen für alle Geschäfte, die nachhaltig sind und in unsere Strategie passen.

**Wie lange fliegt Darwin noch für Swiss in das Tessin?**

Der Vertrag läuft nächstes Jahr aus. Wir sind aber guter Dinge, dass die Zusammenarbeit fortgesetzt wird.

**In Genf, der wichtigsten Basis von Darwin, kommt Easyjet auf einen Marktanteil von knapp 40 Prozent, Swiss wird ihre Marketingaktivitäten verstärken. Ist es unter diesen Bedingungen für Ihre Airline nicht schwierig, auf einen grünen Zweig zu kommen?**

In Genf könnte es tatsächlich die eine oder

andere Anpassung geben. Sobald ein Grosser in eine Nische springt, wird es für uns schwierig. Das haben wir mit Nizza erfahren müssen, als Easyjet und Swiss diese Destination in ihr Streckennetz aufnahmen. Auch Genf – Venedig bereitet mir wegen des Markteintritts der Briten Bauchweh. Ich bin aber davon überzeugt, dass Genf und auch Swiss einen Nischencarrier brauchen können. Es ist ein offenes Geheimnis, dass die Jumbolinos von Swiss im Betrieb sehr teuer sind. Und da kann ich mir vorstellen, dass man die eine oder andere Strecke eher mit einem 50-Plätzer operieren lassen sollte.

**Sind Ihre 50-sitzigen Saab 2000 für einen rentablen Betrieb nicht zu klein?**

Für das Verkehrsaufkommen auf unseren Strecken sind 50-Plätzer ausreichend. Hätten wir Flugzeuge mit 100 oder 120 Sitzen in der Flotte, wäre es schwieriger.

**Warum hat Ihre Fluggesellschaft, nebst Leipzig, ausgerechnet in Cambridge eine neue Basis eröffnet?**

In England gibt es einen unheimlich grossen Markt, vor allem nach Amsterdam. Allein in Cambridge sprechen wir von einem Einzugsgebiet von sechs Millionen Passagieren, die den Flughafen der Universitätsstadt innerhalb einer Stunde erreichen können. Cambridge wurde bisher eher militärisch genutzt. Wir praktizieren ein komplett neues Modell der Zusammenarbeit, indem wir mit dem Flughafen ein Joint Venture eingegangen sind, das unternehmerische Risiko auf mehrere Schultern zu verteilen. Früher waren wir oft auf uns alleine gestellt.

**Hat sich die Übernahme von Baboo Airways Ende 2010 rückblickend gelohnt?**

Ich denke, es war ein guter Deal, aber es gibt einige Abstriche. Durch die Übernahme boten sich uns in Genf ganz neue Möglichkeiten, ohne dass wir dort selber ein Streckennetz aufbauen mussten. Wir haben aber vielleicht nicht wie erwartet von den beiden Dash 8-Q400 profitiert, die zu uns gestossen sind.

Im Nachhinein hat sich herausgestellt, dass die veränderte wirtschaftliche Lage im letzten Jahr kein Wachstum zugelassen hat und die Bombardier-Flugzeuge und unsere Saab 2000 schlecht zueinander passten. **CP**

**Interview: Thomas Strässle**



Foto: Thomas Strässle

# Abheben ins Cockpit

## Horizon stark in praxisorientierter Ausbildung

Nach dem Büffeln der Theorie brennen die künftigen Ikarus darauf, endlich ihre Schwingen ausbreiten zu dürfen. Max Andersen, Chef-Fluglehrer der Horizon Swiss Flight Academy, zeigt auf, worauf es ankommt.

**Cockpit:** Max Andersen, als Chef-Fluglehrer sollten Sie den Flugschülern die dritte Dimension hautnah beibringen. Wie sieht die praktische Ausbildung aus?

**Max Andersen:** Die Horizon schult im Stile eines Airline-Betriebes, mit allen damit verbundenen Manuals OM A, B, C und D und Syllabi.

**Das tönt sehr abstrakt. Bleibt da nicht die Freude am Fliegen auf der Strecke?**

Obschon die Horizon SFA moderne Technologie einsetzt, um so ihr Wissen weiterzugeben, legen wir grossen Wert auf die Vermittlung der Grundlagen im Instrumentenflug. Manuelles Fliegen unter Instrumentenflugbedingungen und die Basisnavigation im Instrumenten- und auch Sichtflug wird neben dem optimalen Einsatz der technologischen Mittel regelmässig geübt.

**Wie viele Flugstunden müssen Auszubildende budgetieren?**

Nach Abschluss der theoretischen Schulung lernt der Schüler in den ersten sechs Stunden die Diamond DA42 im Sichtflug kennen. Dann folgen 40 Stunden Instrumentenflugausbildung im Simulator. In den letzten zehn Stunden muss der Flugschüler seine im Simulator erworbenen Kenntnisse in die Praxis umsetzen. Dann geht es an die Abschlussprüfung.

**Welche Freiheiten besitzt der Flugschüler beim «Abarbeiten» seiner Pflichtstunden?**

### Persönlich Max Andersen

Der 44-jährige Andersen ist Chef-Fluglehrer der Horizon SFA und Kapitän auf Fokker 100 bei Helvetic Airways.



Foto: Hans-Heiri Stapfer

Der 44-jährige Max Andersen ist Chef-Fluglehrer von Horizon SFA.

Grundsätzlich kann jeder Schüler seine Erfahrungsstunden frei gestalten und absolvieren, wie und wo er möchte. Wir haben jedoch die Erfahrung gemacht, dass es sich ausbezahlt, die wichtigen 100 Erfahrungsstunden möglichst sinnvoll und zielgerichtet zu absolvieren, um die im PPL erworbenen fliegerischen Fähigkeiten optimal zu konsolidieren.

**Ist da nicht die Versuchung gross, möglichst einfache Routen zu wählen, um auf die Stunden zu kommen – oder Strecken zu wählen, die möglichst viel Spass erlauben?**

Gegen Spass in der Fliegerei habe ich nichts einzuwenden, solange die Flüge sinnvoll, zielgerichtet sowie seriös geplant und durchgeführt werden. Auch ich habe vor 25 Jahren einen meiner ersten grösseren Ausland-Flüge für ein Wochenende mit der Freundin in Nizza genutzt.

**Wie wird die Qualität während der praktischen Ausbildung gesichert? Gibt es messbare Grössen beim Ritt über den Wolken?**

Das geschieht mit klar definierten Zielsetzungen, die für jede Lektion zu erfüllen sind. Dafür gibt es messbare Toleranzen über Höhe, Geschwindigkeit und Richtung, welche einzuhalten sind. Genauso wie die Übungsinhalte, welche zu erreichen sind.

**Und wenn der Flugschüler die Messlatte nicht erreicht?**

Werden Ziele nicht erreicht, kann die Lektion höchstens einmal wiederholt werden, ohne dass der Schüler Nachschulen muss.

**Der Traum vom Piloten lässt sich in ausländischen Flugschulen vielfach billiger verwirklichen. Was hält da die Horizon SFA dagegen?**

Die Horizon setzt traditionsgemäss auf Schweizer Qualität und Präzision. Die Anzahl unserer Absolventen, von denen rund 90 Prozent einen Job in der Fliegerei innerhalb eines Jahres nach ihrer Ausbildung gefunden haben, sprechen dabei eine deutliche Sprache. Qualität hat überall seinen Preis, auch im Ausland. Der grosse Vorteil bei Horizon ist, dass der Schüler die modulare Ausbildung auch berufsbegleitend absolvieren kann. Wird die Ausbildung im Ausland absolviert, sind Lohnausfall wie auch anfallende Wohn- und Lebenshaltungskosten zusätzlich einzurechnen. **cp**

Interview: Hans-Heiri Stapfer



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

# Eurocopter EC175

Der EC175 ist eine Gemeinschaftsproduktion des deutsch-französischen Herstellers Eurocopter und des chinesischen Konsortiums AVIC II. Der deutsch-französische Hubschrauber trägt die Bezeichnung Eurocopter EC175 und der chinesische Avicopter Z-15.

## Technische Daten

Name	Eurocopter
Typ	Mittlerer Transport- helikopter
Erstflug	4. Dezember 2009
Besatzung / Passagiere	2 / 16-18
Länge (inkl. Rotor)	18,06 m
Kabinenbreite	2,13 m
Max. Höhe	5,34 m
Rotordurchmes- ser	14,80 m
Triebwerk	Pratt & Whitney PT6C-67E
Max. / Dauer- leistung	2x 1324 kW / 1227 kW
Leergewicht	4603 kg
Max. Abflug- gewicht	7500 kg
Max. Unterlast	3000 kg
Treibstoff	2710 l
Geschwindigkeit	278 km/h
Reichweite	370 km
Website	www.eurocopter.com



Am 6. Februar 2005 verkündete Eurocopter anlässlich der Heli-Expo in Anaheim Kalifornien erstmals die Entwicklung eines mittleren Mehrzweckhubschraubers. Der offizielle Start des Projektes war aber erst am 5. Dezember 2005. Der deutsch-französische Hersteller Eurocopter und das staatliche chinesische Konsortium AVIC II (Aviation Industry Corporation of China) hatten die gemeinsame Entwicklung (50:50) des neuen Eurocopter EC175 / Avicopter Z-15 vereinbart. Der Mehrzweckhelikopter der 7,5-Tonnen-Klasse soll die Lücke zwischen der Dauphin-Familie AS365 Dauphin / EC155 (4- bis 5-Tonnen-Klasse) und der Super Puma-Familie AS332 Super Puma / EC225 (9- bis 11-Tonnen-Klasse) füllen.

Bei Eurocopter rechnet man mit einem Bedarf von 800 Hubschraubern in den nächsten 20 Jahren. Eines der Haupteinsatzgebiete sehen die Hersteller im Offshore-Geschäft. Das zeigt sich auch in der Auslegung des EC175. So zum Beispiel bei der Anordnung der Sitze und Fenster. Gemäss einer Studie konnten in erster Linie Passagiere in den hinteren Sitzen den Hubschrauber bei einer Notwasserung nicht mehr rechtzeitig verlassen. Aus diesem Grund entschied man sich bei Eurocopter für eine eher schmale Kabine mit einem Einzel- und einem Zweiersitz pro Reihe. Der EC175 verfügt zudem über grosse, im Notfall abwerfbare Fenster bis zu den hintersten Sitzen. Der offizielle Erstflug erfolgte am 17. Dezember 2009, doch der EC175 hatte bereits am 4. Dezember 2009 erstmals abgehoben.

Der 2. Prototyp flog erstmals ein Jahr später am 17. Dezember 2010 und am 12. Dezember 2012 folgte die erste Serienmaschine (F-WMXB). Von Februar bis März dieses Jahres begab sich Eurocopter mit dieser Serienmaschine auf eine dreiwöchige Demo-Tour durch die USA. Auch hier war in erster Linie die Öl- und Gas-Version gefragt, doch zeigten auch Behörden und Luftambulanz-Firmen reges Interesse. Am 21. Mai enthüllte Eurocopter an der EBACE in Genf dafür eine Executiv- und VIP-Version im Pegasus-Design.

Doch zuerst muss der EC175 zertifiziert werden. Die EASA-Zertifizierung war ursprünglich auf Ende 2013 geplant, wurde nun aber auf Anfang 2014 verschoben. Gemäss Eurocopter will man sicherstellen, dass der neue Helikopter vollständig ausgereift ist, bevor er ausgeliefert wird. **CP**

Foto: Eurocopter

Walter Hodel



# Sind Helikopter für die Schweiz nötig?

Jeder Pilot, Flughelfer, Rettungssanitäter, Bergführer oder Mechaniker sieht sich während seiner Laufbahn mit der Frage konfrontiert: Sind Helikopter für die Schweiz nötig?

**H**elikopter werden nur für Rettungsflüge benötigt, lautet eine oft gehörte Argumentation aus der Bevölkerung. Dabei wird ausgeblendet, dass es dazu Flugschulen braucht, um gute Piloten auszubilden. Flugschulen benötigen eigene Helikopter. Für die Ausbildung muss es ihnen auch gestattet sein, Flug- und Landeübungen im Gelände und im Gebirge durchzuführen. Helikopter-Flugschulung ist daher von nationalem Interesse.

Das Problem ist, dass die Vorschriften laufend erweitert und verschärft werden – ein Regulierungs-«Tsunami» der EASA bricht über unser Land hinein. Es werden Checks in kürzeren Zeitabständen gefordert, die Anzahl Rotationen pro Tag eingeschränkt, zusätzliche Vorschriften für Transporte von Gefahrgütern erlassen, welche auch von den Helikopterbetreibern analog den Air-

lines übernommen werden müssen. In der Schweiz besitzen 400 Piloten eine Gebirgs- lizenz für Landungen auf den vorhandenen Gebirgslandeplätzen. Zur Aufrechterhaltung dieser Lizenz muss ein Pilot mindestens 50 Gebirgslandungen pro Jahr vorweisen. Das ergibt bei 400 Piloten 20 000 Landungen auf Gebirgslandeplätzen. Dieses Training ist sehr wichtig für die Sicherheit – und teuer. Deshalb versuchen die Helikopter-Unternehmen diese Landungen mit touristischen Flügen zu kombinieren.

## Verbotzonen als Behinderung

Problematisch ist die Einführung von immer mehr Verbotzonen, wo weder Schulung noch Training erlaubt sind. Wichtig wäre es sicherzustellen, dass dieses Training im Gebiet durchgeführt wird, wo letztendlich auch Einsätze geflogen werden.

Ein Transport mit dem Helikopter ist die «Königsdisziplin» des Helikopterfliegens. Diese Ausbildung dauert lange und erfordert viel Erfahrung. Die Helifirmen fliegen für die Hüttenversorgung rund 3000 Einsätze zu fast allen der 152 SAC-Hütten mit ihren insgesamt 9000 Schlafplätzen, jährlich 350 000 Übernachtungsgästen und 650 000 Tagestouristen. Helikopter sind auch für deren Abfallentsorgung besorgt.

Nicht unerwähnt bleiben sollen Veranstaltungen in den Bergen, etwa das Lauberhorn-Rennen, wo Helikopter den Transport des empfindlichen Kameramaterials zu den Standorten übernehmen. Ganz zu schweigen von den Toi-Toi-WC...

Dabei handelt es sich nicht nur um eine kommerzielle Tätigkeit, sondern um wichtiges Gebirgstraining – eine der Möglichkeiten für Jungpiloten, Erfahrung zu sammeln. Einschränkungen und Verbote, etwa beim Heliskiing, werden Helibetriebe dazu zwingen, saisonale Personalreduktionen vorzunehmen. Ebenfalls besteht die Gefahr, dass kein genügendes Training mehr gewährleistet werden kann.

Es darf nicht sein, dass wir in unserem Einsatzgebiet im Flachland, im Gebirge und auf den Gebirgslandeplätzen keine oder nur sehr eingeschränkte Trainingsmöglichkeiten haben. Alle Schweizer und Besucher unseres Landes erwarten eine Versorgung aus der Luft und eine entsprechende Infrastruktur, welche das Label «Swiss Made» verdient. Dieses Label muss nicht nur beibehalten, sondern noch gefördert werden – mit jungen Pilotinnen und Piloten, welche sich in der Schweiz auskennen. **cp**

**Willi Hefel, Vorstand SHA**



AS.350B3 HB-ZDE in den Farben der Rhein-Helikopter auf der Kleinen Scheidegg.

Fotos: Markus Herzig

# Heli «Delta Echo»

Zwei Helikopter aus dem Hause Aero-spatiale/Eurocopter tragen das Call-sign «Delta Echo». Der SE.3160 Alouette 3 «Xray Delta Echo» wurde im Oktober 1970 fabrikneu vom Luftamt übernommen und als vierte Alouette 3 im Schweizer Register eingetragen. Nach 28 Jahren Flugdienst verunfallte der HB-XDE am 13. Oktober 1998 am Blinnenhorn auf italienischem Boden.

Der AS.350B3 Ecureuil «Zulu Delta Echo» wurde von der Air Grischa Helikopter AG im August 2006 registriert. Am 18. Januar 2004 wurde die Maschine bei Samnaun stark beschädigt, als eine Sprengladung zur Lawinenauslösung am Lashaken explodierte. Der Ecureuil wurde vom Werk

repariert und für Testflüge als F-WQEF registriert. Im Juni 2005 erfolgte der Überflug in die Schweiz in einer neutralen Primerlackierung. Mit der Handänderung auf die Rhein-Helikopter AG wurde der Helikopter neu in Liechtenstein eingetragen und erhielt auch den Taufnamen «Esperanza». Nach dem Zusammenschluss in die Swiss Helicopter AG am 1. Juli 2012 trug der HB-ZDE bis zur Löschung im Februar 2013 neue Titel. Die beiden Helikopter im Detail:

**HB-XDE SE.3160 Alouette 3;** S/N 1717; B/J 1970; Eintrag: 6. Oktober 1970, Eigentümer & Halter: Schweizerische Eidgenossenschaft, Eidg. Luftamt; Handänderung: 12. Februar 1980, neuer Eigentümer &

Halter: Schweizerische Eidgenossenschaft, Bazl; Unfall: 13. Oktober 1998 am Blinnenhorn, Italien; Löschung: 14. Oktober 1998.

**HB-ZDE AS.350B3 Ecureuil;** S/N 3442; B/J 2001; Eintrag: 21. August 2001, Eigentümer & Halter: Air Grischa Helikopter AG; Handänderung: 18. August 2005, neu registriert in Liechtenstein, neuer Eigentümer & Halter: Rhein-Helikopter; Handänderung: 1. Juli 2012, neuer Eigentümer & Halter: Swiss Helicopter AG; Löschung: 25. Februar 2013; neues Kennzeichen: N705NP. **CP**

Markus Herzig – [www.SwissHeli.com](http://www.SwissHeli.com)



SE.3160 HB-XDE beim Start von der Heimatbasis Bern-Belp.



AS.350B3 HB-ZDE in der ersten Lackierung der Air Grischa.

# Flugtage Dittingen



Foto: Daniel Bader

Die Belgische Armee sorgte mit den Red Devils für eine spektakuläre Vorführung.

## Airshow im Laufental

Seit 62 Jahren führt die Segelfluggruppe Dittingen die traditionellen Flugtage durch. Dies notabene auf dem einzigen Flugplatz in Basel-Land und vor einem treuen Stammpublikum, wie die 20 000 Zuschauer Ende August beweisen. Die Organisation und Durchführung der Flugtage stellt den kleinen Verein mit 45 aktiven Mitgliedern jeweils vor grosse Herausforderungen. Ohne

ehrenamtliche Tätigkeiten und die Dienste von 320 Helfern wäre das Ganze gar nicht mehr durchführbar, so Urs Winkelmann vom Organisationskomitee gegenüber Cockpit. Dies sei auch ein Grund, weshalb die Flugtage nur alle zwei Jahre durchgeführt werden. **cp**

Daniel Bader



Foto: Marco Zotta

Die Piloten der OV-10 «Bronco» – im neuen Golfkrieg-Kleid – demonstrierten gekonnt die Qualitäten der Maschine.



Foto: Daniel Bader

Eindrücklich und kraftvoll: der ehemalige Torpedobomber Grumman TBM-3E-Avenger aus dem Zweiten Weltkrieg.





Immer wieder faszinierend: die Formation DC-3 mit zwei Beech 18 vor den Glarner Alpen. Das 5. Zigermeet begeisterte einmal mehr.

# Fliegerfest im Zigerschlitz

Bei herrlichem Spätsommerwetter fanden sich über 20 000 Zuschauer auf dem Flugplatz Mollis zum 5. Zigermeet ein. Mehr als 70 Flugzeuge faszinierten in der Luft und am Boden ein fachkundiges und staunendes Publikum. Für

fliegerische Höhepunkte sorgten die zahlreichen Propeller- und Jetflugzeuge aus dem In- und Ausland. Auch der Formationsflug von «Jetman» Yves Rossy mit einem Helikopter der Heli-Linth war eindrucklich. Leider musste die Patrouille Suisse ihre Vorfüh-

rung wegen eines Funkausfalles bei Leader Simon «Billy» Billeter abbrechen. Die sechs Piloten konnte aber problemlos zu ihrer Basis Emmen zurückkehren. **cp**

Walter Hodel



Ein vertrautes Bild aus früheren Zeiten: der de Havilland-D.H.-115-Vampire-Trainer.



Fotos: Andrea Bolliger

Kein Flugmeeting ohne die «Bullen»: Nervenkitzel und spektakuläre Bilder garantiert.

# **Cockpit**

Nr. 10/Okttober 2013

Kreuzung von zwei F-5E Tiger II der Patrouille Suisse. Die Aufnahme entstand im Rahmen des diesjährigen Zigermeet. Weitere Bilder und der Beitrag zur Veranstaltung auf Seite 25 in dieser Ausgabe.

**Foto: Andrea Bolliger**





# St. Stephan Einmal im Jahr aviatischer Nabel der Welt

Es ist die Zeit des Zweiten Weltkriegs: Überall schiessen Flugplätze aus dem Boden. Fast wie Pilze. Das Berner Oberland erhält gleich sieben: Frutigen, Interlaken, Meiringen, Reichenbach, Saanen, St. Stephan und Zweisimmen. Der im Simmental ansässige Hunter-Verein sorgt jedes Jahr für eine spektakuläre Show. Auch dieses Jahr war St. Stephan das Mekka des Fliegens.



Der Papyrus ist in St. Stephan stationiert und gehört dem Hunterverein Obersimmental. Eigentlich ist die Zelle der Hunter J-4040, trägt aber zur Erinnerung an die hier stationierte Staffel 15 die Registration J-4015/HB-RVS.



Fotos: Sven Zimmermann

Immer wieder ein gern gesehener Gast: Die Super Constellation stattete der Region am Freitag einen Besuch ab und präsentierte sich in schöner Formation mit zwei Hunttern.



Der Vampire ist – frei nach den Zürcher Verkehrsbetrieben – «ich bin auch ein Boot ...».



Als Captain bei der Swiss steuert Eric Hauert nicht so spektakulär durch die Täler.

Von den sieben Flugplätzen wird nur noch Meiringen als aktive Militärbasis genutzt. Umso mehr freuten sich die zahlreichen Aviatikfreunde, dass mit St. Stephan ein weiterer früherer Militärflugplatz erneut für ein paar Tage in den Mittelpunkt des Interesses der Aviatik-Freunde rückt. Die Flugdemonstrationen Mitte August erfreuen sich jedenfalls eines regen Publikumszuspruchs.

### Sehr aktiver Hunterverein

Der ortsansässige Hunterverein macht es möglich, dass jedes Jahr im Simmental die Schaulustigen auf ihre Kosten kommen. Neben den beiden Hunter (J-4205/HB-RVP, J-4206/HB-RVV) und Vampire-Trainer (U-1208/HB-RVF, U-1228/HB-RV) des Fliegermuseums Altenrhein waren auch der Hunter J-4201/HB-RVR der Amici dell' Hunter und der Vampire J-1107/HB-RVN aus Sion zu Gast und führten während der Woche zahlreiche Passagierflüge durch. Die glücklichen Gesichter nach den Flügen bei meist strahlendem Sonnenschein waren beim Anblick der Höhenzüge rund um die Ferienregion Lenk-Adelboden nicht verwunderlich – mit dem Wildstrubel, dem Gletscher der Plaine Morte und den Gastlosen in unmittelbarer

Nähe war die Kontinentaldrift sehr grosszügig mit Naturparadiesen. Die lokale Bevölkerung unterstützt den Hunterverein Obersimmental sehr aktiv und strömte auch bei Regenschauer am Airshowtag in Massen zum bis 1993 von Jets benutzten Flugplatz. **cp**

Sven Zimmermann

### Hunterverein Obersimmental

36 Jahre war der Hunter im Einsatz, bevor er verschrottet hätte werden sollen. Eine Maschine wurde den vier Obersimmentaler Gemeinden geschenkt. Sie war zuvor in über 800 Stunden Arbeit weiss bemalt und ähnlich einer Zeitung schwarz beschriftet worden. Es entstand der «Papyrus-Hunter». Feierlich wurde die Maschine dem Obersimmental auf den 1. Januar 1995 übergeben. Die vier Besitzergemeinden entschlossen sich, einen Verein zu gründen. Der Hunterverein Obersimmental zählt heute fast 1300 Mitglieder.



Fotos: Sandra Romanowicz

Tannkosh 2013

# Fliegerfest mit Kultcharakter

«Alpha Quebec, null neun!» Der Pilot im Cockpit des Ecolight antwortet während seines Anflugs knapp mit «Alpha Quebec, null neun» auf die Aufforderung des Flugleiters. Sekunden später setzt er wie gewünscht auf und biegt rasch von der Graspiste ab, um Platz für nachfolgende Maschinen zu machen. Langes Geschwafel am Funk ist hier nicht erwünscht, vor allem, wenn zur Rushhour zahlreiche Flugzeuge gleichzeitig im Anflug auf die Runway sind.

Tannheim heisst das kleine süddeutsche Fluggelände nahe des Bodensees offiziell.

Einmal im Jahr verwandelt es sich aber drei Tage lang zu «Tannkosh», der Kombination von Tannheim und Oshkosh. Auch im Allgäu-Örtchen hat sich aus bescheidenen Anfängen vor 20 Jahren ein Luftfahrt-Event entwickelt, das heute das wohl grösste Fliegertreffen Europas ist und dem grossen US-Vorbild immer näherkommt. 2012 hatte sich das Tannkosh-Team allerdings eine schöpferische Pause gegönnt und die Veranstaltung abgesagt. In diesem Jahr ist die Freude umso grösser, dass sie wieder stattfindet. Das Erfolgsrezept: Es gibt keine Zäune, die das Publikum von der Run-

way trennen, die sonst üblichen «Betreten verboten»-Schilder sind nirgends zu entdecken und an den Flugzeugen hängen keine «Nicht berühren»-Wimpel. Die Besucher aus dem In- und Ausland wissen einfach, dass man von fremden Maschinen die Finger lässt. Und natürlich das Wichtigste, was alle eint: die Leidenschaft fürs Fliegen.

## Viele Schweizer Gäste

Viele Flugzeuge unter den insgesamt 1398 Maschinen kommen aus der Schweiz. Jede Menge eidgenössischer Piloten mit Experimentals, Jodel, Cessna, «Bravo» und Co

sind mit dabei. Urs Vogelsang zeigt zudem eine Kunstflugkür mit der Votec.

Auch der Antonov Verein Schweiz präsentiert sich mit einer ungarisch registrierten An-2. Zum Bedauern der Zuschauer findet der geplante Überflug der Basler Super Constellation nicht statt.

Leider überschattet der Startunfall eines Udet-Flamingo-Doppeldeckers das Treffen am Samstagvormittag. Der Pilot ist mit dem Nachbau der Maschine aus den 1920er-Jahren zwar bereits in der Luft, gerät dann aber wieder auf den Boden und rast in einen geparkten Motorsegler. Dabei werden zwei Besucher leicht und ein Zuschauer schwerer verletzt; die beiden Piloten im Doppeldecker bleiben unverletzt. Die Sperrung der Startbahn für etwa zwei Stunden bis 14 Uhr und das Anrücken einer Gewitterfront, vor der mehr als 100 Piloten mit ihren Flugzeugen noch rasch starten wollen, bringt den ursprünglich geplanten Ablauf der Flugschau allerdings komplett durcheinander. Nachdem klar ist, dass das Unfallopfer nicht lebensgefährlich verletzt ist, geht die Airshow erst am späten Nachmittag mit einer Kunstflugvorführung von Nicolas Ivanoff auf einer Edge 540 weiter.

### Viele Highlights

Ohnehin sind viele fliegerische Highlights zu erleben. Wo sonst hat man die Chance, den extrem seltenen US-Doppelrumpf-Jäger vom Typ P-38 Lightning aus den 1940er-Jahren, riesige CH-53-Transporthubschrauber oder ein ehemaliges Passagierflugzeug vom Typ deHavilland DH 84 Dragon von 1936 kurz hintereinander am Himmel zu erleben?

Zu den absoluten Highlights im Programm zählen Start und Landung der Lockheed P-38 Lightning aus dem «Hangar 7» der Flying Bulls. Wenn Pilot Raimund Riedmann aus Salzburg mit der fast 3000 PS starken Zweimot abhebt, stockt vielen der Atem. Leider kann er wegen eines Hydraulikproblems am Anreisetag und wegen der anrückenden Gewitterfront am Airshow-Samstag kein spektakuläres Display fliegen. Die Zuschauer sind dennoch von dem hochglanzpolierten US-Warbird fasziniert.

### Wer schafft mehr Loopings?

Am frühen Samstagabend «duelliert» sich zudem Ex-Airrace-Pilot und Flugplatz-Tannheim-Geschäftsführer Matthias Dolderer als Lokalmatador auf seiner Hochleistungs-Kunstflugmaschine Edge 540 erstmals mit einem Kollegen im Helikoptercockpit. Die Frage lautet: Wer schafft mehr Loopings innerhalb von drei Minuten? Auch sein Kontrahent ist ein Pilot der absoluten Spitzenklasse. Rainer Wilke beherrscht Kunstflug auf einem Hubschrauber vom Typ Bo 105 wie wohl kein Zweiter auf der Welt. Die zwei fliegen aus Sicherheitsgründen nacheinander vor einer Jury, gewonnen haben beide, weil jeder von ihnen genau 18 Loopings absolviert. Auch die seltene britische de Havilland Dragon begeistert das Publikum: Der Oldtimer wurde 1936 gebaut und flog als Passagierflugzeug auch für die irische Fluggesellschaft Air Lingus. Vor wenigen Jahren wurde die Zweimotorige restauriert und dient seither als nostalgischer Werbeträger für die Airline. Vier Passagiere an Bord erleben ebenso wie die Zuschauer am Boden mit dem Doppeldecker eine regelrechte Zeitreise in eine längst vergessen geglaubte Ära der Luftfahrt.

Allerdings könnte wohl kein Flugzeug ohne die Unterstützung der gut 150 ehrenamtlichen Helfer abheben. Sie sorgen zusammen mit den engagierten Chefs des Flugplatzes, Verena Dolderer und ihr Bruder Matthias, dass trotz lässigem Umgangston ein hoher Sicherheitsstandard herrscht. **cp**



Die Lightning P-38 hebt elegant ab.  
Die Tiger Moth im Brennpunkt des Interesses.  
Die blaubemalte Antonov An-2 stach heraus.  
Es war heiss. Gesucht und gefunden: ein Schattenplatz.



# GRIPEN – ENTSCHEID FÜR DIE UNABHÄNGIGKEIT

Wirkliche Unabhängigkeit entsteht erst durch die richtigen Partner.

Partner, die einander 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](http://www.gripen.ch)



**SAAB**





# Sonderangebot für Cockpit-Leser

Abonnieren Sie jetzt die **AeroRevue**  
für das Jahr 2014 zum  
**Vorzugspreis von Fr. 48.–**  
(statt Fr. 60.–) und wir schenken  
Ihnen die noch folgenden  
Ausgaben von 2013.

Angebot gültig bis 31.12.2013 für AeroRevue-Neuabonnenten.

Ja, ich nutze das Sonderangebot für Cockpit-Leser und abonniere die AeroRevue für das Jahr 2014 zum Vorzugspreis von Fr. 48.– statt Fr. 60.– (10 Ausgaben pro Jahr).

Name, Vorname

Strasse, Nr.

PLZ, Wohnort

Telefon

E-Mail

Einsenden, faxen oder mailen an Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern, Fax 041 375 01 02.  
E-Mail: [abo@aeroclub.ch](mailto:abo@aeroclub.ch). Online: [www.aeroclub.ch/abo](http://www.aeroclub.ch/abo)

# «Trotz Sistierung 365 Tage fliegen.»



## In die Prämie eingerechneter Nutzungsrabatt /

### Luftfahrtversicherung

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

Jetzt Offerte beantragen:

Urs Spiegelberg, 052 261 58 33

**AXA.ch**

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



Fotos: Reto Schilliger

Ein imposantes Bild bot sich den zahlreich erschienenen Zuschauern im Hangar in Meiringen: Modellflugzeuge so weit das Auge blickt.

# Der grosse Auftritt der kleinen Jets

## Jet World Masters in Meiringen begeisterte

Der Militärflugplatz Meiringen war Ort des Showdowns der Modellflugzeugbauer und -piloten. Dort fanden Ende August die Finalflüge des Jet World Masters für massstabsgetreu verkleinerte Modelljets statt. Dabei geht es um den möglichst originalgetreu verkleinerten Nachbau von Jetflugzeugen und das möglichst vordbildtypische Fliegen derselben. Der exakte Nachbau und das Fliegen fliessen zu je 50 Prozent in die Gesamtwertung ein. Zu den Finalflügen der Besten reiste bei idealem Wetter nochmals einiges Publikum nach Meiringen, um sich von den Bau- und Flugkünsten beeindruckt zu lassen. Den Abschluss bildete eine kleine Airshow. Im zehn Tage dauernden Wettkampf in zwei Modellklassen verteidigten Philip Avonds (Belgien) und Vitaly Robertus (Russland) ihre Titel erfolgreich. Der Schweizer Roger Thoma errang einen 3. Platz, das Schweizer Team in der Nationenwertung gar den 2. Rang. **cp**



Der Russe Robertus Vitaly – hier bei den Startvorbereitungen – gewann mit seiner Yak-130 in der Kategorie bis 20 Kilogramm.

# Mit der Antonov An-2: Einmal Afrika und zurück



Die Flugroute: Birrfeld–Tunis mit Zwischenstationen.

Der ANC Avianna startete mit seiner Antonov An-2 am 13. Mai zu einer sechstägigen Reise nach Tunesien. Etwas ölig-sandig, aber gesund und munter und um zahlreiche Erlebnisse reicher erfolgte die Rückkehr zur Homebase Flugplatz Birrfeld.

Die intensiven Vorbereitungsarbeiten wurden aufgeteilt: Nordafrika-Kenner Kuno Gross kümmerte sich um die Reiseorganisation in Tunesien, Pilot und ANC-Präsident Jean Voegelin traf die Vorkehrungen für einen sicheren Flug über Land und Meer.

Jean Vögelin nahm Kontakt mit der deutschen Flugsicherung DFS auf, welche auch nach der Revolution in Tunesien gute Beziehungen zu den militärischen und zivilen Luftfahrtbehörden aufrechterhalten konnte. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil. So war es auf diesem Wege möglich, die Über- und Durchflugsrechte auch durch militärische Sperrzonen zu erhalten. Trotz dieser Unterstützung mussten wir noch mit etlichen Schwierigkeiten kämpfen: So waren zum Beispiel keine neueren VFR-Luftfahrtkarten von Tunesien zu erhalten, da der VFR-Verkehr in diesem Land seit der Revolution praktisch zum Erliegen gekommen ist. Man beschied uns, die IFR-Karten zu benutzen, da wir am Funk sowieso über IFR-Meldepunkte begleitet würden (wenn überhaupt...).



Fotos: Jean Vögelin

Die Antonov An-2 ruht sich im Wind-schatten der beiden Jumbos auf dem Flugplatz Tozeur aus.

### Das Militär weiss Bescheid

Des Weitern konnte uns bis zum Abflug partout nicht bestätigt werden, dass wir AVGAS in Tunis erhalten würden. Aussage des arabischen Verbindungsmannes: «Sie haben die Durchflugsrechte durch militärische Zonen erhalten, Ihre Flugpläne wurden akzeptiert, das Militär weiss, dass Sie in Tunis am Boden bleiben würden, wenn Sie kein AVGAS erhalten – also werden Sie es wohl kriegen, auch wenn das Militär dies nicht bestätigt». Nun denn... Wie diese Unwägbarkeit ausging, berichten wir später im Beitrag.

Flugroute und allfällige Ausweichrouten mussten geplant, Benzin- und Ölverbrauch berechnet werden und bei den fraglichen Flugplätzen war noch abzuklären, ob notfalls wenigstens Autobenzin mit Bleizusatz zur Verfügung stünde. Es mussten Schwimmwesten, Rettungsboote, genügend Wasser und Notproviant beschafft, und – last but not least – unsere kleine «Camping-Toilette» im Heck der Maschine betriebsbereit gemacht werden.

Wir füllten den Öltank der Maschine bis zur zulässigen Maximalmarke (85 Liter!), um die Kühleigenschaften zu verbessern. Zusätzlich führten wir noch 50 Liter Schmierstoff in zwei Tanks im Passagierraum mit, um den Verlust kontinuierlich ersetzen zu können. Übli-

cherweise verbraucht der 30 000-cm-1000-PS-9-Zylinder-Sternmotor 2,5 bis 3 Liter Öl pro Betriebsstunde. Bei hohen Temperaturen muss jedoch mit erhöhtem Verbrauch des lebenswichtigen Elixiers gerechnet werden.

### 1. Etappe: Birrfeld–Figari (Korsika)

Die Piloten Jean Voegelin und Michael Sigrist sowie neun Passagiere (darunter Hans Oertli als Ersatzpilot) standen am Morgen des 12. Mai gut vorbereitet und tatendurstig auf dem Birrfeld ... – umsonst! Der Wonnemonat machte seinem Namen wahrlich keine Ehre, die Alpen verhüllten ihr Antlitz und verweigerten jeglichen VFR-Überflug. Also nochmals drüber schlafen. Am folgenden Tag, am Montag, den 13. Mai, klappte es dann (knapp): Der Gotthard liess uns durch ein kleines Fenster einen Blick in die sonnige Leventina werfen, und wir konnten durch dieses Nadelöhr gleiten, unter uns ein nach wie vor tief verschneites Hospiz. Die grosse Höhe zunächst haltend, waren wir bald an der CTR von Lugano vorbei und sanken, auf Anweisung von Milano, hinab in die Po-Ebene. Mit Milano-Information Kontakt zu halten, ist so eine Sache ... Also sprachen wir bald mit Genua Approach (auch nicht viel besser ...).

Nun mussten wir wieder steigen, um den Apennin östlich von Genua zu meistern (wir waren immer noch



Das wunderschöne Bonifacio von der Luft aus gesehen.

schwer, und die Aussentemperatur war schon merklich angestiegen). Schliesslich erreichten wir die Küste und stachen in der Nähe von Sestri Levante in See. Jetzt absolvierten wir den ersten «Sprung» übers offene Meer, Schwimmwesten-bewehrt nach Cape-Corse, der nördlichsten Spitze Korsikas. Bald tauchte diese Landzunge auf und nach Freigabe von Bastia für ein «Crossing» ihrer CTR ging es direkt südwärts der Küste entlang bis an die «Bocche di Bonifazio», wo wir auf dem Flugplatz Figari in Süd-Korsika landeten und mit Kame-rablitzten einer Air Corsica-Crew gebührend empfangen wurden. Auf dem Vorfeld von Figari rollten wir direkt zur Tankstelle und wurden herzlich von der Flughafenpolizei begrüsst. Die interessierte sich überhaupt nicht für unsere Pässe, sondern nur für unsere An-2 «Rusalka». Gerne gewährten wir Zutritt zu unserem Flugzeug und zum Cockpit (der Kommandant kam dann auch noch vorbei). Nun waren auch schon die Pompiers (französische Feuerwehr) um die Ecke, es war ein Kommen und Gehen und jeder wollte noch eine Aufnahme machen ...

Dann folgte die nächste Überraschung, indem uns ein – heute muss man sagen – recht tiefer AVGAS-Preis von nur Euro 2.05/l verrechnet wurde. Auch war recht erstaunlich, dass trotz vierstündigem Flug die Toilette nicht in Betrieb genommen werden musste – die «Afrikatruppe» erwies sich als äusserst strapazierfähig und durchhaltewillig. Umso besser mundete das erste, kühle Bier!

## 2. Etappe: Figari-Tunis (Tunesien)

Am nächsten Morgen drehten wir nach dem Start in Figari eine Ehrenrunde über Bonifacio (wo wir übernachtet hatten), dann hiess es «Au revoir Corsica, Buongiorno Sardegna»: Ein Flug entlang der Küste Sardinien bot fantastische Aussichten auf die abwechslungsreiche Landschaft dieser Insel.

Nach etwa zwei Stunden folgte der Abschied von Europa, und bald gab es nur noch eines zu sehen: Wasser, Wasser, Wasser. Wir alle horchten plötzlich sehr aufmerksam auf das Brummen des Motors: Hat es da nicht Nebengeräusche? Klopft er etwas unruhig? Und verstohlen überprüft man den Sitz der Schwimmweste und rekapituliert die Instruktionen der Piloten für den Fall einer Wasserrung. Dann aber lässt man sich langsam einlullen vom Geräusch des zuverlässigen Sternmotors, und der eine oder andere Passagier verfällt in ein seliges Nickerchen. Für die Wachgebliebenen gibt es eine Ehrenrunde über einem Tanker, welcher auf dem ansonsten scheinbar leeren Meer eine kleine Sensation darstellt.

Und dann der grosse Moment: Land ahoi, Land in Sicht, Afrika! Im Stillen danken wir Arkadi Dmitrijewitsch Schwetzow für seinen tausendfach bewährten, zuverlässigen Motor.

Bei der Landung in Tunis empfangen uns wieder etliche von «Rusalka» begeisterte Flughafenmitarbeiter. Zehn Minuten (!) nach unserer Landung auf dem Tunis Carthage International Airport taucht



dann, wie aus dem Nichts, ein gebirgstauglicher, etwas staubiger, in Tarnfarben gehaltener, imposanter Armee-Tanklastwagen voll mit AVGAS auf. Uns blieb die Spucke weg ... Ein Funktionär kam vorbei und teilte uns mit, dass dies nicht selbstverständlich sei («C'est pas pour faire des paroles»), und dass wir seit der Revolution vor zwei Jahren wirklich die ersten Ausländer seien, die AVGAS beziehen können, er wisse nicht was genau passiert sei, aber er habe einen Befehl «von ganz oben» erhalten ...

Nun, der Preis von 3 Euro pro Liter relativierte die Geschichte dann wieder etwas. Wider Erwarten werden auch die Passagiere sehr speditiv abgefertigt und ohne Umwege bevorzugt durch die Zollkontrolle geschleust. Schon nach 1,5 Stunden starteten wir mit randvollen Tanks (1320 Liter!) zur letzten Etappe: Tunis–Tozeur.

### 3. Etappe: Tunis–Tozeur

Diese Etappe wurde zu einer Knacknuss:

Ungewohnte, heisse Wüstenwinde drückten die nun wieder sehr schwere Maschine immer wieder hinunter und zwangen die Piloten dazu, viel Leistung zu setzen und somit wertvollen zusätzlichen Sprit zu verbrennen. Wir wussten, dass es an unserem Zielflugplatz Tozeur definitiv kein AVGAS gab, ebensowenig auf fast allen anderen in Frage kommenden tunesischen Flugplätzen. Also musste der Treibstoff nach Tozeur und einige Tage später auch zurück nach Tunis reichen.

Der Funkkontakt war kurz nach Tunis nur noch «broken», auch nach Ausschalten des «Squelch» (Rauschsperr), und brach schliesslich ganz ab. Alle Frequenzen waren «tot» – vor uns nur noch die unendliche Wüste.

Unser fest installiertes GPS (dieses GPS ist zusammen mit dem Transponder die einzige Änderung an unserem Instrumentenpanel im Cockpit) und zwei weitere redundante GPS gaben uns zusätzliche Sicherheit

**Links:** beeindruckende Weite über der Wüste Tunesiens.

**Unten:** Tunis aus der Vogelschau im Landeanflug.

in der Navigation. Von Zeit zu Zeit guckte man aber trotzdem vertrauensvoll auf den guten alten russischen «Schnapskompass»: Stimmt die allgemeine Richtung auch? Der Himmel war verhangen, keine Sonne zu sehen, nur die unendliche Wüste in einem diffusen Licht. Dieser Kompass ist unbestechlich und stimmt, bis auf ein paar wenige Grad Abweichung, immer recht genau. Nur die Scheibenheizung zur Enteisung durfte man nicht einschalten – dann spielte er verrückt wegen der Induktion, die die Heizfäden verursachen. Aber wir flogen ja sowieso nicht IFR, geschweige denn in «icing conditions», also brauchten wir diese Heizung nie. Nach einem anstrengenden Flug – wegen des starken Gegenwindes 35 Minuten länger als geplant – erreichten wir unser Ziel nach fast drei Stunden inmitten der Wüste: Die Oasen-Stadt Tozeur. Die «Afrikatruppe» entsteigt der Maschine zwar leicht gerädert, aber voller Freude über den gelungenen Flug. Unser «gutes Pferdchen» können wir im Schutze von zwei irakischen Jumbojets, welche sich seit 1992 dort sandstrahlen lassen, einigermassen gut vertäut in die wohlverdiente Stallruhe entlassen.

Die nächsten beiden Tage genossen wir einen Ausflug mit 4x4-Fahrzeugen in der Wüste zur Oase Ksar Ghilane.

Auch der Rückflug verlief ohne Zwischenfälle. Am 19. Mai kehrten wir heim ins Birrfeld. Es war eine zwar anstrengende, aber fantastische Reise, welche dank unserer zuverlässigen Antonov An-2 «Rusalka» und dank einer absolut tollen «Truppe» ein voller Erfolg war.

Übrigens: Vor 100 Jahren überquerte der französische Flugpionier Roland Garros als Erster das Mittelmeer. Mit einer Morane Saulnier flog er in knapp acht Stunden von Fréjus (Südfrankreich) nach Bizerte in Tunesien. **cp**

Yvonne Alberto, Jean Voegelin



Foto: zvg

# Ein Kraftwerk light

Seit Mitte Juli ist auf dem Flugplatz Birrfeld eine 1250 Quadratmeter grosse Fotovoltaikanlage in Betrieb. Sie produziert mehr Strom als für den täglichen Betrieb des Flugplatzes nötig.

Der Regionalverband Aargau des Aero-Clubs der Schweiz als Eigentümer des Flugplatzes Birrfeld hat auf dem neusten Hangar einen ökologischen Massstab gesetzt. Eine im Mai und Juni installierte Fotovoltaik-Anlage wurde im Netz aufgeschaltet.

## Alternative für die Zukunft

Die energiepolitische Diskussion vergangener Jahre, der Entscheid zum Ausstieg aus der Atomenergie der Schweizer Regierung und die feste Überzeugung, dass Alternativen in Zukunft notwendig sind, haben den Vorstand des Regionalverbandes Aargau des Aero-Clubs der Schweiz schon seit einiger Zeit beschäftigt. Unter Mitarbeit von Fachleuten wurde deshalb ein Konzept für den Bau und Unterhalt einer Fotovoltaikanlage erarbeitet. In der Firma IBB Strom AG konnte ein idealer Partner gefunden werden, welcher sich mit einem Minderheitsanteil an der Anlage beteiligt hat.

## Mehr Strom als nötig

Ein Total von 756 Modulen ergibt dabei eine Fotovoltaik-Gesamtfläche von rund 1250 m<sup>2</sup> mit einem geschätzten Jahresertrag

von über 175 000 kWh bei einer Gesamtleistung von 196,56 /kWp.

Die mit der Anlage produzierte Strommenge übersteigt den für den täglichen Betrieb notwendigen Strombedarf des Flugplatzes Birrfeld deutlich. Die komplette Anlage wird online durch die Erbauerfirma überwacht. Damit sind optimale Voraussetzungen für eine möglichst lückenlose Stromproduktion geschaffen.

## Insgesamt 756 Module

Die Anlage mit 756 Modulen ist auf der gesamten Dachfläche des Hangars 7 verbaut. Die Neigung der Dachfläche beträgt lediglich fünf Prozent und die Anlage ist aus diesem Grund aus der näheren Umgebung kaum zu erkennen. Die Modulmontage auf dem Dach wurde parallel zur Dachfläche mit einer Unterkonstruktion ausgeführt. Dank der sehr montagefreundlichen und ausgeklügelten Unterkonstruktion konnte die Modulmontage speditiv vollzogen werden.

Zugunsten einer Maximierung des Stromertrages der gesamten Dachfläche wurde auf eine Aufständigung der Module verzichtet. Der aus der Aufständigung erzeugte

Schattenwurf hätte eine deutliche Reduzierung der Modulanzahl zur Folge gehabt, da die Module sich nicht gegenseitig beschatten dürfen.

Bei den verbauten Fotovoltaikmodulen wurde speziell darauf geachtet, dass diese ein gutes Schwachlichtverhalten aufweisen. Das heisst, dass bei bewölkten oder nebligen Bedingungen noch effizient Strom erzeugt wird. Das nanovergütete Solarglas besitzt einen Selbstreinigungseffekt. Damit erübrigt sich das manuelle Reinigen der Module. Der Regen übernimmt diese Arbeit. **cp**

pd

## Technische Daten

**Gesamtleistung:** 196,56 kWp  
**Geschätzter Jahresertrag:** 175 000 kWh  
**Quadratmeter Fotovoltaikfläche:** 1250  
**Leistung pro Modul:** 260 Wp  
**Anzahl Module:** 756  
**Verlegte Kabel:** ca. 5 Kilometer  
**Theoretische Versorgung:** 39 Haushaltungen à 4500 kWh Strombedarf  
**Baubeginn:** Mai 2013





# Vor 25 Jahren im Cockpit...

Es war die erste Cockpit-Ausgabe nach den Sommermonaten 1988. Entsprechend viel Platz wurde vor 25 Jahren den Flugveranstaltungen im In- und Ausland eingeräumt. Vier Fotos dokumentieren die täglichen Flugvorführungen des damals modernsten russischen Kampfflugzeuges MiG-29 an der Farnborough Air Show – eine Sensation. Die Fachwelt war überrascht über den erstmaligen Auftritt moderner russischer Kampfflugzeuge im Westen, und das mehr als ein Jahr vor dem Fall des Eisernen Vorhangs! Eine Eintagsfliege blieb der MD-80/UHB, eine MD-80, die mit einem Propfan-Triebwerk anstelle der linksseitigen Strahltriebwerke in Farnborough zu sehen war.

Auch in der Schweiz wurden die Flugzeugenthusiasten verwöhnt: In Altenrhein, Yverdon und auf dem Birrfeld waren alte und neue Maschinen wie Hispano HA-1112-M1 Buchón, Let-410 UVP-E Turbolet, P-51D Mustang, Sikorsky CH-53G und Hewa-Techics/Marco J-5 zu bewundern, dokumentiert auf je einer Cockpitseite. An der 32. AMEF/AVIA-Meisterschaft war ein neues Flugzeug zu sehen: Der Pilatus PC-9 HB-HPG/C-901. Flexibilität der Swissair-Besatzungen belegte ein Bericht über die kurzfristige Umstellung eines New York-Zürich-Fluges. FW

## Cockpit AMEF 88

Die 32. AVIA-Meisterschaft der Flieger und die 4. Meisterschaft der Fliegruppen standen unter dem Motto «Moderne Mittel für den Schutz der Schweiz». Trotz politischer Entspannung, Abrüstungsgesprächen und der Hoffnung auf gesichertes Friedensdiesseits die Bemühungen für die Verbesserung der Kampfkraft der Flieger- und Fliegruppen nicht nachlassen. Denn es ist leider so, daß sich die Bedrohung rascher ändern kann als die Erneuerung eines überalterten Luftverteidigungssystems möglich wäre. Der Kommandant der Flieger- und Fliegruppen KKdS Burg, wie denn auch auf die Bedeutung der aktuellen Rüstungsprobleme für die abschließende Evaluation der letzten Fliegerwoche, die Kampfkraftsteigerung der 35-mm-Fliegerabwehr und natürlich die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges. Unbestritten Hauptattraktionen der umfangreichen Ausstellung waren denn auch die beiden in der Endauswahl stehenden Kampfflugzeuge F-18 und F-16. Erste Auswertungen im KKdS Burg zeigen, daß die Gesamtkosten der Systems F/A



SCHWEIZER FLUGWAFFE



Die beiden Kampfflugzeuge der nächsten Generation, die General Dynamics F-16 Fighting Falcon (links) und die McDonnell Douglas F/A-18 Hornet, stehen sich in Dübendorf gegenüber einer Schweizer Geschwader vor.

(F) um maximal 20% höher liegen werden als diejenigen der F-16. Es geht nun darum, das Kosten-Nutzen-Verhältnis der zwei Kandidaten zu ermitteln, was zum Antrag des Rüstungsministeriums über die Typenwahl im Jahr 1987 führte. Der mit Spannung erwartete Entscheid wird in nächster Zeit fallen. Im wesentlichen ist zu verstehen, daß der Zielgruppen im Oktober zwei der Geschwader systemen ausgerüstet PCs erhalten wird. Diese beiden ausgewählten, sehr leistungsfähigen Flugzeuge werden den Fliegruppen vorgeführt als Ersatz für die ausgemusterten C-385. Mit Stolz wird der Chef Flieger und Leiter der FF-Truppen Division W. Jung, darauf hin, daß die AMEF in

einer Zeit, wo vielerorts über die mangelnde Bereitschaft der freiwilligen Leistung geklagt wird, steigende Teilnehmerzahlen auszuweisen kann. Diese Tatsache ist um so erfreulicher, als die verschiedenen Fach- und sportlichen Wettbewerbe die Teilnehmer sehr hohe Anforderungen stellen. Von dieser außerordentlichen Weiterbildung profitieren die Flieger- und Fliegruppen und die Flieger- und Fliegruppen, speziell. Und dies ist auch das erklärte Ziel der beiden organisierten Fachkommissionen der «AVM-Flieger» und der «AVIA-Flieger» die Förderung des Militärfliegertums und der Fliegerabteilung durch militärische Zusammenarbeit. (Hans Wy)

Die mit Schlepplinien ausgerüsteten Militärjets Pilatus PC-9 - hier mit FF-HPC/C-901 - stehen als Zielgruppenflieger der strategischen C-385.



Titelbild: Boeing B-17G Flying Fortress 44-8543/W «Chuckie» / N3701G



Der zweiplätzi-  
ge leichte Bomber  
Potez 633 B2 rollt  
in Thun mit der  
mittlerweile auf-  
gebrachten mili-  
tärlichen Regist-  
rierung B-1 zum  
Standplatz. Nur zu  
Beginn ihrer Ein-  
satzzeit waren die  
beiden Potez 63 der  
Fliegertruppe ganz  
in Silber gehalten.  
Die Bombervariante  
der Potez 63 erhielt  
vom Luftamt die  
Immatrikulation  
HB-HAS, die aller-  
dings nie aufgetra-  
gen worden war.

Foto: Martin Kyburz

## Die Potez 63 der Fliegertruppe (1)

# Der Einzelgänger

Vor genau 75 Jahren beschaffte sich die Fliegertruppe zwei französische Potez-63-Mehrzweckflugzeuge – dies im Hinblick auf eine mögliche Lizenzproduktion in der Schweiz. Wegen gravierender Lieferverzögerungen an die französischen Luftstreitkräfte und des sich abzeichnenden Waffengangs mit dem Dritten Reich gelang es den Eidgenossen nur mit allergrösster Mühe, die bestellten Flugzeuge im Potez-Stammwerk von Méaulte loszueisen.

Die Anfänge der Potez-63-Beschaffung für die Schweizer Fliegertruppe reichen zurück in den Mai 1937, als die Kriegstechnische Abteilung (KTA) das damals erst als Prototyp existierende zweimotorige Mehrzweckflugzeug Potez 63 in die engere Wahl für eine mögliche Beschaffung zog. Bereits einen Monat später reiste eine Delegation von drei hochrangigen Piloten nach dem bei Paris gelegenen Centre d'Essais du Matériel Aérien in Villacoublay, um die Potez 63 Probe zu fliegen. Gross war jedoch die Enttäuschung der Eidgenossen, als sie im Zuge der am 23. Dezember 1936 begonnenen Verstaatlichung aller französischen Flugzeugwerke keine Möglichkeit erhielten, das in Ganzmetallbauweise gehaltene Muster im Flug

zu erproben – und unverrichteter Dinge den Heimweg antreten mussten. Im Zuge der Verstaatlichung ging das von Henri Potez gegründete Unternehmen in der Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (SNCA) auf.

### Schweizer fliegen Prototypen

Nach einigen gehässigen diplomatischen Noten machten sich Oberstleutnant Ackermann und Major Schäfer der Abteilung für Flugwaffe und Flab sowie Oberst Lang und Hauptmann Hans Rüetschi der KTA erneut auf den Weg nach Frankreich. Diesmal mit Erfolg: Die Schweizer Piloten durften am 23. September 1937 im Stammwerk von Méaulte einen Probegalopp wagen. Es handelte sich dabei um den Prototypen Potez 630-01,

der am 25. April 1936 mit Werkpilot Fred Nicole zum Jungfernflug gestartet war.

Dies war in der Tat das erste Mal, dass ausländische Offiziere am Knüppel des neuen Hoffnungsträgers Frankreichs sassen. Die Massenfertigung im nordfranzösischen Méaulte war erst vier Monate vor dem Besuch der Schweizer Delegation angelaufen und die ersten Serienmaschinen der Potez 630 rollten im Februar 1938 vom Band. Das Potez-Stammwerk in Méaulte galt bei ihrer Entstehung im Jahre 1932 als eine der modernsten Flugzeugfabriken in Europa und gab rund 3200 Arbeitern Brot und Auskommen.

Das Office Français d'Expotation de Matériel Aéronautique versprach den Eidgenossen im November 1937 die Lieferung der



Die Potez 63 der Schweizer Fliegertruppe waren mit zwei Hispano-Suiza-14-Ab-Doppelsternmotoren mit einer Startleistung von 640 PS ausgerüstet, die auf eine Hispano-Hamilton-VIET-250 Luftschaube wirkten.

Potez 63 in Raten von monatlich fünf Exemplaren. Zu diesem Zeitpunkt war noch die Rede, dass der Fliegertruppe eines der ersten Serienflugzeuge käuflich überlassen wird. Gleichzeitig erörterte die Berner Delegation die Möglichkeiten einer Lizenzfertigung in der Schweiz, wie sie für das Muster Morane-Saulnier MS 405 H – die spätere D-3800 – bereits Tatsache geworden war.

### Schwerer Jäger und leichter Bomber

Die ansprechenden Flugeigenschaften führten schliesslich zu einer Bestellung von zwei Potez 63 zum Preis von je 180 000 Franken beim Office Français d'Exportation de Matériel Aéronautique. Das Geschäft segnete der Bundesrat an seiner Sitzung vom 10. Dezember 1937 ab. In diesem Betrag nicht eingeschlossen waren die Kosten für die zwei Triebwerke sowie die Bewaffnung. Die bei der SNCA in Auftrag gegebenen zwei Maschinen sollten in verschiedenen Rüstzuständen zur Ablieferung gelangen. Die Potez 630 C3 (Chasse 3 – dreisitziger Jäger) als schwerer Jäger und die Potez 633 B2 (Bombardier 2 – zweisitziger Bomber)

als leichter Bomber. Für beide Maschinen wählte die KTA je zwei Hispano-Suiza-14-Ab-Doppelsternmotoren mit einer Startleistung von 640 PS, die auf eine Hispano-Hamilton-VIET-250-Luftschaube wirkten. Für einige Zeit stand sogar die Motorisierung mit einem amerikanischen Pratt&Whitney R-1535 Twin Wasp Junior mit einer Startleistung von 750 PS zur Diskussion. Abklärungen der KTA vom Mai 1938 ergaben allerdings, dass beim Einbau dieses Triebwerkes das Fahrwerk hätte erhöht werden müssen, damit genügend Abstand der Propellerblätter zum Boden zur Verfügung stand. Nur gerade 88 Exemplare des dreiplätzigigen Jägers Potez 630 C3 gelangten bei den französischen Luftstreitkräfte zur Ablieferung. Grund dafür waren die unzuverlässigen Hispano-Suiza-14-Ab-Motoren, die sich im Einsatz schlecht bewährten. Die Armée de l'Air entschied darum, das Gros mit den Gnome & Rhône-14-M-Triebwerken auszurüsten, die zwar 70 PS weniger Startleistung abgaben, sich dafür als wesentlich standfester erwiesen. Diese Flugzeuge erhielten die Bezeichnung Potez 63 I.

### Ablieferung ohne Immatrikulation

Der zweiplätzig Bomber Potez 633 B2 besass unter dem Cockpit einen Bombenschacht. Diese Version der Potez 63 führte am 15. Januar 1937 ihren Erstflug aus. Alle der französischen Luftstreitkräfte zugeführten Potez 633 B2 besaßen den Gnome & Rhône-14-M-Motor. Mit grösster Wahrscheinlichkeit ist die für die Schweiz gefertigte Maschine das einzige Serienexemplar der Potez 633 B2 mit Hispano-Suiza-Triebwerken geblieben.

Die SNCA sicherte der KTA Ende September 1937 – also drei Monate vor der Vertragsunterzeichnung – die Ablieferung der beiden Potez-Flugzeuge für den Januar 1938 zu. Weil sich aber die Abgabe des Musters an die französischen Luftstreitkräfte wegen gravierender Lieferengpässen bei den Motoren, Luftschauben sowie der Bewaffnung massiv verzögerte und ein Waffengang mit dem Dritten Reich immer unausweichlicher erschien, verweigerte das Luftfahrtministerium der Grande Nation lange Zeit die Ausfuhr der zwei Maschinen nach der Schweiz – und es schien lange Zeit fraglich, ob die Fliegertruppe jemals in den Besitz ihrer Potez kommt.

Schliesslich verliessen die beiden für die Schweiz bestimmten Flugzeuge Ende Oktober 1938 die Montagelinie der SNCA in Méaulte im Département Somme – dem Geburtsort von Firmengründer Henri Potez. Ausgeliefert wurden beide Einheiten ohne Bewaffnung oder Funkanlage. Für den anstehenden Überführungsflug vom französischen Herstellerwerk war dem leichten Bomber Potez 633 B2 vom Schweizer Luftamt die Zivilimmatrikulation HB-HAS zugeteilt worden. Der dreiplätzig Jäger Potez 630 C3 erhielt die Registrierung HB-HAT. Bei der SNCA sind beide Immatrikulationen allerdings nie aufgebracht worden. Lediglich die Schweizer Kennzeichen waren im Herstellerwerk an Tragflächen sowie dem Seitenruder aufgemalt. **cp**

### Unter fremder Flagge

Griechenland war neben der Schweiz das einzige Land, das vor Beginn des 2. Weltkriegs noch Potez 63 von Frankreich erhielt. Die von China (9 Stück), Jugoslawien (3) und Rumänien (40) bereits fest bestellten Einheiten gelangten durch den drohenden Krieg mit dem Dritten Reich bedingt nie zur Ablieferung und wurden stattdessen der französischen Armée de l'Air zugeführt. Griechenland erhielt lediglich neun der insgesamt 24 bestellten Potez 633 B2, welche der 3. Bomber-Staffel zugeteilt worden waren und während des italienischen Einmarsches im Oktober 1940 zum Einsatz kamen. Die geplante Lizenzproduktion der Potez 63 B2 mit Walter-M.14-Triebwerken in der Tschechoslowakei kam nach dem deutschen Einmarsch am 16. März 1938 ebenfalls nicht mehr zustande. Nach der Besetzung Frankreichs durch die siegreiche Wehrmacht fanden rund 80 Potez 63 als Trainingsflugzeuge bei der deutschen Luftwaffe Verwendung. Weitere 92 Potez 631 C3 sowie Potez 633 B2 gelangten zur rumänischen Luftwaffe, einem wichtigen Bündnispartner des Dritten Reiches im Osten. Diese Potez 633 B2 kamen ab Herbst 1942 als Aufklärungsflugzeuge während der Schlacht um Stalingrad zum Einsatz. (sta)

### Hans Heiri Stapfer

*Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern, dem Swiss Air Force Center, Manfred Ernst sowie Martin Kyburz für die Überlassung von Unterlagen.*

### Vorschau

Der zweite und letzte Teil befasst sich mit dem von Defekten nur so gespickten Einsatz der Potez 63 in der Schweiz sowie dem in Dübendorf vorgeflogenen Konkurrenzmuster Dornier Do 215.

**Genf:** Die finnische Blue 1 ist als SAS-Tochter auch Star-Alliance Mitglied. Zwei der Boeing 717-200 tragen deren Farben, wie diese Maschine mit der Bezeichnung OH-BLP. **Foto: Jean-Luc Altherr**



**Genf:** Einige Maschinen der Brussels Airlines sind mit Werbestickers für ein Musikfestival, das Ende Juli in Belgien über die Bühne ging, unterwegs, wie dieser Airbus A319-111 OO. **Foto: Jean-Luc Altherr**



**Basel:** Die Fussballmannschaft von Maccabi Tel-Aviv reiste am 29.07.2013 zum Champions-League-Qualifikationsspiel gegen den FC Basel mit der Boeing B737-400 SP-ENA der polnischen Chartergesellschaft Enter Air nach Basel an. **Foto: Dennis Thomsen**

**Genf:** Die private saudische Airline Arabasco, die schon einen Airbus A310-300 im Einsatz hat, ergänzt die Flotte mit dieser Boeing 737-9FG BBJ3 HZ-ATR. **Foto: Jean-Luc Altherr**



**Sion:** Auch der belgische König genoss die schöne Aussicht auf das Schloss in Sion. Eine Embraer 135 der belgischen Luftwaffe brachte ihn Mitte August ins Wallis. **Foto: Joël Bessard**

**Basel:** Jeweils samstags fliegt die ägyptische Nesma Airlines ab dem EuroAirport nach Sharm-el-Sheik. Im Bild der Airbus A320-232 SU-SMA des Carriers am 20.07.2013 beim Start auf der Piste 35 nach der klassischen Feriendestination. **Foto: Dennis Thomsen**



**Genf:** Die polnische LOT wirbt für das Black-Energy-Getränk, das vom amerikanischen Boxer Mike Tyson repräsentiert wird. Die Embraer 175LR SP-LIN hat eine spezielle Dekoration erhalten. **Foto: Jean-Luc Altherr**



**Basel:** Brussels Airlines flog mit dem Airbus A330-301 OO-SFN am 25.07.2013 gleich zwei Rotationen ab Basel nach Brüssel zum Technofestival Tomorrowland. Die Maschine wurde dafür mit speziellen Tomorrowland-Stickern versehen. **Foto: Dennis Thomsen**



**Basel:** Am Morgen des 05.08.2013 war im Rahmen eines Frachtcharters mit der D-CCAS mal wieder einer der beiden Short-360-300-Vollfrachter der deutschen Nightexpress am EuroAirport zu sehen. **Foto: Dennis Thomsen**



**Genf:** Der Grumman Gulfstream 2 darf normalerweise nur in der Schweiz landen, wenn die Triebwerke mit «Hushkits» ausgestattet sind. Der N36RR konnte in Genf für Wartungsarbeiten bei Jet Aviation nur dank einer Ausnahmegewilligung landen. **Foto: Jean-Luc Altherr**

# News

## Staatsanwaltschaft gegen Ryanair

Die Billigairline Ryanair gerät wieder mal in die Negativschlagzeilen: Jetzt ermittelt die Staatsanwaltschaft Koblenz gegen von einem Drittunternehmen gemietete Piloten. Sie sollen ihre Selbstständigkeit nur vorgetäuscht haben. Die Behörde ermittelt wegen Scheinselbstständigkeit gegen 51 Verdächtige. Es besteht der Verdacht, dass diese keine Sozialversicherungsbeiträge abführten. Die Ermittlungen richteten sich vor allem gegen Piloten, betroffen sind aber auch Verantwortliche von Ryanair. CP

## Fracht-Jumbo in Dübendorf gelandet

Am 5. August landete zum ersten Mal ein B-747 auf dem Militärflugplatz Dübendorf (Bild unten). Aus Richtung Frauenfeld kommend erreichte der Fracht-Jumbo der Cargolux den Militärflugplatz und setzte nach dem Anflug über den Greifensee und das Zürcher Oberland auf der Piste 29 auf. Der Fracht-Jumbo transportierte das Solarflugzeug der Aviatik-Pioniere André Borschberg und Bertrand Piccard, mit dem sie in den vergangenen Monaten die USA durchquerten. Dass ein Flugzeug dieser Grösse in Dübendorf landet, ist selten, da die Rollwege nicht für Flugzeuge mit einem Gewicht von an die 300 Tonnen erstellt worden sind. Darum wurde die 747 vor ihrem Abflug in einer aufwendigen Aktion gewendet. Anlässlich des 75-Jahr-Jubiläums des Flugplatzes Dübendorf besuchte 1985 ein Swissair Airbus A310 die Wiege der Schweizer Aviatik. RM

## Halbjahres-Gewinn des Flughafens Zürich sinkt

Der Flughafen Zürich hat im ersten Halbjahr deutlich weniger verdient als ein Jahr zuvor. Anstatt 80,2 Millionen Franken resultiert noch ein Gewinn von 10,1 Mio. Franken. Das Ergebnis sieht nur auf den ersten Blick schlecht aus. Der Flughafen Zürich hat frühzeitig ein finanzielles Engagement in Japan beendet, was gemäss Finanzchef Daniel Schmucki Zinseinsparungen in zweistelliger Millionenhöhe zur Folge hat. Ohne diesen Sondereffekt hätte

der Gewinn 83,4 Millionen Franken betragen. Deutlich gestiegen sind die Erträge aus dem Nicht-Fluggeschäft. Diese erhöhten sich um 4,7 Prozent auf 181,5 Mio. Franken. Die Erträge aus dem reinen Fluggeschäft stiegen «nur» um 1,5 Prozent auf 287,9 Mio. Franken. ph

## Air Berlin steht das Wasser bis zum Hals

Air Berlin steckt weiter in den roten Zahlen. Zwar schrumpfte der Quartalsverlust, doch das Eigenkapital ist längst aufgebraucht. Nun ruhen alle Hoffnungen auf dem Sanierungsprogramm «Turbine», das nochmals verschärft werden soll. Im Vergleich zum Vorjahresquartal konnte sie das EBIT im 2. Quartal (Ergebnis vor Zinsen und Steuern) um zwei Drittel auf -8,1 Millionen Euro (Vorjahr -29,4 Millionen Euro) verbessern. Das Eigenkapital beträgt nach Abschluss des ersten Halbjahrs zum Stichtag 30. Juni -116,3 Millionen Euro. CP

## Berliner Flughafen: vor Teileröffnung

Matthias Platzeck, Ministerpräsident des Landes Brandenburg, hat den Aufsichtsratsvorsitz des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) niedergelegt. Sein Stellvertreter Klaus Wowereit wird nun statuten gemäss die Amtsgeschäfte übernehmen. Der Flughafen soll - wie von Airportchef Hartmut Mehdorn gewünscht - in Etappen eröffnet werden. Die erste Etappe soll gerade mal zehn Flüge pro Tag erlauben. Als Termin wird März/April 2014 genannt. CP

## Germania erste Airline in Berlin?

Die Berliner Fluggesellschaft Germania könnte als erste Airline an den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) ziehen. Mit dieser Zusage will Germania die nötige Planungssicherheit schaffen, welche die Flughafengesellschaft für den vorgezogenen Flugbetrieb im Pier Nord benötigt, heisst es im Umfeld der Airline. CP

## Singapore-Changi mit mehr Kapazität

Am Singapur Changi Airport sollen durch den Bau eines neuen Komplexes unter dem Projektnamen «Jewel» mit zwei neuen Terminals und eines vierten Runway die Kapazitäten verdoppelt werden. Die Eröffnung des neuen Terminal 5 ist in 12

bis 15 Jahren geplant. Zudem soll eine vierte Start-/Landebahn gebaut werden, die dann von der Air Force genutzt werden kann, die an den erweiterten Changi Airport übersiedeln soll, um in der Stadt Platz für Geschäftshäuser und Wohnungen zu schaffen. Der Zivilluftfahrt werden dann statt bisher zwei neu drei Runways zur Verfügung stehen.

Der Changi Airport rechnet für dieses Jahr mit mehr als 51 Millionen Passagieren und wird nach dem Ausbau zu den grössten Flughäfen weltweit gehören. CP

## Air Alps wird definitiv aufgelöst

Knapp ein Jahr nach der Einstellung des Flugbetriebs verschwindet die Air Alps mit Sitz in Innsbruck definitiv von der Bildfläche. Das Aus kündigte sich schon letztes Jahr an. Die Verhandlungen mit einer russischen Investorengruppe sowie einem Interessen aus der EU zerschlugen sich in der Folge. Von der Liquidation sind in Oesterreich 18 Mitarbeiter betroffen, dazu kommen weitere Mitarbeiter in Italien. Air Alps wurde 1998 als KLM Alps gegründet und arbeitete bis 2001 mit der niederländischen KLM zusammen. 2001 wurde aus dem Unternehmen Air Alps. CP

## BA setzt auch zweiten A380 nach Frankfurt ein

British Airways (BA) wird auch ihren zweiten Airbus A380 auf der Strecke zwischen London Heathrow und Frankfurt einsetzen. Auf den kurzen Flügen sollen die Crews Erfahrungen mit dem neuen Flugzeug sammeln. CP

## Ungarische Airline nimmt Dienst auf

Nach dem Ende der staatlichen Fluglinie Malev im Februar 2012 erhält Ungarn eine neue Airline. Die Solym Hungarian Airways bietet ab September Charterflüge an, ab Oktober sollen auch Linienflüge folgen. Geflogen wird zunächst mit sechs Maschinen des Typs Boeing 737-500, die Flotte soll aber bis 2017 auf 50 Fluggeräte anwachsen. 700 Mitarbeitende sind im ersten Jahr angestellt, bis 2016 soll die Zahl auf bis zu 3000 ansteigen. CP

## Ho Chi Minh City plant neuen Flughafen

Vietnam boomt, die Flughäfen platzen aus allen Nähten: Vor allem der grösste des Landes, der Tan Son Nhat International Airport von Ho Chi Minh City (Saigon), muss entlastet werden. Rund 40 Kilometer ausserhalb von Saigon in der Provinz Dong Nai, soll bis 2020 der Long Thanh International Airport entstehen. Der neue Grossflughafen wird vier Startbahnen aufweisen und auch A380 abfertigen können. Die erste Bauetappe, ausgerichtet auf 20

Millionen Passagiere, soll 2015 beginnen und bis 2020 beendet sein. Im Endausbau, der bis 2030 vorgesehen ist, sollen 100 Millionen Passagiere abgefertigt werden können. Danach soll der bisherige Airport nur noch für Inlandflüge genutzt werden. CP

## Icelandair baut Flüge massiv aus

Die isländische Fluggesellschaft Icelandair will 2014 mehr Flugverbindungen in die Schweiz anbieten. Geplant sind für das kommende Jahr vier wöchentliche Nonstop-Flüge. Die saisonale Route wird im kommenden Jahr bereits ab 12. April 2014 aufgenommen, mit zwei wöchentlichen Flügen bis Mitte Oktober, am Dienstag und Samstag. Von Mitte Mai bis Mitte September wird die Route dann auch zusätzlich am Mittwoch und Donnerstag geflogen. Neben dem Ausbau der Zürich-Verbindungen nimmt Icelandair den Flughafen Genf als weiterer Gateway in der Schweiz in ihr Streckennetz auf. Vom 24. Mai bis 23. September 2014 fliegt Icelandair zweimal wöchentlich nonstop ab Genf nach Keflavik, nahe Reykjavik. CP

## Qantas schreibt wieder schwarz

Die australische Airline Qantas hat wieder auf die Erfolgsstrasse zurückgefunden: In dem am 30. Juni abgeschlossenen Geschäftsjahr erwirtschaftete sie einen Gewinn von 192 Mio. australischen Dollar, was rund 160 Mio. Franken sind. Namentlich die Kooperation mit Emirates brachte die Känguru-Airline wieder auf die Erfolgsstrasse zurück. Qantas-Maschinen starten ab Dubai nach dem fünften Kontinent. Einzige Ausnahme sind direkte Flüge von London Heathrow zu den australischen Metropolen. Die Aufbaukosten der Billig-Airline Jet Star Australia hat das gute Ergebnis geschmälert, teilt die Airline mit. CP

## Flugplatz Rostock-Laage steht auf der Kippe

Allen Bemühungen und Suventionsunterstützungen zum Trotz kommt der Flughafen Rostock-Laage nicht aus den roten Zahlen heraus. Die Passagierzahlen sind weiter im Sinkflug. Die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern lässt vor dem Hintergrund neuer EU-Fördervorgaben für Regionalflughäfen Beteiligbarkeit an hochdefizitären Flughäfen Rostock-Laage prüfen. Der Flughafen, der Mitte Juni seinen 20. Geburtstag feierte, schreibt wegen der geringen Auslastung seit Jahren rote Zahlen. Der Zuschussbedarf lag zuletzt bei rund 2,5 Millionen Euro im Jahr, 500 000 Euro kamen vom Bundesland, den Rest schossen die Städte Rostock und Laage sowie der Landkreis Rostock als Gesellschafter zu. Nach Rostock fliegt auch Helvetic Airways im Sommerhalbjahr. CP



Foto: Rolf Müller

## Aus Air Asia Japan wird Vanilla Airline

Sachen gibts, die gibts gar nicht! Aus Air Asia Japan wird ab 1. November neu Vanilla Air. Air Asia Japan war ursprünglich als Gemeinschaftsunternehmen von All Nippon Airways (ANA) und der malaysischen Luftfahrtgesellschaft Air Asia gegründet worden. Die beiden Konzerne hatten allerdings bereits im Juli das Ende der Kooperation verkündet. Die neue Vanilla Air wird nun komplett von ANA übernommen. Das Logo der Airline ähnelt einer Vanillepflanze. Der Low Cost Carrier wird Ende Dezember zum ersten Mal unter dem neuen Brand abheben und Flüge von Tokio zu nationalen und später zu internationalen Destinationen anbieten. **CP**

## Der Air New Zealand gehts gut

Air New Zealand (ANZ) ist auf Erfolgskurs: Sie hat im letzten Jahr einen deutlichen Gewinn vor Steuern in Höhe von 256 Mio. neuseeländischen Dollars (185 Mio. Franken) erwirtschaftet. Der Nettogewinn nach Abzug von Steuern betrug NZD 182 Mio. (131 Mio. Franken). Der Gesamtumsatz stieg um 3 Prozent und belief sich auf NZD 4,6 Mrd. (3,3 Mrd. Franken). Air New Zealand will in den nächsten

drei Jahren 1,8 Mrd. NZD (1,3 Mrd. Fr.) in ihre Flotte investieren.

## Einreise «per Automat» 2014 in Deutschland

An den fünf grössten deutschen Flughäfen soll die Passkontrolle demnächst beschleunigt werden. Mit Scanner und Kamera versehene Durchgangsschleusen sollen die Einreise nach Deutschland beziehungsweise die Ausreise erleichtern. Dies soll schon nächstes Jahr möglich sein. Geplant ist die Neuerung an den fünf grössten Flughäfen München, Düsseldorf, Hamburg, Frankfurt und Berlin. Und so funktioniert das Ganze: Die Reisenden stecken ihren Pass in einen Scanner. Über den elektronischen Chip im Pass werden die Daten aufgenommen. Danach vergleicht eine Kamera das Gesichtsbild mit dem Passbild. **CP**

## Easy Jet lässt bei SR Technics warten

SR Technics hat mit Easy Jet zwei Verträge über Line Maintenance-Dienstleistungen abgeschlossen. SR Technics übernimmt die Wartung für die gesamte in der Schweiz registrierte Airbus A319- und A320-Flotte. Durch die Verlängerung des Vertrags mit Easy Jet Genf um drei Jahre und einen neuen Dreijahresvertrag mit der Basis Basel

ist SR Technics nun für insgesamt 22 Easy Jet-Flugzeuge in der Schweiz vollständig. In der Line Maintenance-Organisation von SR Technics sind über 140 Mitarbeitende beschäftigt, von denen 18 in Basel tätig sind. **CP**

## Skywork arbeitet mit Welcome Air zusammen.

Die Innsbrucker Charter- und Wetlease-Fluggesellschaft Welcome Air führt zurzeit Flüge für Skywork Airlines durch. Zum Einsatz kommen laut «CH Aviation» zwei Dornier 328-100. Seit dem 24. August besteht ein neuer Wetlease-Vertrag, da die fünf Dornier 328 der Skywork-Flotte in die Wartung müssen. **CP**

## Salzburg: nächste Runde im Fluglärmtheater

Es herrscht Wahlkampf: beliebtes, weil vielbeachtetes Thema der Politiker ist der Fluglärm. Nachdem der Flughafen Zürich immer wieder mal im Fokus steht, ist es jetzt der Salzburger Flughafen. Die Bevölkerung würde sich vom Fluglärm massiv gestört fühlen, monieren die Politiker. Was gemäss einer Umfrage jedoch nicht zutrifft. So berichtet ORF, dass von den befragten Bayern in Freilassing 70 Prozent angeben, sich kaum von Fluglärm gestört zu fühlen. Insgesamt hatten sich

die Bayern mit «ihrem» Flughafen in Salzburg zu 90 Prozent zufrieden bis sehr zufrieden gezeigt, berichtet «airliners.de». **ph**

## Qatar Airways tritt Oneworld bei

Als erster der drei grossen Golf-Carrier macht sich Qatar Airways bereit für den Allianz-Beitritt. Qatar Airways (QR) wird der Oneworld-Allianz am 30. Oktober 2013 beitreten. Seit der Einladung zum Beitritt ist lediglich ein Jahr vergangen – normalerweise dauern die Aufnahmeverbereitungen rund 18 Monate, teilt die Airline mit. QR ist der erste und bislang einzige der drei grossen Golf-Carrier, der sich für eine Mitgliedschaft in einer der Airline-Allianzen entschieden hat. **CP**

## Ryanair gebremst – nein zu Aer Lingus

Die britische Kartellbehörde erteilt dem irischen Billigflieger Ryanair eine Absage, was die Übernahme der Aer Lingus betrifft. Ursprünglich wollte der immer wieder in die Schlagzeilen geratene Billigflieger den irischen Konkurrenten ganz übernehmen, später zu knapp 30 Prozent. Es dürfen nicht mehr als 5 Prozent sein. Der fehlende Wettbewerb wird als Grund für die Absage genannt. **CP**

**CHF 38.50**  
ab 1. November 2013  
CHF 44.50,  
zzgl. Versand

Ab Dezember  
als **App**  
erhältlich!

Ein Buch voller  
Erlebnisse und Bilder  
vom Aviatikfotografen  
und Helimechaniker  
Peter Aegerter

**Abenteuer Helikopter**  
Erlebnisse und Bilder aus meinem Leben  
als Helimechaniker und Aviatikfotograf  
Peter Aegerter

## Abenteuer Helikopter

192 Seiten Inhalt mit fesselndem Text und traumhaften Bildern – 93 ganzseitige und viele weitere bisher unveröffentlichte Bilder zeigen Peter Aegerter's Einsätze rund um die Helikopter, seine Begegnungen mit Menschen und immer wieder seinen Blick in die Natur. Ein herrlicher Bildband mit vielen Geschichten und Anekdoten. Im Format 297 x 210 mm, 192 Seiten, auf edlem Kunstdruckpapier gedruckt, mit kartoniertem und laminiertem Umschlag. Das Buch ist speziell leinen-

gebunden und liegt geöffnet vollkommen flach.  
Das Buch erscheint am 1. Dezember 2013.

Bestellen Sie bequem unter  
[www.cockpit.aero/abenteuerhelikopter](http://www.cockpit.aero/abenteuerhelikopter)  
oder per Mail an [publikationen@jordibelp.ch](mailto:publikationen@jordibelp.ch).



VERLAG **Cockpit**  
Jordi AG – das Medienhaus

# Schweizerisches Luftfahrzeugregister

## 1.–31. August 2013

### Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
07.08.2013	HB-HCU6	Pilatus PC-7 Mk. II	710	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.08.2013	HB-HCV6	Pilatus PC-7 Mk. II	711	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.08.2013	HB-JRM	Bombardier BD-700-1A10	9514	2012	SCP White Sugar / Albinati Aeronautics SA, Meyrin	Genève-Cointrin
14.08.2013	HB-KHV	Robin DR 400/180	2664	2013	Groupe de Vol à Moteur Sion Aéro-Club du Valais, Sion	Sion
16.08.2013	HB-QJD	Cameron Z-210	11770	2013	Sky Fun Ballon AG, St. Margrethen	St. Margrethen SG
13.08.2013	HB-QOV	AX 7-73 Boland	003	2012	Blaser Peter, Hasle-Rüegsau	Hasle-Rüegsau
27.08.2013	HB-YBZ	Van's RV-12	120275	2013	Schärer Heinrich, Euthal	Wangen-Lachen
15.08.2013	HB-YNN	Van's RV-10	40511	2013	Wellenzohn Michael, Zürich	Birrfeld

### Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
02.08.2013	HB-1414	Mini-Nimbus HS 7	46	1978	Stehrenberger Peter, Basel	Bad Ragaz
29.08.2013	HB-1607	Glasflügel 304	250	1981	Gysi Karl, Winterthur	Speck-Fehraltorf
20.08.2013	HB-1676	Nimbus-3/24.5	14	1982	Döbeli François, Lamoura	Montricher
21.08.2013	HB-CDS	Ce F172M	1153	1974	Boschung Alfred / Kolly Olivier, Albeuve	Gruyères
22.08.2013	HB-CGB	Ce F172P	2137	1982	Revi-Leasing & Finanz AG / Flugschule Birrer, Egerkingen	Grenchen
22.08.2013	HB-CGU	Ce F172P	2194	1982	Revi-Leasing & Finanz AG / Flugschule Birrer, Egerkingen	Grenchen
15.08.2013	HB-CNG	Ce 210L	21060208	1974	Biétry Rainier, Le Landeron	Grenchen
12.08.2013	HB-CQI	Ce 152	15280211	1977	Bonsai Helikopter AG / Fliegerschule St. Gallen Altenrhein AG, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
07.08.2013	HB-CUE	Ce 182M	59376	1968	Biétry Rainier, Le Landeron	Neuchâtel
06.08.2013	HB-CXK	Ce T210L	T21059922	1973	Centurion Flyers GmbH / Dünser & Partner GmbH Hausen am Albis	Zürich
29.08.2013	HB-EYP	Robin R 1180 T	222	1979	Dionisotti Jean / Brugnolo Stéphane, Evolène	Sion
09.08.2013	HB-QHO	LBL 90B	836	2002	Andrey Gabriel, Carouge GE	Genève
16.08.2013	HB-UPD	BO 208 C	584	1965	Groupe Bölkow, Pont-la-Ville	Ecuvillens
29.08.2013	HB-XMC	SA 315 B	2527	1978	Elirotor Sagl, Arbedo	Lodrino
09.08.2013	HB-XXY	Bell 206B	4131	1990	Baumgartner Marcel / CHS Central Helicopter Services AG, Meggen	Buttwil



**Löschung:** Bye-bye Switzerland: Ausgerüstet mit Zusatztanks unter den Flügeln macht sich der Pilatus PC-7 Mk. II HB-HCR6 auf den langen Weg nach Indien. Es ist bereits die achtzehnte Maschine der neuen Trainer-Flotte für die indische Luftwaffe. Nach der Ankunft auf der Dundigal Air Force Station bei Hyderabad wird das Schulflugzeug als P-118 für die Pilotenschulung eingesetzt.



**Löschung:** Der 23 Jahre alte Business Jet Dassault Mystère Falcon 900 HB-JEI war vor acht Jahren in die Schweiz importiert worden und stand seither für die Genfer Dasnair im Einsatz. Ursprünglich flog die Maschine mit der Immatrikulation A6-UAE und später während dreieinhalb Jahren mit dem französischen Kennzeichen F-GVAE. Sie ist für 15 Sitze zugelassen.



## Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
15.08.2013	HB-1695	LS4	4333	1983	Ansermet Robert, Montricher	Montricher
16.08.2013	HB-3410	DG-1000S	10-109S75	2007	Segelfluggruppe Obwalden, Sarnen	Kägiswil
20.08.2013	HB-FPW	Pilatus PC-12/45	407	2001	Aron Finanz AG, Stans	Ausland
28.08.2013	HB-FQK14	Pilatus PC-12/47E	1437	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.08.2013	HB-FQO14	Pilatus PC-12/47E	1427	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.08.2013	HB-FSZ13	Pilatus PC-12/47E	1426	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.08.2013	HB-HCQ6	PC-7 Mk. II	706	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.08.2013	HB-HCR6	PC-7 Mk. II	707	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.08.2013	HB-JED	EMB-135J	145644	2003	Executive Aviation Taiwan Corp. / Nomad Aviation AG, Bern	Ausland
09.08.2013	HB-JEI	Mystère Falcon 900	086	1990	Clear Sky SA / Dasnair SA, Genève	Genève-Cointrin
27.08.2013	HB-JET	Falcon 2000EX	154	2008	Société Financière Terramaris SA / Dasnair SA, Genève	Genève-Cointrin
08.08.2013	HB-JJA	B.737-7AK	34303	2005	Siemens Financial Services Inc. / Privatair SA, Genève	Genève-Cointrin
05.08.2013	HB-JSZ	Falcon 7X	004	2007	Société Financière Terramaris SA / Dasnair SA, Genève	Genève-Cointrin
15.08.2013	HB-LPY	DHC-6 Series 400	851	2011	Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Zürich
14.08.2013	HB-YHO	Kitfox Classic IV	C9410-0074	2012	Lutz Daniel, Hüntwangen	Lommis
19.08.2013	HB-ZCN	269D	0033A	2001	Robert Fuchs AG, Schindellegi	Schindellegi
19.08.2013	HB-ZMN	269D Configuration A	0052A	2005	Robert Fuchs AG, Schindellegi	Schindellegi
15.08.2013	HB-ZNN	269D	0035A	2004	Robert Fuchs AG, Schindellegi	Schindellegi



**Löschung:** Seit 2008 betrieb die Dasnair den Dassault Falcon 2000EX HB-JET. Nun wurde das Flugzeug aus dem Schweizer Register gelöscht. Dieses Falcon-Modell hat mit gut 7000 km eine ausserordentlich grosse Reichweite. Es wurde Anfang der Neunzigerjahre aus dem grösseren Falcon 900 entwickelt und absolvierte 1993 den Erstflug. Zwei Jahre später begannen die Auslieferungen an die Kunden.



**Löschung:** Die Boeing 737-7AK(BBJ) HB-JJA, mit der die Genfer Privat Air für die KLM die Strecke Amsterdam-Houston flog, wurde am Tag nach der Löschung in einer attraktiven weiss-gelb-grünen Bemalung an die Gama Aviation Ltd. geliefert. Das auf VIP-Flüge spezialisierte Unternehmen hat seine Basis im englischen Farnborough und verfügt über eine Flotte von sechs Businessjets verschiedener Grösse.



**Löschung:** Der De Havilland Canada DHC-6 Series 400 Twin Otter HB-LPY wurde nach einem guten Jahr in Schweizer Register bereits wieder gelöscht. Gebaut hat das Flugzeug die Viking Air in Sidney auf Vancouver Island. Diese Firma verfügt über die Baurechte an diesem Flugzeugtyp und nahm 2008 den Serienbau auf, 20 Jahre nachdem die De Havilland Canada die Produktion eingestellt hatte.

# Events

## Schweiz

5.-6. Oktober

Modellflugtage  
Hausen a.A.

9.-10. Oktober

Axalp Fliegerschiessen  
Meiringen

30.8.-7.9. 2014

AIR 14 Payerne  
Flugplatz Payerne

## Ausland

29. September

Flugplatzfest in  
Genderkingen (EDMQ)

19. Oktober

35. Internationale  
Flugzeug-Veteranen-  
Teile-Börse, Technik  
Museum Speyer

## TV-Hinweis: Live aus dem Flughafen Zürich

Am Samstag, 5. Oktober, zum Herbstferienbeginn sendet «Schweiz aktuell extra» einen Tag lang live vom Flughafen Zürich. Die Langzeit-Live-Reportage gewährt von 8.30 bis 17.30 Uhr auf SRF 1 einen Blick hinter die Kulissen des Flughafenbetriebs. Moderator Michael Weinmann befragt unter anderem Flughafenchef Thomas Kern, Swiss-Chef Harry Hohmeister,

den Vizepräsidenten des Schweizerischen Schutzverbands Thomas Hardegger oder Verkehrsministerin Doris Leuthard. Die Zuschauer können sich aktiv beteiligen. So sind die beiden langjährigen Mediensprecher Sonja Zöchling (Flughafen AG) und Jean-Claude Donzel (ex-Swissair und ex-Swiss) als Gäste dabei und beantworten online Publikumsfragen. **CP**

## Wettbewerb – Flughäfen der Welt



Fotos: Archiv Cockpit

### Diesen Monat heisst es: Wer erkennt diesen Flugplatz?

Senden Sie Ihre Antwort bitte an folgende Adresse:  
wettbewerb@cockpit.aero

**Einsendeschluss: 22. Oktober 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 Oktober-Ausgabe publiziert. **Viel Spass und Erfolg!**

### Vorschau auf die Ausgabe 11, November 2013

Lufthansa Technik verfügt in Europa über sechs Standorte. Sofia punktet nicht nur mit tiefen Lohnkosten, sondern nimmt innerhalb des Verbunds auch eine besondere Stellung ein. Die Lufthansa setzt stark auf ihre bulgarische Tochter. Lesen Sie in der nächsten Ausgabe, weshalb der Mitarbeiterbestand von 200 auf 650 anwachsen soll. **Die November-Ausgabe ist ab dem 28. Oktober an Ihrem Kiosk erhältlich.**



### Auflösung Wettbewerb Juli – Die richtige Antwort lautet: Dewoitine D-27 III

**Richtig geantwortet haben:** Edy Amhof, 5647 Oberrüti; Markus Arnold, 5734 Reinach; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Jürg Dörninger, 8488 Turbenthal; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Samuel Gfeller, 3661 Uetendorf; Gerhard Jöhr, 3052 Zollikofen; Thomas Keusch, 5607 Hägglingen; Roland Looser, 8706 Meilen; Jan Mårtensson, 5734 Reinach; Peter Olgiate, 7031 Laax; Louis Sandoz, 6317 Oberwil; Peter Schärer, 2540 Grenchen; Gottfried Schneider, 8472 Seuzach; Leo Schweri, 8957 Spreitenbach; Heinz Segessenmann, 2552 Orpund; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Ruedi Susman, 8610 Uster; Neal Tritten, 3066 Stettlen; Martin Widmer, 5727 Oberkulm.

**Als Gewinner wurde Leo Schweri ausgelost.**

Der Gewinner wird im Dezember kontaktiert.

## FULL STOP.

### CHICKEN WINGS

VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER



Grenzenlose Freiheit inklusive:  
**Mit der Aero-Club  
Kredit- oder  
Prepaidkarte jetzt  
noch höher  
hinaus.**



#### Welcome on Board: Die Aero-Club Kredit- oder Prepaidkarte bietet mehr.

Mit Ihrer Aero-Club Karte\*\* profitieren Sie von vielfältigen Vergünstigungen und Sonderkonditionen.

- Hertz Autovermietung: bis zu 20 % Rabatt
- Seehotel Pilatus, Hergiswil: 20 % Rabatt pro Nacht bei Zimmerbuchungen mit Frühstück
- Parkhotel Delta, Ascona: Sonderpreise ab zwei Nächten in der Hoch- und Nebensaison
- Gloor & Amsler Modellbau, Rapperswil: 5 % Sonderrabatt
- WineClub – Zugang zu exklusiven Weinen: bis zu 50 % Ersparnis auf ausgesuchte Weine
- Die Karte als Eintrittsticket: Buchen Sie Sport- oder Kulturevents mit Ihrer Aero-Club Karte bequem von zu Hause aus.

#### Jetzt mit Kontaktlos-Funktion

Mit der Kontaktlos-Funktion wickeln Sie Ihre Zahlungsvorgänge unter CHF 40 sicher, zuverlässig und schnell ab. Halten Sie einfach Ihre Karte an das Lesegerät, warten Sie auf den Signalton, und schon ist die Bezahlung getätigt.

\* Gültig für den Karteninhaber und eine Begleitperson. Nicht kumulierbar mit anderen Rabatten.

\*\* Die Aero-Club Kredit- oder Prepaidkarte von Cornèrcard gilt nicht als Mitgliederkarte des Aero-Clubs der Schweiz und ersetzt diese auch nicht.

**NEU 20% Rabatt**  
auf den Einzeleintritt ins Verkehrshaus  
der Schweiz\* + Upgrade-Tarif ins  
Filmtheater (Tagesfilm)!



Infos unter [www.aeroclub.ch](http://www.aeroclub.ch)

**cornèrcard**  
you first

**Chronospace**

*Automatische Chronograf*

*Offiziell Chronometer-zertifiziert*

*Rechenschieber*

*Wasserdicht bis 200 m*

**YOUR FLIGHT IS OUR MISSION™**



**BREITLING**  
1884

**INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™**