



Antonov An-225

# Der Gigant der Lüfte

**Military Aviation**

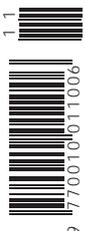
Farbenfrohes  
Tiger-Meet

**Business Aviation**

Die Phenom 300:  
Ganz schön luxuriös

**Civil Aviation**

Adria Airways  
will durchstarten



# «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, 058 215 26 71

**AXA.ch**

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

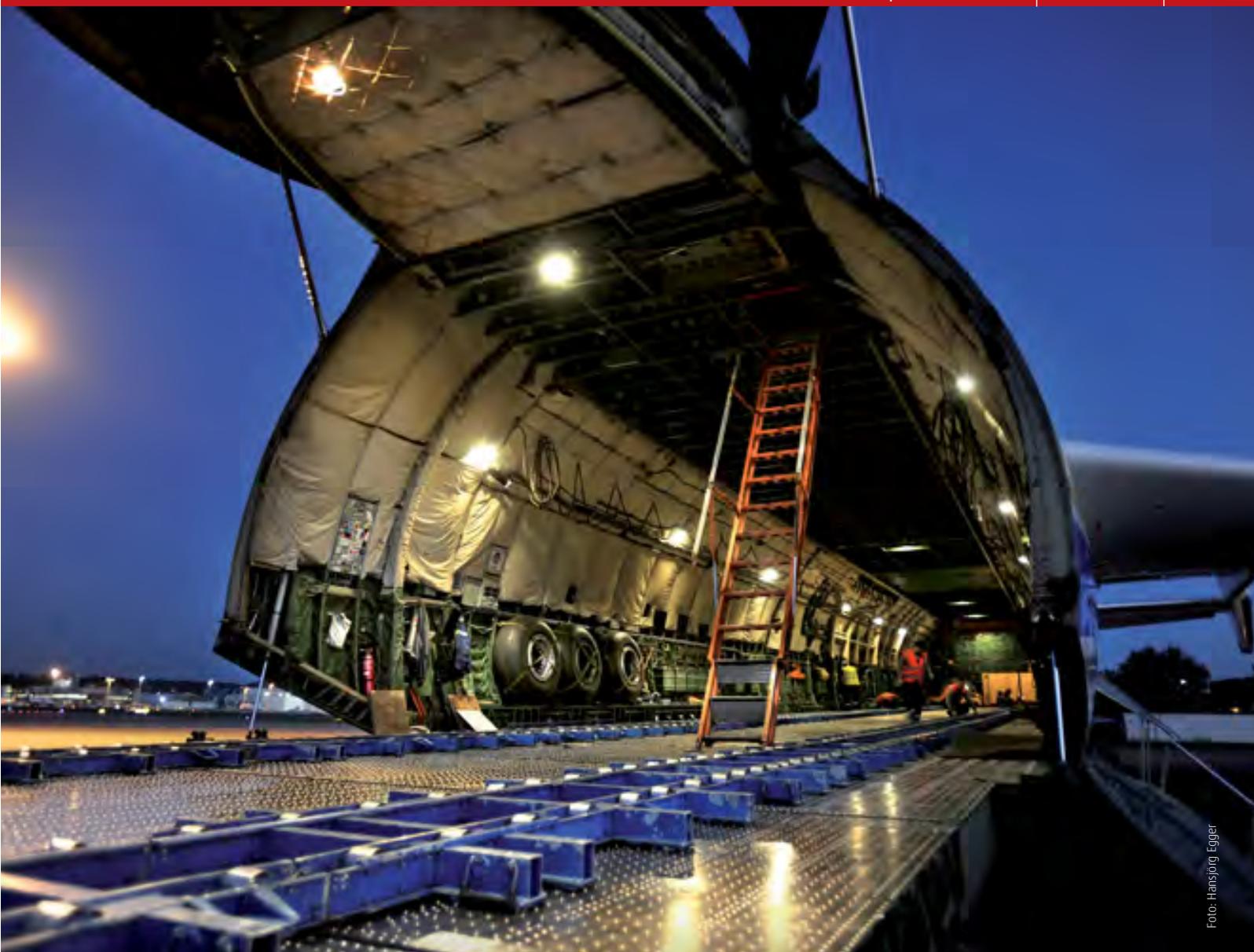


Foto: Hansjörg Egger

# Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser



Grosse Flugzeuge üben eine magische Anziehungskraft auf Flugzeug-Enthusiasten, aber auch auf das durchschnittlich interessierte Publikum aus. Ich erinnere mich noch genau an den ersten Auftritt des grössten Passagierflugzeugs der Welt, den Airbus A380, in Kloten vor über drei Jahren. Es war bitterkalt im Januar, so um die minus 15 Grad. Airbus schickte den A380 zu Testzwecken nach Zürich. Singapore

Airlines sollte dann Ende März unter nicht minder grossem Zuschaueraufmarsch den ersten kommerziellen Flug eines A380 von Zürich aus durchführen. Ich hatte mich frühmorgens extra ins Parkhaus 3 des Flughafens begeben und wollte die Ankunft des Riesenvogels von einer anderen Perspek-

tive aus mitverfolgen. Ich konnte mich glücklich schätzen, überhaupt einen Parkplatz gefunden zu haben. Noblen Karossen entstiegen stilettobeschuhte Damen in ihren Pelzmänteln und rannten wie besessen zu den Maueröffnungen des Parkhauses. Von dort aus knipsten sie mit ihren Handys Schnappschüsse vom Airbus-Prototypen. Auf den Strassen um den Flughafen herrschte Chaos; jeder parkierte sein Fahrzeug irgendwo am Strassenrand, nur um ja nicht das Ereignis des Jahres zu verpassen. 22 000 Personen zählte die Polizei. Genauso muss es unseren Fotografen im September ergangen sein, als das grösste Flugzeug der Welt, die Antonov An-225, erstmals in Kloten landete. Fazit: Die Fliegerei zieht Flugzeugfreaks, aber auch «Normalsterbliche», weiterhin magisch an.

---

Herzlichst, Patrick Huber, Chefredaktor

# Im «final» zur Karriere Modulare ATPL (A)



Kursbeginn 2014  
möglich ab 6. Januar,  
28. April oder 20. Oktober

Mehr Informationen unter  
[www.swiss-aviation-training.com/basicpilot](http://www.swiss-aviation-training.com/basicpilot)

## Military Aviation

- 6 Nato-Übung der besonderen Art
- 9 Tiger-Meet: ein exklusives Spektakel
- 12 Axalp: die Suche nach dem Spektakel

## Civil Aviation

- 16 C-Series: die Swiss kann sich freuen
- 22 Adria Airways vor Turnaround
- 26 Sofia: neue Basis der Lufthansa Technik
- 31 Skywork Airlines im Überlebenskampf

## Helicopter

- 34 Swiss Helicopter Association – die Info-Seite
- 37 Data Sheet: Enstrom 480

## Mittelposter

- 28 Training der Schweizer Luftwaffe auf der Axalp (Bild: Sven Zimmermann)

## Cover Story:

- 24 Publikumsmagnet Antonov An-225

## Business Aviation

- 32 Phenom 300: phänomenaler Jet

## General Aviation

- 38 Hahnweide: klein, aber fein
- 41 Triumph für Vito Wyrächtiger
- 43 Interview mit David Oldani

## History

- 46 Der Kummerbub

## Regelmässige Rubriken

- 3 Take your Seats
- 14 Inside
- 19 Your Captain speaking...
- 20 Horizon
- 35 Heli-Focus
- 45 Vor 25 Jahren
- 48 Gallery
- 50 News
- 52 HB-Register
- 54 Letzte Seite: Termine, Wettbewerb

9

## Military Aviation

Viel Spektakel am Tiger Meet in Norwegen



## Civil Aviation

Adria Airways mit grossen Zielen für Zürich



## Business Aviation

Phenom 300: Die luxuriöse Art zu fliegen



**Titelbild: Eine geballte Ladung Kraft und auch sonst eine imposante Erscheinung: die Antonov An-225. Foto: Hansjörg Egger**

### 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 Verlagsupport: 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 inserate@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 11775 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 Herzog, 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 Zigerlig

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

**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

ISSN 0010-0110

gedruckt in der schweiz

# Hornets bereichern Nato-Übung in Spanien



Einsatzleiter Oberstlt Melchior Schürmann (vorne) rollt zum Start.

Zum vierten Mal nahm die Schweizer Luftwaffe mit fünf F/A-18 C/D vom 11. September bis 4. Oktober an der multinationalen Luftverteidigungsübung «Tactical Leadership Programme (TLP)» in Albacete teil. Die Nato-Übung diente den Schweizer Piloten als Ergänzung des Luftverteidigungsprogramms, das in der Schweiz aus Rücksicht auf die Bevölkerung nur mit Einschränkungen geflogen werden kann.

10 Uhr: Die fliegenden Besatzungen treffen sich zum Briefing, darunter auch die Schweizer Piloten. Ein Offizier erläutert die politische und militärische Ausgangslage für die bevorstehende Übung. Danach erläutert der spanische Meteorologe die Wetterlage in den Übungsräumen.

Anschliessend erhalten die Besatzungen die TLP Task Orders. Diese enthalten sämtliche Informationen über die anstehende Mission, wie Details über die zur Verfügung stehenden Mittel, Rules of Engagement und weitere Instruktionen. Inzwischen ist auch der Mission Commander bestimmt worden.

Ihm obliegen Planung und Leitung der Übung. Den Piloten stehen nun für die intensive Vorbereitung drei Stunden zur Verfügung. Die Schweizer Hornets sind dieses Mal den «Blauen» (Force Protection) zugeteilt.

### Auf die Minute genau

Jetzt wird es Ernst: Die Piloten eilen zu den bereitgestellten Jets. Das Rollen zur Startbahn ist für jedes Flugzeug auf die Minute genau geplant, denn im Luftraum fliegt eine ansehnliche Flotte von über 30 Maschinen, bestehend aus Eurofightern, F/A-18, F-16 und

Mirage 2000 aus Spanien, Polen, Frankreich, Italien, der Türkei und der Schweiz.

### Abschuss oder Überleben?

Anlässlich des Debriefings am Abend werden sämtliche Flugbewegungen und wichtigen Ereignisse aufgezeigt, wie etwa der Einsatz der Waffen aller Beteiligten. Erst hier zeigt sich, ob die Aufträge durch die Besatzungen korrekt ausgeführt wurden und welche Jets die Luftkämpfe unversehrt überstanden hätten. **CP**

Rolf Müller



Der spanische Kampfpilot Estavan (Ala 14) liess sich kürzlich von der Mirage F-1M auf den Eurofighter umschulen.



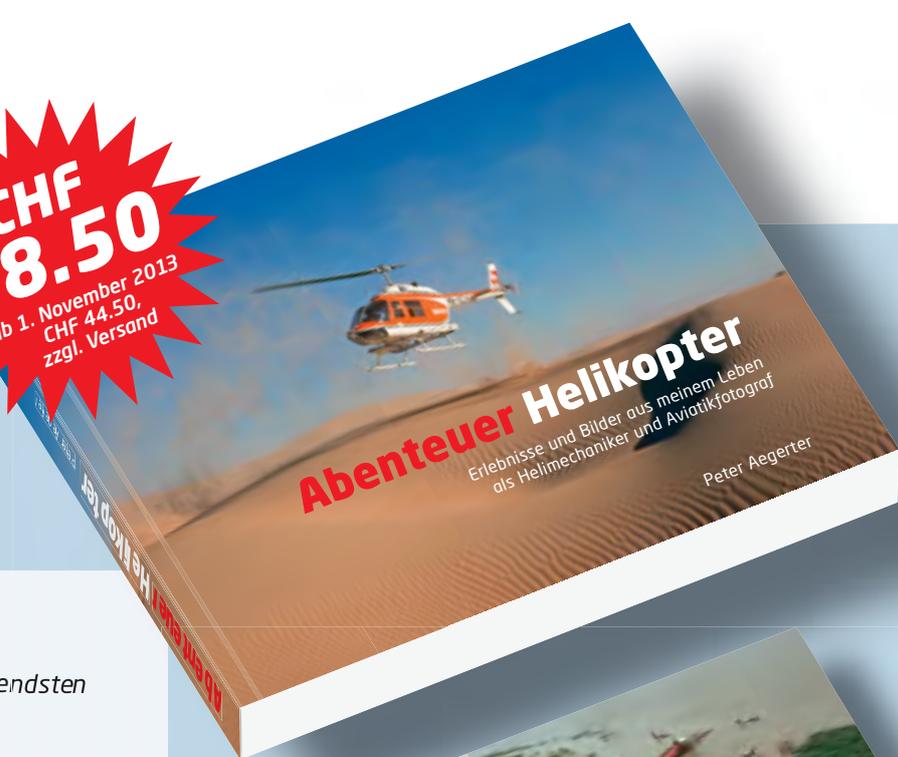
Auch die Türkische Luftwaffe ist seit Jahren dabei, hier eine F-16 D der Filo (Staffel) 151.



Eine F/A-18 D der Schweizer Luftwaffe auf dem Flug zur multinationalen Übung.

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

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



## Abenteuer Helikopter

Der Autor nimmt den Leser mit zu den aufregendsten Erlebnissen seiner beruflichen Laufbahn. Manches ist erst durch die Verwendung von Helikoptern möglich geworden: abenteuerliche Einsätze in den entlegensten Winkeln und Weiten der Erde, von Grönland bis in den Regenwald von Surinam, von der Sahara bis zu den Schweizer Alpen. Mensch und Maschine im Grenzbereich. Der Autor hat seine Arbeit und seine Erlebnisse mit der Fotokamera dokumentiert. 93 ganzseitige und viele weitere bisher unveröffentlichte Bilder zeigen Peter Aegerters Einsätze rund um die Helikopter, seine Begegnungen mit Menschen und immer wieder seinen Blick in die Natur. Ein herrlicher Bildband, angereichert mit vielen Geschichten und Anekdoten. Ob es eine dramatische Rettung im Regenwald von Surinam, das Ausschauen nach Fischeschwärmen über dem Atlantik, ein Graf auf Grönlandexpedition oder der Papstbesuch in der Schweiz sei - 192 Seiten Inhalt mit fesselndem Text und traumhaften Bildern.

Im Format 297 x 210 mm, 192 Seiten auf edlem Kunstdruckpapier gedruckt, mit kartoniertem und laminiertem Umschlag. Das Buch ist speziell leinengebunden 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

Ab Dezember  
als **APP**  
erhältlich!





Foto: Simon Vogt

Das wohl schönste Flugzeug am diesjährigen Tiger Meet, die Rafale C von EC 1/7 aus St. Dizier.

# Die Tiger zeigen ihre Krallen

Die grösste Luftwaffenübung Europas 2013 fand wie schon im vergangenen Jahr auf der norwegischen Luftwaffenbasis Ørland statt, dieses Mal bei schlechtesten Wetterbedingungen. Dafür aber war es wegen der Sommersonnenwende während 24 Stunden hell.

**M**it über 70 Flugzeugen und wenigen Helikoptern sowie rund 20 Staffeln war diese Austragung das grösste Tiger Meet aller Zeiten. Während rund zwei Wochen wurden verschiedenste Übungen in einem 81 000 Quadratkilometer grossen Gebiet geflogen, wovon weite Strecken über Wasser.

## Täglich zwei Wellen

In täglich zwei Wellen starteten jeweils etwa 60 Jets und Helikopter und wurden dabei sowohl durch die norwegische Jägerleitstelle am Boden als auch durch zwei Boeing

E-3A AWACS der NATO geführt. Eines der übergeordneten Ziele am NATO Tiger Meet war die Stärkung der Fähigkeit, in fremdem Umfeld mit anderen Nationen zu operieren. Im Vergleich zu 2012 sei der Schwerpunkt noch mehr auf gemeinsame Operationen mit Einbezug von norwegischem Heer und Marine gelegt worden, betont Brigadegeneral Tom Guttormsen, der norwegische Leiter der Übung. So wurden für dieses Tiger Meet auch drei Schiffe der norwegischen Marine eingesetzt. Nebst diesen Trainingsmöglichkeiten sei es aber auch wichtig, dass die Tiger Meet-Tra-

ditionen gepflegt würden, betont Guttormsen. Dazu gehören die Sport Tiger Games, die Staffelbühnenaufführungen sowie die Trophäen für die schönste Flugzeugbemalung oder das beste Tiger-Outfit der Piloten.

## Die Deutschen waren überragend

Die Staffel mit den meisten Punkten in all diesen Kategorien erhält für ein Jahr den begehrten «Silver Tiger». Die meisten Wettkämpfe für sich entschieden und damit überragende Staffel am diesjährigen Tiger Meet war das Aufklärungsgeschwader AG 51 aus Schleswig, das nicht nur den Silver

## Tiger Meet



Fotos: Simon Vogt

Beindruckendes Gesamtbild dieser türkischen Tiger-F-16-Maschine.



Der Fantasie waren keine Grenzen gesetzt (oben, holländische F-16). Die tschechische Gripen-Maschine fiel gesetzt durch ihr Outfit auf (unten).



Tiger und die Auszeichnung für das schönste Flugzeug gewann, sondern auch gleich noch Gastgeber des nächsten Tiger Meets sein wird.

#### Schweizer ohne Fortune

Die beste Staffel im operationellen Bereich war die 338 Skvadron aus Ørland, die Polen der 6. Sqdn aus Poznan gewannen die Tiger Games und EC1/7 aus Saint-Dizier die beste Staffelhünnenshow. Die Schweizer, sonst immer Sieger eines der Wettkämpfe, gingen für einmal leer aus.

Erstmals an einem Tiger Meet dabei war das Jagdgeschwader 74 aus Neuburg/Donau. Es war dies das erste Mal in der Geschichte des Tiger Meets, dass Eurofighter zum Einsatz kamen. Das JG 74 überzeugte dabei mit einer wunderschönen Bemalung an einem ihrer Jets. Die Neuburger übernahmen als Mitglied auf Probe den Platz des Jagdbombengeschwaders 32 aus Lechfeld, welches leider den Sparplänen der Bundeswehr zum Opfer gefallen ist.

#### Spektakulär bemalte Jets zu bestaunen

Dieses Jahr waren erstaunlich viele neue und zum Teil spektakulär «getigerte» Flugzeuge zu bewundern. So zeigten die französischen Rafales von EC 1/7 und EC 05/330 ihre Vorführungen in zwei tollen Airbrushbemalungen. Die türkischen F-16 der 192 Filo aus Balıkeshir waren wie jedes Jahr fantastisch dekoriert, auch wenn es sich dabei um Folien gehandelt hat, wie dies heutzutage bei vielen Staffeln üblich ist. Weniger Glück hatten dabei die polnischen F-16 Block 52, sowohl mit einer blauen als auch einer rot «getigerten» Maschine: Die Folien lösten sich bereits auf dem Hinflug nach Norwegen weitestgehend ab.

#### Afrika mischt mit

Etwas komplett Neues probierte die tschechische 211. Squadron auf einer ihrer Gripen aus: Sie brachte eine an afrikanische Stammesmuster erinnernde stilisierte Tigerbemalung an. Auch wenn eini-

ge Staffeln keine bunten Jets mitbrachten, waren Staffeln wie die spanische Ala 15 aus Zaragoza, die 335. Squadron aus Araxos mit ihren neuen Block 52 F-16, und als Highlight die Österreicher auf ihren uralten Saab 105 sehr willkommene Teilnehmer.

### Mehr Luftkämpfe

Diese Jahr fanden erstmals Luftkämpfe statt, bei denen jeweils der Pilot eines andern Landes im Rücksitz mitflog. So fand etwa ein spannender Zweikampf zwischen einer Schweizer F/A-18 mit einem belgischen Co-Piloten gegen eine belgische F-16 mit Schweizer Mitflieger statt. Den Luftkampf gewann... die F/A-18 souverän! Nächstes Jahr soll das Tiger Meet auf dem Fliegerhorst Jagel in Schleswig stattfinden. Die norwegische Luftwaffe hat der NATO aber bereits ein Angebot gemacht, dass sie auch nächstes Jahr bereit wäre, diesen Grossanlass zu organisieren und finanzieren.

Ørland wird in wenigen Jahren die einzige Jet Airbase in Norwegen sein und voraussichtlich ab 2017 mit rund 48 brandneuen F-35 Lightning ausgerüstet sein. In den nächsten Jahren werden neue Hangars, Rollwege und Unterkünfte gebaut werden, was nicht nur viele neue Arbeitsplätze in der Region von Ørland schafft, sondern diese wunderschöne, verträumte Küstenregion Norwegens nachhaltig verändern wird. **cp**



Keine Punkte dieses Mal für die F/A-18 der Schweizer Luftwaffe.

---

Simon Vogt



Tornado des Aufklärungsgeschwaders 51, Sieger des diesjährigen Tiger Meets.

## Axalp

Foto: Sven Zimmermann



# «Donnergrollen» über der Alp

Das offizielle Axalp-Fliegerschiessen der Schweizer Luftwaffe oberhalb des Brienzsees fiel dieses Jahr erneut dem Wetter zum Opfer. Zuvor indes wurde fleissig trainiert.

Das scharfe Schiessen auf dem Schiessplatz Axalp kann jeweils am 1. Oktober beginnen. Dies ermöglichte «Cockpit» deshalb ein paar spektakuläre Einblicke in das Training der Schweizer Luftwaffe. Bei Nieselregen und tiefen Wolken zog es dann am letzten Tag der ersten Oktoberwoche die zahlreichen Fotografen wieder zum Kommandoposten. Eisiger Wind wechselte im Halbtagesrhythmus ab mit T-Shirt-Wetter, für kurze Zeit war sogar Schnee knapp oberhalb der Ziele zu sehen. Trotzdem nutzte die Luftwaffe jeweils das Flugwetter zu Trainingszwecken. Die Tiger flogen wie in den letzten Jahren ab Sion, dazu gesellten sich zwei Hornets ab Meiringen.

Das gesamte Haupttraining konnte am Dienstag vor den offiziellen «Showtagen»

bei strahlendem Sonnenschein genossen werden – sofern man sich oberhalb des Nebels befand.

Mit dabei waren auch zwei Gripen-Kampfbjets. Neben dem Cheftestpiloten Jan-Olof Lindström von der schwedischen Erprobungsstelle FMV war auch Fabio «Fanta» Antognini, Testpilot der Schweizer Luftwaffe, mit dem wendigen Doppeldelta am Optimieren der Anflüge. Am Nachmittag waren der schwedische Testpilot Peter Wiklund und der Schweizer Bernhard «Beni» Berset an der Reihe, bis dann eine tiefhängende Wolke weitere Aktivitäten auf dem Schiessplatz vereitelte. **cp**

Sven Zimmermann



Foto: Severin Leber

Trotz nicht immer optimalen Verhältnissen kraxelten viele zu Fuss auf die Axalp.



Foto: Marc Lehmann

Beeindruckend: eine der beiden Gripen im Einsatz.

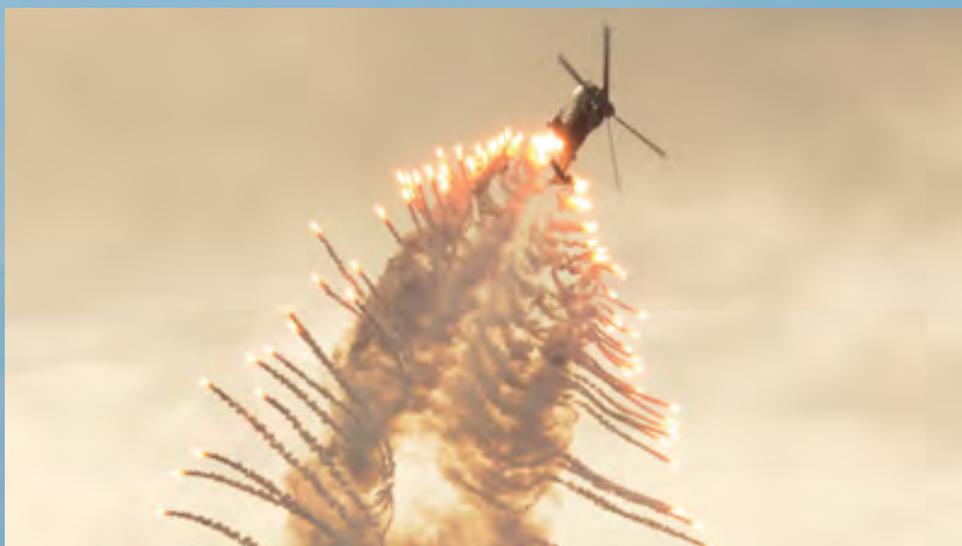


Foto: Sven Zimmermann

#### 2014: kein Fliegerschiessen

Aufgrund der grossen Feier zum 100-jährigen Bestehen der Schweizer Luftwaffe am 30./31. August und 6./7. September 2014 in Payerne, findet nächstes Jahr kein Fliegerschiessen auf der Axalp statt.

Ein imposantes Feuerwerk aus Flares aus dem Cougar.

# Inside



22 Minuten Spektakel in der Luft – grosse Präsenz am Boden: Autogrammstunde mit der Glarner Skiweltmeisterin Vreni Schneider am Stand des Patrouille Suisse Fanclubs (rechts).

Fotos: Walter Hodel



# Eine Arbeitswoche für 22 Minuten Spektakel

## Tagesablauf am Zigermeet 2013 in Mollis

Viel Arbeit und eine grosse Präsenzzeit für 22 Minuten Flugspektakel, um die Luftwaffe zu repräsentieren und Nachwuchswerbung für Berufe in der Aviatik zu machen.

### Freitag, 6. September: Trainingstag

**8.00 Uhr:** Leader Simon «Billy» Billeter trifft auf der Heimatbasis der Patrouille Suisse, dem Militärflugplatz Emmen, ein. Er holt bis zum Eintreffen seiner Teammitglieder noch letzte Informationen ein, zum Beispiel den aktuellen Wetterbericht.

**8.30:** Die Teammitglieder der Patrouille Suisse treffen in Emmen ein.

**9.00–9.30:** Briefing (Kurzeinweisung, Kurzbesprechung) für einen an diesem Tag ausserordentlich geplanten Fotoflug.

**9.30–10.00:** Jeder Pilot bereitet sich persönlich auf den Flug vor. Er kontrolliert und zieht seine Ausrüstung an (Anti-g-Hose, Fallschirm, Helm, Sauerstoffmaske).

**10.00–11.00:** Start zum Fotoflug. Dabei wird die Formation aus einem vom Kommandanten Daniel Hösli pilotierten Doppelsitzer F-5F Tiger II fotografiert.

**11.00:** Landung in Emmen.

**11.30–12.00:** Debriefing des Fotofluges (Nachbesprechung, Schlussbesprechung).

**12.00–13.00:** Mittagessen in Emmen.

**13.30–14.00:** Briefing für das Training in Mollis.

**14.00–14.25:** Individuelle Vorbereitungen der Piloten.

**14.25:** Start in Emmen, Flug nach Mollis.

**14.30–15.00:** Training des Flugprogrammes für das Zigermeet 2013 über dem Flugplatz.

**15.05:** Landung in Emmen.

**15.30–16.15:** Debriefing des Trainingsfluges.

**16.15–17.00:** Vorbereitungen für den Einsatz vom Samstag.

**17.00:** Feierabend (teilweise übernachteten die Piloten vor einem Einsatz in Emmen. An diesem 6. September 2013 fahren sie nach Hause.)

### Samstag, 7. September: Vorfahrttag

**10.30:** Leader Simon «Billy» Billeter trifft auf dem Flugplatz Emmen ein. Er trifft wie am Vortag letzte Vorbereitungen.

**11.00:** Die Teammitglieder der Patrouille Suisse treffen in Emmen ein.

**11.30–11.50 Uhr:** Start in Emmen und Flug mit dem Pilatus PC-6B2-H2M-1 Turbo Porter «Felix» nach Mollis. Der Porter in den Farben der «Patrouille Suisse» wird vom Kommandanten Daniel Hösli pilotiert.

**12.00–13.00 Uhr:** Autogrammstunde am Stand des Patrouille-Suisse-Fanclub.

**13.00–13.45 Uhr:** Mittagessen in Mollis.

**13.50:** Start in Mollis zum Rückflug mit dem Turbo Porter nach Emmen.

**14.10 Uhr:** Landung in Emmen.

**15.00–15.30:** Briefing für das Display am Zigermeet 2013 in Mollis.

**15.30–15.55:** Individuelle Vorbereitungen der Piloten.

**15.55:** Start in Emmen und Flug Richtung Mollis. Rendez-vous mit dem Hawker Hunter F Mk.58 «Papyrus» des Swiss Hunter Teams.

**16.15:** Überflüge am Zigermeet 2013 in Formation mit dem «Papyrus-Hunter».

**16.25–16.40:** Vorführung des Flugprogrammes vor über 20 000 Besuchern auf dem Flugplatz Mollis, wobei dieses wegen eines Funkausfalles beim Leader abgebrochen werden muss.

**16.50:** Landung in Emmen.

**17.00–17.30:** Debriefing der Vorführung.

**17.30:** Feierabend.

Der Leader des Teams, «Billy» Billeter, investierte schon in der Woche vor dem Zigermeet einige Stunden in die Vorbereitung des Einsatzes. Zu diesen Arbeiten gehören das Karten-, Gelände- und Luftraumstudium, das Studium der Sperrzonen, das Bestimmen des Ausweichflughafens und die Berechnung des Treibstoffes.

Zudem muss er die Flugzeuge für das Einsatzwochenende bestellen und die Zeiten mit den Mechanikern absprechen. Im Fall des Zigermeet traf er sich vorgängig mit Ueli Leutert, dem Hunter-Piloten, für ein Briefing. 

Walter Hodel

Bis er fliegen gelernt hat,  
braucht's die Rega.



Jetzt Gönnerin oder Gönner werden: 0844 834 844 oder [www.rega.ch](http://www.rega.ch)

**rega** 

## Aviation Leathercraft®

**British Craftsmanship at its Best**



**Irvin Original and Lightweight Flying Jackets,  
Leather Flying Jackets for Famous Squadrons,  
Sheepskin Gilets, Flying Helmets and Goggles.**

**THE ORIGINAL  
WWII IRVIN  
FLYING JACKET**

**Moto-Lita Ltd.**  
Thrupton Industrial Estate  
Thrupton Airport  
Andover, SP11 8PW  
United Kingdom  
+44 (0) 1264 772811

[www.moto-lita.co.uk](http://www.moto-lita.co.uk)  
[www.flying-jacket.com](http://www.flying-jacket.com)

Please email for a brochure  
enquiries@flying-jacket.com

Approved Supplier to RAF Pilots 



**FLUGSCHULE**



**heli-züri.ch** ab Zürich-Kloten  
043 399 34 44, [heli-zueri.ch](http://heli-zueri.ch)



Demnächst lieferbar:  
F/A-18C + D  
Schweizer Luftwaffe  
Metall 1:72

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

**FASZINATION HELIKOPTER**



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

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



Die Landung auf dem Flughafen Mirabel in Montreal nach dem erfolgreichen Erstflug: die Bombardier CSeries.

# Kanadischer Jet besteht ersten Test

Mit neunmonatiger Verspätung hat die CSeries, Bombardiers neuer Kurz- und Mittelstreckenjet, zum ersten Mal in Montreal abgehoben. Der Hersteller steht vor grossen Herausforderungen.

Am 16. September herrschten am Flughafen Mirabel in Montreal endlich ideale äussere Bedingungen, um einen Erstflug durchzuführen, nachdem Bombardier in den Tagen zuvor immer wieder das schlechte Wetter für den verzögerten Jungfernflug seiner Neuentwicklung verantwortlich gemacht hatte. Die Sonne schien grösstenteils, die Temperatur betrug neun Grad, und der Wind blies zur Startzeit lediglich mit sechs Knoten. Zunächst stieg jedoch nicht die erste CS100 in die Luft, sondern ein in solchen Situationen üblicherweise eingesetztes Begleitflugzeug, in diesem Fall ein werkseigener Global 5000. Seine Aufgabe ist es unter anderem,

die Flugbedingungen auszukundschaften (beispielsweise Turbulenzen zu eruieren), das Flugverhalten des Neulings zu beobachten und die Geschwindigkeitsmesser zu kalibrieren. Um 9 Uhr 55 war dann die Reihe an FTV (Flight Test Vehicle) 1, dem ersten Testflugzeug der neuen CSeries-Familie. Mit einem mittleren Startgewicht und reduzierter Schubleistung hob das Flugzeug mit der Testregistrierung C-FBCS auf der 3657 Meter langen Startbahn 06 am Flughafen Montréal-Mirabel von der Piste ab.

## Deutlich leiser

3000 Mitarbeiter des Herstellers, dazu Vertreter des Verwaltungsrats, von bestehen-

den Kunden und interessierten Airlines sowie Zulieferfirmen waren gekommen, um dem für Bombardier denkwürdigen Ereignis beizuwohnen. Unter den Gästen befand sich auch Rainer Hildebrand, der Leiter des Flugbetriebs von Swiss, dem, wie anderen Beobachtern auch, in erster Linie der tiefe Geräuschpegel der PW1524G-Triebwerke aufgefallen ist: «Am meisten beeindruckt hat mich, wie leise das neue Flugzeug war. Der vorher gestartete Global 5000 erzeugte deutlich mehr Lärm.» Das kanadische Flugzeug soll bekanntlich nur halb so viel Lärm verursachen wie der Avro RJ100, den es ab 2015 ablösen soll.

Der Start war insgesamt dreimal verschoben



Foto: Bombardier

Allerdings räumte er ein, es habe eine Warnmeldung eines Subsystems gegeben, das er aber nicht näher erläuterte.

Das Flugzeug stieg auf eine maximale Flughöhe von 12 500 Fuss (3810 Meter) und erreichte eine Geschwindigkeit von 230 Knoten (426 km/h). Die Maschine war für den mittleren Flugleistungsbereich konfiguriert und flog während der gesamten Flugdauer im Direct-Law-Modus, das heisst, dass alle «Envelope Protections» deaktiviert sind und die Inputs des Sidesticks auf die Steuerflächen nicht automatisch korrigiert werden. Im Vordergrund standen verschiedene, für einen Erstflug typische Routinevorgänge wie das Ein- und Ausfahren des Fahrwerks und der Klappen sowie verschiedene Flugmanöver, einschliesslich einem simulierten Anflug.

### Ehrgeiziger Fahrplan

Der weitere Fahrplan des CSeries-Programms sieht nun eine intensive, zwölfmonatige Erprobungsphase vor, die auf 2500 Flugstunden angelegt ist und an der insgesamt fünf CS100 (zwei CS300 sollen später dazukommen) beteiligt sein werden. Die für die Zertifizierung vorgesehenen Testflugzeuge befinden sich alle in verschiedenen Bauphasen und sollen nach offiziellen Angaben noch dieses Jahr abheben. Ob dies tatsächlich eintritt oder eher einem Wunschdenken entspricht, bleibt abzuwarten, umso mehr, als in den ersten zehn Tagen nach dem Erstflug keine weiteren Flüge stattgefunden haben. Zum Vergleich: Der A350XWB hatte unmittelbar nach seinem Jungfernflug im vergangenen Juni mehrere Flüge absolviert und sich am Pariser Aérosonal sogar der Öffentlichkeit gezeigt. Noch hat Bombardier nicht offiziell bekannt gegeben, welchen Aufgabenbereich jedes der fünf Testflugzeuge übernehmen wird. Fest steht lediglich, dass FTV 2 und 4 für Leistungstests verwendet werden sollen.

### Neue Endmontagehalle

Wenn alles nach Plan verläuft und sich die Zweifel gewisser Analysten nicht bestätigen, soll das erste Flugzeug im letzten Quartal des nächsten Jahres an Malmö Aviation ausgeliefert werden. Die Tochtergesellschaft von Braathens Aviation hat ihre Basis am Stockholmer Stadtflughafen Bromma, der wie jeder City-Airport besonders strenge Lärmvorschriften kennt. Dies ist auch ein Grund, weshalb sich die schwedische Regionalfluglinie für zehn CSeries-Flugzeuge (je fünf CS100 und CS300) entschieden hat, um ihre bisherige Flotte von Avros RJ100 und RJ85 – ähnlich also wie Swiss

### Erste Fly-by-wire-Steuerung

Ein besonderes Augenmerk legen die Ingenieure und Piloten während der Testphase auf die Fly-by-wire-Flugsteuerung, denn es ist für Bombardier das erste Mal, dass ein Verkehrsjet aus dem eigenen Haus per Sidestick gesteuert wird und die Impulse für alle drei Achsen elektrisch erfolgen. Bisher hatte der Hersteller diese Form der Flugsteuerung lediglich beim Seitenruder des CRJ1000 angewendet und verfügt entsprechend nicht über die Erfahrung, wie sie etwa Airbus hat.

– zu ersetzen. Die Endmontage des ersten, für Malmö bestimmten Flugzeugs hat im August begonnen, ebenso wie diejenige der ersten, verlängerten CS300, die den Erstflug bestreiten soll.

Endmontiert werden die Erprobungsträger und die ersten Serienflugzeuge in einem Gebäude, das ursprünglich für den Zusammenbau des CRJ700 errichtet worden ist. Mittlerweile befindet sich in unmittelbarer Nähe dazu eine neue Endmontagehalle im Bau, die für eine monatliche Produktionsrate von zehn Flugzeugen der CSeries-Familie ausgelegt ist und Mitte nächsten Jahres fertiggestellt sein sollte.

### Warten auf weitere Bestellungen

Die grosse Herausforderung nach dem Erstflug besteht für Bombardier nun darin, weitere Kunden zu gewinnen. Bisher sind 177 Festbestellungen (63 CS100 und 114 CS300) von 15 Fluggesellschaften und Leasingfirmen eingegangen. Der Hersteller ist nach wie vor optimistisch, bis zur Indienstellung des Musters 300 fixe Orders präsentieren zu können. Dem Vernehmen nach sind Interessenten durchaus vorhanden, so etwa Air Canada, die bis zu hundert Flugzeuge erwerben will und zu diesem Zweck einen Bieterwettbewerb lanciert hat. Das Produkt von Bombardier soll auch unter den Kandidaten sein. Weiter hat Qatar Airways angekündigt, das kanadische Modell wieder in die Evaluation aufzunehmen, nachdem es in früherer Zeit zu keiner Einigung mit Bombardier gekommen war. Allerdings will man erste Resultate der Erprobungsphase abwarten. Auf jeden Fall wollen die Kanadier im Segment der 100- bis 149-plätzigsten Verkehrsflugzeuge, wo man für die kommenden 20 Jahre einen Bedarf von 7000 Flugzeugen ausgemacht hat, die Hälfte des Absatzes für sich verbuchen. **CP**

worden. Probleme mit offiziell nicht näher genannten Zulieferern, Verzögerungen beim Einbau von Systemupgrades und länger dauernde Bodentests haben dazu geführt, dass das Flugzeug nicht wie ursprünglich geplant Ende letzten Jahres, sondern erst neun Monate später zum ersten Mal abheben konnte. Das ist aber wenig im Vergleich zu anderen Flugzeugprogrammen, etwa der Boeing 787 oder – als jüngstes Beispiel – dem japanischen Mitsubishi Regional Jet.

### Ganze Crew entscheidet

Die Cockpit-Besatzung setzte sich beim Erstflug zusammen aus Charles Ellis, dem Cheftestpiloten von Bombardier, Captain Andris Litavniks sowie dem technischen Leiter der Flugtestabteilung, Andres Hartono. Die drei mussten sich ihrer Sache ganz sicher sein, denn, so William Colquhoun, der beim Erstflug von FTV2 am Steuer sein wird und früher bei Pilatus als Testpilot arbeitete: «Ob geflogen wird, entscheidet die ganze Besatzung. Wenn ein Mitglied Zweifel hat, bleibt das Flugzeug am Boden.» Ellis äusserte sich nach dem zweieinhalbstündigen Erstflug zufrieden über den neuen Jet: «Die Leistung der CSeries war sehr beeindruckend. Wir hätten uns keinen besseren Erstflug vorstellen können. Das Flugzeug liess sich exakt so steuern wie vorgesehen.»

# 25 Prozent weniger Kerosin

Rainer Hildebrand, Chief Operating Officer Swiss, im Gespräch mit «Cockpit»

**Wann rechnen Sie aus heutiger Sicht mit der Auslieferung des ersten CS100?**

Wir gehen derzeit von Anfang 2015 aus.

**Wie sieht der weitere Ablieferungsfahrplan aus?**

Ab jenem Zeitpunkt werden wir ein Flugzeug pro Monat übernehmen, wobei die ältesten Avros zuerst ausgemustert werden. Die Ablösung der Jumbolino-Flotte durch die 20 CSeries-Maschinen, die Lufthansa für uns bestellt hat, sollte also im Jahr 2016 vollzogen sein. Im Übrigen gehören alle Maschinen der Swiss, sie sind also nicht geleast. Das entspricht der Philosophie unserer Firma.

**Welche Einsparungen bezüglich Treibstoffverbrauch bringt das neue Muster im Vergleich zu den Avro-Jets?**

Ein CS100 verbraucht ungefähr 25 Prozent weniger Fuel als ein Avro. Wenn man bedenkt, dass rund ein Drittel der Betriebskosten eines Flugzeugs auf das Konto des Treibstoffs gehen, sind das gewaltige Einsparungen.

**Weiss man schon, wie die Kabine ausgestattet wird?**

Wir werden 125 Sitze in zwei Klassen einbauen. Eine Business und eine Economy Class gibt es auch in der grösseren CS300. Die von Bombardier ins Spiel gebrachte

Auslegung für bis zu 160 Passagiere ist für uns aber kein Thema. Wir wollen unseren Kunden ein komfortables Produkt anbieten. Swiss soll Swiss bleiben.

**Swiss hat ja die Option, CS100-Bestellungen in solche für die CS300 umzuwandeln. Damit sollen die A319 ersetzt werden.**

Wir werden sicher auch die grössere CS300 betreiben, aber wir können noch nicht sagen, wie viele es sein werden und wann wir das erste Exemplar übernehmen werden. Das hängt von der Entwicklung des Marktes ab.

**Ist es möglich, dass weitere Bestellungen für die CSeries dazukommen, etwa um ältere A320 zu ersetzen?**

Wir gehen davon aus, dass es ein leichtes Wachstum geben wird. Die Diskussion um einen A320-Ersatz ist auf jeden Fall angefallen. Es stellt sich aber die Frage, ob die CSeries als Nachfolgemuster für den A320 geeignet ist. Wir tendieren eher in Richtung A320neo. Aber vielleicht gibt es ja auch ein Splitting zwischen dem Bombardier- und dem Airbus-Produkt.

**Wann und wo wird mit dem Pilotentraining begonnen? Kommen nur Flugzeugführer in Frage, die jetzt den Jumbolino fliegen?**

Vorgesehen ist, dass in erster Linie ehema-



Foto: SWISS

Hält grosse Stücke auf das neue Flugzeug: Swiss-COO Rainer Hildebrand.

lige Avro-Piloten ab Sommer nächsten Jahres auf das neue Muster umgeschult werden. Sie werden zunächst beim Hersteller in Montreal ihr Training erhalten, bis Swiss ihren eigenen Simulator erhält. Ob auch Piloten aus dem Airbus-Corps dabei sind, lässt sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht sagen. Dies hängt von den Anstellungsverhandlungen ab, welche die Unternehmensführung mit ihnen derzeit führt. **CP**

Interview: Thomas Strässle



**AQUILA**

AQUILA-Aviation

Schönhagen Flugplatz

D-14959 Trebbin

Germany

[www.aquila-aviation.de](http://www.aquila-aviation.de)

# Ein grosser Tag

«Wann wirst du eigentlich Pilot?», werde ich hin und wieder gefragt. «Ich bin Pilot», antworte ich meist ohne auf Details einzugehen. Der Fragesteller zielt weniger auf meinen Beruf, als vielmehr auf meinen Rang in der Besatzung. Im Volksmund scheint ein Co-Pilot noch kein richtiger Pilot zu sein. Kürzlich hatte ich die Ehre, an einem dieser grossen Tage dabei zu sein, als aus einem Co-Piloten ein «richtiger» Pilot wurde.

Es herrscht bereits emsiges Treiben im Operation Center am Flughafen Zürich, als ich frühmorgens den Arbeitstag in Angriff nehme. Einer jener Tage, an denen der Wecker früher klingelt, als dass die Sonne über den Horizont steigt. Für einmal befinden wir uns heute zu dritt im Cockpit. Der besondere Anlass ist der Final Check eines Upgraders. Einem Co-Piloten also, der sich in der Umschulung zum Captain befindet.

Absolviert er den heutigen Tag zur Zufriedenheit des Instructors, schliesst er damit die intensive Ausbildung zum Kommandanten ab. Bevor es jedoch so weit ist, gilt es noch drei Flüge zu absolvieren. Der heutige Tag führt uns vorab nach Amsterdam und zurück, bevor es in die spanische Hafenstadt Barcelona geht. Eine

gute Stunde später geniessen wir den Sonnenaufgang über den Wolken.

## Gezielte Fragen

Mit einigen gezielten Fragen werden die Kenntnisse des «Kommandanten in Spe» geprüft. Rege tauschen wir Wissen und Erfahrungen aus. Die Zeit vergeht wie im Flug und so stecken wir nach gut 40 Minuten bereits mitten in den Vorbereitungen für den Anflug. Über Brüssel leiten wir den Sinkflug ein, um wenig später pünktlich in Amsterdam anzukommen. Bereits routiniert koordiniert der angehende Kommandant die Bodenoperation und sorgt dafür, dass wir uns etwas vor der geplanten Zeit auf den Heimweg machen können. Unterwegs werden weitere Themengebiete besprochen und der Weiterflug zur Mittelmeermetropole geplant. In Barcelona

erwarten wir aufgrund der Wettervorhersage einen herrlichen Sommerabend, der uns dazu einladen wird, diesen Tag gebührend zu feiern. Dieses war der zweite Streich, doch der dritte folgt sogleich. Unter diesem Motto nehmen wir mitten in der Zürcher Mittagsschwelle den letzten Flug unter die Flügel.

## Aus drei werden vier Streifen

Pünktlich setzen wir in Barcelona auf. Rasch bremsen wir den Flieger ab. Ich spüre, wie beim Kollegen auf dem linken Sitz mit jedem Knoten der abnehmenden Geschwindigkeit auch die Anspannung abklingt und der Erleichterung Platz macht. Wir verlassen die Piste und rollen in Richtung des Terminals. Von aussen betrachtet geht ein Flug wie jeder andere zu Ende. Im Cockpit wird die konzentrierte Stille lediglich durch die Anweisungen der Flugsicherung und das Abarbeiten der Checkliste unterbrochen. Ich melde «check after landing completed!».

## Das grosse Händeschütteln

«Herzliche Gratulation zum bestandenen Upgrading.» Der fliegerische Ritterschlag erfolgt noch bevor wir am Gate 226 anlegen. Ein erlösender Klopfen auf die Schulter macht aus dem Co-Piloten einen Captain. Kraft seines Amtes ersetzt der Instruktor die drei Streifen auf den Schultern des Upgraders durch Patten mit deren vier. Es ist schön, an diesem emotionalen und freudigen Moment teilhaben zu dürfen. Auch unseren Gästen wird die frohe Botschaft verkündet. Hinter uns wird kräftig applaudiert, und der Neo-Captain darf viele Hände aussteigender Passagiere schütteln und Gratulationen entgegennehmen. Die wohl einfachste Aufgabe des Tages.

Womöglich mag diese Anekdote den Fragesteller nicht befriedigen. Im Volksmund mag ich noch immer kein «richtiger» Pilot sein. Doch immerhin war ich schon einmal dabei, als es einer wurde. ☘



Noch sind es «nur» drei «Nudeln».

# Auf in die Wüste

## Arbeitsplatz bei Qatar Airways

Es klingt fast wie ein Märchen aus 1001 Nacht: Dino Gasparic fliegt für Qatar Airways den Airbus A330. Sein Rüstzeug holte der Kapitän bei der Horizon Swiss Flight Academy.

**Cockpit:** Dino Gasparic, derzeit schnuppern Sie bei Qatar Airways in Doha den Duft der grossen weiten Welt. War das schon immer Ihr Traum, im Ausland zu fliegen?

**Dino Gasparic:** Naja, die Schnupperphase ist schon längstens abgeschlossen. Es sind mittlerweile schon über acht Jahre vergangen.

**War das so geplant?**

Wenn mir jemand 1996 nach meinem Abschluss des damals noch gültigen Horizon B/IFR Kurses gesagt hätte, dass ich 2013 in Doha-Katar wohnen und fliegen würde, hätte ich bestimmt eine schlaflose Nacht gehabt.

**Wie besteht man das Auswahlverfahren bei Qatar Airways?**

Wie bei jedem internationalen Carrier bestehen bei Qatar Airways standardisierte Verfahren. Man wird für einige Tage nach Doha eingeladen. Da werden die psychischen, physischen und fliegerischen Fähigkeiten getestet. Diese werden in einem schriftlichen Test, einem Interview, einer Multitaskingübung und einer Simulator-Einheit ausgewertet.

**Erzählen Sie uns doch einmal von der Umschulung auf den heutigen Flugzeugtyp, die Airbus A330.**

Dies war damals eine CCQ (Cross Crew Qualification), da ich vom A320 kam. Ansonsten

### Dino Gasparic

Der 46-jährige Dino Gasparic ist Linienpilot. Schlüsselerlebnisse in der Fliegerei «gibt es regelmässig wiederkehrend». Am Pilotenberuf gefällt ihm unter anderem auch die unregelmässige Arbeitszeit.



Dino Gasparic war Absolvent der Horizon SFA, heute sitzt der Kapitän am Steuer der Qatar Airways A330.

ist es ein Full Type Rating. Das bedeutet CBT (Computer Based Training), MFTD (Multi Function Training Device), ergänzt durch Simulator-Einheiten.

**Die arabischen Gepflogenheiten in der Luft und am Boden sind wohl etwas anders als in der Schweiz. Wie kommen Sie damit zurecht?**

Grundsätzlich sind sie nicht viel anders als in der Schweiz. Die Tatsache, dass man in einem anderen Land lebt, erfordert etwas Flexibilität und persönliche Umstellung. Zudem sind fast 90 Prozent der Bevölkerung Ausländer aus allen Teilen der Welt. Eigentlich kann man sagen, dass eher der arabische Teil mit den westlichen Gepflogenheiten zurechtkommen muss.

**Wie sieht Ihr Arbeitsalltag in der Wüste aus?**

Dies hängt grundsätzlich von den monatlichen Einsatzplänen ab. Das A330-Netzwerk ist breit gefächert: Asien, Europa, Afrika, Golfregion. Bei Einsätzen zwischen einer und zwölf Stunden Flugzeit ist vieles dabei. Dies bringt einiges an Abwechslung, ist zugleich aber auch Herausforderung.

**Wie stellen Sie sicher, dass Ihr privates Netzwerk in der Schweiz intakt bleibt?**

Dies reduziert sich zwangsläufig, jedoch minimal. Man ist nicht einfach weg vom Fenster. Ein bisschen Pflege bedarfes jedoch schon. Abstecher nach Hause werden regel-

mässig geplant. Es sind ja nur sechs Stunden Flugzeit nach Zürich.

**Wie können Sie Ihr bei der Horizon SFA erlerntes Wissen einsetzen?**

Die heutigen modernen Flugzeuge sind hoch automatisiert. Bei gewissen entlegenen Zielflughäfen in Afrika oder Asien – wo man auf navigatorisches Basiswissen zurückgreifen muss – hilft mir das bei Horizon Erlernte. Das Rüstzeug, wie auch die Policy des modernen Fliegens, habe ich von meiner Erstausbildung bei Horizon.

**Zieht es Sie irgendwann einmal zurück in die Schweiz?**

Zurzeit nicht. **cp**

Interview: Hans-Heiri Stapfer



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



# 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)



Ausgebaut werden kann am Flughafen in Ljubljana erst, wenn der neue Besitzer feststeht. Geplant ist ein neuer Terminal für den Linienverkehr.

# Adria Airways: Wieder im Steigflug

1961 als reine Charter-Gesellschaft gegründet, hat sich Adria Airways zur Linien-Fluggesellschaft gewandelt, wobei Zürich im Streckennetz eine immer wichtigere Rolle spielt. 75 000 Passagiere flogen letztes Jahr von Ljubljana nach Zürich und zurück, womit die Schweiz hinter Frankfurt und Istanbul die drittstärkste Verbindung war. Bis Ende 2013 rechnet CEO Mark Anzur mit 90 000 Fluggästen.

**L**ange sah es nicht gut aus für die slowenische Adria Airways. Sie kämpfte ums Überleben. Die seit 2004 zum Verbund der Star Alliance gehörende Airline, die zu 51 Prozent vom Staat kontrolliert wird, befindet sich seit 2011 in einem Restrukturierungsprozess, der Ende Jahr abgeschlossen sein soll. Seit 2011 ist sie auf staatliche Hilfe angewiesen, nachdem sich

Millionen an Schulden angehäuft hatten. Zu schaffen machen ihr in erster Linie hohe Kosten und zu tiefe Erträge – wie bei den meisten kleinen Airlines. Mit einer Reihe von Massnahmen hat Adria Airways die Basis für eine erfolgreiche Zukunft geschaffen. «Wir sind auf gutem Weg», erklärt CEO Mark Anzur anlässlich eines Pressegesprächs im Headquarter am Flughafen.

Er selber rechnet Ende Jahr mit «einer breaking Null». Als Lufthansa-Zulieferer konnte Adria Airways letztes Jahr Mehrerträge generieren, was allerdings noch nicht reicht.

## **Kosten weiter runterfahren**

Im Visier hat CEO Anzur die Kosten, die immer noch zu hoch seien. Er verhehlt keinesfalls, das auch frühere Fehlentscheidungen

zu dieser Situation führten. So ist die Flotte aus elf Flugzeugen nicht ideal zusammengesetzt. Neben zwei Airbus A319 und einer A320 (für Charterflüge) besteht sie aus Bombardier-Maschinen. Vor allem mit den 50-plätzigern CRJ 200 sei kaum Geld zu verdienen. Anzur würde die vier Bombardier-Flugzeuge gerne loswerden. Ersetzt werden sollen sie durch Flugzeuge des grösseren Typs CRJ 900, der 86 Passagiere Platz bietet und weniger Kosten verursacht.

### Ljubljana: idealer Standort

Der 20 Kilometer vom Stadtzentrum entfernte Flughafen ist wegen seiner Lage Gold wert für die Fluggesellschaft. Es kann nämlich während 24 Stunden geflogen werden, ein Nachtflugverbot existiert nicht. Er liegt auch geografisch gut und ist von Klagenfurt oder Triest aus in weniger als einer Autostunde erreichbar. Rund 120 000 Passagiere fahren von Nord-Italien, dem benachbarten Kroatien oder dem südlichen Teil Österreichs nach Ljubljana.

Nicht mehr zeitgemäss ist allerdings die Infrastruktur des Flughafens: Sie mag den Anforderungen eines modernen Flughafens nicht mehr zu genügen. Pläne für einen Ausbau existieren, sind aber derzeit schubladisiert, da die Besitzerverhältnisse ändern werden.

Die bisherigen Betreiber hoffen, dass ein grösserer Flughafenbetreiber die Aktienmehrheit erwirbt und dann den Ausbau vorantreibt. Der Bieterprozess ist noch nicht abgeschlossen. Die Rede ist von den Flughäfen Wien, Frankfurt oder Malta. Im neuen Terminal sollte dann der Linienverkehr angesiedelt werden, im alten könnten sich die Low Cost-Airlines ausbreiten. Schon heute fliegt Easy Jet regelmässig von London-



CEO Mark Anzur steht bei der Adria Airways noch vor grossen Herausforderungen. Der Turnaround ist noch nicht geschafft.

Stansted nach Ljubljana, Wizz Air vom belgischen Chaleroi. Das Potenzial ist gross, gilt doch Ljubljana als touristischer Geheimtipp.

### Lukrative Charterflüge

30 Prozent des Umsatzes erwirtschaftet Adria Airways mit ihren 500 Angestellten mit Charterflügen, vor allem mit Wet Lease-Aufträgen nach Afrika. In Slowenien ist die Fluggesellschaft unumstrittene Nummer 1 mit 50 Prozent Anteil, in Ljubljana gar mit 71 Prozent. Grösste Konkurrentin ist Star Alliance-Mitglied AUA, welche aber selber mit finanziellen Problemen zu kämpfen hat.

Mit zehn Prozent Wachstum rechnet Adria Airways für kommendes Jahr. Mit Prag und Warschau werden wieder zwei Destinationen in den Flugplan aufgenommen, welche schon einmal angefliegen, aus Kostengründen aber eingestellt wurden.

Für die Pilotenausbildung ist Adria Airways selber besorgt, wobei die Piloten auch im Simulator in Frankfurt trainieren. Ein Captain bekommt durchschnittlich 8000 Euro

Gehalt, ein Co-Pilot kommt auf 4000 Euro (das monatliche Durchschnittssalär beträgt in Slowenien 1500 Euro).

### Zürich wichtige Destination

Aus dem Flugplan nicht mehr wegzudenken ist Zürich, welches jeden Tag dreimal in knapp 60 Minuten angefliegen wird. «Wir definieren uns über den Preis», sagt General Manager Switzerland, Zvone Petek. Er fliegt lieber nur drei Mal mit gut ausgelasteten Maschinen als vier Mal mit nur durchschnittlich gefüllten Flugzeugen. So muss er nicht Sitzplätze «verramschen». Auf der Strecke Ljubljana – Zürich weist die Airline eine Auslastung von 76 Prozent aus, ein Jahr zuvor waren es noch 68. **cp**

Patrick Huber

### Slowenien

Das 2 Mio. Einwohner aufweisende Land an der Adria gilt als touristischer Geheimtipp. 2012 besuchten über 3,2 Mio. Reisende die slowenische Hauptstadt, die in der Mitte des Landes liegt. Das bedeutete eine Zunahme von 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Ljubljana (270 000 Einwohner) wurde am meisten von Italienern (17 Prozent), Österreichern und Deutschen (je 12) besucht. 33 072 Schweizer statteten dem kleinsten Balkan-Land einen Besuch ab, was sich in der Statistik mit 7 Prozent niederschlägt. Mit immerhin 46 Kilometern Strand gilt Slowenien als Bade-Destination, auch wenn die Küste Kroatiens bei den Schweizern bekannter ist. Die Stadt Koper am Meer sei aber ein Besuch wert, erklärt Honorarkonsul Zvone Petek mit Nachdruck.



Mit der A319 fliegt Adria Airways grössere Destinationen in Europa an. Die A320 ist für Charterflüge reserviert.

# Antonov An-225



Die Schubumkehrvorrichtungen sind bereits vor dem Aufsetzen des Bugfahrwerks ausgefahren.

## Erstmals in Zürich gelandet

Die Silhouette des aus dem Dunst auftauchenden Giganten war kaum verwechselbar: sechs Triebwerke, zwei Seitensteuer und der auffallend grosse Rumpf. Der aus Kiew-Gostomel kommende Frachter der Antonov Airlines, der die 28 Räder des Hauptfahrwerks beinahe gleichzeitig aufsetzte, beeindruckte.

### Grosser administrativer Aufwand

Doch bevor die in den 1980er-Jahren einst

für den Transport des Space-Shuttle «Buran» entwickelte An-225 Mrija die nötige Bewilligung erhielt, hatte die Flughafenbetreiberin den Nachweis zu erbringen, dass die Maschine in Zürich problemlos abgefertigt werden könne. Aufzuzeigen war in der dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) übergebenen Dokumentation, ob die Rollwege dem Gewicht standhielten, aber auch den Pushback und die Betankung galt es zu dokumentieren.

### Im Auftrag der Alstom

Gechartert worden war die für 250 Tonnen Nutzlasten ausgelegte An-225 vom Speditionsunternehmen NATCO AG. Das in Rümlang ansässige Unternehmen war von Alstom Schweiz mit der Spedition eines Gasturbinenrotors sowie eines Turbogenerators und zusätzlichem technischem Material vom aargauischen Werk Birr zum Endkunden in Bahrain am Persischen Golf beauftragt worden.



Fotos: Anton E. Wettstein



Mit Fahrzeugen lässt sich die Fracht über die einziehbare Rampe in den Frachtraum bringen.

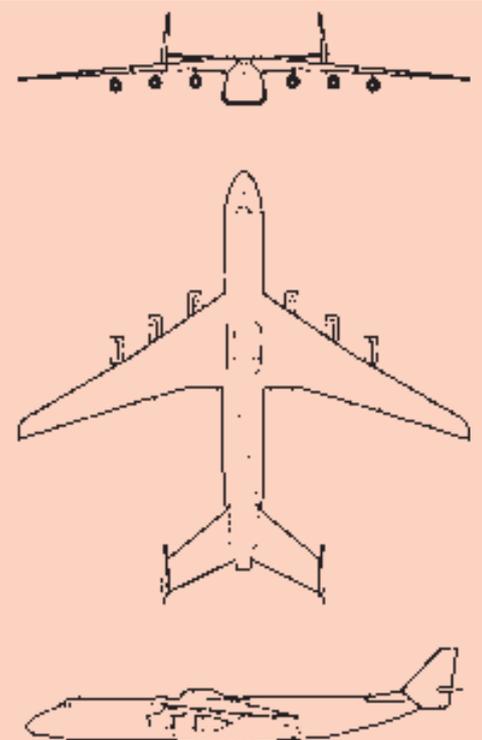
Bei NATCO, die bereits früher den Grossfrachter mangels alternativen Flughäfen ab dem deutschen Flughafen Hahn starten liess, entschied man sich, für den Transport der 170 Tonnen schweren Ausrüstung ebenfalls die An-225 einzusetzen, die über Athen und Kairo den Bestimmungsort erreichen konnte.

### Alles ist riesig

Die An-225 unterscheidet sich von der vierstrahligen An-124 Ruslan durch den rund 15 Meter längeren Rumpf sowie durch die um 15 Meter verlängerte Spannweite, wie auch durch die beiden Seitensteuer. Neu konstruiert worden sind bei der sechsstrahligen Mrija sowohl der Mittelflügel wie auch die rumpfnahen Teile der Tragflächen, ausserdem fehlt das Hecktor. **cp**

### Technische Daten

<b>Name</b>	Antonov An-225
<b>Länge</b>	84 m
<b>Spannweite</b>	88,40 m
<b>Flügelfläche</b>	905 m <sup>2</sup>
<b>Höhe</b>	18,10
<b>Reisegeschwindigkeit</b>	850 km/h
<b>Dienstgipfelhöhe</b>	11 000 m
<b>Leergewicht</b>	175 t
<b>max. Startgewicht</b>	ca. 600 t
<b>Frachtraumvolumen</b>	1220 m <sup>3</sup>
<b>Reichweite leer</b>	15 400 km
<b>200 t Fracht</b>	4500 km
<b>250 t Fracht</b>	2500 km
<b>Startstrecke bei Maximalgewicht</b>	3500 km
<b>Antrieb</b>	ZMKB Lotarjow D-18T
<b>Schub je Antrieb</b>	229,8 kN
<b>Anzahl Triebwerke</b>	6
<b>Besatzung</b>	6
<b>Bestuhlung Pax</b>	16
<b>Erstflug</b>	1988





Fotos: Thomas Strässle

Die Qualität stimmt auch bei für westeuropäische Ansprüche tiefen Löhnen.

# Sofia: wichtige Basis der Lufthansa im Osten

Der jüngste Standort im europäischen Netzwerk von Lufthansa Technik ist auf Line und Base Maintenance an Narrowbodies aus dem Hause von Airbus, Boeing und Embraer spezialisiert. Für das Netzwerk werden aus Sofia heraus zudem zentrale und übergreifende Dienstleistungen erbracht. Dies erklärt den hohen Personalbestand beim bulgarischen Ableger.

Nachdem Lufthansa Technik (LHT) im vergangenen Frühjahr den Standort Basel wegen der dramatisch eingebrochenen Auftragslage hat schliessen müssen, unterhält das deutsche MRO-Unternehmen (Maintenance, Repair und Overhaul) in Europa noch sechs Produktionsbetriebe: Berlin, Budapest, Hamburg, Malta, Shannon und Sofia.

Die Niederlassung in Bulgarien wurde 2007 als Joint Venture zwischen Lufthansa Technik und der Bulgarian Aviation Group (heute: Bulgarian Airways Group) gegründet, wobei die Deutschen anfänglich über 80 und die bulgarische Seite über 20 Prozent der Anteile verfügten. Die Aufnahme des Betriebs erfolgte im Jahr darauf mit 200 Mit-

arbeitenden. Weil in der Zwischenzeit die Infrastruktur am Flughafen Sofia erweitert wurde, stieg die Beteiligung der Bulgarian Airways Group auf 24,9 Prozent, während Lufthansa Technik ihren Anteil auf 75,1 Prozent reduzierte.

## Deutlich tiefere Lohnkosten

Weshalb die Wahl seinerzeit ausgerechnet auf die bulgarische Hauptstadt fiel, erläutert der CEO von Lufthansa Technik Sofia, Rüdiger Höben-Störmer, im Gespräch mit «Cockpit»: «In den Jahren 2005 bis 2006 umfasste das Netzwerk von Lufthansa Technik in Europa fünf Standorte. Der Markt war damals gross genug für eine Erweiterung. Wir schauten uns deshalb in den Ländern

der ehemaligen Sowjetunion, Nordafrika und Indien nach Expansionsmöglichkeiten um. Insgesamt wurden rund 100 Flughäfen evaluiert.» Das Rennen machte schliesslich Sofia, das sich gegen Moskau und Kiew durchsetzte. Den Ausschlag dazu gaben verschiedene Gründe: Zum einen waren die Hauptkunden in Zentral- und Osteuropa sowie Nordafrika alle in einem Umkreis von 2000 Kilometern beheimatet, zum andern war Bulgarien Anfang 2007 der Europäischen Union beigetreten, womit Zollbeschränkungen wegfielen.

Höben-Störmer verhehlt aber auch nicht, dass das gegenüber den grossen westlichen Industrienationen deutlich tiefere Lohnniveau Bulgariens eine wesentliche Rolle gespielt hat. Dazu muss man wissen, dass Lufthansa Technik im harten Wettbewerb steht zu MRO-Betrieben, deren Stundenansätze um ein Vielfaches tiefer liegen, etwa Turkish Technic, FL Technics aus Litauen und – wegen des günstigen Wechselkurses des Pfunds – britische Anbieter wie ATC Lasham aus Südengland.

### Hohe Motivation

Wie hoch die Einsparungen für LHT sein müssen, lässt sich erahnen, wenn man weiss, dass der durchschnittliche Monatslohn eines Bulgaren unter 400 Euro beträgt. Lufthansa Technik zahle aber «deutlich mehr als das», so der Chef des Standorts Sofia gegenüber unserer Zeitschrift. Und



Rüdiger Höben-Störmer

schliesslich hebt er die gute Ausbildung und die hohe Motivation der einheimischen Arbeitskräfte hervor. Einige von ihnen haben in Sofia oder im südöstlich der Hauptstadt gelegenen Plovdiv, wo es je eine technische Universität gibt, eine Ausbildung zum Luftfahrzeugingenieur erhalten und arbeiten heute als Mechaniker beim bulgarischen Wartungs- und Unterhaltsbetrieb. Der weitaus grösste Teil des mittlerweile auf 650 Personen angewachsenen Mitarbeiterbestands kommt aus Bulgarien selber, daneben stehen einige wenige Fachkräfte aus dem benachbarten Rumänien auf der Lohnliste.

### Neu auch Embraer-Jets

Als LHT Sofia ihren Dienst im Jahr 2008 aufnahm, führte man zunächst die ganze Palette der Base Maintenance, also vom

mehrere Tage dauernden A-Check bis zur sehr umfangreichen, mehrere Wochen beanspruchenden Grossüberholung, dem sogenannten D-Check, an Flugzeugen der A320-Familie durch, wobei der A318 ausgenommen blieb. Ein knappes Jahr später wurde eine zweite Linie eröffnet, die es erlaubte, das Portfolio um die Boeing 737 Classic und NG zu erweitern. Mittlerweile halten sich Aufträge für Boeing-Flugzeuge und Airbuse etwa die Waage.

Seit November 2009 gehört auch die Line Maintenance, die vorwiegend an den Flughäfen Sofia und den am Schwarzen Meer gelegenen Feriendestinationen Varna und Burgas durchgeführt wird, zum Angebot. Erst seit etwa einem halben Jahr bietet LHT Sofia die Line Maintenance an Flugzeugen des Typs Embraer 190 an, dies vorderhand an den vier Maschinen, die zur Flotte der einheimischen Bulgaria Air gehören.

### 250 Checks in fünf Jahren

Die Base und Line Maintenance bilden zwar die wichtigsten Standbeine der bulgarischen LHT-Tochter, daneben werden aber regelmässig auch Modifikationen, etwa an den Triebwerken, am Fahrwerk und in der Kabine durchgeführt. Eine der Werkhallen ist ausserdem für Lackierungen eingerichtet. Hin und wieder kommt es vor, dass ein Flugzeug wegen eines Triebwerksausfalls unplanmässig in Sofia landen muss und neue Motoren benötigt. Aus diesem Grund war in



Foto: LH Sofia

Lufthansa Technik Sofia entwickelt sich zum Hotspot für Checks der Narrow Body-Flugzeuge wie den Airbus A321.





# **Cockpit**

Nr. 11/November 2013

Das Axalp-Schiessen der Schweizer Luftwaffe fiel dem schlechten Wetter zum Opfer. Trotzdem trainierten die Piloten oberhalb des Brienzsees.

**Foto: Sven Zimmermann**

# Lufthansa Technik Sofia

## Lufthansa Technik Sofia in Zahlen

Gründung	2007
Umsatz	34 Mio. Euro
Betriebsgewinn	2 Mio. Euro
Mannstunden	490 000
Mitarbeiter (2013)	650
Liegeplätze	5 (für A320-Familie, B737 Classic und NG, Embraer 190)

der Vergangenheit sogar schon eine Boeing 777 einer Fluggesellschaft aus dem Nahen Osten bei den bulgarischen Wartungsspezialisten zu Gast. Insgesamt entspricht die Angebotspalette von LH Sofia, die seit Aufnahme ihrer Aktivitäten etwa 250 grössere C- und D-Checks (davon rund hundert im vergangenen Jahr) durchgeführt hat, ungefähr jenem der beiden Schwesterbetriebe in Shannon und Budapest.

### Am Ende der Dienstzeit

Bisher haben rund 50 Kunden die Dienste des bulgarischen Ablegers von Lufthansa Technik in Anspruch genommen. Der grösste von ihnen ist derzeit die Passageabteilung des Kranichs, die für ein Viertel des Auftragsvolumens verantwortlich ist. Dies hat auch damit zu tun, dass Lufthansa weltweit über die ältesten A320 verfügt. Einige von ihnen haben das sogenannte «Design Service Goal» erreicht, das heisst, sie sind am Ende ihrer geplanten Einsatzzeit angelangt. Damit ihre Flugtüchtigkeit weiterhin gewährleistet ist, steht bereits die vierte oder fünfte Grossüberholung an, die zusätzliche, umfangreiche Strukturkontrollen nötig macht. Weitere Kunden stammen unter anderem aus Russland, Grossbritannien und natürlich aus Bulgarien.

Einer der einträglichsten Verträge, den LHT Sofia vor Kurzem an Land ziehen konnte, stammt von einem britischen Charterunternehmen, das über eine grosse Flotte von älteren Boeing 737-300 verfügt. Viele

von ihnen haben 50 000 Flugzyklen absolviert und benötigen entsprechende umfangreiche Modifikationen. Dazu zählt der Austausch von Gürteln um die Kabinenfenster, die verhindern sollen, dass zwischen dem Fensterrahmen und der angrenzenden Rumpfstruktur Risse entstehen.

### Berg- und Talfahrt

Was den Geschäftsgang betrifft, hat man bisher Höhen und Tiefen erlebt. Der Anfang, als lediglich zwei Standplätze zur Verfügung standen, sei «phänomenal» gewesen, die Durchlaufzeiten für Flugzeuge des Erstkunden Lufthansa seien immer unterschritten worden, sagt Höben-Störmer. Im vergangenen Jahr sah es hingegen völlig anders aus: Die traditionelle Sommerflaute, während der man fast die gesamte Belegschaft in die Ferien schicken musste, hat sich bis Mitte Oktober weitergezogen. Danach ging es wieder steil bergauf, die Liegeplätze waren bis im vergangenen Juni voll ausgelastet. Das diesjährige Sommergeschäft entwickelte sich ebenfalls besser. Im August waren drei der fünf Bays belegt, und auch die unmittelbare Zukunft präsentiert sich zufriedenstellend, sind doch alle Standplätze bis April 2014 ausverkauft.

Die schwache Auftragslage im vergangenen Herbst schlägt sich auch in den Zahlen nieder. 2012 betrug der Umsatz 34 Millionen Euro, ein Wert, den man eigentlich übertreffen wollte. Unter dem Strich ergab sich immerhin ein kleiner Gewinn von zwei Millionen. Die letztes Jahr (als allerdings teilweise noch nicht alle fünf Standplätze zur Verfügung standen) erzielten 490 000 Mannstunden sollen heuer auf 630 000 an-

gehoben werden, Erträge und Gewinn sollten dieses Jahr ebenfalls höher ausfallen.

### Kehrseite des technischen Fortschritts

Obwohl Lufthansa Technik Sofia sich wieder im Steigflug befindet, sind die Herausforderungen nicht kleiner geworden, und dies nicht ausschliesslich wegen des harten Wettbewerbs unter den MRO-Anbietern. Der Grund liegt auch darin, dass moderne Verkehrsflugzeuge kürzere und weniger Checks benötigen. «Der Unterschied ist schon zwischen der Boeing 737 Classic und dem A320 spürbar. Und dieser Trend wird sich bei Flugzeugen wie der Embraer 190 und später der C-Series fortsetzen. Wir müssen uns also darauf einstellen, dass wir bei den Grossüberholungen pro Tag anstatt 800 Stunden nur noch 400 oder 500 erreichen», macht sich Höben-Störmer keine Illusionen. Um die Auslastung beizubehalten, bräuchte es mehr Stellplatzfläche, und das wiederum würde bedeuten, dass weitere Investitionen nötig wären.

Eine andere Möglichkeit ist, das Portfolio um neue Flugzeugmuster wie die übrigen Mitglieder von Embraers E-Jet-Familie oder die C-Series zu erweitern. Allerdings ist auch hier die Konkurrenz gross. Ausserdem gilt: Um eine Base Maintenance für einen neuen Flugzeugtyp zu eröffnen, braucht es zwischen 30 und 40 Maschinen, damit sich der Aufwand lohnt.

### Neue Organisation

Wegen des anhaltenden Preisdrucks hat Lufthansa Technik damit begonnen, die Aktivitäten innerhalb der europäischen Standorte zu bündeln. Sofia übernimmt dabei für das gesamte Base-Maintenance-Netz von LHT die Angebotskalkulation und koordiniert Arbeitspakete, das Engineering sowie das Materialwesen. Rund ein Viertel der 650 Mitarbeiter ist mit administrativen Aufgaben beschäftigt, bis im kommenden Frühjahr sollen weitere dazukommen. Bisher funktionierten alle Standorte komplett unabhängig voneinander und konkurrierten sich selber. Jeder hatte seine eigene Verkaufsabteilung, plante selber und führte die Materialversorgung in eigener Regie. Nun wird weniger auf das lokale Umsatzziel geschaut, dafür mehr auf das Ergebnis der ganzen Gruppe, nach dem Motto: Wir wollen überall das gleiche Produkt anbieten, und wer gerade verfügbar ist, bekommt den Zuschlag. **cp**

### Nur eine Schicht und doch sehr effizient

Für die Wartungs- und Unterhaltsarbeiten stehen in Sofia fünf Standplätze, sogenannte «Bays», in drei Hallen zur Verfügung. Der älteste, früher durch Balkan Airlines verwendete und vollständig renovierte Hangar bietet Platz für zwei Schmalrumpf-Flugzeuge. Dies ist auch der Ort, wo die Flugzeuge nach einer Grossüberholung ihr frisches Farbleid erhalten.

Daneben wurden erst im vergangenen Jahr zwei neue Hallen in Betrieb genommen. Die grössere kann zwei Maschinen aufnehmen, die kleinere ein Flugzeug. Insgesamt hat sich Lufthansa Technik die Erweiterung der Infrastruktur knapp 40 Millionen Euro kosten lassen.

Eigene Wege geht man bei der Organisation der Arbeitsabläufe, ist Sofia doch der einzige Standort innerhalb des LHT-Verbunds, der ausser bei den Lackierungsarbeiten überall den Einschichtbetrieb praktiziert. Höben-Störmer erläutert: «Ich habe die Erfahrung gemacht, dass zwischen den Schichtübergaben häufig Zeit verloren geht. Obwohl wir nur eine Schicht haben, halten wir innerhalb der Gruppe mit einer Liegezeit von nur 18 Tagen für einen D-Check einen Rekord.» Der eingeschlagene Weg scheint sich also zu bewähren.

# Skywork Airlines im Bazl-Radar

Bei der bernischen Skywork Airlines stimmt der Aufwand nicht mit dem Ertrag überein. Die Airline schreibt rote Zahlen. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) schaut der Fluggesellschaft deshalb genau in die Bücher. Der Flugbetrieb ist zumindest bis Ende Winterhalbjahr gesichert – auch dank neuen Investoren.

**T**rotz steigenden Passagierzahlen und besserer Auslastung steht das Weiterbestehen der bernischen Regionalfluggesellschaft Skywork Airlines auf der Kippe. «Bei Skywork hatte das Bazl die Aufsicht über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit schon seit einiger Zeit erhöht und dabei bestimmte Auflagen zum Finanzierungsbedarf gemacht», erläutert Bazl-Sprecher Urs Holderegger auf Anfrage. Skywork habe diese Auflagen erfüllt. Welche Auflagen gemacht wurden, wird nicht präzisiert. Vor drei Jahren stieg Daniel Borer, ein Erbe des Rolex-Unternehmens, mit rund 40 Mio. Franken ein. Mittlerweile hat er sich wieder aus dem Geschäft zurückgezogen.

## Geldgeber bleiben im Hintergrund

6 Millionen Franken seien nötig gewesen, um das Überleben der Airline vorläufig zu sichern, kolportieren die Medien. Bazl und Skywork wollen zu dieser Zahl keine Stellung nehmen.

Tatsache ist, dass Skywork mit der deutschen MHS Aviation eine Kooperation eingegangen ist, mit dem Ziel, den finanziellen Spielraum zu verbessern. Es sollen Synergien generiert werden. Insbesondere bei der Wartung und gewissen administrativen Aufgaben im Flugbetrieb gebe es «ein grosses Potenzial an Kosteneinsparungen.» Zudem konnten neue Investoren aus Berner Unternehmenskreisen gefunden werden. Namen verrät Skywork-Sprecher Andreas Schneider nicht. «Sie wollen im Hintergrund bleiben.»

## Brandecker, der neue Mann

Die strategische Partnerschaft eröffne neben Kosteneinsparungen auch neue Marktchancen und sichere so langfristig das bestehende Flugangebot ab Bern. Mit dem neuen Partner will Skywork Airlines den Standort Bern weiterentwickeln. Als Vorteil erweisen könnte sich, dass MHS Aviation eben-



Foto: Skywork

In finanzieller Rücklage: Die Berner Skywork Airlines brauchte frisches Geld, um weiterfliegen zu können.

falls eine Flotte mit Dornier-328-Flugzeugen betreibt.

Initiant der Partnerschaft war Tomislav Lang, Gesellschafter und CEO der Skywork. Lang hat sich mittlerweile zurückgezogen. Neuer CEO ist Rolf Hartleb. Der Chef der MHS Aviation, Gerd Brandecker, gilt als knallharter Geschäftsmann. Er ist in Bern kein Unbekannter, lancierte er vor Jahren mit der später in Konkurs gegangenen Cirrus Airlines doch schon einmal Linienvlüge von Bern aus. Der Versuch, die Bundeshauptstadt mit Berlin und Wien zu verbinden, scheiterte nach wenigen Monaten. Ende 2012 reichte die deutsche Airline einen Insolvenzantrag ein.

## Arbeitsplätze bleiben erhalten

MHS Aviation soll in den letzten vier Jahren Verluste von 1,7 Mio. Euro angehäuft ha-

ben. Dies zumindest schrieb der «AeroTelegraph». MHS-CEO Andreas Otto bestätigte die Verlustvorträge, «aber des Weiteren hat die MHS keine Kredite, keine Schulden und nur positive Bankkonten».

Ungewiss bleibt, welche Auswirkungen die Kooperation auf die Anzahl Arbeitsplätze in Bern haben wird. Von den 180 Arbeitnehmern könnten vor allem die Jobs im Backoffice-Bereich gefährdet sein. Dass ein Teil nach Deutschland verlegt und so weitere Einsparungen möglich wären, dementiert Skywork-Sprecher Andreas Schneider jedoch: «Es ist derzeit nicht geplant, Arbeitsplätze nach Deutschland zu verlegen. Auch die Arbeitsverträge zu den aktuellen Konditionen in Bern bleiben bestehen.» **cp**

## Phenom 300

Ein eleganter Business-Jet:  
Die Phenom 300 nimmt Mitte  
nächstes Jahr den Dienst bei  
NetJets auf.



# Phenom 300: Ganz schön luxuriös

Geschäftsleute, Sportler, Filmstars oder andere solvente Personen dürfen sich freuen: Ab Mitte 2014 steht ihnen ein neues Geschäftsflugzeug zur Verfügung. Die Phenom 300 lässt in Sachen Ausstattung kaum Wünsche offen. Daneben besticht sie durch ihre Reichweite. Ein Flug von London nach Athen ist ohne Zwischenlandung machbar. Die Phenom könnte für NetJets zum As werden.

**M**it einer Roadshow bringt die in Cascais bei Lissabon domizilierte NetJets ihren Kunden die neuste Errungenschaft näher: An der ersten Station in Zürich bekamen die Journalisten die Phenom 300, die ab Mitte 2014 in Europa eingesetzt wird, erstmals zu Gesicht. Sie ist Teil einer 17,6 Milliarden Dollar umfassenden Bestellung (einschliesslich Optionen), mit der NetJets Inc. ihre gesamte Flugzeugflotte in den nächsten zehn Jahren mit 670 neuen Maschinen verjüngen möchte. NetJets hat 50 fixe Bestellungen sowie 75 Optionen für die Signature Series 124

Phenom 300 deponiert. Als «Bank» dient dabei Berkshire Hathaway, das Unternehmen des milliardenschweren Finanzgenies Warren Buffet, der selber Flugzeuganteile besitzt.

## Unter oder über 50 Flugstunden?

Wie es die Geschäftsphilosophie vorsieht, entscheiden sich potenzielle Kunden zwischen Ownership und Cardmember. Im ersten Fall erwerben sie Flugzeuganteile für eine Laufzeit von 24 bis 36 Monaten. Im zweiten können sie mit dem Kauf einer Mitgliederkarte



Beeindruckendes Interieur. Insgesamt sieben Passagiere finden Platz.



das Flugzeug während einer gewissen Zeit mieten. Die Vertragsdauer beläuft sich in der Regel auf bis zu 60 Monate. «Die Preise sind klar definiert», betont Carsten Michaelis, Regional Senior Vice President. Damit ist grösstmögliche Transparenz gewährleistet. Flüge in der sogenannten Peak-Season sind also nicht teurer als solche in der Nebensaison. «Das wird von unseren Kunden geschätzt», erwähnt Michaelis weiter. Wieviel eine Flugstunde kostet, lässt er offen. NetJets zählt weltweit 3700 Flugteilhaber und 3900 Karteninhaber. Flugteileigentümer sind in der Regel Firmen und Einzelpersonen, welche einen Business Jet jährlich für über 50 Flugstunden buchen, Kartenmember, wenn die Gesamtdauer unter 50 Stunden liegt.

#### Grosse Diskretion

«Wir sind vorsichtig optimistisch», blickt Michaelis in die nahe Zukunft. In den Regionen Russland, Türkei, dem Mittleren Osten, aber auch in Skandinavien sieht er Wachstumspotenzial. Die Schweiz stuft er als stabil ein, vor allem St. Moritz mit dem

Flugplatz Samedan sei eine interessante Destination. Wegen der vielen ausländischen Firmen steht auch Genf im Fokus. Dort seien alle Kategorien von Business Jets gefragt. Mehr in die Karten blicken lässt sich der Deutsche aber nicht. Diskretion gilt in dieser Branche als oberste Maxime.

#### Nur Piloten mit grosser Erfahrung

Das Beste ist bei NetJets gerade gut genug. Da wird auch bei den Anforderungen an die Piloten keine Ausnahme gemacht. Ein Captain hat im Durchschnitt 5000 Flugstunden Erfahrung und verfügt über doppelt so viele Trainingsstunden wie in der Branche üblich sind. «Sicherheit ist bei uns das A und O», lässt Michaelis keine Zweifel darüber aufkommen, wo die Firma ihre Priorität setzt.

Bei NetJets, die weltweit 5000 Flughäfen anfliegt, gibts keine Freelancer; alle Piloten sind fest angestellt. 6100 Mitarbeiter garantieren rund um die Uhr einen erstklassigen Service. **cp**

Patrick Huber

#### Die technischen Details

Die Phenom 300 bietet Platz für bis zu sieben Passagiere, eine komplett ausgestattete Minibar, zusätzliche individuelle Ausstattungsmerkmale wie eine eingebaute Bordküche und eine Einzeltassen-Kaffeemaschine, ein modernes Entertainment-System sowie Toilette im Heck der Maschine. NetJets arbeitet eng mit Embraer zusammen, um die Phenom 300 genau nach Kundenspezifikation zu bauen: vom individuellen Kabinen-Interieur bis zu spezifischen technischen Kenndaten und Leistungsparametern.

Die Maschine hat eine Reichweite von 2718 km bzw. dreieinhalb Stunden. Gemäss Embraer verbraucht die Phenom 300 14 Prozent weniger Treibstoff als die neuste vergleichbare Konkurrenzmaschine.

Weiteres Ausstattungsmerkmal ist das Prodigy Touch Flight Deck auf Grundlage der Garmin-3000-Plattform, welches eine verbesserte Bedienbarkeit und Lageerfassung durch den Piloten ermöglicht. In der Phenom 300 kommt dieses neuartige Avionik-System erstmals zur Anwendung.

# Mehr Sicherheit fürs Bodenpersonal

Die Arbeit mit Lasten mit Helikoptern erfordert besondere Aufmerksamkeit und die Einhaltung von Regeln. Dazu gehören die Mitarbeiter der auftraggebenden Firmen, die sogenannten zugeteilten Mitarbeiter. Die Arbeitsgruppe ist aus allen beteiligten Bereichen und der SUVA zusammengesetzt.

Um dem Sicherheitsaspekt gerecht zu werden, hat die Arbeitsgruppe neun Regeln festgelegt, die in Faltblättern an die Flughelfer und zugeteilten Personen verteilt werden. Herausgegeben wurden sie ab November als Broschüren und Instruktionsblätter. Sie werden an alle Firmen verteilt, welche mit Helikopter-Transporten zu tun haben. Die neun Regeln lauten:

Wir sprechen den Einsatz und die Zusammenarbeit mit den beteiligten Betrieben ab.

Wir schlagen die Last sicher an.

Wir führen ein Briefing durch.

Wir kommunizieren während des Einsatzes aktiv.

Wir tragen die persönliche Schutzausrüstung.

Wir kontrollieren den Zugang zum Lastaufnahme- und Lastablageort.

Wir vermeiden jeden unnötigen Aufenthalt im Gefahrenbereich.

Wir beachten die Gefahren durch die schwebende Last.

Wir beachten die vom Rotorabwind (Downwash) verursachten Gefahren. **cp**

**Willi Hefel, Vorstand SHA**



## Arbeitsgruppe

Der Arbeitsgruppe gehören folgende Mitglieder an:

Bruno Bagnoud	Air Glaciers SA	CEO, SHA Vorstandsmitglied
Patrick Fauchère	Air Glaciers SA	Flight Ops Manager / Pilot
Urs Riebli	Rotex Helicopter AG	Einsatzleiter, Mitglied GL
Stephan Speiser	Eagle Helicopter AG	CEO, Pilot
Dominik Gerber	Heliswiss International AG	Einsatzleiter, Chef-Flughelfer
Dieter Zraggen	DZA GmbH	ASA-Spezialist, BFU
Martin A. Accola	Hudson Sky Versicherungen	CEO, Pilot
Simon Thoeni	BAZL	Inspektor Helikopter
Nicole Loichat	Schweiz. Baumeisterverband	Leiterin Arbeitssicherheit SBA
Niklaus Kretz	Niklaus Kretz GmbH	Waldwirtschaft Schweiz
Edouard Aregger	Suva Luzern	Branchenvertreter ALG
Albert Amaron	Suva Lausanne	Branchenvertreter SRI
René Burri	Suva Luzern	SI-Ingenieur, Stv. Projektleiter
Dr. Robi Odermatt	Suva Luzern	Abteilungsleiter AL, Projektleiter



Bell 407GX HB-ZNW im Anflug auf Buochs bei der Ablieferung.

Fotos: Alpinlift Helikopter AG

## Heli «November Whiskey»

Zwei Helikopter aus einer ganz unterschiedlichen Epoche tragen das Callsign «November Whiskey». Der SA.316B Alouette 3 «Xray November Whiskey» wurde von der Air Glaciers SA 1983 in der Schweiz registriert. Air Glaciers SA war der grösste Operator dieser ehrwürdigen Alouette 3. Von 1986 bis 1990 war der HB-XNW auf die Heli Neuchâtel eingetragen, trug aber nach wie vor die Lackierung der Air Glaciers SA. Im Juni 1996 verunfallte die HB-XNW und wurde nicht wieder aufgebaut.

Der Bell 407GX «Zulu November Whiskey» ist mit einem Garmin G1000HTM Electro-

nic Flight Instrument System ausgestattet. Dieses erlaubt dem Piloten erweiterte Informationen über die Umgebung abzurufen, es verfügt über ein Terrainhinweis- und Warnsystem (HTAWS) und speichert alle während des Fluges auftretenden kritischen Parameter auf einer SD-Karte. Der HB-ZNW ist der allererste in der Schweiz registrierte Bell 407GX und wurde Anfang Oktober von der Alpinlift Helikopter AG in Betrieb genommen. Er ersetzt die altherwürdige SA.315B Lama HB-ZGP. Die beiden Helikopter im Detail:

**HB-XNW SA.316B Alouette 3;** S/N 2265; B/J

1975; Vorher: N49543; Eintrag: 9. März 1983, Eigentümer & Halter: Air Glaciers SA; Handänderung: 12. Mai 1986, neuer Eigentümer & Halter: Heli Neuchâtel; Handänderung: 25. Juni 1990, neuer Eigentümer & Halter: Air Glaciers SA; Unfall: 20. Juni 1996 bei der Trienthütte; Löschung: 9. März 2009.

**HB-ZNW Bell 407GX;** S/N 54410; B/J 2013; Eintrag: 16. September 2013, Eigentümer & Halter: Alpinlift Helikopter AG. 

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



Cockpit der Bell 407GX, ausgerüstet mit einem Garmin G1000HTM.



SA.316B HB-XNW der Air Glaciers AG auf dem Heliport Collombey.

Foto: Markus Herzig



# 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)

**PILATUS**

# Enstrom 480

Enstrom entwickelte sein Modell 480 als TH-28 für die Ausschreibung der US Army, die einen neuen Trainingshubschrauber suchte. Der Rüstungsauftrag ging zwar an Bell Helicopter Textron, doch Enstrom entwickelte den militärischen TH-28 als zivilen Enstrom 480 weiter.

## Technische Daten

<b>Hersteller</b>	Enstrom Helicopter
<b>Typ</b>	Leichter einmotoriger Mehrzweckhelikopter
<b>Erstflug</b>	7. Oktober 1989
<b>Besatzung / Passagiere</b>	1 / 4
<b>Länge (inkl. Rotor)</b>	9,20 m
<b>Kabinenbreite</b>	1,80 m
<b>Max. Höhe</b>	3,00 m
<b>Rotordurchmesser</b>	9,80 m
<b>Triebwerk</b>	Rolls-Royce 250-C20W
<b>Max. / Dauerleistung</b>	1x 227 kW / 206 kW
<b>Leergewicht</b>	826 kg
<b>Max. Abfluggewicht</b>	1361 kg
<b>Max. Unterlast</b>	453 kg
<b>Treibstoff</b>	341 l
<b>Geschwindigkeit</b>	230 km/h
<b>Reichweite</b>	657 km
<b>Website</b>	<a href="http://www.enstromhelicopter.com">www.enstromhelicopter.com</a>

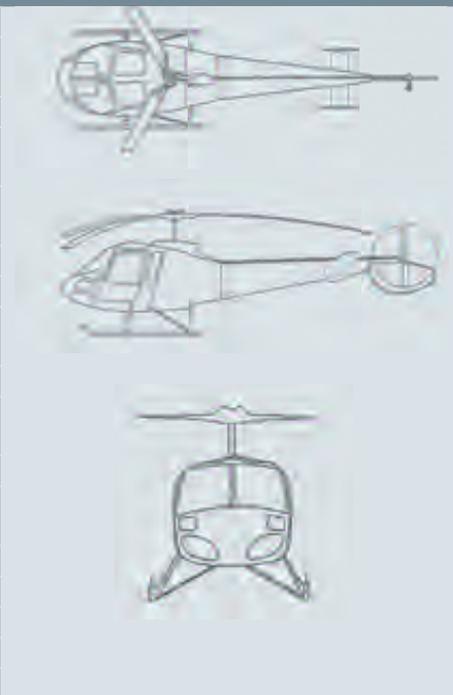


Foto: Walter Hodel

Enstrom begann 1988 mit den Designarbeiten für ihren ersten Turbinenhelikopter. Zu diesem Zweck bauten die Amerikaner einen, normalerweise von einem Kolbenmotor Lycoming HIO-360 angetriebenen, Enstrom 280FX eine Allison (heute Rolls-Royce) 250-C-20W Turbine ein. Der Erstflug dieses «Proof-of-Concept» (Umsetzung eines theoretischen Projekts in die Praxis) erfolgte im Dezember 1988. Kurze Zeit später nahm Enstrom mit diesem Projekt an der NTH-Ausschreibung (New Training Helicopter) für den Ersatz der Bell UH-1H der US Army Aviation School in Fort Rucker Alabama teil. Der Erstflug des mit einer verbreiterten Kabine versehenen Prototypen TH-28 fand am 7. Oktober 1989 statt. Der zweite Prototyp folgte im Dezember 1991. Am 11. September 1992 zertifizierte die amerikanische Zulassungsbehörde FAA (Federal Aviation Administration) den dreisitzigen TH-28. Als Nachfolger der Bell UH-1H wurde jedoch der auf dem Bell 206B3 JetRanger III basierende TH-67 Creek ausgewählt. Die Entwicklung des TH-28 war aber schon so weit fortgeschritten, dass Enstrom den militärischen dreisitzigen Trainingshelikopter für den zivilen Markt weiterentwickelte. Die Maschine mit der Seriennummer 5001 (Werks-Immatrikulation N480E, ab 7. Juni 1993 HB-XUX) wurde am 7. Juni 1993 als viersitziger Enstrom 480 mit der Option zum Einbau eines fünften Sitzes von der FAA zertifiziert. Das fünfsitzige Modell erhielt die Zulassung am 10. November 1993. Gegenüber dem militärischen TH-28 verfügte der Enstrom 480 unter anderem über eine verkleinerte Instrumentenkonsolle, ein ausbaubares Doppelsteuer beim rechten Sitz und einem Gepäckfach. Am 12. August 1996 liess Enstrom den 480er, inoffiziell als 480A bezeichnet, mit einer leicht erhöhten Rotordrehzahl zertifizieren. Markante Verbesserungen brachte schliesslich die am 8. Februar 2001 zugelassene Version 480B. Sie verfügt über eine um 16 Wellen-PS höhere Motorenleistung, ein um rund 70 Kilogramm höheres Abfluggewicht und damit eine um rund 60 Kilogramm grössere Zuladung. Eine Version für den Polizeieinsatz wird als Enstrom 480B Guardian angeboten. Seit 1993 waren im Schweizer Luftfahrzeugregister lediglich zwei Enstrom 480 der Flugschule Eichenberger eingetragen. Dabei löste die HB-XJQ mit Baujahr 1996 (Seriennummer 5018), die 1993 gebaute HB-XUX (Seriennummer 5001) ab. Bis im Januar dieses Jahres gehörte Enstrom Helicopter einem Schweizer Investor. Er verkaufte die Firma nun an die chinesische Chongqing Helicopter Investment Co. (CQHIC). 

Walter Hodel



Fotos: AntonE. Wertstein

Flügel an Flügel und ineinander verschoben reihen sich die Oldtimer vor dem Publikum auf. Hahnweide ist fast wie ein gemütlicher Klassentreff.

# Oldtimertreffen der Spitzenklasse

42 000 Besucher haben zwischen dem 6. und 8. September den Oldtimer-Fliegertreff auf dem Sonderlandeplatz Hahnweide bei Kirchheim unter Teck besucht. Für den alle zwei Jahre stattfindenden Anlass, der in Europa neben La Ferté-Alais in Frankreich und Duxford in England zu den bedeutendsten seiner Art zählt, waren fast 360 Oldtimer eingeschrieben.

Der Werbeslogan «Augenweide – Ohrenweide – Hahnweide» der veranstaltenden Fliegergruppe Wolf Hirth könnte wohl treffender nicht sein. Eine Augenweide sind nicht nur die gepflegten, beinahe zum Anfassen nahe am Publikum aufgereihten Oldtimer, sondern auch die hügelige Landschaft, die von der 773 Meter über Meer gelegenen Burg Teck überragt wird.

Der Publikumsanlass auf der Hahnweide hat sich in den letzten Jahren mehr und mehr zum beliebten Pilotentreff entwickelt, an dem man sich beinahe familiär über Grenzen hinweg austauscht und zuweilen auch fachliche Probleme diskutieren kann. Zum fliegerischen Stelldichein waren denn auch rund 80 Doppeldecker angereist, ein-

schließlich verschiedene originalgetreue Nachbauten wie die Bücker Jungmann BÜ-131 Tatra aus polnischer Produktion, die Udet Flamingo oder der Dreiecker Fokker DR1 und die von Mikael Carlson pilotierte Fokker D. VII. Der Schwede, der eine Woche zuvor seine Blériot XI La Manche bei einem Landezwischenfall in Dittingen beschädigt hatte, wartete diesmal kurzentschlossen mit seiner Ersatzmaschine auf.

## Ansprechendes Flugprogramm

Mit der Kunstflugstaffel Patrouille Tranchant demonstrierten auf dem Sonderlandeplatz mit seiner 600 Meter langen Graspiste einmal mehr Jets ihr Leistungsvermögen. Die für ihre Einsätze ab dem rund 20 Kilometer entfernten Flughafen



Vor der Burg Teck präsentiert sich die im Mengen ansässigen Antique Aeroflyers (v.l.): Die Rayan STA Special, gefolgt von der Curtiss Robin J-1, der Morane 317 und der Travel Air 4000.

Stuttgart-Echterdingen operierenden beiden Fouga CM-170R Magister, die vor Jahren aus den Beständen der Patrouille de France übernommen worden waren, bestachen durch ihre bei hoher Geschwindigkeit präzise geflogenen Figuren.

Neben dem tschechischen Fying Bulls Aerobatic Team, das mit ihren Zlin Z-50LX, angeführt von der Teamleaderin Radka Machova, ihr weltmeisterliches Niveau präsentierte, ernteten auch die Tessiner P-3 Flyers mit ihren Pilatus P-3 viel Applaus. Ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stell-

ten verschiedene Warbirds sowie die letzte noch einsatzfähige Nordatlas. Doch auch die lautlos gleitenden Segelflugzeuge, wie etwa das Grunau Baby oder die GÖ-3 Minimoa, haben hier ihren festen Platz.

#### Zunehmende Schweizer Präsenz

Die zunehmende Popularität der Hahnweide hat sich in den letzten Jahren auch in der Schweiz verbreitet. Mit über 30 Oldtimern waren denn auch deutlich mehr Besucher zu verzeichnen. Neben den vier Junkers Ju 52 der Ju-Air, die hier mit zu den

Stammgästen gehören, bereicherten André und Fritz Moser mit ihrer Praga E-114M Air Baby die Ausstellung. Die nach sechsjähriger Wiederaufbauarbeit im Jahre 2009 wieder in Betrieb genommene Maschine ist derzeit das einzige noch flugfähige Exemplar. Auch die aus den USA importierte und in Bern stationierte Curtiss Wright Travelair E-4000 landete erstmals auf der Weide. **cp**

Anton E. Wettstein

Die einsitzige Douglas AD-4N Skyraider war in den 1950er-Jahren das letzte schwere Kampfflugzeug, das mit einem Kolbenmotor ausgeliefert wurde.



# +Cockpit-Kalender 2014



Format 494 x 334 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

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Cockpit-Kalender    | <input type="checkbox"/> Golden Oldies-Kalender <b>NEU</b> | <input type="checkbox"/> Fighter-Kalender  |
| <input type="checkbox"/> Helikopter-Kalender | <input type="checkbox"/> Segelflug-Kalender                | <input type="checkbox"/> Airliner-Kalender |
|  | <input type="checkbox"/> Warbird-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



Beeindruckende Leistung des 32-jährigen Don Vito Wyprächtiger (unten) an den 50. Reno Air Races. Die Flugzeuge erreichen Geschwindigkeiten von bis zu 500 km/h.



Das gesamte Swiss Air Racing Team freute sich über den ersten Sieg einer ausländischen Crew an der legendären Sportveranstaltung.

# Don Vito ganz gross

Das Gold Race der Formula One wurde eine Beute von Don Vito Wyprächtiger. In bestechender Art flog der 32-jährige Pilot für das Swiss Air Racing Team einen Start-Ziel-Sieg ein – der erste Triumph einer ausländischen Crew bei den legendären Reno Air Races.

Mit einem fantastischen Start legte Vito Wyprächtiger den Grundstein für seinen Erfolg. Als ihm in den letzten drei Runden sein Hauptkonkurrent Steve Senegal immer näher kam, konnte Don Vito ihn mit einer taktischen Meisterleistung (Routenwahl) auf Distanz halten. Sein verdienter Erfolg wurde von den Zuschauern und Mitkonkurrenten lautstark gefeiert.

Bisher hatte Wyprächtiger in Reno den zweiten (2010) und dritten Platz (2012) erreicht. Der in Salzburg wohnhafte Pilot und Flugzeugmechaniker hat sich mit diesem Sieg einen Traum erfüllt. An diesem speziellen Tag hat ganz einfach alles gepasst. Don Vito Wyprächtiger nahm zum vierten Mal an den Rennen in der Wüste von Nevada teil. Seit Beginn wird er dabei vom Uhrenhersteller ORIS unterstützt. Seit letztem Jahr steht dem Team mit RUAG Aviation ein wichtiger Technologiepartner zur Seite. Die Reno Air Races wurden dieses Jahr zum 50. Mal durchgeführt. An den Finalrennen von Samstag und Sonntag waren über 200 000 Zuschauer anwesend. **cp**



# GRIPEN – ENTSCHIED 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**



Foto: Reto Schneberger

Der Blick vom Cockpit der Jak-52. David Oldani möchte solche Momente nicht missen.

# Ein teures, aber schönes Hobby

David Oldani ist ein Pilot mit viel Leidenschaft. Der 28-jährige Maschinen-Ingenieur der Luftfahrt ist an den vielen Flugmeetings mit seiner Jak-52 ein gern gesehener Gast. Der Kunstflugpilot erzählt von seiner Passion, der Jak-52 und Dittingen.

**Cockpit:** An den vergangenen Dittinger Flugtagen zeigten auch Sie eine attraktive Flugvorführung mit Ihrer Jakowlew Jak-52. Wie haben Sie sich auf diesen Event vorbereitet?

**Was bedeuten Ihnen die Dittinger Flugtage?**

**David Oldani:** Dittingen ist für mich ein ganz spezieller Flugplatz; erstens die Lage mit der ansteigenden Start- beziehungsweise Landepiste, zweitens wegen des sehr freundlichen und unkomplizierten Teams und drittens fühlt man sich dort sofort wie zu Hause. Während des Jahres gehe ich drei

bis vier Mal dorthin, um einfach eine gute Zeit mit den Leuten zu haben, einen «Chlöpfer» zu essen und Kaffee zu trinken.

**Wieso fliegen Sie gerade mit einer Jak-52? Gehört das Flugzeug Ihnen?**

Die Yak gehört mir zu 50 Prozent, zusammen mit einem guten Freund. Er hatte diese Maschine, welche 1983 in Rumänien gebaut wurde, 2009 via Ebay von einem norwegischen Besitzer gekauft. Die Jak wurde während knapp 20 Jahren im Ausbildungspro-

gramm der sowjet-russischen Luftwaffe DOSAAF sowie im Clubbetrieb in den baltischen Staaten eingesetzt und anschließend nach Norwegen verkauft. Nach einer gründlichen Überholung der Zelle im Jahr 2009 ist sie nun in der Schweiz. Im November 2012 führte uns ein erneuter Flug nach Litauen, um den Motor grundüberholen zu lassen. Die Jak-52 wurde als Flugzeugtyp nie zivil, nur militärisch zugelassen; dies ist auch ein Grund, weshalb viele der Maschinen in Litauen registriert sind. Das

Flugzeug eignet sich dank des brummigen, tiefen Sounds des 9-Zylinder-Sternmotors mit verstellbarem Zweiblattpropeller sowie dem «Oldtimer»-ähnlichen Aussehen ideal für Vorführungen.

**Wenn man Sie so sprechen hört, spürt man, dass Sie vom «Flieger-Virus» infiziert sind. Seit wann ist das so?**

Schon im jugendlichen Alter fuhr ich mit dem Fahrrad von zu Hause zum Flugplatz Fricktal-Schupfart. Dort half ich überall, wo man mich brauchte. Als Gegenleistung konnte ich immer wieder auch mitfliegen. Seither hat mich das Virus gepackt.

**Wie sah Ihre aviatische Laufbahn bis heute aus?**

Meine Aviatik-Laufbahn habe ich mit dem Erlernen des Segelfliegens auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart im Jahr 2000 gestartet. Anschliessend kam auch das Schleppen dazu, welches ich bis heute – allerdings mittlerweile nur noch selten – dort praktiziere. Seit 2008 fliege ich atmosphärische Messflüge für die Firma METAIR. 2009 ergab sich dann die Möglichkeit, mit der Jak-52 zu fliegen. Bald danach konnte ich auch die Bazl-Prüfung für den Kunstflug ablegen. Für dieses Jahr ist noch der Kunstfluglehrerkurs in Sion das Ziel, durchgeführt im Auftrag des Bazl.

Seit meinen Anfängen habe ich nun ungefähr 1400 Flugstunden absolviert, davon rund 250 Stunden mit der Jak-52, die meisten davon im Kunstflug. Dies entspricht rund 3000 Starts und Landungen. Pro Jahr fliege ich rund 40 bis 50 Stunden mit der Jak-52, einen Teil davon an verschiedenen Veranstaltungen. Dazu gehörten dieses Jahr

die Dittinger Flugtage, die Airshow in Mollis, der «Convoy to remember» sowie die Bider-Festtage in Langenbruck (BL).

**Um ein Flugzeug an einer Airshow perfekt zeigen zu können, braucht es Training, aber auch Schulung. Wo konnten Sie sich dieses Können und Wissen erarbeiten?**

Im 2009 traf ich an einer Veranstaltung auf Paul Ruppeiner, einen der Piloten des Flugzeugmuseums Altenrhein (FMA). Er hat mir in den darauffolgenden drei Jahren das Metier des Display-Kunstfluges sowie den Verbandsflug eindrücklich gelehrt und beigebracht. In dieser Zeit flogen wir zuerst bis auf eine Vorflühhöhe von 500 Metern, später bis auf 100 Metern hinunter. Zudem wurden auch die Programme immer intensiver und anspruchsvoller. Einmal im Jahr trifft man sich zusammen mit den anderen Piloten der FMA-Flyers zu einem Trainingskurs in Mollis, wo das Erlernte vertieft und verbessert wird.

Die Jak-52 kann alle Kunstflugmanöver gemäss Flughandbuch fliegen, hat aber wie jede Maschine ihre Eigenheiten, auf welche der Pilot speziell achtgeben muss. Bei der Jak ist es aufgrund des relativ grossen Gewichts speziell schwierig, Fehler im Programm zu korrigieren respektive die Maschine zu retablieren, sollte sie mal etwas machen, das nicht geplant war.

**Euer Fluggerät steht am EAP (Euroairport Basel-Mulhouse), ist aber in Litauen registriert. Wäre ein Kleinflugplatz wie der Flugplatz Fricktal-Schupfart oder auch Dittingen nicht günstiger?**

Basel ist für uns aus verschiedenen Gründen interessant: Beide Besitzer sind aus Basel.



Foto: Sandy Siegenthaler

Mit viel Leidenschaft dabei: David Oldani.

Es existiert eine enge Zusammenarbeit mit der dortigen Flugschule, weil ich bei dieser als Fluglehrer tätig bin. Wegen der Betonpiste ist ein Ganzjahresbetrieb möglich, es hat selten Nebel und es ist ein Hangarplatz verfügbar.

Natürlich sind die Kosten auf einem internationalen Flugplatz, etwa Start- und Landegebühr sowie sonstige Unkosten, grösser als auf einem Regionalflugplatz, aber für uns überwiegen die Vorteile am EAP. Auch ist eher einmal ein Mechaniker zur Stelle, falls etwas gecheckt werden muss oder defekt ist.

**Wie finanziert man eine solche Maschine?**

Ein Hobby kostet Geld, sogar viel Geld. Zu zweit sind die jährlichen Fixkosten sowie die Amortisation aber tragbar. Natürlich wäre es schön, die Jak als Markenbotschafter mit einem Sponsor an Flugveranstaltungen zu fliegen, um so die Kosten etwas abzufedern. **cp**

**Interview: Felix Kälin**



Foto: Felix Kälin

David Oldani bei einem seiner Flüge mit der Jak-52.



# Vor 25 Jahren im Cockpit...

**D**assault konnte vor 25 Jahren einen seltenen Anlass feiern: Die Auslieferung des 1000. Flugzeuges der Mystère/Falcon-Familie. Cockpit nahm dies zum Anlass, die ganze Palette der erfolgreichen Business-Jets Falcon 100, 20F, 200, 30 50 und 900 in einem mehrseitigen Bericht detailliert vorzustellen. Fast gleich viel Platz war dem italienischen Helikopter-Unternehmen Agusta gewidmet: Ganz neu präsentierte sich bei einem Besuch in Cascina Costa (Lombardei) der EH-101, und die erste in grösserer Stückzahl gebaute Eigenentwicklung A.109 erwies sich als sehr ausbaufähig und stand damit vor einer langen Karriere.

Ein Bericht über die U.S.Coast Guard in Florida stellte diesen wertvollen Dienst an der Öffentlichkeit und seine Einsatzmittel HC-130H Hercules, HH-3F Pelican und HU-25 Guardian vor. Wie in jeder Ausgabe, beschrieb Cockpit auch zahlreiche, weitgehend unbekannte Flugzeugtypen im Detail. Darunter befanden sich skurrile Luftfahrzeuge wie Fairey Gyrodyne/Jet Gyrodyne (Grossbritannien) und FFV-Aerotech BA-14 Starling (Schweden), der kaum bekannte Piper PT-1 (USA) und das sechsmotorige französische Grossflugboot Latécoère 631 (46 Passagiere und 9 Besatzungsmitglieder). Drei Seiten waren schliesslich den Langstreckenflügen des Schweizer Flugpioniers Oskar Käser gewidmet. FW

Titelbild: Vom Bundesrat zur Beschaffung vorgeschlagen: McDonnell-Douglas F/A-18 Hornet  
Seite 39: Dem Fluglärm an den Kragen



GENERAL AVIATION

---

## Dem Fluglärm an den Kragen

# Maßnahmen «an der Quelle» und Lärmtaxen

**Schwerpunkt der Lärmbekämpfung in der Luftfahrt ist - darin sind sich die meisten Kreise einig - die Lärmreduzierung an der Quelle. Daneben kommt dem lärmarmen Betrieb des Flugzeuges durch den Piloten Bedeutung zu. «Hörschwache» Lärmtaxen heißt derzeit ein aktuelles Schlagwort in der Schweizer Zivilluftfahrt. Mehrere Flugplätze haben die neue Skala bereits eingeführt oder sind an der Einführung.**

**Vier Lärmklassen**

Wie sind diese Skalen aufgebaut? Drei Lärmklassen entsprechend wurden die Flugzeuge von Bundesrat für Zivilluftfahrt in vier Klassen eingeteilt: Klasse A bis D. In der obersten Lärmklasse A muß der Pilot pro Landung und Take-off zwei Franken bezahlen. In der Klasse B beträgt die Taxe vier und in der Klasse C zwei Franken pro Take-off. Für besonders lärmintensive Propellerflugzeuge, welche in Klasse D eingeteilt sind, wird keine Taxe erhoben. Obigen wurde die Einleitung der jeweiligen Flugzeugtypen von BAZL, abgeleitet von Milizwesen, der ICAO und der Flughäufigkeit vorgeschrieben. Verschiedene Häufigkeit von propellerbetriebenen Flugzeugen der Klasse A bis D, die neben der eigentlichen

Landesgrenzlinie auch nach oben die lärmabhängigen Lärmschranken zu berücksichtigen haben, sind darüber nicht glücklich. Man hört sich, wollte das Geld nicht. Jedoch sollte darauf geachtet werden, dass die Lärmreduzierung auf den Flugplätzen möglich ist. Seitens der General Aviation sind dies auch beim entsprechenden Bundesdepartement (DEVD) beschweren gegen diese Regelung möglich.

Ein Kern-Club der Schweiz (AVCS) betont nun, daß derzeit am Problemfeld der allgemeinen Lärmreduzierung nichts zu machen ist. Die Lärmreduzierung ist ein notwendiges Übel, welches im Rahmen der allgemeinen Lärmreduzierung im Bereich der Propeller, Motoren und Flugzeugtypen im Allgemeinen zu berücksichtigen ist. Die BAZL, die im Jahr 2000 mit dem BAZL, daran, ein Projekt für die Fernverkehrsflüge von Luftverkehrsmitteln zu veröffentlichen.



Alle drei Klassen der Opa (Klasse A bis D) sind 1979 mit dem neuen Propeller-Club

Foto: Martin Kyburz



Die Potez 633 B2 mit der Registrierung B-1 mit den ab dem 15. September 1944 für alle Militärflugzeuge angeordneten Neutralitätskennzeichen. Kurze Zeit später wurden beide Potez ausser Dienst gestellt. Im Laufe der Einsatzzeit erfuhr die Auspuffanlage eine Modifikation. Nach dem Umbau führte der Stutzen durch die Motorenhaube. Im Ursprungszustand war der Auspuff hinter der Haube angebracht. Das Zielfernrohr fehlt genauso wie das bei der Ablieferung an der linken Nasenhälfte angebrachte Staudruckrohr.

## Die Potez 63 der Fliegertruppe (2)

# Der Kummerbub aus Frankreich

Der Einsatz der beiden im Oktober 1938 fabrikneu in Frankreich beschafften Potez 63 stand von Beginn weg unter einem denkbar schlechten Stern: Nicht enden wollende Motorenpannen und das komplizierte Pressluftsystem sorgten beim Flugbetrieb für ein Fiasko. Aus diesem Grunde sah die Schweizer Fliegertruppe von der Beschaffung weiterer Maschinen ab. Die Potez-Zwillinge blieben bis Ende 1944 für Spezialaufgaben im Einsatz.

**D**ie Schweizer Fliegertruppe orderte Ende 1937 zwei Potez-63-Mehrzweckflugzeuge beim Office Français d'Exportation de Matériel Aéronautique (siehe Cockpit Oktober 2013). Die Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (SNCA) als Herstellerin des Modells sicherte der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) die Ablieferung der beiden Potez-Flugzeuge auf den Januar 1938 zu. Weil sich aber die Abgabe des Modells an die französischen Luftstreitkräfte massiv verzögerte und sich ein Waffengang mit dem faschistischen Deutschland immer klarer abzeichnete, verweigerte das Luftfahrts-

ministerium des Landes lange Zeit die Exporterlaubnis nach der Schweiz.

### Ins Tarnkleid geschlüpft

Erst massive diplomatische Interventionen des Departements für auswärtige Angelegenheiten zeigten bei der Grande Nation Wirkung. So trafen die beiden Potez 63 am 24. Oktober 1938 nach einem Zwischenstopp in Basel-Birsfelden an ihrer Enddestination Dübendorf ein. Eine der Potez wurde vom Werkspiloten Labuchère überführt. Der leichte Bomber Potez 633 B2 erhielt das militärische Kennzeichen B-1, der dreiplätzig Jäger Potez 630 C3 die Markierung B-2.

Bei ihrer Ankunft in der Schweiz besaßen die beiden ganz in Silber gehaltenen Potez weder Bewaffnung noch Funkanlage. Zudem fehlten wichtige Teile der Atmungsanlage. Der für die französischen Muster typische Antennenmast auf der hinteren Cockpithaube war auf beiden helvetischen Potez nicht montiert. Kurz nach der Ankunft in der Schweiz erhielten die beiden Potez das vom Jagdflugzeug D-3800 übernommene Zielfernrohr, das jedoch nach einiger Zeit wieder entfernt wurde. Während des Einsatzes bei der Fliegertruppe mummten sich die Potez-Zwillinge bald einmal ins Tarnkleid. Der Sichtschutz be-



Bei Luftkampfübungen für einen Propagandafilm des Schweizer Armeefilmdienstes explodierte eine Rauchpetarde zu früh und verusurte den gesamten Innenraum der Potez 63 – Besatzung inklusive.

stand aus KW 2 Dunkelgrün auf den Oberseiten, das in etwa dem RLM 70 Schwarzgrün der deutschen Luftwaffe entsprach. Die Unterseiten wurden in KW 1 Blau-Grau gestrichen, das identisch mit RLM 65 Hellblau war.

Die KTA übernahm die Potez 633 B2 (Immatrikulation B-1) am 25. Oktober 1939. Der erste Flug am gleichen Tag musste nach fünf Minuten abgebrochen werden, da die Propellerstellung am linken Hispano-Hamilton-VIET-250-Propeller den Dienst quittierte. Dies war der Auftakt zu einer ganzen Reihe von Problemen mit diesem Muster. Bis zum 22. Februar 1940 war die Maschine gerade einmal an 13 Tagen flugklar – hingegen 43 Tage wegen Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten am Boden gefesselt. In der restlichen Zeit spielte das Wetter nicht mit. Genau wie die französische Armée de l'Air erlebte auch die Fliegertruppe mit den Hispano-Suiza 14 Ab Motoren der Potez 63 ein Fiasko.

### Verdikt «Nicht felddiensttauglich»

Der im Bundesarchiv in Bern lagernde Bericht zur Erprobung der Potez vom 11. März 1939 kam zum Schluss, «dass das Flugzeug noch nicht felddiensttauglich ist und der technische Ausbau hinsichtlich Wartung Mängel aufweist». Die Direktion der Militärflugplätze bezweifelte zudem in einem heute im Bundesarchiv in Bern lagernden Dokument vom 14. März 1939 sehr stark, «dass innert nützlicher Frist weitere Potez 63 von Frankreich erhältlich wären». Damit war die Beschaffung weiterer Einheiten dieses Mehrzweckflugzeuges vom Tisch.

Nach einer kurzen Erprobung durch die KTA gelangten beide Potez 63 Ende Februar 1939 in den Besitz des Armeeflugparks. In der Folge kamen die Maschinen meist bei Luftkampfübungen mit Morane oder Messerschmitt-Jägern der Flugwaffe zum Einsatz – somit mutierten die beiden Potez zu einer Art helvetischem Top Gun. Am 16. Mai 1940 – knapp eine Woche nach Be-

ginn des Frankreichfeldzuges der deutschen Wehrmacht – verfügte das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, dass beide Potez im Kriegsfall als Fernaufklärer zum Einsatz kämen und in Thun zu stationieren wären. Zu diesem Zweck erhielten die Maschinen eine aus dem Flieger Maschinengewehr 29 bestehende Bewaffnung.

Bis am 17. Januar 1942 war die Potez 633 B2 (Immatrikulation B-1) insgesamt 59 Stunden in der Luft, die Potez 630 C3 (Immatrikulation B-2) brachte es auf total 84 Flugstunden. Eine der Maschinen war aber schon seit dem 12. November 1941 wegen eines Motorendefektes stillgelegt.

### Mängel an allen Ecken

Bei einer Untersuchung der Hispano-Suiza 14-Ab-Triebwerke im Frühjahr 1942 zeigten sich schwerwiegende Mängel. Durch Vermittlung des bei Hispano Suiza im besetzten Frankreich arbeitenden Schweizer Ingenieurs Marc Birkigt gelang es der KTA im Dezember 1942, vier in Toulouse lagernde Ersatztriebwerke zum Preise von total 170 000 Franken zu beschaffen. Dies mit Segen der für das besetzte Frankreich tätigen deutschen Waffenstillstandskommission. Damit war – wenigstens vorübergehend – die volle Einsatzbereitschaft des Duos wieder gewährleistet. Die beiden Potez blieben noch bis Ende 1944 im Einsatz, meist für Spezialaufgaben. Dann schlug für die französischen Einzelgänger das letzte Stündlein. ♣

### 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.*

## Wettfliegen mit der mysteriösen Do 215

Ende 1938 stand für die Schweizer Fliegertruppe neben der französischen Potez 63 auch die deutsche Dornier Do 215 als mögliches neues Mehrzweckflugzeug zur Diskussion. Ein Demonstrationsflugzeug mit der Zivilimmatrikulation D-AFFY weilte zwischen dem 15. Februar und 1. März 1939 zur Evaluation in Dübendorf. Die in der Schweiz vorgeflogene Dornier gilt immer noch als Mysterium der Luftfahrtgeschichte. Mit grösster Wahrscheinlichkeit handelt es sich bei der D-AFFY um den ersten Prototypen, die Do 215 V1. Anhand der im

Bundesarchiv in Bern lagernden Dokumente lässt sich erstmals eindeutig nachweisen, dass die D-AFFY mit zwei Daimler-Benz-DB-601A-Triebwerken mit einer Leistung von 1100 PS ausgerüstet war.

Ein am 14. März 1939 verfasstes Dokument der Direktion der Militärflugplätze in Dübendorf an die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr gab bei der Beurteilung eindeutig dem deutschen Muster den Vorzug – und zwar in technischer wie auch militärischer Hinsicht. Das heute im Bundesarchiv in Bern zugäng-

liche Papier lobt ausserdem die im Gegensatz zur in Dübendorf vorgeflogenen Potez 630 C3 (Immatrikulation B-2) «einwandfreie Bauausführung der Do 215». Die Direktion der Militärflugplätze sprach sich dafür aus, «eine ansehnliche Serie innert nützlicher Frist zu beschaffen», schweigt sich allerdings über eine genaue Anzahl aus. Warum die Do 215 im Gegensatz zur Messerschmitt Bf 109 E-3 von der Schweizer Fliegertruppe nicht beschafft worden war, darüber hat die Geschichte längst einen Schleier des Schweigens gelegt. (sta)

**Basel:** Das Fussballteam des deutschen Bundesligisten Schalke 04 reiste am 30.09.2013 mit dem Airbus A320-211 D-AIQW der Lufthansa aus Düsseldorf zum Championsleaguespiel gegen den FC Basel ans Rheinknie an. **Foto: Dennis Thomsen**



**Basel:** Auf einem zusätzlichen Charterflug der türkischen Tailwind Airlines nach Antalya kam am 27.09.2013 als Subcharter der Airbus A321-231 TC-ETV der ebenfalls türkischen Atlasjet Airlines ab dem EuroAirport zum Einsatz. **Foto: Dennis Thomsen**



**Genf:** Die private chinesische Donghai Airlines, Tochter der China Eastern Executive, hat zwei neue Embraer 135 Legacy 650 erhalten. Eines trägt den Slogan «More splendid because of you».

**Fotos: Jean-Luc Altherr**

**Genf:** Der Flughafen kennt eine richtige Luftbrücke zwischen der Schweiz und Grossbritannien. Dies aufgrund eines Vertrags einer Firma, die im Wallis Auto-Ersatzteile produziert und sie anschliessend mit Cargo-Frachtern nach Birmingham fliegt. Einer der Flüge wurde durch die irische Air Contractors durchgeführt, welche eine Lockheed L100-30 Hercules EL-JIV einsetzt.



**Genf:** Im September hat Darwin Airlines verschiedene Flugzeuge vermietet, wie diese Embraer 170ST ES-AED an die Estonian Airlines.

**Foto: Jean-Luc Altherr**

**Basel:** Regelmässig auf dem EuroAirport zu sehen sind die Boeing B737-800 der Pegasus Asia, einem Joint Venture der türkischen Pegasus Airlines und der kirgisischen Air Manas. Die abgebildete TC-AZP, hier in Basel am 27.09.2013, ist eine von drei Maschinen des Carriers, die die zusätzlichen Asia-Titel trägt. **Foto: Dennis Thomsen**



**Basel:** Ein kleines «Basler Läcklerli» gab es für die lokalen Spotter am 26./27.09.2013. Vertreter aus Dänemark nutzten für die An- und Abreise für ihren Kurzbesuch beim Peugeotwerk in Sochaux den Airbus A-319-115 OY-RCG der dänischen Atlantic Airways von den Färöer Inseln. **Foto: Dennis Thomsen**



**Genf:** Darwin Airlines hat kürzlich eine zehnte Saab 2000 in ihre Flotte aufgenommen. HB-IYI trägt noch die Farben des früheren Betreibers, die konkursite deutsche OLT Express. **Foto: Jean-Luc Altherr**



**Genf:** Der privaten saudischen Gesellschaft Aviation Link Co. gehörend, kann diese Boeing 777-2LQ Long Range VP-CAL für VIP- oder Staatsflüge gemietet werden. **Foto: Jean-Luc Altherr**

# News

## Mauritius rüstet sich für den Winter

Mit der Eröffnung des neuen Terminals kann Mauritius im Indischen Ozean 4,5 Millionen Passagiere abfertigen. Die Bauzeit für das neue Terminalgebäude betrug drei Jahre; die Kosten beliefen sich auf 305 Mio. Dollar. Das neue Terminal bietet fünf neue Docks (bisher gab es nur drei) und sieben Brücken, womit neu sechs Widebody-Flugzeuge gleichzeitig abgefertigt werden können. CP

## Swiss verstärkt Position in Genf

Die Swiss ist fest entschlossen, ihr an die Billig-Airline Easy Jet verlorenes Terrain zurückzugewinnen. Ab dem Sommerflugplan 2014 wird sie neu von Genf aus Rom, Lissabon und Kopenhagen anfliegen. Die italienische und die dänische Hauptstadt werden sechs Mal wöchentlich, die portugiesische vier Mal angefliegen. Ausserdem fliegt Swiss die Badedestinationen Málaga, Palma de Mallorca und Porto neu das ganze Jahr von Genf aus an. CP

## Montie Brewer wird neuer Swiss-VR

Der ehemalige CEO von Air Canada, Montie Brewer (56), wurde an der Generalversammlung der Swiss als neues Mitglied in den Verwaltungsrat gewählt. Er wird per Oktober Stefan Lauer ersetzen, der nach seinem Abschied aus dem Lufthansa-Konzern auch als Swiss-Verwaltungsrat zurückgetreten ist. CP

## Easy Jet greift in Basel wieder an

Easy Jet wird ab Sommerflugplan in Basel ein neunte Maschine – einen A320 – stationieren. Das Streckennetz wird um Bastia, Brindisi, Montpellier und Reykjavik erweitert. Die Swiss ist gefordert. CP

## Airbus kündigt leichtere A330 an

Airbus hat eine neue Variante seines vielseitigen Grossraumflugzeugs A330-300 angekündigt. Mit reduziertem Betriebsgewicht ist das Modell für den Einsatz auf Inlands- und Regionalrouten in bevölkerungsreichen Wachstumsmärkten mit konzentrierten Verkehrsströmen optimiert. China wird einer der wichtigsten Märkte für diese neue Version des heute effizientesten und zuverlässigsten Grossraumflugzeugs sein. Im Vergleich zu aktuellen Varianten der A330-300, die für längere Routen bis zu 6100 Meilen konzipiert sind, wird die neue Regio-

nal- und Inlandsversion für die Beförderung von 400 Passagieren über bis zu 3000 Meilen optimiert. CP

## Swissport schafft Markteintritt

Swissport International hat je 10 Prozent an den drei Bodenabfertigungsgesellschaften von Scandinavian Airlines (SAS) übernommen. Der Deal tritt am 1. November in Kraft. Die Auslagerung der Bodenabfertigungstätigkeit war eine der Säulen im Plan von SAS, wieder mehr finanzielle Flexibilität zu gewinnen. Damit hat Swissport ihr Ziel erreicht, endlich im skandinavischen Markt Fuss zu fassen. CP

## Berlin: vor einer Schlammschlacht

Das Desaster um den neuen Hauptstadtflughafen hat den früheren Flughafenchef Rainer Schwarz das Amt gekostet. Auf sein Gehalt will der Manager aber nicht verzichten und klagt vor Gericht auf Fortzahlung. Der ehemalige Berliner Flughafenchef will sein Gehalt bis Mai 2016 ausbezahlt haben. Inklusiv Altersvorsorge gehe es um eine Summe von rund 1,7 Millionen Euro. Allein das Monatsgehalt betrage laut Vertrag 28000 Euro. Im vergangenen Jahr bekam Schwarz laut Geschäftsbericht der Flughafengesellschaft 569000 Euro. Die Gehaltsklage von Schwarz wird am 31. Oktober vor dem Landgericht verhandelt. CP

## Lufthansa auf grosser Einkaufstour

Der Lufthansa-Aufsichtsrat hat grünes Licht gegeben für den Kauf von insgesamt 59 Flugzeugen. 34 Boeing 777-9X und 25 Airbus A350-900 werden die Langstreckenflotten der Lufthansa Group zukünftig ergänzen. Der Listenpreis beträgt insgesamt 14 Milliarden Euro. Die neuen Flugzeuge werden ab 2016 ausgeliefert. Bis 2025 werden ältere Flugzeuge der Typen Boeing 747-400 und Airbus A340-300 abgelöst. Die neuen Flugzeuge dienen primär dem Ersatz bestehender Flugzeuge bei Lufthansa. CP

## Premium-Eco bei der Air Canada

Mehr Luxus bei der Air Canada: Mit der Aufnahme von fünf neuen Flugzeugen des Typs Boeing 777-300ER modernisiert sie nicht nur die Langstreckenflotte, sondern führt gleichzeitig eine Premium Economy-Klasse ein. Premium Economy-Tarife sind auf allen europäischen Märkten inklusive der Schweiz erhältlich. Zubringerflüge müssen mit Swiss, Lufthansa, der AUA oder Brussels Airlines in Economy Class gebucht werden. Die neue Premium Economy-Class bietet grössere und breitere Ledersitze mit erhöhtem Neigungswinkel, eine 2-4-2-Konfiguration, ein eigenes Premium-Menü-Konzept sowie ein separates Check-in.

Zudem ist die Mitnahme von zwei Gepäckstücken à je 23 kg erlaubt. CP

## Air France zieht Sparschraube an (Teil 1)

Die französische Fluggesellschaft Air France verschärft ihr Sparprogramm. Zusätzlich zu den bisherigen 5100 Stellenstreichungen könnten bis zu 3000 weitere Jobs wegfallen, heisst es. Zusätzlich zu bisherigen Streichungen sollten 2600 bis 3000 Stellen wegfallen. Offenbar will Air France ausserdem die Grossraumflugzeuge Boeing 747 bis 2016 schrittweise aufgeben. Gespart werden soll überdies an den hohen Abfertigungskosten in Frankreich. Dazu sollen mehr Dienstleistungen an externe Anbieter ausgelagert werden. Air France-KLM hatte im ersten Halbjahr ein operatives Minus von 451 Millionen und einen Nettoverlust von 3 Millionen Euro verbucht. CP

## Neues Luftfrachtzentrum in Hamburg

Ab Frühjahr kommenden Jahres wird am Hamburg Airport ein neues Luftfrachtzentrum errichtet. Das hat der Aufsichtsrat des Flughafens an seiner jüngsten Sitzung beschlossen. Der neue Gebäudekomplex – der die bisher genutzten, aus den 1960er-Jahren stammenden Luftfrachtgebäude ersetzen soll – ist so konzipiert, dass er eine Jahreskapazität von maximal 150000 Tonnen Luftfracht aufnehmen kann. Der Flughafen wird aus eigenen Mitteln zwischen 40 und 45 Millionen Euro in die neuen Anlagen investieren. CP

## Flugplatz London-City wird ausgebaut

London City Airport (LCY, Bild) hat ein Baugesuch für den Ausbau seiner bestehenden Flughafeninfrastruktur bei den zuständigen Behörden eingereicht. Bis zu 120000 Flugbewegungen pro Jahr sieht der Ausbau vor. Die Erweiterung der bestehenden Infrastruktur wird es dem Flughafen ermöglichen, die Passagierzahlen in den nächsten zehn Jahren auf sechs Milli-

onen zu verdoppeln. LCY bedient mit aktuell 70000 Flugbewegungen und drei Millionen Passagieren pro Jahr vor allem das wirtschaftliche und politische Einzugsgebiet von Canary Wharf, die Innenstadt und Westminster. Der geplante Ausbau von 200 Millionen Pfund beinhaltet Standplätze für grössere Flugzeuge, eine parallele Rollbahn, um die Auslastung der Start- und Landebahn in Spitzenzeiten zu optimieren sowie einen Ausbau des Terminals.

Als die Crossair vor einem Vierteljahrhundert als eine der ersten Fluggesellschaften mit einem Jumbolino nach London-City flog und Moritz Suter und Lady Di den erweiterten Stadtflughafen eröffneten, war man sich schon damals sicher, dass der London-City-Airport der richtige Flughafen für Geschäftsreisende sei. RM

## Aegean darf Olympic übernehmen

Aegean Airlines darf die griechische Konkurrentin Olympic Airlines, die früher dem Staat gehörte, übernehmen. Die EU hat dazu grünes Licht gegeben. Die Transaktion, für die Aegean 72 Mio. Euro aufwirft, ist am 18. Oktober erfolgt. Auch unter der neuen Konstellation werden vorläufig beide Marken weiterhin genutzt. Aegean betreibt eine Flotte von 30 Fluggeräten und dürfte 2013 einen Umsatz von 630 Mio. Euro erzielen, Olympic Air betreibt eine Flotte von 15 Fluggeräten und kommt auf einen Umsatz von 170 Mio. Euro.

## Vertrag bis 2017 von Swiss und Helvetic

Die seit dem Jahr 2006 bestehende ACMI-Zusammenarbeit zwischen Swiss Air Lines und Helvetic Airways wird erweitert: Ab dem Winterflugplan 2013/14 wird eine zusätzliche Fokker 100 (inklusive Besatzung) von Helvetic Airways für Swiss im Einsatz stehen. Der erneuerte, langfristige Zusammenarbeitsvertrag regelt den Einsatz von insgesamt vier Fokker 100 und gilt bis ins Frühjahr 2017. Helvetic Airways AG betreibt sechs Fokker 100 und einen Airbus 319. CP



## Neue indische Airline in Vorbereitung

Singapore Airlines (SQ) und Tata Sons haben eine Absichtserklärung unterzeichnet und bei der indischen Behörde zur Förderung von Auslandsinvestitionen (FIPB) die Genehmigung für die Gründung einer gemeinsamen Fluggesellschaft beantragt. Die Full-Service-Fluglinie, an der Tata Sons 51 und SQ 49 Prozent der Anteile halten wird, soll ihren Sitz in Delhi haben. CP

## 12. Luftfahrt-Symposium in Wien (Teil 1)

Beim bereits zwölften Luftfahrtsymposium, veranstaltet vom Österreichischen Luftfahrtverband, traf sich in Wien alles was Rang und Namen in der österreichischen Luftfahrtszene hat. Thema war unter anderem die AUA, welche Ende 2011 kurz vor dem Konkurs stand. Da die Tochter Tyrolean viel günstiger produziere als die Mutter AUA, beschloss das neue Management unter der Leitung von CEO Jaan Albrecht, dass alle Mitarbeiter zum wesentlich günstigeren Tyrolean-Kollektivvertrag wechseln sollten. Der Mexikaner mit deutschen Wurzeln und vormals leidenschaftlicher Pilot bei Mexicana will so der Mutter AUA helfen, viel Geld auf dem Wege zur Konsolidierung zu sparen. Hierbei wür-

den natürlich gewisse «Goodies», wie regelmässige Gehaltsvorrückungen, höhere Pensions- und Abfertigungsvorsorgen usw. gestrichen. Dagegen protestierte der AUA-Betriebsrat massiv und brach sogar Streikstunden vom Zaun. FZ

## Luftfahrt-Symposium (Teil 2)

Doch es half nichts, der Betriebsübergang zu Tyrolean wurde 2012 implementiert und als Folge davon verliessen über 300 AUA-Mitarbeiter, davon viele Piloten, die Airline. Doch das AUA-Management hatte die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Nach einer Klage des AUA-Betriebsrates wurde Anfang September 2013 der Betriebsübergang zum günstigeren Tyrolean-Kollektivvertrag vom Gericht in erster Instanz aufgehoben. Das wiederum freut die AUA-Belegschaft. AUA-Chef Albrecht aber will dagegen Berufung einlegen und sich durch alle gerichtlichen Instanzen kämpfen. Vorerst bleibt es aber beim Tyrolean-Kollektivvertrag für alle. FZ

## Iberia mit neuem Marken-Auftritt

Nach fast 40 Jahren verabschiedet sich Iberia vom gekrönten «B» im Logo. Der lange geführte Beinamen «Li-

neas Aéreas de España» entfällt ebenfalls auf den Flugzeugen. Die Farben Rot und Gelb der spanischen Flagge sind zwar weiterhin im Erscheinungsbild vertreten, das Rot dominiert allerdings. Damit soll nach Einschätzung der Airline die «spanische Lebensfreude und der Charakter» symbolisiert werden. Das neue Design soll schrittweise in den kommenden Monaten eingeführt werden. CP

## Air France: Weiterer Abbau (Teil 2)

Air France muss weiter abspecken: Mittels «freiwilligen Abgängen» sollen 1826 Vollzeitstellen eingespart werden, vor allem beim Bodenpersonal, davon 582 am Hub Paris-CDG und 591 in den französischen Provinzhubs. Weiter habe Air France 350 Piloten und 700 Flight Attendants zu viel. Die allfälligen Massnahmen, welche mit den Sozialpartnern besprochen werden, sollen bis Ende Jahr entschieden sein. CP

## Milliarden-Auftrag für Airbus

Japan Airlines (JAL) hat mit Airbus einen Vertrag über den Kauf von 31 A350 XWB-Flugzeugen (18 A350-900 und 13 A350-1000) mit Optionen auf weitere 25 Flugzeuge abgeschlossen.

Der Listenpreis beträgt 9,5 Milliarden Dollar. JAL bestellt damit zum ersten Mal überhaupt Flugzeuge von Airbus. Zugleich ist dies die erste Bestellung, die Airbus für die A350 XWB aus Japan erhalten hat. Dies unterstreicht den Erfolg, die das komplett neu gestaltete Flugzeug bei international führenden Fluggesellschaften auf der ganzen Welt genießt. JAL und Airbus wollen das Flugzeug ab 2019 in ihre Flotte integrieren. CP

## Alitalia: Wieder einmal vor dem Grounding

Die italienische Alitalia steht wieder einmal vor dem finanziellen Kollaps. Der Verwaltungsrat der Airline hat einer Kapitalerhöhung und neuen Krediten in Höhe von 500 Mio. Euro zugestimmt. In diesem Zusammenhang soll auch die italienische Post 75 Mio. Euro beisteuern. Eine Schlüsselrolle könnte Air France-KLM zukommen. Derzeit hält das Unternehmen einen Anteil von 25 Prozent an Alitalia – gemäss Medienberichten soll über eine Erhöhung der Beteiligung verhandelt werden. Alitalia benötigt dringend frisches Geld, um einen Bankrott abzuwenden. Die Gesellschaft ächzt unter einem Schuldenberg von einer Milliarde Euro und fliegt täglich fast 700.000 Euro Verlust ein. CP

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

EASA.ZU.083 | DE.21G.0014 |  
DE.145.0063 | FAA B15767M

### Flugschule

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

CH-8589 Sitterdorf (TG)

Telefon +41 71 422 60 00

info@helisitterdorf.ch





ab Fr. 230.-

## Rundflüge | Flugschule

Flüge ab Basis:  
Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten



## 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

# Schweizerisches Luftfahrzeugregister

## 1. – 30. September 2013

### Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
09.09.2013	HB-FQF14	Pilatus PC-12/47E	1432	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.09.2013	HB-FQG14	Pilatus PC-12/47E	1433	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2013	HB-FQH14	Pilatus PC-12/47E	1434	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2013	HB-FQJ14	Pilatus PC-12/47E	1436	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.09.2013	HB-FQL14	Pilatus PC-12/47E	1438	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2013	HB-FQP14	Pilatus PC-12/47E	1441	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.09.2013	HB-FWV	Pilatus PC-12/47E	1416	2013	Private Airways SA, Martigny	Sion
10.09.2013	HB-HCW6	Pilatus PC-7 MkII	712	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.09.2013	HB-HCX6	Pilatus PC-7 MkII	713	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.09.2013	HB-IYI	Saab 2000	016	1996	Dragonite SA / Darwin Airline SA, Lugano	Lugano
03.09.2013	HB-PRS	Piper PA-18	18-1079	1951	AéroFormation B. Hanhart SA, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
10.09.2013	HB-QRO	KubiDek BB37Z	1029	2013	A à Z Emplois SA / Streit Manfred, Matzendorf	Matzendorf
02.09.2013	HB-QZS	Ultramagic N-180	180/120	2013	Bongrain SA / Air Ballonteam Stefan Zeberli GmbH, Andwil SG	Andwil SG
20.09.2013	HB-RGB	Grandjean III	1	2010	Porchet Michel, Fiez	Yverdon-les-Bains
16.09.2013	HB-ZNW	Bell 407	54410	2013	Alpinlift Helikopter AG, Buochs	Buochs
16.09.2013	HB-ZXA	SKYe SH09	01	2013	Marenco Swisshelicopter AG, Niederurnen	Mollis

### Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
02.09.2013	HB-534	Elfe M	00	1956	Gysi Karl, Winterthur	Speck-Fehraltorf
10.09.2013	HB-1353	LS 3	3005	1977	Thévoz Eric, Epalinges	Yverdon-les-Bains
26.09.2013	HB-1496	Nimbus-2	44	1973	Döbeli François, Lamoura	Montricher
20.09.2013	HB-CXK	T210L	T21059922	1973	Dünser & Partner GmbH, Hausen am Albis	Zürich
02.09.2013	HB-CYS	T206H	T20608324	2001	Solutaire GmbH, Winterthur	Lausanne-La Blécherette
15.09.2013	HB-FCT	PC-6/B2-H2	637	1967	Scenic Air AG / Air Glaciers SA, Sion	Sion
30.09.2013	HB-HKO	AS202/18A4	234	1988	IC Aviatech AG / FFA Altenrhein AG, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
16.09.2013	HB-JFD	Ce 750	750-0261	2006	Esburg Investments Limited / Nomad Aviation AG, Bern	Bern-Belp
19.09.2013	HB-LTN	P.180	1066	2003	Ifimi SA / Gofir SA, Agno	Lugano
02.09.2013	HB-LZR	DA 42	42.342	2008	Imhof Immobilien AG / Fliegerschule St. Gallen-Altenrhein AG (FSA), Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
25.09.2013	HB-OSY	J3C-65/L-4	11805	1943	Svedel, service de voirie de l'Entre-deux-Lacs SA / Red Barons Flyers Sàrl, Peseux	Neuchâtel
16.09.2013	HB-PHG	PA-28-181	28-8190221	1981	Flugbetriebs AG Sarnen-Kägiswil, Sarnen	Kägiswil
26.09.2013	HB-PLG	PA-18 «150»	18-7949	1963	Vultier Dominique Charles, Mettmenstetten	Luzern-Beromünster
04.09.2013	HB-QAX	AX8-105 S2	3578	1995	Rappo Pierre, Fribourg	Fribourg
10.09.2013	HB-SDR	DA 40	40043	2001	Cathrein Philipp, Ligerz	Grenchen
03.09.2013	HB-TDS	FA150K	0005	1969	Deltanet AG / Schaerli Ronald, Guntershausen bei Aadorf	Lommis
02.09.2013	HB-YGM	Kitfox IV-1200 Speed	C950 401 07	2001	Haller Karl, Wichtrach	Thun
27.09.2013	HB-YLH	Kitfox VI	S60110-65	2008	Wieland Andreas, Herdern	Lommis
24.09.2013	HB-ZCP	A109E	11075	2000	GCC Global Consulting et Communication S.à.r.l. / Eagle Helicopter AG, Sion	Sion

## Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
02.09.2013	HB-1301	Astir CS	1126	1976	Niggli Ulrich, Münchenbuchsee	Grenchen
09.09.2013	HB-1513	Mini-Nimbus C	146	1979	Drake Ross Andrew, Glattpark	Ausland
25.09.2013	HB-1776	DG-300 Elan	3E74	1984	Albertsson Ted Stellan, Zürich	Winterthur
23.09.2013	HB-2219	G 103 C	35013	1992	Bachmann Martha, Kloten	Hausen am Albis
23.09.2013	HB-2428	DG-808C	8-355B254X19	2006	Wargny Nicolas, Vevey	Bex
11.09.2013	HB-5506	Silent 2 Targa	2042	2010	Sidler Marcel, Dürnten	Mollis
27.09.2013	HB-BJS	BFB 1050	8405	1987	Verein Gasballonfreunde Attisholz, Baden	Baden
20.09.2013	HB-BQW	105A	1756	1990	Balloon Team SA, Lugano	Lugano
06.09.2013	HB-BVP	N-105	2752	1992	Studer Fredi, Wittenbach	Zuzwil SG
11.09.2013	HB-CVK	Ce 182N	18260526	1971	Krucker Hans Josef, Vandoeuvres	Genève-Cointrin
24.09.2013	HB-CYY	P210N	P21000656	1981	Global Ventures SA, Paradiso	Locarno
05.09.2013	HB-FQA13	Pilatus PC-12/47E	1349	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.09.2013	HB-FQC14	Pilatus PC-12/47E	1429	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.09.2013	HB-FQD14	Pilatus PC-12/47E	1430	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.09.2013	HB-FQE14	Pilatus PC-12/47E	1431	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.09.2013	HB-FQF14	Pilatus PC-12/47E	1432	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.09.2013	HB-FQH14	Pilatus PC-12/47E	1434	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.09.2013	HB-FSJ13	Pilatus PC-12/47E	1410	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.09.2013	HB-FSP13	Pilatus PC-12/47E	1416	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.09.2013	HB-FSV13	Pilatus PC-12/47E	1422	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.09.2013	HB-FSW13	Pilatus PC-12/47E	1423	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.09.2013	HB-FSX13	Pilatus PC-12/47E	1424	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.09.2013	HB-FSY13	Pilatus PC-12/47E	1425	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.09.2013	HB-GPS	B200GT	BY-93	2009	Family Airline SA, Oulens-sous-Echallens	Genève-Cointrin
05.09.2013	HB-PDC	PA-28R-201	28R-7837269	1978	Flugbetriebs AG Sarnen-Kägiswil, Sarnen	Kägiswil
24.09.2013	HB-QDN	N-90	4097	1997	UBS AG / Ballongruppe Zürich, Hinwil	Cham



**Eintragung:** 18 Jahre lang baute Michel Porchet an seinem bis ins kleinste Detail mit dem Original von 1910 übereinstimmenden Grandjean III HB-RGB. Anlässlich des Fête de l'Air in Yverdon-les-Bains führte er am 30. August vor einem grossen Publikum zwei kurze Flüge von je 20 Sekunden Dauer durch.



**Löschung:** Im Jahre 2009 importierte die Family Airlines SA die nun wieder gelöschte Beechcraft B200GT Super King Air HB-GPS fabrikneu in die Schweiz. Das für neun Plätze zugelassene Geschäftsreiseflugzeug ist mit einer Druckkabine ausgestattet und wird von zwei PT6A-52-Propellerturbinen angetrieben.



**Handänderung:** Der FFA AS202/18A4 Bravo HB-HKO wurde 1987 fabrikneu an das British Aerospace Flying College in Prestwick als einer von 11 Bravos ausgeliefert. Dort erhielt er am 7. August 1987 die Immatrikulation G-BNTN. Ab dem Jahr 2000 flog das Flugzeug bis 2011 als OH-NT0 (Bild) in Finnland.



**Handänderung:** Erstmals im Schweizer Register eingetragen war der Piper J3C-65/L-4 HB-OSY als HB-OUG von 1947 bis 1957. Zuvor war er als 43-30514 bei der U.S.A.A.F im Einsatz gewesen. Nach einem Abstecher nach Deutschland kam er 1961 zurück in die Schweiz und erhielt das neue Kennzeichen HB-OSY.

# Events

## Schweiz

24. November 2013

10. Aviatikbörse. Alles aus der Luftfahrt. 10 bis 16 Uhr, BXA Freizeitanlage Bassersdorf.

30.8.-7.9. 2014

AIR 14 Payerne  
Flugplatz Payerne

## Ausland

17.-21. November 2013

Dubai Air-Show

## Flughafen-Rundfahrt am Neujahrstag

Bucher & Co., Publikationen, buchAIR-tours, organisieren am Neujahrstag, Mittwoch, 1. Januar 2014, um 11.30 Uhr und 14 Uhr je eine 1½-stündige bis 2-stündige Vorfeldrundfahrt für maximal 45 Fotografen und Aviatikfans zum Preis von je

30 Franken. Die erste Fahrt wird die Erstlandung von Emirates A380 und die zweite Fahrt den ersten Start der EK A380 in Zürich abdecken.

PS: Am 1.1.2014 ist der Eintritt auf die Terrasse am Flughafen gratis. **cp**

## Wettbewerb – Flughäfen der Welt



**Diesen Monat heisst es:  
Wer erkennt diesen Flughafen?**

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

**Einsendeschluss: 17. November 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 November-Ausgabe publiziert. **Viel Spass und Erfolg!**



**Auflösung Wettbewerb August – Die richtige Antwort lautet: Birrfeld**  
**Richtig geantwortet haben:** Beat Schärer, 7527 Brail; Fred Hofmann, Beaumaris 3193 (Australien); Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Georges Schmid, 5303 Würenlingen; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Michael Senn, 7203 Trimmis; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Urs Hertig, 4500 Solothurn; Heinz Segessenmann, 2552 Orpund; Bruno von Ah, 6045 Meggen; Markus Arnold, 5734 Reinach; Gottfried Schneider, 8472 Seuzach; Lucie Mürger, 4500 Solothurn; Patrick Göranson, 8820 Wädenswil; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Ernst Scheidegger, 4803 Vorderwald; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Hans-Peter Gubler, 3018 Bern; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Kuno Matter, 5046 Walde; Markus Hirter, 9545 Wängi; René Billeter, 8143 Stallikon; Friedrich Christen, 3800 Matten; Kurt Feusi, Schindellegi; Uriel Lehmann, 3068 Utzigen; Fred Reust 3604 Thun; Bernhard Furrer, 6074 Giswil; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Erwin Kälin, 8844 Euthal; Max Wullschlegler, 5745 Safenwil; Hans Müller, 4704 Niederbipp; Martin Brügger, 3600 Thun; Roland Sigrist, 1233 Bernex; Mischa Hulliger, 4442 Diepfingen.

**Als Gewinner wurde Martin Widmer ausgelost.**  
Der Gewinner wird im Dezember kontaktiert.



Foto: Jean-Lucaither

## Eine dritte Antonov 2

Jetzt existieren in der Schweiz drei Antonov-Vereinigungen. Auf dem Flugplatz Prangins La Côte wurde kürzlich die Vereinigung Antonov Suisse Romande gegründet. Das Flugzeug ist dort nach einem achtstündigen Flug am 7. September nach Zwischenhalten in Plock, Prag und Yverdon gelandet. Das Flugzeug war in Warschau gestartet. Wie bei der Constellation HB-RSC muss man auch Mitglied werden, um bei den Rundflügen teilnehmen zu dürfen. Die SP-ASR ist die dritte Antonov 2 in der Schweiz. Bis jetzt sind der Antonov Verein Schweiz sowie der Antonov Club Aviana im Besitz einer solchen Maschine. Mehr Infos: [www.antonov2.ch/antonov/Bienvenue.html](http://www.antonov2.ch/antonov/Bienvenue.html)

## CHICKEN WINGS



## VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER





*„Mit FreeCom hast Du nichts mehr auf dem Kopf. Es ist klein, leicht und Du kannst es problemlos auch mit Sonnenbrille unter, oder ohne Helm tragen“.*

Alex Itin, Pilot & Fluglehrer, Fuchs Helikopter

# Entdecken Sie die Welt komfortabler Headsets!

Piloten-Headsets sind nicht alle gleich. Gehörschutzkapseln verursachen unbequemen Druck und überhitzen die Ohren. Das beeinträchtigt die Freude am Fliegen. FreeCom von Phonak ist anders. Es bietet einen völlig neuen Komfort: keine warmen und verschwitzten Ohren mehr, nur noch reine Kommunikation! Auf Wunsch auch ohne ANR und Gehörschutz erhältlich. Testen Sie FreeCom jetzt!

Erfahren Sie mehr unter: [phonak-communications.com/freecom-de](https://phonak-communications.com/freecom-de)

**PHONAK**

DEUTSCHLAND

Sky Fox GmbH

+49 30 864 746 0 - [info@sky-fox.com](mailto:info@sky-fox.com)

SCHWEIZ

Swiss Aviation Center Cumulus Pilotshop AG

+41 43 255 48 48 - [info@pilotshop.ch](mailto:info@pilotshop.ch)

YOUR FLIGHT IS OUR MISSION™



AEROSPACE EVO



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™