

★★★★ Fliegen
in den Dolomiten
Exklusiv-Leserangebot auf Seite 4



Der neue Kampffjet

Gripen E im Fokus

Civil Aviation

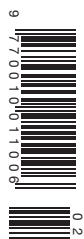
Emirates A380:
Flaggschiff in Zürich

Airport

Zürich exquisit –
und teuer

Helicopter

Der erste Bell
407GX der Schweiz



«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: Flughafen Zürich

Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser



Seit der 5. Bauetappe mit dem Herzstück Airside Center (Bild) ist der Flughafen Zürich noch mehr im Fokus der Bevölkerung. Nach dem Swissair-Grounding im Jahr 2001 war er in bedrohliche Schieflage geraten – erst nachdem die Swiss Jahre später durchstartete, konnte er sich aus dem engen finanziellen Korsett befreien. Heute ist er einer der meistbesuchten Orte der Schweiz, mit einem breiten Angebot

von Gastronomielokalen und schönen (exklusiven) Läden. Der mehrfach ausgezeichnete Flughafen Zürich ist sicher eine Perle unter den internationalen Drehscheiben Europas. Aber eine ziemlich teure. Der Eindruck verflüchtigt sich auch dann nicht, wenn Flughafenchef Thomas Kern die Statistik

bemüht und mit dem Hinweis auf die höheren Parkgebühren in den Parkhäusern der Innenstadt Zürichs beweisen will, dass der Flughafen Zürich den Vergleich nicht scheuen muss. Die über Jahre getätigten Investitionen, die den Passagieren und Flughafenbenutzern viele Vorteile bringen, müssen amortisiert werden. Das ist nachvollziehbar. Die Zeche zahlen aber die Passagiere mit den höheren Abfluggebühren und vor allem die Airlines – die massiv zur Kasse gebeten werden. Man kann es Swiss-CEO Harry Hohmeister kaum verübeln, wenn er sich dagegen wehrt. Welchen Mehrwert bringen ihm Lacoste- oder Navyboot-Luxusboutiquen?

Die Auseinandersetzung ist noch lange nicht beendet, das letzte Wort im Gebührenstreit noch nicht gesprochen.

Herzlichst, Patrick Huber, Chefredaktor



www.roessl.com



www.schenna.com
www.fly2meran.info

Fliegen in den Dolomiten

Entdecken Sie die faszinierende Welt des Fliegens in den Südtiroler Bergen

Exklusiv-Leserangebot ★★★★★ Gültig für 2014

Code beim **Hotel Rössl** einlösen und profitieren:

..... 2 Begrüßungspapéros und 1 Ganzkörpermassage



www.aeroclub.bz



Bei Meran am Fusse der Texelgruppe gelegen und unweit von Bozen entfernt, bietet die Umgebung rund ums **Hotel Rössl** unzählige Möglichkeiten für Aktivurlauber.

Die landschaftliche Vielfalt der Region verwandelt das Meraner Land in ein Naturparadies zum Wandern, Bergsteigen, Klettern in allen Varianten, Reiten, Kanufahren, Paragleiten, Segel-/Motorflugsport (Aero Club Bozen), Tennis und Golf. Daneben zieht sich ein weitläufiges Radwegnetz für Radrennfahrer, Genussfahrer und Mountainbiker durchs Südtirol.

Lassen Sie sich vom **Hotel Rössl**-Team überraschen und verwöhnen!

Hotel Rössl ★★★★★

Vinschgauer Strasse 26

39020 Rabland bei Meran

+39 0473 967143

www.roessl.com



Profitieren Sie vom exklusiven Leserangebot mit diesem Code: CP/AR2014

Military Aviation

- 6** USA: Interview mit «Warbird»-Papst Steve Hinton

Civil Aviation

- 14** Emirates setzt in Zürich neue Massstäbe
- 17** Vor dem Abflug noch schnell ein Croissant
- 20** Dank Trockenreinigung sparen Airlines Geld
- 22** RUAG verkauft Venezuela 10 Dorniers
- 23** Gaby Huber: von der Ju-52 fasziniert

Airport

- 24** Die Fracht, Geldsegen für die Airlines
- 28** Der schöne, aber teure Flughafen Zürich

Mittelposter

- 26** Maule M-4-210 beim Start (Bild: Toni Wettstein)

Cover Story

- 10** Der Gripen E: das neue Kampfflugzeug der Schweizer Luftwaffe?

Helicopter

- 33** Data Sheet: EC130T2
- 34** Bell 407GX als neues Flaggschiff bei Alpinlift Helikopter AG

General Aviation

- 38** Lampich L-2 Róma: Relikt aus den 20er-Jahren

History

- 42** Defektheze als Passagier

Regelmässige Rubriken

- 3** Take your Seats
- 13** Inside
- 18** Horizon
- 19** Your Captain speaking...
- 30** SHA inside
- 31** Heli-Focus
- 41** Vor 20, 35, 50 Jahren
- 44** Gallery
- 46** News
- 48** HB-Register
- 50** Letzte Seite: Cartoon, Wettbewerb

Military Aviation

Warbirds verzücken Flugzeugfans



Civil Aviation

Emirates setzt in Zürich auf den A380



Airport

Flughafen Zürich wegen hoher Gebühren im Gespräch



Titelbild: der Gripen E. Bildmontage: Saab

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
11 775 Leser (gemäss Umfrage 2008)

Notariell beglaubigt 2012

Total verkaufte Auflage: 4677 Exemplare

Text- und Bildredaktion:

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

Redaktions-Mitarbeiter:

Peter Aegerter, Jean-Luc Altherr, Daniel Bader, Joël

Bessard, Hansjörg Egger, Markus Herzig, Walter Hodel, Felix Kälin, Rolf Müller, Samuel Sommer, Dr. Bruno Stanek, Hans-Heiri Stapfer, Thomas Strässle, Dennis Thomsen, Claudia von Känel, Simon Vogt, Franz Wegmann, Anton E. Wettstein, Rino Zigerlig, Franz Zussner.

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

«Der Krieg war kein Actionfilm...»

Haben die Gründer der heutigen «fliegenden Sammlungen» wiederaufgebauter Kampfflugzeuge aus den 1930er bis 1950er-Jahren teils aus Geschichtsverpflichtung und Begeisterung, teils als Geldanlage die Wiege gelegt, ist daraus – gerade an der US-Westküste – eine Multi-Millionen-Dollar-Szene entstanden. «Cockpit» hat sich in den Schatzhangars von Camarillo, Paine Field oder Palm Springs umgesehen und in Chino mit einer Schlüsselperson der Warbird-Bewegung gesprochen: Steve Hinton.

Da ist er also, der «Papst» der Warbird-Szene und Legende aus den Reno-Races...

Steve Hinton (lacht laut): Legende, hey, ich bin ja noch hier! Naja, vielleicht das, was viele darin sehen wollen. «Papst» habe ich allerdings noch nicht gehört...

Pilot oder Mastermind vieler Hollywood-Filmszenen, so viele neue alte Flugzeuge gin-

gen durch Ihre Hände. Ihre Geschichte verlief ja zwischen der Kriegsveteranen-Generation und der beginnenden Warbird-Bewegung.

Nun ja, ich hatte etliche Wegkreuzungen beziehungsweise Unterstützung von grossartigen Leuten, die mir zuvor unerreichbar scheinende Möglichkeiten und Gelegenheiten gewährten. Heute nennt man das wohl netzwerken.

Hier in Chino hat alles angefangen. Wie hat sich das entwickelt?

Angefangen hat das ohne mich, ich bin ja Jahrgang 1952. Der Chino-Airport wurde schon 1941 angelegt, für die Grundschulung für Militärpiloten. Er nannte sich damals «CalAero-Flugakademie». Es war eines von vier, fünf privaten Flugfeldern in Südkalifornien, wo Tausende Militärpiloten für

Foto: Tuskegee-Project



Eine rare frühe P-51C des sogenannten «Tuskegee-Projects» führt hier eine sogenannte Heritage-Formation aus heutiger A-10A, der F-86 «Skyblazer» und der 1992 nach 50 Jahren aus 100 Metern Tiefe unter dem Eis Grönlands gehalten und «Glacier Girl» getauften P-38F «Lightning» an, deren Restaurierung auch unter Mithilfe Hintons dem texanischen Ölmilliardär Rod Lewis 7 Mio. US\$ wert war.

den Zweiten Weltkrieg ausgebildet wurden. Nach dem Krieg nutzte die Armee den Platz als Abstellfläche für Hunderte überzähliger Flugzeuge. Während wir aber auf der Naval Air-Station China-Lake lebten, wo mein Vater Marine war, hat ein gewisser Edward T. Maloney in Claremont – 20 Meilen von hier – begonnen, alte Flugzeuge zu sammeln...

Also nicht hier in Chino.

Nein. Wir zogen dann genau dorthin, nach Claremont! An der neuen Schule traf ich einen anderen Jungen – Jim Maloney, seinen Sohn! Wir «tickten» gleich, wurden beste Freunde. Und sein Vater sammelte Weltkriegsflugzeuge bei sich zu Hause am Grundstück: Mustang, Me-262, «Japaner», was man will. Nicht flugfähig, aber was für ein Spielplatz... Ohne mein Zutun hat Maloney sein Leben geprägt, auch als er später sein Luftfahrtmuseum eröffnete. Es hiess schlicht «The Air Museum» und war das einzige westlich des Mississippi, man stelle sich das vor! Wir haben Hunderte Stunden in den Kisten verbracht, die ganze Freizeit, jedes Wochenende. Jim und ich überprüften, was wir über Luftkrieg in Büchern lasen. Konnte das überhaupt so gewesen sein? Altkluge Kids eben.



Woher hatte Mr. Maloney diese Idee?

Die hatte er von USAAF-Weltkriegsgeneral «Hap» Arnold, welcher zu Kriegsende den Befehl gab, von möglichst allen feindlichen Flugzeugtypen, aber auch von unseren eigenen Mustern, für unsere Auswertung, für die Nachwelt und museale Zwecke mindestens eine Maschine zu erhalten. Das war die Zeit, als man in Wright Field und in Freeman die tollsten deutschen und japanischen Muster testete. Aber auch die Zeit, in der wenig später diese Beutestücke und Tausende US-Flugzeuge abgestellt und dann verschrottet wurden, teils auch ganz neue, die gerade den Abnahmeflug gemacht hatten und es dann nicht mehr an die Front schafften, weil der Krieg endete. Auch Chino war einer der Sammelplätze. Ein paar flugfähige B-17 und P-38 wurden um 1500 Dollar pro Stück verkauft, der Rest ging in die Pressen und wurde als Eiskästen oder Blechdächer wiedergeboren. Wenigstens hat man vorher die Motoren abgenommen, davon zehren wir noch heute.

Und sein bewahrender Geist wirkt bis heute, hier bei euch?

Der wirkt! Der betagte Ed ist ja immer noch hier, hat seinen Sohn – meinen Schulfreund – beim Einfliegen verloren, und ich habe seine Tochter geheiratet! Auch ich bin dieser Überzeugung, dass man die Geschichte kennen muss, um die Gegenwart zu verstehen. In 50 Jahren würde sonst unsere Jugend nicht mehr wissen, warum ihre Grossväter aufstiegen und über Deutschland oder dem Pazifik starben – die Jungen würden das bestenfalls auf einer erfundenen Spielgrafik sehen, digital. Ein Actionfilm war es für die heutigen Veteranen aber damals im Krieg nicht, sondern sehr real. Und der Betrieb dieser kapriziösen und raren Vögel ist es heute ebenso wenig.

Machen wir einen Zeitsprung. Wann und wie sind Sie erstmals eine der alten Maschinen geflogen?

Davor lag noch eine Menge Arbeit in Eds Museum, wohin ich in den 1960ern jeweils nach der Schule und am Wochenende kam: Hallen fegen, Cola-Kisten schichten, Teile sortieren usw. Wir waren Freiwillige, wie es heute rund 100 hier auch sind. Oder eine P-63 «Kingcobra» von Hand abschleifen, mit Sandpapier – der Ausgangspunkt meiner mechanischen und metallurgischen Fähigkeiten. Noch hatte ich keine echte Lebensplanung, klar. Aber rund um «Warbirds» wollte ich sein, das war eine fixe Idee. Fliegen war hier omnipräsent. Meinen Abnahmeflug hatte ich mit 18 mit Ruth John-

son. Sie hatte im Krieg Flugzeuge vom Werk an die Front geflogen und flog danach in Cleveland die «Bendix Trophy»-Luftrennen. Jim und ich flogen dann mit diversen Cessnas und Pipers, um Stunden und Erfahrung zu sammeln. Dabei putzte ich aber immer noch die Schulflugzeuge der lokalen Flugschule. Wir konnten die auch immer fliegen, wann wir wollten. Und das taten wir, Tag und Nacht! So hatte ich 150 Stunden auf der T-6 «Texan». Und dann kam ein gewisser Leroy Penhall hierher, der ex-kanadische F-86 und T-33-Jets überholte und sie an Private verkaufte. Er war Partner des damals schon «legendären» Bob Hoover aus Reno. So lernte ich, dass es da draussen eine sogenannte «Szene» gab. Leroy baute für seine Firma «Fighter Imports» einige der Hangars hier, wo wir heute drin sind. Privat hatte er eine polierte P-51 «Mustang», um deren technischen Zustand ich mich kümmern durfte. Und eines Tages bot er an, mich sie im Tausch für den Service fliegen zu lassen. Mann! Mithilfe der legendären Ruth Johnson wurde ich offizieller «Mustang-Driver» – mit 21!

Und von da an wurde Ihre Typenliste «einfach so» immer länger? Sie führen ja praktisch alle Erstflüge nach Restaurierungen durch, jeden Nachbau...

Alles Zufall. Leroy bot mir an, mich für die F-86 und T-33 zu qualifizieren, wenn ich meinen Berufspiloten- beziehungsweise Instrumentenschein machen würde. Dann könne ich mit den Dingen auf Airshows Werbung für seine Firma machen, organisiert von Bob Hoover. Machte ich in zwei Wochen! Es folgte ein Rausch: 1974 und 1975 T-33, P-51 und – mein Liebling – F-86 landauf, landab an Flugshows und Rennen vorzufliegen. Unbeschreiblich. Wen man da alles traf! Und das für 3,50 US-Dollar die Stunde. Nicht schlecht bei 1,65 Mindestlohn. So folgte Typ um Typ, F-4U, Zero, MiG-15...

Wie kamen Sie mit Hollywood in Berührung?

Connections, wie gesagt. Ich wurde 1976 bis 1978 für eine TV-Serie namens «Baa Baa Black Sheep» engagiert, die Story von «Pappy» Boyingtons Marines' F-4U «Corsairs» im Pazifik. Als «Baby» gab es für mich viel zu profitieren von gestandenen Piloten um Jim Gavin, damals Hollywoods Nr. 1-Pilot. Da waren Frank Tallman, Jim Applebee, Tom Friedkin oder Art Scholl, eine wirklich hochkarätige Truppe, welche die «Blacksheeps»-Darsteller rund um Boyington-Darsteller Bob Conrad fliegen liess. Ich hatte viel zu lernen, etwa Forma-

Warbird-Legende Steve Hinton

tionsfliegen, über Flugsicherheit und vieles mehr.

Waren Sie nicht zur selben Zeit schon an den Rennen in Reno, mit dieser feuerroten Mustang?

Ja – alles passierte nebeneinander oder übergreifend. Ed Browning rief an, Hoover hatte mich empfohlen. Ich sollte seinen Racer «Red Baron» in Reno fliegen. Diese hochgezüchtete RB-51 «Mustang» mit dem englischen Griffon-Motor und dem gegenläufigen Propeller war ein «Tier», respektvoll einflussend und maliziös. Aber ich traute mir diese schnellste Motorsportart der Welt zu. Und siehe da, dank dieses Flugzeugs gewann ich 1978 die sogenannte Goldklasse. 1979 habe ich damit in Tonopah den Geschwindigkeitsweltrekord für Kolbenmotorflugzeuge aufgestellt, 801 km/h. Erst 1989 flog Lyle Shelton mit der F-8 «Bearcat» Rare Bear 848 km/h.

Mit «Red Baron» sind Sie aber auch abgestürzt, ein schwerer Unfall...

Ja, gleich nach dem Weltrekord. Ein Wendepunkt. Wenn man unbekümmert im

mer mehr den Saugrohrdruck erhöht, aber wegen Kondensatorausfalls nur die halben Zündkerzen arbeiten, geht alle Kraft in den Turbolader. Während der letzten Runde zerbröselte dann ein Lager der Kompressorwelle. Jene trieb auch die Ölpumpe des «Griffon» an: kein Öl mehr im Propellergetriebe, und die sechs Blätter blockierten. Fahrstuhl. Ich stürzte ins Geröll vor der Piste. Die Flügel rissen ab, Benzin explodierte, der Rumpf «schlug Räder». Aufgewacht bin ich auf der Intensivstation in Reno, mit gebrochenen Wirbeln, Beinen, Knöcheln, was du willst. Ich lag monatelang im Bett. Danach heiratete ich Ed Maloneys Tochter Karen, die Schwester meines Schulfreundes Jim. Heute fliegt unser Sohn Steve jr. an diesen Rennen. Es musste in dem Umfeld wohl so kommen, obwohl wir ihn nie drängten, Pilot zu werden. Er hat Reno heuer [September 2013] zum dritten Mal gewonnen, ich 1977 und 1985 «nur» zweimal. Das macht schon stolz...

Zurück zu den «Warbirds». Restaurieren wurde zu Ihrer Lebensgrundlage, bis heute? Nach dem Unfall und einem Intermezzo

als Linien-Copilot bei «Western» wollten Jim und ich mit den alten Flugzeugen etwas machen, wovon man auch leben kann, nicht immer Tauschgeschäfte wie restaurieren gegen fliegen. Wir hatten die Flug Erfahrung, die mechanisch-technischen Fähigkeiten, alle nötigen Papiere von der FAA und den Willen zu glauben, wir wären zur rechten Zeit am rechten Ort. Also gründeten wir «Fighter Rebuilders», am selben Standort wie Eds Museum, hier in Chino. Und ab Anfang der 1980er begann es zu laufen. Wir waren bald 25 Leute, alles Spezialisten. Aufträge kamen von einer Schar von Sammlern, beispielsweise von Stephen Grey in England, von Bob Pond oder später von Ex-Filmkollege Tom Friedkin. Ihre Zufriedenheit bedeutete Folgeaufträge – und nicht zu wenige. Ich hatte das Privileg, eine Menge Flugzeuge für wenige reiche Leute machen zu dürfen. Wir haben über 20 für Bob Pond in Palm Springs aufgebaut, der inzwischen gestorben ist. Oder sechs, sieben für Stephen Grey. Paul Allen – derjenige von Microsoft – hat ein tolles fliegendes Museum oben in Seattle; ich habe dort seine Fw-190A5 eingeflogen, ein Original mit BMW-Motor. Kein



Foto: CAF

Diese A6M-3 «Zero» des kalifornischen Ablegers der «Commemorative Air Force» mit Basis auf dem benachbarten Camarillo-Airport hat, anders als Chino's «Zeke», keinen japanischen Nakajima-Sakae Motor. In den USA fliegen vier Maschinen des Typs.



Fotos: Georg Mader



Links: Gut möglich, dass einer der Motoren auf diesem WK2-Werbeposter für Kriegsanleihen im PoF-Museum heute noch die Warbird-Szene «antreibt».

Rechts: Steve Hinton in der Chino-eigenen F-6F «Hellcat».

Vergleich mit den Flugwerk-Nachbauten übrigens, davon haben wir ja einen hier. Die Nachfrage ist ungebrochen, die Begeisterung für die alten Militärmaschinen hat sich seit den 1980ern in Leuten oder Institutionen wiedergefunden, die sich das leisten können. Wichtig: Einnahmen kamen und kommen auch direkt dem Non-Profit-Museum «Planes of Fame» zugute.

Und parallel immer noch Film. Sie waren für die ganzen Flugszenen in «Pearl Harbor» verantwortlich?

Ich war an 52 Filmen als Pilot oder Koordinator beteiligt. 2000 gipfelte das in der Leitung der Flugszenen in «Pearl Harbor». Von unseren «Zeros» – eine davon mit «Sakae»-Motor – wurden zwar die anderen japanischen Maschinen digital «geklont», aber die Basis-Tiefflugdrehs über Hickam und Pearl wurden auch wirklich geflogen, zum Teil von mir. Und der Pilot neben Alec Baldwin in der B-25 bin auch ich...

Die ganze Szene ist ein Multi-Millionen-Dollar-Business geworden. Wer kann da noch mithalten?

Stimmt, weil auch die Ersatzteile immer weniger werden. Nachbau ist sehr teuer. Meine erste eigene «Mustang» kostete 1979 – nicht ganz flugfähig – 25 000 US-Dollar. Heute kostet ein ausbalanciertes Propellerblatt 50 000. Wir haben hier eine spanische Hispano-«Buchon», aus der ich gern eine «echte» Bf-109 machen würde. Aber nur, wenn wir «nebenbei» zwei Millionen Dollar für einen fein überholten Daimler-Benz-Motor hätten beziehungsweise es den überhaupt gäbe. Und selbst wenn wir einen geschenkt erhielten, kostet die Grundüberholung immer noch eine Viertelmillion! Anders gesagt, der Airline-Captain, der privat eine P-51 hielt, der stemmt das heute nicht mehr. Die Szene lebt heute – speziell in Kalifornien – in grossen Trägern wie etwa «Commemorative Airforce», unserem «Planes of Fame», Paul Allens «Heritage of Flight» weiter. Anders gehts nicht.

Haben Sie ein Lieblingsprojekt, das unbedingt noch sein muss?

(Lächelnd) Nun ja, es gibt eine Zeit, die unterrepräsentiert ist – der Koreakrieg mit seinen frühen Jets. Das wäre wirklich aufre-

gend. Klar, wir alle lieben F-86 und MiG-15 und wir fliegen hier beide. Auch T-33 gibts genug, jedes Jahr eröffne ich das «Gold-Race» in Reno mit einem T-Bird. Aber wir haben in der Szene etwa keine F-84 «Thunderjet», oder auch eine fliegende F-9F «Panther» wäre echt cool. Eines Tages werden wir vielleicht eine Chance dazu haben, hoffe ich. Auch auf eine F-89 oder F-94 vielleicht. Oder eine «Mystere» oder Saab-29. Zuerst ist aber der erste amerikanische Jet in Arbeit, die P-59A «Aircomet». Ein ehrenamtlich-freiwilliges Projekt – für zwölf Jahre. Wir hoffen und planen, dass sie 2014 endlich fliegt – mit den Originaltriebwerken. **cp**

Interview: Georg Mader



Enjoy the difference
Cavalon • Calidus • MTOsport

AutoGyro AG • Balsberg • 8058 Zürich-Airport • Switzerland • www.auto-gyro.com • info@ch.auto-gyro.com • Phone: +41 (0) 840 / 333 000

Der zukünftige Greif – Saab Gripen E

Fotos: Saab



Mit Brasilien hat sich nun neben der Schweiz und Schweden ein drittes Land für den neuen «Greif» (Gripen) entschieden. Die ersten Gripen E sollen ab 2018 an Schweden und die Schweiz ausgeliefert werden. Zurzeit baut Saab in Linköping das erste von drei Testflugzeugen.

Die Entwicklung des Gripen der Zukunft begann vor über sechs Jahren. Am 17. Oktober 2007 unterzeichneten der Schwedische Staat und Saab einen Vertrag für das Gripen Demonstrator-Projekt und die Aufrüstung von 31 JAS-39A/B der schwedischen Luftwaffe (Flygvapnet) auf den neueren Standard JAS-39C/D. Ziel des Demonstrator-Projektes war es, den Gripen für den Betrieb über das Jahr 2040 hinaus fit zu machen. Dies

sowohl für die Svenska Flygvapnet, als auch für ausländische Kunden wie die Schweiz.

Kraft und Ausdauer

Der Gripen E ist etwas grösser und schwerer als sein Vorgänger. Das neue Triebwerk General Electric F414 verleiht ihm rund zwanzig Prozent mehr Leistung. Damit kann der zukünftige Gripen rund 1,5 Tonnen an zusätzlicher Bewaffnung und rund eine Tonne mehr Treibstoff in den internen Tanks mit-

führen. Die Kapazität der internen Treibstofftanks konnte dank des Umbaus des Hauptfahrwerks um rund 40 Prozent auf 3,4 Tonnen gesteigert werden.

Der Gripen kann aufgrund der höheren Triebwerksleistung schneller steigen. Ein weiterer Vorteil sind schnellere Richtungswechsel, wobei der Gripen keine Geschwindigkeit verliert. Das bereits sehr moderne Cockpit Display-System des Gripen C wurde weiterentwickelt. Teile der Bildschirm-

Hauptmerkmale des Gripen E

- 1 Elektronisches Radar (AESA)
- 2 Infrarot-Sensor (IRST)
- 3 Weitwinkel Headup-Display
- 4 Zwei zusätzliche Waffenstationen unter dem Rumpf
- 5 Neuer Avionikbehälter am Seitenleitwerk
- 6 Triebwerk GE F414G
- 7 Hauptfahrwerk unter der Flügelwurzel



Gripen E oder JAS-39E?

Will die Schweiz nun einen Gripen E oder einen JAS-39E kaufen? Der Hersteller Saab verwendet für seinen Kampffjet nur den Namen Gripen. Die Schweiz will also den Gripen E kaufen. Die Bezeichnung JAS-39 ist die interne militärische Bezeichnung des Gripen in der schwedischen Luftwaffe. JAS steht dabei für die drei Rollen des Gripen in Schwedisch: J für Jakt (Luftkampf), A für Attack (Erdkampf) und S für Spaning (Aufklärung). Die Weiterentwicklung der in Schweden, Ungarn, Tschechien, Thailand und Südafrika eingesetzten Gripen C (Einsitzer) und D (Doppelsitzer) erfolgte im Rahmen des Demonstrator-Projekts, wobei das Flugzeug die Bezeichnung Gripen NG (New Generation) erhielt. Aus dem Projekt entstand der Gripen Demo, später Gripen NG Test Aircraft und Gripen F Demonstrator genannt, der im vergangenen Jahr auch in der Schweiz gezeigt wurde. Die aus dem Demonstrator-Projekt entwickelten Gripen werden die Bezeichnung Gripen E (Einsitzer) erhalten. Der Bau von Doppelsitzern Gripen F ist bisher nicht geplant.

informationen werden nun sogar in 3D angezeigt. Mit dem Umbau des Hauptfahrwerkes, das an der Flügelwurzel angebracht ist und nicht mehr in den Rumpf, sondern in die Flügel eingezogen wird, konnten zwei zusätzliche Anhängpunkte (Hardpoints) geschaffen werden. Damit verfügt der Gripen E über zehn Stationen, an denen Waffen und Treibstofftanks angehängt werden können. Dies erlaubt ihm, in einer typischen Luftpolyzei-Konfiguration während zwei Stunden und 45 Minuten in der Luft bleiben. Das elektronische Radar (AESA) gibt dem Piloten eine viel grössere Übersicht und erlaubt sogar den Blick zurück.

Wie weiter?

Bis heute wurden mit dem Gripen F Demonstrator (Seriennummer 39-7) über 80 Prozent der neuen Komponenten getestet. Zurzeit werden in der fünften und letzten Phase das digitale Weitwinkel-Headup-Display (HUD), der Infrarot-Sensor (IRST

– Infrared Search and Track) und das elektronische Vierkanalradar (AESA – Active Electronically Scanned Array) getestet. In diesem Jahr wird in Linköping der erste von drei Prototypen gebaut. Mit der 39-8 werden 2015 die Zelle und die allgemeinen Systeme validiert. Im Prototyp mit der Seriennummer 39-9 testet Saab 2016 die Funktionalität der taktischen Systeme. Der Gripen E 39-10 ist 2017 für die Tests der Zelle und der Systeme der Serienmaschine bestimmt. Die Zertifizierung ist für 2018 geplant. Bei allen Testarbeiten werden Ingenieure und Techniker der Armasuisse direkt vor Ort beteiligt sein. Damit wird sichergestellt, dass die Entwicklungen im Sinne der Schweizer Eidgenossenschaft ausgeführt werden.

Zahlreiche Bestellungen

Am 18. Dezember 2013 unterzeichnete der schwedische Staat eine Vereinbarung zum Umbau von 60 Gripen C der Flyvap-

net zu Gripen E. Die Auslieferung der ersten schwedischen Gripen E ist für 2018 vorgesehen. Im gleichen Jahr soll auch die Auslieferung der ersten drei von 22 neu gebauten Gripen E für die Schweizer Luftwaffe erfolgen.

Ebenfalls am 18. Dezember 2013 gab Brasilien seine Evaluationsentscheid zugunsten der Schweden bekannt. Der Gripen E gewann im südamerikanischen Land den Kampf gegen den amerikanischen F/A-18E/F Super Hornet und den französischen Rafale. Der Eurofighter war bereits zu einem früheren Zeitpunkt aus Kostengründen aus dem Rennen gefallen. Brasilien plant die Beschaffung von 36 Gripen E. **CP**

Walter Hodel

Fortsetzung: nächste Seite

Die Konfigurationen des Gripen E



Konfiguration Luftkampf/Luftpolizei

Mit:

- zwei Infrarot-Lenk Waffen IRIS-T (kurze Distanzen)
- fünf Radar-Lenk Waffen Meteor (grosse Distanzen)
- zwei Treibstofftanks.



Konfiguration Erdkampf

Mit:

- zwei Infrarot-Lenk Waffen IRIS-T
- zwei Radar-Lenk Waffen Meteor
- zwei Treibstofftanks und Bomben unter dem Rumpf.



Konfiguration Aufklärung

Mit:

- zwei Infrarot-Lenk Waffen IRIS-T
- zwei Radar-Lenk Waffen Meteor
- zwei Treibstofftanks
- einem Aufklärungsbehälter unter dem Rumpf.

Technische Daten im Vergleich	Gripen C	Gripen E	Dreiseitenriss Gripen E
Länge	14,2 m	15,2 m	
Spannweite	8,4 m	8,6 m	
Höhe	4,5 m	4,5 m	
Leergewicht	6800 kg	7800 kg	
Treibstoff (intern)	3000 l	ca. 4000 l	
Max. Startgewicht	14 000 kg	16 500 kg	
Triebwerk	Volvo Aero RM12 (GE F404J)	General Electric GE F414G	
Schubkraft ohne Nachbrenner	54 kN	64 kN	
Schubkraft mit Nachbrenner	80,5 kN	98 kN	
Startstrecke mit Nachbrenner	500 m	800 m	
Landestrecke	400 m	600 m	
Max. Geschwindigkeit (Seehöhe)	> 1400 km/h	>1400 km/h	
Höchstgeschwindigkeit (auf grosser Höhe)	Mach 2	Mach 2	
Dienstgipfelhöhe	16 000 m	16 000 m	
Reichweite	> 3000 km	> 3000 km	
Belastungs-Limite	-3G /+9G	-3G / +9G	
Anhängepunkte	8	10	
Standzeit zwischen zwei Einsätzen (Luft-Luft)	10 Minuten	10 Minuten	
Dauer Triebwerksauswechslung	1 Stunde	1 Stunde	



Patrouille Suisse 2014

50 Jahre Patrouille Suisse: Das ist das Team im Jubiläumsjahr. Nachdem die Patrouille Suisse im vergangenen Jahr mit Simon Billeter einen neuen Leader und mit Rodolfo Freiburghaus einen neuen Flügelmann erhielt, kann sie unverändert ins Jubiläumsjahr star-

ten. Alle Piloten bleiben auf ihren Positionen, somit kann die Patrouille Suisse als eingespieltes Team jubiliere. **cp**

Walter Hodel



«0» Tiger zero
Kommandant
Oberstleutnant Daniel «Dani» Höfli
Fluglehrer und Flottenchef F-5 Tiger II, 5280 Flugstunden.
Mitglied der PS 1987–1997 (Positionen: 2, 5, 6 und 1), Kommandant seit 2001.



«8» Tiger otto
Sprecher
Mario «Wini» Winiger
Flugverkehrsleiter in Zürich-Kloten.
Mitglied seit 2002.
Sprecher deutsch und englisch.



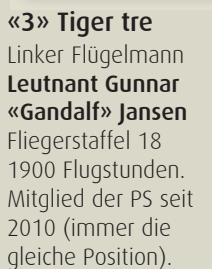
«9» Tiger nove
Sprecher
Alban «Alban» Wirz
Flugverkehrsleiter in Payerne.
Mitglied seit 1998.
Sprecher französisch.



Maskottchen
Flat Erich «Flatty»



«1» Tiger uno
Leader
Hauptmann Simon «Billy» Billeter
Fliegerstaffel 11
3800 Flugstunden.
Mitglied seit 2006
(bisherige Positionen: 3 und 6).



«3» Tiger tre
Linker Flügelmann
Leutnant Gunnar «Gandalf» Jansen
Fliegerstaffel 18
1900 Flugstunden.
Mitglied der PS seit 2010 (immer die gleiche Position).



«5» Tiger cinque
2. Solo
Hauptmann Michael «Maestro» Meister
Fliegerstaffel 17
3000 Flugstunden.
Mitglied seit 2005
(bisherige Position: 4).



«4» Tiger quattro
Slot
Hauptmann Gaël «Gali» Lachat
Fliegerstaffel 17
2600 Flugstunden
Mitglied seit 2008
(immer die gleiche Position).



«2» Tiger due
Rechter Flügelmann
Hauptmann Rodolfo «Roody» Freiburghaus
Fliegerstaffel 11
1700 Flugstunden.
Mitglied seit 2013.



«6» Tiger sexi
1. Solo
Hauptmann Reto «Tödi» Amstutz
Fliegerstaffel 17
2850 Flugstunden.
Mitglied seit 2007
(Bisherige Position: 2).

**Patrouille Suisse 2014
in der Formation
«Doppelpfeil»**



Emirates A380



Der A380 vor dem Wahrzeichen Dubais, dem 7-Sterne-Palast Burj Al Arab.

Emirates: Fliegen wie im Märchen aus 1001 Nacht

Die vom Passagierbefragungsinstitut Skytrax als «World's Best Airline 2013» eingestufte Emirates fliegt Zürich neu täglich zweimal an. Zum Einsatz kommt neben einer Boeing 777 neu ein Airbus A380. Emirates ist nach der Singapore Airlines die zweite Fluggesellschaft, die Zürich mit dem Super-Airbus anfliegt.

Die Swiss und ihre europäischen Mitkonkurrenten dürften an der neuen Charme-Offensive der Scheichs wenig Freude haben. Seit dem 1. Januar bedient die in Dubai beheimatete Emirates Zürich gleich zweimal pro Tag. Neben der Boeing B777-300 kommt jetzt auch ein A380 zum Einsatz. Damit erhöht sich die Kapazität um 163 Sitze. Bisher flog nur die renommierte Singapore Airlines Zürich mit dem grössten Passagierflugzeug der Welt an.

Luxus pur

Wie kaum anders zu erwarten, richten die Araber mit der grossen Kelle an. Vor allem wer in der First Class (14 Sitze) fliegt, wird nach allen Regeln der Kunst verwöhnt. Bar, ein Sitz, der zum Liegebett wird, Annehmlichkeiten wie eingebauter Getränke-

vice, TV-Screen, Internet, lassen die Zeit buchstäblich wie im Fluge vergehen. Last but not least profitiert die wohlhabende Klientel, die rund 7000 Franken für den Flug nach Dubai hinblättert, von einer Dusche. Wenn auch die Zeit auf nur fünf Minuten beschränkt ist und man sich beim Kabinenpersonal anmelden muss, es kommen Gefühle auf wie zu den Zeiten, als das Fliegen nur einer privilegierten Gesellschaftsschicht vorbehalten war und die Fluggäste nicht in Trainerhose und Flip Flops flogen.

Goldige Aussichten

Der Grund, dass die Emirates im Gegensatz zu vielen Mitbewerbern nicht auf das Geld achten muss, liegt in den Zahlen (siehe Kasten rechts), aber auch an den Zukunftsperspektiven. Thierry Aucoc, der für die Flug-

operationen in Europa zuständige Manager, verweist darauf, dass heute zehn Millionen Touristen das sechs Flugstunden von Zürich entfernte Emirat besuchen. 2020 werde sich die Zahl verdoppelt haben. Von einem Wettbewerbsvorteil will er nichts wissen. «Wir sind dem Markt genauso ausgeliefert.» Damit spricht er den Fakt an, dass die Emirates das Kerosin zum gleichen Preis kaufen muss wie die Konkurrenz.

Nur am Rand erwähnt er jedoch, dass die Luxus-Airline von einer hervorragenden Flughafen-Infrastruktur in Dubai profitiert, mit 24-Stunden-Flugbetrieb, ausgezeichnete strategische Lage mit schnellen Anschlüssen an Asien, Australien und Afrika. Zudem sind die Personalkosten – im Vergleich zur Schweiz – um einiges tiefer. Da sich Emirates auf zwei Flugzeugtypen



Fotos: Emirates



Fliegen wie Gott in Frankreich... Ein First-Class-Sitz bei der Emirates.

konzentriert, sind auch die Wartungskosten tiefer. «Dubai braucht Emirates, Emirates braucht Dubai», steht für den französischen Manager fest, der lang im Dienst der Alitalia stand. Der Schweizer Country-Manager Jürg Müller kann das Wehklagen der Mitbewerber über angebliche Wettbewerbsvorteile nur bedingt nachvollziehen: «Wir brauchen uns nicht zu entschuldigen.»

Dass Emirates ein attraktiver Arbeitgeber ist, zeigt, dass sich bei der letzten Rekrutierungswelle in der Schweiz 60 Kandidaten als Flight Attendant bewarben. In Dubai zahlt das Personal keine Steuern und Sozialabgaben, die Wohnkosten übernimmt die Airline. Von den 60 überstanden nur zwei die Selektionshürde – eine davon ist Michaela Simmen aus Wohlen, die jetzt in Dubai residiert und von dort aus die Welt befliegt, als Flugbegleiterin der Emirates. **cp**

Patrick Huber

Emirates Group		
in US \$	2012-2013	2011-2012
Umsatz	21,1 Mrd.	18,4 Mrd.
Nettogewinn	845 Mio.	629 Mio.
Emirates Airline		
Umsatz	19,9 Mrd.	17 Mrd.
Nettogewinn	622 Mio.	409 Mio.
Beförderte Pax	39,4 Mio.	34 Mio.
Pax-Sitz-Faktor	80%	80%
Umsatz Fracht	2,8 Mrd.	2,6 Mrd.
Beförderte Fracht	2,1 Mio. t	1,8 Mio. t
Dnata		
Umsatz	1,8 Mrd.	1,5 Mrd.
Nettogewinn	223 Mio.	213 Mio.

(alle Angaben: Emirates, Jan. 2014)



Einen Drink an der Bar geniessen – eine Exklusivität von Emirates.

+ 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

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

Name

Vorname

Strasse, Nr.

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

Datum Unterschrift

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

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

Der schnelle Cappuccino

Die Swiss investiert in ihr Produkt. Mit dem neuen Bistro in der Senator Lounge kommt sie einem grossen Wunsch ihrer Vielflieger nach – ein Café und ein Gipfeli kurz vor dem Flug.

Was in Frankfurt zu einem Erfolg wurde, soll auch in Zürich zu einem Renner werden: das Bistro in der Senator Lounge. Links neben dem Eingang der insgesamt 634 Quadratmeter grossen Swiss Lounge können «Senatoren» am Morgen früh bereits schon ihren Cappuccino holen und in ein Gipfeli beissen. Die Nachfrage sei gross gewesen, die Swiss ist mit dem 220 Quadratmeter grossen Bistro einem grossen Wunsch nachgekommen.

Nur für eine bestimmte Klasse

Das Bistro nutzen werden in erster Linie diejenigen Vielflieger, welche vor dem Flug rasch einen Snack und ein Getränk zu sich nehmen wollen. Willkommen sind aber auch jene Mitglieder der Senator Miles&More- und der Star Alliance Gold-Klasse, welche sich ein wenig länger dort aufhalten wollen. In der Swiss-Lounge stehen insgesamt 17 Arbeitsplätze mit Laptop-Anschluss im Business Center zur Verfügung. Ein kostenloser W-LAN-Service gehört ebenfalls zum Angebot.



FOTOS: SWISS

Chief Operating Officer Rainer Hildebrand (Mitte) und Chief Commercial Director Markus Binkert (rechts) eröffneten Mitte Dezember 2013 das neue Bistro in der Swiss Senator Lounge.

Nicht nur sparen

Rainer Hildebrand, Mitglied der Geschäftsleitung, betonte während der offiziellen Eröffnung Mitte Dezember, dass die Swiss nicht nur sparen, sondern auch ins Produkt investieren will. «Wir werden auch andere Lounges so ausrüsten, wenn das Angebot genutzt wird», ergänzte Kommerzchef Markus Binkert.

Seit der Neueröffnung der Swiss Lounge im Mai 2008 handelt es sich um die grösste

Neuerung im luftseitigen Bereich der Swiss. Sie wurde in neun Monaten geplant und in 21 Tagen gebaut und bietet insgesamt 50 Bistrotische mit individuellem Stromanschluss an. Daneben hat es an der Bar weitere 30 Plätze. Die Swiss Lounge ist jeweils täglich von 6 bis 22.30 Uhr geöffnet. **cp**

Patrick Huber



Wände aus jurassischem Kalkstein, Eichenholzparkett, dunkelblaue Ledersessel – was mehr begehrt das «Senatoren»-Herz.

Perfekter Beruf für Frauen

Patrizia Schellhammer bringt als Captain der Helvetic Airways ihren Traumberuf und Familie blendend unter einen Hut – auch dank eines vorbildlichen Arbeitszeitmodells ihres Arbeitgebers. Für junge Frauen mit ein Grund, mit Horizon Swiss Flight Academy zur Pilotenkarriere abzuheben.

«Cockpit»: *Patrizia Schellhammer, als Pilotin sind Sie viel und unregelmässig unterwegs. Wie halten Sie Ihr Familienleben in Schuss?*

Patrizia Schellhammer: Helvetic bietet tolle Teilzeit-Modelle, die dem Arbeitnehmer die Möglichkeit geben, einen grossen Einfluss auf den Dienstplan zu nehmen. So ist es mir möglich, mich optimal mit meinem Mann und den Grosseltern abzustimmen.

Sie tanzen als Pilotin, Familienfrau und Mutter auf vielen Hochzeiten. Wie wird man da allen Verpflichtungen gerecht?

Es ist wichtig, sich nicht zu zerreißen. Sitze ich im Cockpit, gehört meine volle Aufmerksamkeit meinem Beruf, bin ich Mutter, gehört die Aufmerksamkeit meiner Familie.

Erzählen Sie uns doch von Ihrem Teilzeitmodell bei Helvetic.

Ich arbeite 40 Prozent. Das entspricht etwa acht Arbeitstagen pro Monat, was jedoch je nach Saison variieren kann. Helvetic bietet die Möglichkeit, durch Blockieren fester Tage Einfluss auf den Dienstplan zu nehmen. Dadurch kann man die Betreuung der Kinder optimal im Voraus planen.

Wie kommen Ihre Kinder mit den unregelmässigen Zeiten Ihres Berufes klar?

Meine Kinder sind es von klein auf gewohnt, dass die Mama manchmal früh aus dem Haus muss und schon weg ist, wenn sie aufwachen. Oder eben erst nach Hause kommt, wenn sie schon schlafen.

Wie stellen Sie die Betreuung sicher?

Es hilft natürlich, dass mein Mann einem regelmässigen Beruf nachgeht und morgens sowie abends zu Hause ist. Beide Kinder gehen in dieselbe Kindertagesstätte. Zudem haben wir das Glück, dass Eltern und Schwiegereltern in der Nähe wohnen, sodass unsere Kinder oftmals von Oma und Opa betreut werden.

Erzählen Sie uns kurz, wie Sie erfolgreich bei Helvetic Airways gelandet sind?

Angefangen habe ich als Copilotin bei der damaligen Crossair. Nach dem Grounding der Swissair wurden viele junge Piloten entlassen. Ich hatte unglaubliches Glück und habe am Tag nach meiner Kündigung erfahren, dass die damalige Odette Airways – die heutige Helvetic Airways – neue Flugzeuge erwerben will und Piloten sucht. Ich habe mich sofort beworben und sass bereits zwei Monate später im Type Rating für die Fokker 100.

Wie geht die Geschichte weiter?

Dadurch, dass sich die Helvetic Airways damals noch im Aufbau befand, hatte ich die Möglichkeit, nach kurzer Zeit bereits die Zusatzfunktion als Chief Ground Instructor auszuüben. Ein paar Jahre später wechselte ich vom Trainingsdepartment in die Flight Operation als Deputy Postholder Flight Operations. Diese sehr interessante Funktion habe ich jedoch nach der Geburt mei-

Patrizia Schellhammer


37 Jahre alt, Pilotin. Hobbys: Steptanz, Schlagzeug, Klavier und Gitarre spielen. Erstes Schlüsselerlebnis: Ferienjobs bei Jet Aviation Basel. Was am Pilotenberuf am meisten gefällt: «Kein Tag ist wie der andere, jeden Tag fliege ich mit einer anderen Crew, fliege ich an eine andere Destination, bin ich mit den verschiedensten Menschen konfrontiert. Und ich sehe jeden Tag die Sonne.»

nes ersten Kindes abgegeben, da sie ständige Verfügbarkeit verlangt.

Beschreiben Sie uns doch kurz Ihren fliegerischen Werdegang zur Pilotin.

Die Ausbildung habe ich bei Crosscat – der ehemaligen Flugschule der Crossair – in einem integrierten ATPL-Kurs gemacht. Nach der Ausbildung habe ich mich bei Crossair beworben und konnte nahtlos als Copilotin auf Embraer 145 starten. Zwei Jahre bin ich bei Crossair und Swiss geflogen, dann habe ich als Copilotin zur Helvetic Airways und auf den Fokker 100 gewechselt. Im Frühjahr 2007 konnte ich mein Upgrading zur Kapitänin machen.

Welche Tipps geben Sie jungen Frauen, die den Berufswunsch Pilotin haben?

Auch wenn heute in vielen Köpfen ein Pilot immer noch ein Mann ist und man sich sowohl während der Ausbildung als auch im Berufsalltag als Frau überdurchschnittlich profilieren muss: Pilot ist der perfekte Beruf für Frauen, besonders für Frauen mit Familienwunsch. Die Möglichkeiten, in Teilzeit zu arbeiten, ist fast unbegrenzt. 

Interview: Hans-Heiri Stapfer

Foto: zvg



Kapitänin und Mutter: Dank einem vorbildlichen Teilzeitmodell von Helvetic Airways bringt Patrizia Schellhammer beide Herausforderungen unter einen Hut.



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

Weisse Flügel – enteisen vor dem Abflug

Wenn Frau Holle ihre Decke schüttelt und den Flughafen mit kaltem Weiss überzieht, bedeutet das für uns, dass wir vor dem Abflug eine «Zusatzschleife» machen müssen – schliesslich sollen die Flügel und der Rumpf des Flugzeugs für den Start von Schnee und Eis befreit werden.

Ein klirrend kalter Wintermorgen in Zürich begrüsst uns zum heutigen Flug. Ich bin dankbar, im warmen Cockpit die Systeme hochfahren und dem Captain beim «Walk-around» durch die dicken Fensterscheiben zuschauen zu können. Während der Nacht hat starker Schneefall das Mittelland mit einer dicken Schicht der weissen Pracht überzogen. Unser Airbus blieb davon nicht verschont, und so ist rasch klar: Vor dem Abflug werden wir enteisen müssen.

Chemie löst das Problem

Nach dem Zurückstossen und Anlassen der Triebwerke geht es für einmal nicht auf direktem Weg zur Startbahn, sondern zuerst zum «De-icing». Während das Enteisen der Flugzeuge auf vielen Flughäfen an der Parkposition vorgenommen wird, findet es in Zürich an bestimmten Enteisungsstellen statt. Diese befinden sich nahe der Pisten, was den Vorteil bietet, dass nach erfolgreichem Prozedere rasch gestartet werden kann. Beim Enteisen wird das Flugzeug nicht nur von Schnee und Eis befreit (De-icing). Bei vorherrschendem Niederschlag werden die Flügel auch mit einer Schutzschicht gegen erneutes Vereisen überzogen (Anti-icing). Mit Beginn der «Enteisungsbehandlung» beginnt die sogenannte «Hold-over-time». Das ist eine Zeitspanne, bei deren Berechnung die aktuelle Temperatur, Niederschlagsart und -menge berücksichtigt werden. Wir sollten innerhalb dieser Zeitspanne starten, bevor die Schutzwirkung des «Anti-icing» zu stark nachlässt und sich der Niederschlag wieder auf den Flügeln ansetzt.

An der Enteisungsstation

Nach kurzer Wartezeit werden wir angewiesen, zur Enteisungsstation C2 zu rollen. Bevor das Enteisen beginnen kann, gilt es, eine Checkliste abzuarbeiten. Dabei schliessen wir die Öffnungen der Frischluftversorgung und weitere Flugzeugöffnungen, um



Foto: Sales Wick

An der Enteisungsstation warten die beiden Enteisungsfahrzeuge bereits auf uns.

das Eindringen der versprühten Flüssigkeiten zu verhindern. Dies ist rasch erledigt und das Flugzeug für die bevorstehende Behandlung vorbereitet. Wir können der Bodenmannschaft nun den Auftrag geben, mit dem Verfahren zu beginnen. In der Zwischenzeit haben sich vor uns zwei stark modifizierte Lastwagen in Stellung gebracht. Auf dem Dach befindet sich ein Ausleger mit Sprühlanze und Bedienkanzel. Von dort aus manövriert der Operateur das Fahrzeug und bedient die Sprühlanze.

Nach unserem Funkspruch setzen sich die beiden – liebevoll «Elephant» genannten – Vehikel unverzüglich in Bewegung und beginnen mit dem Enteisen. Dies fühlt und hört sich ähnlich an, wie wenn man mit dem Auto eine Waschstrasse besucht. Da der Schnee nicht nur auf den Steuerflächen und Flügeln, sondern auch auf dem Rumpf liegt, muss das gesamte Flugzeug von Schnee und Eis befreit werden. So arbeitet sich die Bodenmannschaft von vorne nach hinten durch. Rasch bedeckt sie

die Cockpit-Scheiben mit einer undefinierbaren orangenen Brühe. Nachdem das Flugzeug vom Schnee befreit worden ist, wird eine grünliche Schutzschicht angebracht. Sie wird durch dieselben Fahrzeuge auf die Steuerflächen, Flügel und am Heck des Flugzeuges aufgesprüht. Gut zehn Minuten dauert das ganze Prozedere, und der Koordinator informiert uns anschliessend über die vollbrachte Arbeit.

Wir komplettieren die Checkliste und bereiten das Flugzeug für den Abflug vor. Mit einem kurzen Blick nach hinten erkenne ich, dass bereits die nächsten Kollegen heranrollen. Nachdem wir die Freigabe erhalten haben, geben wir die Enteisungsstation frei und machen uns auf den Weg zur Startbahn. In dieser Jahreszeit werden noch viele Enteisungen folgen – bei tief winterlichen Verhältnissen sogar bis zu vier am gleichen Tag. ☐



Mit Trockenreinigung lassen sich die Kosten deutlich senken, was für die Fluggesellschaften attraktiv ist.

Waschen ohne Wasser

In Zeiten, in denen gespart und auf die Umwelt geachtet werden muss, bedienen sich zahlreiche Fluggesellschaften – so auch Swiss – einer Reinigungsmethode, die ohne Wasser auskommt. Das sogenannte Dry Cleaning bietet zudem eine Reihe weiterer Vorteile.

Wie alle andern Vehikel des öffentlichen und privaten Verkehrs müssen auch Flugzeuge in regelmässigen Abständen gereinigt werden. Meist gelangt dabei Wasser zur Anwendung, allerdings in weitaus grösseren Mengen, als dies etwa bei einem Auto der Fall ist. Für einen Airbus A320 sind rund 2500 Liter des köstlichen Nasses nötig. Dazu kommen rund 100 Liter gewöhnliche Seife, wie sie für andere alltägliche Reinigungen verwendet wird. Besondere Chemikalien gelangen laut

SR Technics (SRT), die an verschiedenen Airbus-Mustern für Swiss, Air Berlin, Qatar Airways und weitere Kunden Nassreinigungen durchführt, keine zur Anwendung. Ziemlich aufwendig gestaltet sich die Zyklierung des gebrauchten Wassers. Nach erfolgter Reinigung gelangt das Abwasser zunächst in den Öl-Wasser-Abscheider und anschliessend durch eine Aufbereitungsanlage wieder zurück in den Wasserkreislauf des Wartungs- und Unterhaltsbetriebs. Kommt dazu, dass – so Norbert Sauer, Chef

der Flugzeugreinigungsfirma Professional Aircraft Cleaning (P.A.C.) in Frankfurt – die Wiederaufbereitung des Schmutzwassers rund 50 Euro-Centime pro Liter kostet, je nach Standort und Land, wo die Reinigung vorgenommen wird. Die Nasswäsche eines Flugzeugs ist also ein ziemlich teures und aufwendiges Unterfangen.

Schutz sensibler Stellen

Aus diesem Grund haben Swiss und andere Fluggesellschaften damit begonnen, ihre



Foto: Thomas Strässle

gedeckt, die Vorflügel und die Klappen sind ausgefahren. All dies geschieht unter den wachsamen Augen von Swiss Technik, die das Flugzeug nach erfolgter Reinigung auch wieder auf allfällige, während des Waschvorgangs entstandene Schäden überprüft und die Maschine für den Streckeneinsatz freigibt.

Viel Schmutz wegen Enteisen

Der Reinigungsvorgang selber ist denkbar einfach: Für einen A320 braucht es lediglich etwa sieben Liter einer speziellen, auf «natürlicher Basis» (Eigenwerbung P.A.C.) hergestellten Flüssigkeit, die wie in einem Privathaushalt in einen Eimer abgefüllt und danach – je nach Verschmutzungsgrad des Flugzeugs – mit Wasser verdünnt wird. Allerdings kann es vorkommen, dass bis zu 22 Liter dieser Paste verwendet werden müssen. Dies ist vor allem dann nötig, wenn ein Flugzeug stark verschmutzt ist, wie dies etwa im Frühjahr, nach häufigem Enteisen während der Wintersaison, der Fall sein kann.

Danach machen sich je nach Grösse des Flugzeugs zwischen sechs (für einen Avro RJ100) und acht (für einen A321) Spezialisten daran, den Vogel von seinem schmutzigen Gefieder zu befreien. Die Reinigungsmannschaft teilt sich in drei Kleingruppen auf, von denen eine an der Flugzeugnase, die zweite unter den Tragflächen und die dritte am Heck ihre Arbeit aufnimmt. Um ans Leitwerk und zur oberen Hälfte des Rumpfs zu gelangen, benutzen die Fachleute eine Hebebühne. Die Reinigung geschieht in vier Schritten: Zunächst wird die Flüssigkeit auf die Flugzeughaut aufgetragen, wobei nur lackierte Flächen gereinigt werden. Nach einer Einwirkungszeit wird die Paste mittels eines nassen Lappens entfernt, danach erfolgt die Politur mit einem trockenen Mopp. Ein Lappen aus Mikrofasern verleiht dem Jet nach einer Gesamtreinigungszeit von vier bis sechs Stunden schliesslich neuen Glanz. Grundsätzlich wird nur nachts gearbeitet, damit der Vogel bei Anbruch des Folgetages wieder einsatzbereit ist.

Zwei Fliegen auf einen Schlag

Die Dry-Wash-Methode bietet im Vergleich zur Nasswäsche neben der Möglichkeit, Wasser zu sparen, eine Reihe weiterer Vorteile: «Während einer Trockenwäsche können wir gleichzeitig technische Checks am Flugzeug, im Cockpit und in der Kabine vornehmen. Das spart Zeit und Hangarfläche. Wird das Flugzeug dagegen nass gewaschen, müssen alle Öffnungen am Rumpf verschlossen werden, damit kein Wasser

hineingelangt», erläuterte Ioannis Methenitis, Produktionsleiter bei Swiss Technik, gegenüber «Cockpit». Es ist also möglich, dass die Techniker den Rumpf auf Spuren von Blitzschlägen oder Bird Strikes untersuchen und Kontrollen an Lichtern, Fahrwerk und Hydraulik vornehmen können, während ihre Reinigungskollegen den Rumpf von Schmutz befreien. Ein weiterer Pluspunkt liegt darin, dass das Flugzeug im Winter am Morgen nach der Trockenreinigung kein De-Icing benötigt, weil kein gefrorenes Restwasser auf dem Rumpf liegt. Dies spart wiederum Zeit und senkt den Verbrauch von umweltbelastenden Enteisungsmitteln.

Beitrag für «Score»

Nicht unerheblich sind ferner die finanziellen Einsparungen. Wie Mehdi Guenin, Pressesprecher bei Swiss, erklärte, handelt es sich bei der Umstellung von der Nasswäsche zum Dry Cleaning um einen Sparbeitrag seines Arbeitgebers an das konzernweite Kostensenkungsprogramm Score. Swiss erwartet durch den Einsatz der Trockenwäsche gegenüber der Reinigung mit Wasser in den nächsten zwei Jahren einen Spareffekt in sechsstelliger Höhe (in Schweizer Franken). Die Dauer der Reinigung hingegen ist nicht wesentlich kleiner als bei einer Nasswäsche. Auch die Häufigkeit hat sich nicht geändert: Swiss lässt jedes ihrer Flugzeuge nach wie vor rund zweimal pro Jahr waschen.

Neben der Airbus-Flotte sind auch rund zehn der 20 Avros bisher versuchsweise in den Genuss einer Trockenreinigung gekommen. Der definitive Entscheid, ob Swiss flächendeckend auch bei den RJ100 vor dem Eintreffen des Nachfolgemusters C Series auf die neue Reinigungsmethode umstellen werde, stehe noch aus, sagte Guenin. Offenbar ist die Lackierqualität ein Entscheidungskriterium: «Die Avros wurden in den vergangenen Jahren von unterschiedlichen Anbietern lackiert. Daher muss von Flugzeug zu Flugzeug entschieden werden, ob eine Trockenwäsche infrage kommt oder nicht», erklärte Methenitis. Derzeit erhalten die Flugzeuge von Swiss European ihren frischen Anstrich bei Air Livery im englischen Norwich.

Für die Langstreckenflugzeuge A330 und A340 stellt sich die Frage offenbar nicht. Sie werden weiterhin nass gewaschen, entweder durch SR Technics in Zürich oder Thai Airways in Bangkok. SRT führt laut eigenen Angaben keine Trockenwäsche durch. **cp**

Maschinen mit einer neuen Methode – dem sogenannten Dry-Wash-Verfahren – reinigen zu lassen. Die Schweizer Fluggesellschaft zählt dabei auf die Dienste der oben genannten Firma P.A.C., zu deren Kunden auch Luftfahrtgesellschaften wie Air Berlin, DHL und Lufthansa CityLine gehören. Seit Juli vergangenen Jahres sind alle 38 Flugzeuge der Airbus-Europaflotte von Swiss mindestens einmal einer Trockenwäsche unterzogen worden, und zwar in Werft 2 und 3 bei Swiss Technik am Flughafen Zürich.

Bevor mit der Trockenwäsche begonnen wird, gilt es, den verschmutzten Flieger für die Reinigung bereit zu machen. Dazu gehört die Abdeckung besonders heikler Stellen am Rumpf, etwa die Staudruckrohre, die am vorderen Rumpfunterteil angebrachten Messstellen für den statischen Druck sowie der Sensor, der den Anstellwinkel des Flugzeugs misst. Ferner wird das Fahrwerk ab-



Foto: ZVG

Acht neue Dornier-228-Maschinen New Generation und zwei revidierte Dornier 228-212 werden nach Venezuela geliefert.

Dorniers für Venezuela

RUAG liefert zehn Dornier 228 nach Venezuela. Die Maschinen verbinden abgelegene Dörfer mit regionalen Hubs.

Die zehn Dornier-Passagierflugzeuge werden eingesetzt, um abgelegene Dörfer mit regionalen Hubs in ganz Venezuela zu verbinden und so die Zugänglichkeit im ganzen Land zu verbessern. Die Flotte besteht aus acht neuen Dornier-228-Maschinen New Generation und aus zwei revidierten Dornier 228-212.

Mit dem Kauf von zehn Turbopropellerflugzeugen vom Originalhersteller RUAG ist die venezolanische Regierung der erste lateinamerikanische Flottenkunde für die Dornier 228 seit der Neulancierung Ende 2010. Der in Caracas unterzeichnete Ver-

trag umfasst den Flugzeugverkauf, aber auch Schulungen, Ersatzteile und Ausrüstung für den Support am Boden.

«Wir sind sehr stolz, dass wir die venezolanische Regierung dabei unterstützen können, Reisen in abgelegene Gebiete zu fördern», sagt Thomas K. Schilliger, Vizepräsident Commercial Programs bei RUAG Aviation. «Dank der Dornier-228-Flugzeuge, die diese Strecken bedienen, werden die Menschen in diesen entlegenen Gegenden besseren Zugang zu medizinischen und öffentlichen Einrichtungen sowie zu modernen Hilfsmitteln allgemein haben.» **cp**

Flugplatz Dübendorf AG bewirbt sich um Betrieb des Flugplatzes Dübendorf

Die Flugplatz Dübendorf AG bewirbt sich um den Zuschlag für den zukünftigen Betrieb des Flugplatzes Dübendorf. Das neu gegründete Unternehmen kann auf ein breit abgestütztes Konsortium zählen.

Ziel sei es, die Aufgaben des bis heute von der Luftwaffe wahrgenommenen Betriebs des Flugplatzes Dübendorf zu übernehmen, um eine sichere und stabile Bewirtschaftung des zivilen Flugfeldes mit militärischer Mitbe-

nutzung zu gewährleisten und dabei die vom Bund gesetzten Rahmenbedingungen zu respektieren. Dies teilte das Unternehmen in einer Pressemitteilung mit.

Mit der bis Anfang April einzureichenden Bewerbung werden Vertrags- und Betriebsgrundlagen geschaffen, die sowohl die notwendige Rentabilität als auch die betriebsnotwendigen Investitionen garantieren und den Grundsätzen der Nachhaltigkeit Rechnung tragen. Man

lege Wert auf einen lösungsorientierten Dialog mit allen Interessensvertretern aus Wirtschaft und Politik und strebe eine gegenseitig befruchtende Koexistenz mit dem geplanten Innovationspark und mit dem benachbarten Flughafen Zürich an.

Projektleiter ist Urs Brüttsch, ein ehemaliges Kadermitglied der Flughafen Zürich AG mit Erfahrung in Flughafenprivatisierungen. **cp**

Vernarrt in die «Tante Ju»

Seit zehn Jahren betreut Gaby Huber ehrenamtlich bei Ju Air deren Ju-52-Flugzeuge. Ihre Begeisterung für die Fliegerei und das Reisen begann jedoch schon viel früher.

Airforce Center, Dübendorf. Verzückt fotografiere ich den ausgestellten Tiger der Patrouille Suisse vor dem Eingang, während mich Gaby Huber dabei unbemerkt amüsiert beobachtet. Sie lässt mich heute bei ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit über die Schultern blicken. «Ich ziehe mir einen Overall über, wir erwarten bald eine Maschine von ihrem Rundflug zurück», ruft mir die Zürcherin zu und verschwindet flugs in der Garderobe.

Baujahr 1939

Wir schreiten zum Hangar. Plötzlich brummt es über unseren Köpfen: Die knapp 75-jährige «Tante Ju», wie die Ju 52 gerne genannt wird, ist im Landeanflug. Auf einmal geht es blitzschnell: Gaby Huber schwingt sich auf den Traktor, auch ihre zwei Kollegen bereiten die Ankunft vor. Ich stapfe, mit Kamera und leuchtenden Augen, hinterher.

Majestätisch rollt die Ju 52 mit ihren Original-BMW-Motoren heran und hält direkt vor unserer Nase. Gaby Huber zieht und dreht die Oldtimer-Maschine nun mit dem Traktor in Position. Kurz danach verlassen die Passagiere das 17-plätzig Flugzeug.

Kaufmännische Lehre bei der Swissair

Zu ihrer Tätigkeit bei Ju Air kam Gaby durch den damaligen Freund. Den Fliegervirus hatte sie aber bereits vorher intus: Nach einer kaufmännischen Lehre bei der ehemaligen Swissair und einem sechsmonatigen Aufenthalt in London arbeitete sie während acht Jahren für die dazumal zur Swissair gehörende Avireal. Heute ist sie als Sachbearbeiterin im Verkauf Innendienst für eine Firma in Uster tätig.

Sporadische Einsätze

Zirka ein- bis zweimal pro Monat stehe sie für die Ju Air im Einsatz, «je nach Wetter und Ferienabsenzen», erklärt die Flugbegeisterte. Seit 2010 agiere sie als Gruppenführerin und werde auch mal für Ausseneinsätze eingesetzt. Sagts – und klettert in die Fahrerkabine des Tankfahrzeugs. Auch das Betanken der «Tante Ju» ist ihre Aufgabe. Kurz darauf hebt die «HB-HOT» mit neuen Fluggästen an Bord zu einem weiteren Rundflug ab.

Nachgehakt

Hobbys: «Tante Ju» (Fliegerei allgemein), Reisen, Tanzen, Yoga.

Traum-Reiseziel: Irgendwann einmal Australien bereisen.

Schönstes Erlebnis mit der «Tante Ju»: Anlässlich des 70. Geburtstags der «Tante Ju». Tiefflug mit vier Ju 52 in Formation über den Flughafen Zürich, danach Landung in Dübendorf bei Sonnenuntergang.

Ist im Fanclub von: Patrouille Suisse.

Die Ju HB-HOS – ein Filmstar?

Als kleines «Dankeschön» kriege sie Wertbons, die sie für «Tante Ju»-Flüge an Zahlung geben kann, aber alle arbeiten ehrenamtlich und «aus purer Freude» für die Ju Air. «Selbstverständlich gibt es für die Wartung lizenzierte Festangestellte», hält die Allrounderin fest. Unsere Blicke schweifen plötzlich wieder zum Himmel. Die Ju HB-HOS kehrt aus Venedig zurück. Sie wurde für Filmdreharbeiten eingesetzt. **cp**

Claudia von Känel

(seit 25 Jahren Flight Attendant bei Swissair/Swiss)



Gaby Huber arbeitet ehrenamtlich für die Ju Air.

Wenn Flughunde reisen

Luftfracht ist gekoppelt an das wirtschaftliche Handeln Schweizer Unternehmen mit Kunden und Lieferanten im Ausland. Mit Flugzeugen werden hochwertige Produkte transportiert, die Wirtschaft ist auf ein leistungsfähiges Lufttransport-Angebot angewiesen. Zürich-Kloten ist ein wichtiger Treiber der internationalen Verflechtung und garantiert den Anschluss an die Weltmärkte.

Fliegen, das bestätigt der Rundgang durch die Frachthallen des Flughafens Zürich-Kloten, ist nicht nur für Passagiere eine streng regulierte Angelegenheit, sondern auch für die Güter, die täglich auf dem grössten Airport der Schweiz abgefertigt werden.

Ein Drittel aller Exporte und ein Sechstel aller Importe verlassen oder erreichen unser Land per Luftfracht. Die Luftfracht ist ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den Wirtschaftsstandort Schweiz und trägt massgeblich zur Stärkung der Schweizer Exportindustrie bei. Güter im Wert von über 70 Milliarden Franken werden jährlich per Luftfracht exportiert und grösstenteils auf Schweizer Flughäfen abgefertigt. Im letzten Jahr waren es alleine in Zürich 418 000 Tonnen. Im Frachtbereich sind über 2100 Mitarbeiter tätig.

Strenge Kontrollen

Die Weihnachtszeit bedeute für die Fracht-Mitarbeiter am Flughafen eine zusätzliche Herausforderung, denn der Umschlag von Ananas und Lachs erfordere eine speditive Abwicklung, erklärt Michael Sack, Chef Cargo am Flughafen Zürich. Für manche Produkte seien strenge Kontrollen Vorschrift, sie gingen in der Fracht eigene Wege durch eigene Hallen. Als Beispiel erwähnt Michael Sack Lebensmittel und pflanzliche Produkte; diese würden, bevor sie die Zollschranken passierten, von einem Lebensmittelinspektor oder einem Veterinär überprüft. Für Fleisch und Fisch gebe es sogar eine eigene Hygienezone.

Flughunde in Konkurrenz mit Bück

Neben dem Gold- und Geld-Bereich sind auch Tiere eine wichtige Sparte der Fracht. Sie haben ihre eigene Zone: Der Zugang ist mit der Aufschrift «Vogelsang-Strasse» leicht erkennbar. Über 4200 Tiersendungen passierten im letzten Jahr den Flughafen. Tierische Fracht darf nicht lange im Transit bleiben, denn sie erfordert spezielle Pflege und Aufmerksamkeit. Von Insekten über

Fische bis zu Löwen geht alles durch die Hände der professionellen Pfleger. So sind auch Flughunde keine seltenen Gäste. Sie müssen hängend transportiert werden, ihre Flugkünste gleichen den Akrobatik-Künsten der Bück-Piloten, die sich auf dem Rücken besonders wohl fühlen. Ein anderer Flugkünstler ist der Bartgeier, der kürzlich von Barcelona in Kloten eintraf, um für Zuchtzwecke in den Natur- und Tierpark Goldau zu wechseln.

Erweiterung der Fracht

Der Anstieg des Luftfracht-Volumens wird sich auch am Flughafen Zürich-Kloten (erfiguriert auf der Europa-Rangliste an 12. Position) niederschlagen, auch der Flughafen Genf-Cointrin kann mit einer Steigerung

rechnen. Seit längerem plant Zürich, den Umschlagplatz zu erweitern. Am sinnvollsten erachtet die Flughafenbetreiberin den Ausbau im «Rächtenwiesen», das auf dem Gemeindegebiet von Kloten liegt, zwischen Flughafenzaun und Autobahn A51. Da sich das Gebiet im Perimeter des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) befindet, genießen die Interessen des Flughafens ohnehin Priorität, auch wenn dort andere Investoren lieber ein Logistikzentrum sähen. Das Bundesverwaltungsgericht hat aber solche Pläne bereits gestoppt. **cp**

Rolf Müller



Flughunde warten im Transit.



Frischgemüse aus Südafrika wird überprüft.



Güter im Wert von über 70 Milliarden Franken werden jährlich per Luftfracht verschickt.



Fotos: Rolf Müller



In Zürich-Kloten werden jährlich über 400 000 Tonnen Fracht abgefertigt.





Cockpit

Nr. 02/Februar 2014

Die 1965 ausgelieferte Maule M-4-210 beim Start auf dem Hüfigletscher.
Foto: Aeromedia A.E. Wettstein



Schön, luxuriös und teuer

Die Flughafen Zürich AG ist ein erfolgreiches Unternehmen. Der Börsenkurs steigt zur Freude der Aktionäre jedes Jahr, was ihnen fette Dividenden bringt. Weniger Freude haben die Fluggesellschaften und die Passagiere an den im Vergleich zu anderen Airports happigen Gebühren. Die Swiss hat beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde eingereicht. Ist der Flughafen Zürich nun teuer oder «ein hochqualitativer Airport im oberen Preissegment», wie es CEO Thomas Kern nennt?

Der Preisüberwacher Stefan Meierhans löste diesen Sommer in einem Interview eine Debatte aus: «Die Zürcher Flughafenengebühren benachteiligen Billigflieger!» Weiter monierte er, dass ein «4-Sterne-Airport reicht, wenn dafür die Flüge nur die Hälfte kosten» (Sonntagszeitung).

Streit zwischen Swiss und Airport

Was war geschehen? Der Flughafen wollte die Passagiergebühren anheben, nachdem diese seit Jahren nicht mehr angepasst worden waren. Der Hauptkunde des Flughafens, der Homecarrier Swiss, wehrte sich vehement gegen eine Anhebung. Der Flughafen sei auch so um 25 Prozent teurer als vergleichbare Airports in Europa, stellte CEO Harry Hohmeister nüchtern fest.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl), das die Erhöhung absegnen muss, hat die Gebühren genauer unter die Lupe genommen. Resultat: Das Bazl erlaubt dem Flughafen, die Passagiergebühren für die Jahre 2014 bis 2017 schrittweise anzuheben, wobei die Fluggäste trotzdem weniger bezahlen müssen. «Die Gebühren liegen insgesamt tiefer als bisher, entsprechen aber auch nicht den Forderungen der Fluggesellschaften», kommentiert das Bazl den Entscheid gleich selber.

Schrittweise Anpassung

Die Passagiere zahlen auch nur darum weniger, weil der sogenannte «Lärmfünfliber» (5 Franken pro abfliegenden Passagier) wegfällt. Der Lärmfonds verfüge nach heutigem Wissensstand über genü-



Wird jedes Jahr ausgezeichnet: der Flughafen Zürich. Schön, aber auch nicht billig.

gend Mittel, um beispielsweise die Kosten für Lärmschutzmassnahmen und jene für formelle Enteignungen zu decken, hält das Bazl fest. Zieht man nur die nackten Zahlen zu Hilfe, müssen die Passagiere aber sehr wohl eine Zunahme der Gebühren in Kauf nehmen, deren Höhe auf den ersten Blick nicht ersichtlich wird.

Lokalpassagiere, die den Grossteil der abfliegenden Fluggäste ausmachen, bezahlen heute 21 Franken, 2017 werden es 24.70 Fran-

Lokalpassagiere	heute	2014	2015	2016	2017
Passagiergebühr CHF	21.00	23.20	23.70	24.20	24.70
Sicherheitsgebühr	14.50	12.80	12.80	12.80	12.80
Lärmgebühr	5.00	0	0	0	0
PRM-Gebühr (Pax mit Handicap)	0.90	1.00	1.00	1.00	1.00
Total	41.40	37.00	37.50	38.00	38.50
Transferpassagiere	heute	2014	2015	2016	2017
Passagiergebühr CHF	8.00	8.00	8.30	8.60	8.90
Sicherheitsgebühr	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00
Lärmgebühr	5.00	0	0	0	0
PRM-Gebühr	0.90	1.00	1.00	1.00	1.00
Total	23.90	19.00	19.30	19.60	19.90

So machts die Konkurrenz

L'aéroport de Genève-Cointrin ist im Vergleich zu Zürich um einiges billiger, obwohl auch er ein internationaler Airport ist. Aktuell beträgt die Passagiergebühr 21.35 Franken. Im Preis ist die Sicherheitsgebühr von 9.50 Franken inbegriffen.

Das sind satte 20 Franken weniger, welche von Genf abfliegende Passagiere bezahlen müssen. Das wiederum dürfte auch einer der Gründe sein, weshalb viele Low Cost Carrier wie Easy Jet (siehe «Cockpit» 01/2014) Zürich nicht bevorzugen.

Zürich nicht bezogen. Flughafen Sprecher Bertrand Stämpfli betont, dass die heuti-

ge Gebühr nicht sakrosankt sei, stehen doch auch in Genf Investitionen in die Flughafeninfrastruktur an. «Eine baldige Erhöhung ist nicht unbedingt ausgeschlossen.»

Andere europäische Flughäfen lassen sich nur bedingt vergleichen. In London Heathrow, der als der teuerste europäische Flughafen gilt, bezahlen Fluggäste nach europäischen Destinationen 28.30 britische Pfund (zirka 44 Franken), zu interkontinentalen Zielen 39.75 Pfund (zirka 61 Franken), wobei die Security-Gebühr eingeschlossen ist und nicht separat ausgewiesen wird.

ken sein. Das kommt einer Erhöhung um satte 17 Prozent gleich. Die Passagiergebühren werden in den nächsten vier Jahren nur deshalb schrittweise angehoben, «damit das Luftverkehrssystem pro Jahr weniger stark belastet wird», wie es auf Anfrage heisst. Dieser Anstieg fällt darum etwas moderater aus, weil die Sicherheitsgebühr von heute 14.50 Franken ab nächstem Jahr und die folgenden Jahre auf 12.80 Franken gesenkt wird. Der Flughafen begründet dies mit der Zentralisierung der Sicherheitskontrollen, was einen effizienteren und somit auch kostengünstigeren Betrieb erlaube.

Verschiedene Dienstleistungen

Mit den Einnahmen, welche die Airlines ihren Passagieren weitergeben, refinanziert der Flughafen die Investitionskosten für die Flughafenbetriebsinfrastruktur. Damit werden Passagierterminals, Passagierverkehrsflächen, Zollkontrollflächen, Skymetro, Boardinginfrastruktur, Fluggastbrücken, aber auch Passagierdienste wie beispielsweise das Terminal Management abgegolten.

Die Entscheidungsgrundlagen für die Gebührenordnung wird von einer Fachabteilung ausgearbeitet und dann der Geschäftsleitung vorgelegt. Den formellen Entscheid trifft der Verwaltungsrat, in dem auch drei Vertreter des Zürcher Regierungsrates sitzen.

Nachdem dies geschehen ist, wird der Antrag dem Bazl vorgelegt, das ihn dann gutheissen oder ablehnen kann. Ob die Gebühren

nach den vier Jahren im 2018 nochmals angepasst werden, lässt sich aus heutiger Sichtweise noch nicht sagen. «Primär hängt dies von den Kosten und der Verkehrsentwicklung bis ins Jahr 2017 ab», heisst es beim Flughafen.

Für Flughafen-CEO Thomas Kern hat Qualität ihren Preis. Der Zürcher Airport sei «ein hochqualitativer Flughafen im oberen Preissegment», aber nicht der teuerste, wenn man die Qualität zum Massstab nehme. **CP**



 **SHA**
Swiss Helicopter Association
www.sha-swiss.ch



Der Heliverband SHA wünscht allen Mitgliedern, Freunden und Gönnern ein erfolgreiches 2014 mit many happy landings.



Die SHA setzt sich ein für die Wahrung, Unterstützung und Förderung der gemeinsamen Interessen der schweizerischen und liechtensteinischen Helikopterunternehmen.



SA.316B HB-XCB beim Start von der Basis in Sion.

Fotos: Markus Herzig

Heli «Charlie Bravo»

Zwei Helikopter aus dem Hause Aero-spatiale/Eurocopter tragen das Call-sign «Charlie Bravo». Die SE.3160 Alouette 3 «Xray Charlie Bravo» markiert einen Meilenstein in der Schweizer Helikoptergeschichte. Als erste zivile Alouette 3 in der Schweiz wurde sie am 6. August 1965 an die neu gegründete Air Glaciers SA abgeliefert. Das «B» in der Registration steht für Bruno «Bagnoud», den Gründer der Air Glaciers. Am 4. Februar 1974 verunfallte die Alouette 3 bei Iselle und wurde in der Folge aus dem Luftfahrzeugregister gelöscht. Aber der Helikopter wurde wieder aufgebaut und im Jahre 1987 als SA.316B erneut eingetragen. Heute ist die HB-XCB neben


der HB-XOF die einzige Alouette 3 in der Schweiz, welche noch kommerziell im Einsatz steht. Der Helikopter «Zulu Charlie Bravo» tauchte im Juli 2000 zum ersten Mal in der Schweiz auf. Der AS.350B1 Ecureuil s/n 2174 wurde als HB-ZCB lackiert, aber nie offiziell registriert und gleich wieder in die USA als N211FN verkauft.

Ein gutes Jahr später folgte der Eintrag einer AS.350B3 Ecureuil als HB-ZCB der Helicoptere Service SA. Im Herbst 2004 verunfallte die Maschine. Bei diesem Unglück verlor der Direktor der Helicoptere Service sein Leben.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XCB SE.3160 Alouette 3; S/N 1259; B/J

1965; Eintrag: 2. März 1966, Eigentümer & Halter: Air Glaciers SA; Unfall: 4. Februar 1974 bei Iselle, Italien; Löschung: 14. Oktober 1976; Wiederaufbau als SA.316B; Eintrag: 17. November 1987.

HB-ZCB AS.350B3 Ecureuil; S/N 3417; B/J 2001; Vorher: G-CBBJ; Eintrag: 21. November 2001, Eigentümer & Halter: Helicoptere Service SA; Handänderung: 1. März 2002, neuer Eigentümer: Dreieck Leasing SA; Unfall: 7. September 2004 im Val de Bagnes; Löschung: 6. Oktober 2004. 

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



SA.316B HB-XCB in der ersten Lackierung nach dem Wiederaufbau.



AS.350B3 HB-ZCB der Helicoptere Service im Anflug auf Sion.



walden, weber

IM ZENTRUM KLOTEN UND DOCH IDYLLISCH GELEGEN.

An der Hinterhofstrasse entstehen 11 moderne 4½- bis 5½-Zimmer-Eigentumswohnungen im MINERGIE®-Standard. Ihr Kontakt: Eva Weber, 043 444 26 46. www.blickpunkt-wildermann.ch

Blickpunkt ● Lebensraum AG

Seestrasse 98 | 8610 Uster | www.blickpunkt-lebensraum.ch



helvetic ✈️
airways



weiter...
länger,
...höher,

Im 2014 fliegen wir Sie wieder ab Zürich, Bern-Belp
und Genf in den Sommer – mit der A319!

Airbus Helicopters EC130T2

Airbus Helicopters (vormals Eurocopter) präsentierte am 12. Februar 2012 an der Heli-Expo in Dallas (Texas) erstmals den jüngsten Spross der Ecureuil-Familie: den EC130T2. Zu den Erstkunden gehört auch der Schweizer Importeur Europavia (Suisse) AG mit zwei Helikoptern.

Technische Daten

Hersteller	Airbus Helicopters
Typ	Leichter einmotoriger Mehrzweckhelikopter
Erstflug	24. Juni 1999
Besatzung / Passagiere	1 / 6-7
Länge (inkl. Rotor)	12,64 m
Kabinenbreite	2,03 m
Max. Höhe	3,61 m
Rotordurchmesser	10,69 m
Triebwerk	Turboméca Arriel 2D
Max. / Dauerleistung	1 x 710 kW / 1 x 638 kW
Leergewicht	1412 kg
Max. Abfluggewicht	2500 kg
Max. Unterlast	1500 kg
Treibstoff	540 l
Geschwindigkeit	287 km/h
Reichweite	606 km
Website	www.airbushelicopters.com

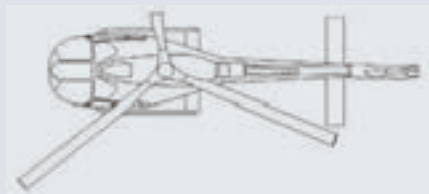


Foto: Airbus Helicopters

Airbus Helicopters entwickelte den EC130 aus dem AS350B3 Ecureuil, der 1997 seinen Erstflug hatte. Der EC130 erhielt bewährte Komponenten verschiedener Modelle des französisch-deutschen Herstellers: den Starflex-Hauptrotor der zweimotorigen AS355 Ecureuil, Triebwerk und Getriebe des AS355B3 Ecureuil, das Hydrauliksystem des AS355N Ecureuil 2, die Türen und die Landekufen des EC120 «Colibri» und den Fenestron-Heckrotor des EC135.

Der EC130 verfügt über eine um 25 Zentimeter breitere Kabine, was einer Erhöhung des Kabinenvolumens um 23 Prozent entspricht. Der Gepäckraum wurde rund 10 Prozent grösser. Bei der Entwicklung des EC130 legte man grössten Wert auf die Lärmreduktion. Dies um den damals neuen Bestimmungen für die Flüge über dem Grand Canyon gerecht zu werden. Mit 84,3 Dezibel (dB) gehört der EC130 zu den leisen Hubschraubern. Die amerikanische Zulassungsbehörde FAA (Federal Administration of Aviation) zertifizierte den EC130 am 21. Dezember 2000. Die Auslieferung der ersten von vier Vorserienmaschinen erfolgte im Februar 2001 an Blue Hawaiian Helicopters. Diese EC130B4 war gleichzeitig der 3000. Hubschrauber der Ecureuil-Familie. Die jüngste Version der EC130 enthielt Airbus Helicopters vor zwei Jahren in Dallas. Rund 70 Prozent der Zellenstruktur der neuen EC130T2 wurden überarbeitet. Das stärkere Turboméca-Triebwerk bringt zusätzliche 10 Prozent Leistung. Dadurch konnte das maximale Abfluggewicht ohne Aussenlast auf 2500 Kilogramm und mit Aussenlast auf 3050 Kilogramm sowie die Höchstgeschwindigkeit um rund 18 Stundenkilometer erhöht werden.

Für die Piloten wird ein neues Glascockpit mit zwei Bildschirmen verwendet. Neu sind zusätzlich zu den Pilotensitzen auch die hinteren Passagiersitze energieabsorbierend und bieten damit einen grösseren Schutz. Durch bessere Zugänge zum Triebwerk und zum Hauptrotor ist der EC130T2 unterhaltsfreundlicher. Unter den sieben Erstkunden befinden sich die Scandinavian Helicopter Group und die Schweizer Europavia. Von diesen 105 EC130T2 gehen 94 nach Amerika, Scandinavian erhält neun, Europavia zwei Maschinen. Ein Schweizer EC130T2 wurde in einer Personentransport- und die zweite in einer Mehrzweck-Konfiguration bestellt. Bis heute waren elf EC130B4 im Schweizer Zivilluftfahrzeugregister eingetragen, aktuell sind es deren fünf. **CP**

Das moderne Flaggsschiff



Foto: Sascha Kempf

Der erste Bell 407GX der Schweiz steht bei der Alpinlift Helikopter AG im Einsatz.

Seit dem vergangenen Herbst befindet sich beim Nidwaldner Helikopterunternehmen Alpinlift Helikopter AG der neue Bell 407GX mit der passenden Registration HB-ZNW im Einsatz. Dies ist momentan der dritte Bell 407 im Schweizer Luftfahrzeugregister und der erste der neuen Version GX.

Die Alpinlift Helikopter AG wurde im Februar 2005 gegründet und setzt seither das bewährte SA. 315B Lama (HB-ZGP) ein. Die Homebase befindet sich auf dem Flugplatz Buochs. Beschäftigt werden sechs Vollzeit-Mitarbeiter und einige Freelancer. Da beim Lama bis zur nächsten Totalrevision noch 550 Stunden offen sind, drängte sich eine Nachfolgelösung auf, zumal sich angesichts der zunehmend schwierig zu beschaffenden Ersatzteilen eine Totalrevision nicht mehr rentiert. Vorgesehen ist nun, möglichst viele Aufträge mit dem neuen Bell abzudecken und lediglich in Stosszeiten und während den Unterhaltsarbeiten mit dem Lama auszuweichen. Gemäss Aussage von Geschäftsführer Sascha Kempf wird

das Lama noch bis Ende 2016 in der Flotte verbleiben.

Beschaffung mit Hindernissen

An der Heli-Expo in Las Vegas konnte das Alpinlift-Team Kontakte zu Bell knüpfen. Kurze Zeit später erschienen die Verantwortlichen des amerikanischen Helikopter-Herstellers mit einer sehr guten Offerte in Buochs. Bell ist sehr interessiert, ihre Produkte in der Schweiz und der EU zu vermarkten. So wurde Alpinlift ausgewählt, mit dem neuen GX in den nächsten zwei Jahren Promotionsflüge durchzuführen. Der Bell 407GX gehört derzeit zu den am modernsten ausgerüsteten einmotorigen Helikoptern auf dem Markt.

Der Heli wurde an der Ebace in Genf bestellt und vier Monate später bereits ausgeliefert. Bell zog alle Register, damit die Maschine möglichst schnell beim Kunden einsatzbereit war. Für Sascha Kempf eine absolut perfekte Zusammenarbeit. Fluglehrer Guido Baumann absolvierte die Werksausbildung in Amerika (siehe Erfahrungsbericht Seite 36).

Diese Ausbildung wird vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) nicht akzeptiert, was angesichts des hohen Ausbildungsniveaus

in den Staaten unverständlich erscheint. Am Schluss kostete die ganze Umschulung für Alpinlift beinahe das Doppelte des budgetierten Betrags.

Technische Übernahme als Problem

Die technische Übernahme gestaltete sich als grosse Herausforderung im Rahmen des eng gesteckten Zeitplanes. Gute Vorbereitungen mit der Registrierung beim Bazl und die Aufnahme in die CAMO (Continuing Airworthiness Management Orga-

nisation) als neuer Typ waren sehr wichtig. Da die Herstellung und Zulassung in zwei verschiedenen Rechtssystemen (Transport Canada und EASA) stattfand, mussten zahlreiche Formulare und Deklarationen ausgefüllt werden.

Der technische Leiter von Alpinlift, Martin Amstutz, wurde bei diesen Arbeiten von den jeweils zuständigen Personen des Bazl tatkräftig unterstützt. Bell Helicopter besitzt in Europa eine eigene Service-Station in Prag. Der Transport der HB-ZNW erfolgte zuerst als Luftfracht von Montreal nach Amsterdam und anschliessend per Strassen-transport nach Prag.

Am 16. September 2013 konnte Alpinlift als erster Schweizer Operator die «November Whiskey» als GX Version von Bell Helicopter übernehmen. Nach der Auslieferung in Prag mussten die Verzollung und der Import zuerst in der Schweiz erledigt werden. Ein weiterer Beweis dafür, dass die Schweiz in Europa eine Insel ist. Die verschiedenen EU-Länder besitzen eine eigene und untereinander differenzierte Auslegung der Gesetze. Erst anschliessend folgte das Avionik Upgrade in Deutschland. Dieses beinhaltete die Installation des FM-Funkgeräts, eines «Moving Terrains» und zusätzlicher USB-Anschlüsse für Besatzung und Passagiere. Der technische Unterhalt wird von Swiss Helicopter Maintenance AG in Haltikon (SZ) sichergestellt.

Erste Erfahrungen im Flugbetrieb

Die hohe Geschwindigkeit von bis zu 250 km/h zahlt sich vor allem auf längeren Überflügen aus. Die geräumige Kabine bietet sechs Passagieren bequem Platz und der geringe Lärmpegel und kaum wahrnehmbare Vibrationen lassen eher ein Airlinerfeeling aufkommen. Die grosszügige Verglasung bietet eine uneingeschränkte Sicht, was vor allem im Rundflugbetrieb von Vorteil ist. Weiter ist der Heli mit Cable Cutter, beidseitigen Schiebetüren und einem grossen Gepäckraum ausgerüstet. Bei Bedarf kann die Kabine innert kurzer Zeit umgerüstet werden, sodass sogar ein Patiententransport mit Bahre möglich wäre.

Herzstück der Maschine ist zweifellos das Glas-Cockpit, nach dem neusten Stand der Technik. Jeder Helikopter von Alpinlift ist für den Notfall mit einem Defibrillator ausgerüstet. **CP**

Foto: Samuel Sommer



Verbesserte Sicherheit: Die zwei hellen Led-Landescheinwerfer sind selbst bei Tageslicht gut sichtbar.

Samuel Sommer

Umschulung in Texas

Erfahrungsbericht von Guido Baumann, Pilot und Fluglehrer



Fotos: Samuel Sommer

Konzentrierte Arbeit: Guido Baumann im Flugeinsatz.

«Anlässlich des MOR-Gebirgsexperten-Kurses (wenn ein Pilot in den vergangenen 12 Monaten die für Passagierflüge geforderten 50 Gebirgslandungen nicht nachweisen kann, muss er mit einem berechtigten Experten einen Checkflug machen) im Oktober 1997 in Zermatt hatte ich erstmals die Gelegenheit, mit einem Bell 407 in den Walliser Alpen zu fliegen. Dementsprechend war ich sehr gespannt, was mich in Amerika erwartete. Der komplette Umschulungskurs in Dallas dauerte fünf Tage. Zusätzlich zur Theorie waren fünf Flugstunden zu absolvieren. Ebenso standen ein FTD (Flight Training Device) und ein Garmin-1000-Trainer zur Verfügung. Das Training fand in der Bell Flight Academy in Forth Worth (Texas) statt. In der Nähe des Alliance Airports unterhält Bell einen eigens für Schulungszwecke eingerichteten Heliport mit zwei Pisten, sechs Landstellen und einer Helikopterplattform.

Theorie und Praxis

Die erhaltenen Unterlagen waren sehr umfangreich und liessen keine Wünsche offen. Zum theoretischen Konzept gehörte ein Seminar, in dem über allgemeine Safety Rules gesprochen wurde. In diesem Seminar flossen viele Erkenntnisse von Bell über Helikopterunfälle der letzten Jahrzehnte

mit ein. Beim Flugtraining wurde Rücksicht auf meine Bedürfnisse genommen, sodass ich nach einigen Schwebübungen, Platzvolten und Landungen schon die ersten Notverfahren durchführen konnte. Für mich war es vor allem wichtig, alle Aspekte des Helikopters zu kennen, da ich in der Schweiz noch einige Umschulungen durchführen werde.

Im Laufe des Flugtrainings haben wir auch Autorotationen in sämtlichen Bereichen

des H/V Diagramms (Height and Velocity) durchgeführt. In diesem Bereich sollte ein Helikopter gemäss Hersteller nicht über längere Zeit operiert werden, da dort eine Notlandung schwierig oder gar unmöglich ist. Ich war erstaunt, dass das Rotorsystem über grosse Energiereserven verfügt. Einige Notlandungen haben wir mit der Turbine im Leerlauf und einer Rotordrehzahl von 55 Prozent beendet. Es war uns auch möglich, mit 85 Prozent Rotordrehzahl in der Autorotation zu landen. Der Bell 407 hat mich positiv überrascht. Der vibrationsarme Reiseflug ist bis jetzt das Beste, was ich erlebt habe. Selbst bei Höchstgeschwindigkeit sind nur minime Vibrationen spürbar. Auch der Geräuschpegel im Cockpit, gepaart mit den Bose-ANR-Kopfhörern, ist das leiseste, was ich bis jetzt im Flug erfahren habe.

Bazl anerkennt Kurs nicht

In der Schweiz wäre eine Umschulung auf diesem Niveau nicht möglich. Umso mehr erstaunt, dass das Bazl meine Umschulung nicht anerkannt hat, weil Bell keine EASA-zertifizierte ATO (Air Training Organisation) ist. Vor zwei Jahren hat ein EASA-Verantwortlicher die Bell-Flight Academy besucht und festgestellt, dass die Flugschule die Kriterien der EASA durchaus erfüllt. Wieso viele EASA-Mitgliedstaaten dieser Empfehlung Folge leisten und die Schweiz nicht, bleibt unerklärlich.» **cp**

Aufgezeichnet von Samuel Sommer



Pilotentraum: das moderne Glascockpit.

DIE FLUGSCHAU-EVENTS DER SPITZENKLASSE!

Wir bringen Sie zu den grössten und spektakulärsten Flugschauen und Flugzeugwerk-Besichtigungen

Airbuswerke Toulouse
27.–30. März 2014 **Fr. 1360.–**

Airbuswerke Hamburg
10.–13. April 2014
15.–18. Mai 2014 **Fr. 1260.–**

Kadex 2014
Astana, Kasachstan · 21.–26. Mai 2014 **Fr. 2060.–**

ILA 2014
Berlin · 22.–25. Mai 2014 **Fr. 1120.–**

Cosford 2014
Birmingham, England · 6.–9. Juni 2014 **Fr. 1140.–**

Royal International Air Tattoo 2014
Fairford, England · 10.–14. Juli 2014 **Fr. 1690.–**

Flying Legends 2014 **Fr. 1460.–**
Duxford, England · 11.–14. Juli 2014

Kombination Royal Int. Air Tattoo und Flying Legends **Fr. 1780.–**
Fairford und Duxford · 10.–14. Juli 2014

Farnborough Air Show 2014 **Fr. 1620.–**
England · 17.–21. Juli 2014

Oshkosh 2014 **Fr. 3180.–**
Wisconsin, USA · 25. Juli–5. August 2014

Redding 2014, Flugzeugwerke Boeing **Fr. 3380.–**
Kalifornien, USA · 24. Sept.–7. Okt. 2014

Midland 2014 **Fr. 3180.–**
Texas, USA · 9.–21. Oktober 2014

Preise pro Person im Doppelzimmer. Inbegriffene Leistungen im Prospekt aufgeführt.

Verlangen sie den ausführlichen Farbprospekt oder informieren Sie sich auf unserer Webseite

Air Travel Assist · 5466 Kaiserstuhl · T 043 422 5682 · F 043 422 5685



info@airtravel.ch · www.airtravel.ch



Hobby Master 1:72 Metall
F/A-18C + D
Schweizer Luftwaffe
je 3 J-Nummern

www.flugzeugmodelle.com

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

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

www.kreutzer-aviation.ch
Ihre Flugschule für
• Privat-/Berufspilot* • Instrumentenflug*
• Nachtflug • Kunstflug
• Im Auftrag Luftwaffe
militärische Selektion/Sphair
• Schnupperflüge alle Kategorien
* in Zusammenarbeit mit unseren Partnern
Flughafen St.Gallen – Altenrhein
info@kreutzer-aviation.ch

mt-propeller
The Winner's Propeller!
über 100 STCs weltweit!
Entwicklung und Herstellung von EASA und FAA zertifizierten High Performance Composite Verstell- und Festpropellern.
Verkauf und Service in Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.
Besuchen Sie uns auf der Aero!
Flugplatzstr. 1
94348 Atting / Germany
Tel.: +49/(0)9429 9409-0
Fax: +49/(0)9429 8432
sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com



Fotos: Alberto Pericoli

Die Freiheit muss grenzenlos sein.

Lampich L-2 Róma Ein Relikt aus den 20er-Jahren lebt auf

Ungarn ist stolz auf eine Nachbildung eines 1925 gebauten Flugzeugs, die legendäre Lampich L-2 Róma. Eine Erfolgsstory.

László Váradi hat seine Schulen in seiner Heimatstadt Gyöngyös (Ungarn) beendet und 1977 seinen Abschluss als Ingenieur an der Technikerschule in Győr gemacht. Schon ein Jahr später eröffnete er sein eigenes Geschäft, spezialisiert auf Motor-Reparaturen und Ersatzteilverkauf. Da ihn das Fliegen begeisterte, machte er 1996 die Privatpiloten-Lizenz. Seine neue Leidenschaft brachte ihn dazu, Flugzeuge zu bauen. In dieser Zeit besuchte er oft das in Budapest beheimatete Ungarische Museum der Wissenschaften, Technologie und Transport, wo eine grosse Auswahl von historischen Flugzeugen und Gleitflugzeugen ausgestellt war. Der Wunsch, ein Flugzeug, welches vor 70 Jahren flog, nachzubauen, wurde von Tag zu

Tag grösser. Váradi brauchte nicht lange, um einige seiner Freunde von seiner Idee, die zu Beginn nicht mehr als ein Traum war, zu begeistern.

1999 hatte jedoch niemand in der Gruppe eine klare Vision, was gebaut respektive welches Modell nachgebaut werden sollte. Einig waren sich jedoch alle, dass es sich um ein Modell aus den 20er- oder den 30er-Jahren handeln musste.

Einer von Váradis Freunden arbeitete im erwähnten Museum und half László, mit seinen Vorgesetzten in Kontakt zu treten. Er konnte sie von seinen Plänen überzeugen, und man einigte sich nach einigen Diskussionen auf die Lampich L-2 Róma.

Doch aller Anfang ist schwer: Es mussten einige Schwierigkeiten überwunden und

von überall Hilfe gesucht werden, um das Projekt in Angriff nehmen zu können.

Am Schluss bekam er, was er wollte, allerdings unter einer Bedingung: Die originale Lampich L-2 Róma, die an der Decke des Museums hing, musste restauriert werden. László Váradi akzeptierte sofort mit grossem Vergnügen und machte sich mit Eifer an die Arbeit. Er fühlte sich geehrt über so viel Vertrauen, das ihm entgegengebracht wurde.

In einem ersten Schritt sah der Plan eine Art Röntgen des Flugzeugs vor, um so eine detaillierte Skizze herstellen zu können. In einem zweiten Schritt wurde das Flugzeug in seine Einzelteile zerlegt. Später wurden Steuerung und Funktionen, das damals verwendete Material und das Designkonzept einer genauen Überprüfung unterzogen. Diese vielfältigen Operationen ermöglichten es Váradi, seinen Umgang mit Holz und Überzugstechniken zu perfektionieren.

Und los gehts

Das Original, gepaart mit der Auflage, die fehlenden Teile zu finden, erwies sich für László Váradi und sein Team als Vorteil. Er konnte dabei auf die Unterstützung von verschiedenen Personen wie Ferenc Fehér zählen. Diese ermöglichten es ihm, im Verlaufe der Zeit die Flugzeugzelle nachzubauen. Und doch dauerte es bis ins Jahr 2004, und erst mit dem Umzug in einen grösseren Raum konnte mit dem Bau des rechten Flügels, des Querruders und des Fahrgestells begonnen werden. Dann gings zügig voran. Schon 2005 erhielt der Ingenieur die Freigabe für die ersten Testflüge. Am 17. August erfolgte der Jungfernflug an einem heissen Nachmittag. Nach 200 Metern hob der Pilot Oscar Kocsner tatsächlich ab. Nach Tausenden von Stunden war das für alle eine grosse Befriedigung. Danach folgte ein fünfjähriger Kampf gegen die Bürokratie. In dieser Zeit wurden auch neue Triebwerke getestet. Der endgültige Entscheid fiel auf den 4-Zylinder 45 HP Stamo, der von der Stark Flugzeugbau KG stammte. Am Schluss handelte es sich um eine fast hundertprozentige Nachbildung des Originals. Die Ausnahmen betrafen das Leergewicht von 270 Kilogramm, das mithilfe neuer Materialien erreicht wurde, und die Stromquelle. Das Fluchtüchtigkeits-Zertifikat erhielt Váradi im Verlauf des Jahres 2013.

Viel Vorsicht walten lassen

Das Manövrieren der «Róma» ist nicht so einfach, vor allem am Boden. Besondere Aufmerksamkeit muss starken Seitenwinden geschenkt werden. Es gilt, immer eine konstante tiefe Grundgeschwindigkeit zu halten, damit die Maschine bei Bedarf auf sicherer Basis gestoppt werden kann. Die Startgeschwindigkeit beträgt zwischen 80 und 140 km/h. Einmal in der Luft, gewinnt die «Róma» sehr schnell an Geschwindigkeit. **cp**

Alberto Pericoli

Das Fliegen mit der restaurierten Lampich muss ein besonderes Vergnügen sein (oben). Blick in das Cockpit und die Instrumente (Mitte). Das Flugzeug aus einer anderen Perspektive (unten).





- N** wie Neugierig?
- O** wie Offen?
- S** wie Strukturiert?
- W** wie Weiterbildung?

Ihre Flugschule.
Horizon Swiss Flight Academy

Besuchen Sie uns an einem unserer Infoanlässe und sichern Sie sich einen Gutschein für einen Freiflug im Simulator.

Anmeldung unter
www.horizon-sfa.ch

Besuchen Sie uns an der AERO in Friedrichshafen vom 09. - 12. April 2014

WHERE FLYING CAREERS TAKE OFF

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



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



Vor 50, 35 und 20 Jahren im Cockpit...

Februar 1964

Eine Reportage stellt den Flughafen London-Gatwick vor, gefolgt von zwei Fotos der Mirages IIIBS U-2001 und U-2002 aus Frankreich – die ersten Bilder von Schweizer Mirages! Im Mittelteil wird der Senkrechtstarter Ryan XV-5A ausführlich erläutert. Beschrieben wird auch der Grosstransporter Short SC.5/10 Belfast, von dem die RAF zehn Stück bestellt hatte. Ein Bericht über die Luftpostausstellung im Berner Postmuseum mit Exponaten aus der Luftfahrt im 19. Jahrhundert zeigt wenig bekannte Dokumente. FW

Titelbild: Weltluftverkehr im Jahre 2440 als Vision des Berners B.A.Dunker von 1803



Februar 1979

Zwei US Navy Stationen und einer US Air Force-Basis auf den Philippinen ist ein interessanter Bericht gewidmet, während der Piper PA-38-112 Tomahawk im Mittelteil mit einer Aufrisszeichnung vorgestellt wird. Ein Besuch des Pima Air Museum zeigt eine reiche Ausbeute von Flugzeugfotos von erstaunlicher Typenvielfalt. Ein Beitrag gibt einen guten Überblick über die Welt der Motorsegler als Schulflugzeuge für Modellbauer. Schliesslich wird noch über die Erprobung des Prototyps des Canadair Challenger berichtet. FW

Titelbild: Erstflug des Prototyps McDonnell-Douglas F-18A am 18. November 1978

Februar 1994

Die ersten Seiten des «Cockpit» vor 20 Jahren sind dem letzten Verkehrsflugzeug von De Havilland, dem D.H.121 Trident, gewidmet. Nach der Fusion mit andern Firmen hiess das Flugzeug in der Serienproduktion dann Hawker Siddeley Trident. Entsprechend dem Titelbild wird die Entstehung des Pilatus PC-7 Mk. II geschildert, der für Südafrika entwickelt wurde. Auch das neue Vermessungsflugzeug für die Eidgenössische Landestopographie (heute swisstopo), die Beech Super King Air 350C HB-GII, wird vorgestellt. FW

Titelbild: Der erste Prototyp des für Südafrika entwickelten Pilatus PC-7 Mk. II





Die gegenüber dem 4. Internationalen Zürcher Flugmeeting vom Sommer 1937 stark modifizierte Do 17 MV1 (Werknummer 691) D-AELE weilte zwischen dem 19. November 1938 und dem 7. Januar 1939 zur Evaluation in Dübendorf.

Do-17-Erprobung in der Schweiz (2)

Defekthexe als Passagier

Die Evaluation des Schnellbombers Do 17 durch die Fliegertruppe vor genau 75 Jahren war gezeichnet von Pleiten, Pech und Pannen. Dennoch erwies sich die in Dübendorf vorgeflogene Do 17 MV1 als ein glückhaftes Flugzeug. Der Dornier-Prototyp überlebte alle Wirren des Zweiten Weltkrieges und fiel in Oberbayern den Amerikanern als Kriegsbeute in die Hände.

Die Erprobung der Do 17 MV1 (Werknummer 691) D-AELE in der Schweiz stand von Anfang an unter einem schlechten Stern: Am 21. November 1938 führte Dornier-Chefpilot Egon Fath zusammen mit dem Schweizer Major Karl Högger die ersten fünf Flüge durch. Eine Kollision mit einem Elektrokarren beschädigte noch am gleichen Tag das Höhenleitwerk. Dank einer über Nacht vollzogenen Parforce-Leistung der mitgereisten Dornier-Mechaniker war der Bomber bereits am Folgetag wieder einsatzbereit.

Mit Major Karl Högger und Oberleutnant Biland steuerte am 23. November 1938 erstmals eine rein schweizerische Besatzung den Bomber. Anschliessend groundete das unberechenbare Herbstwetter die Dornier für einige Tage. Erst am 1. Dezember 1938 war ein erster Steigflugversuch möglich. Dabei hatte die Defekthexe ihren ers-

ten Auftritt: ein durchgebrannter Zylinder am linken Daimler-Benz-DB-601-Triebwerk führte zum vorzeitigen Abbruch.

Schweizer Benzin als Schwarzer Peter

Doflug in Altenrhein vollzog den Motorenwechsel, und am 7. Dezember 1938 war die D-AELE zurück in Dübendorf. Egon Fath unternahm zwei Kontrollflüge, die massive Probleme an den Triebwerken zu Tage förderten. Die Wurzel allen Übels orteten die Dornier-Spezialisten im Schweizer Benzin, das sie kurzerhand aus den Tanks abliessen und durch deutschen Kraftstoff ersetzten. Es war vergebene Liebesmüh: Während des Probefluges vom 12. Dezember 1938 notierte Egon Fath nicht nur unruhig laufende Aggregate, sondern auch einen besorgniserregenden Anstieg der Motorentemperatur. Ein Austausch der mit Antifrostmittel angereicherten Kühlflüssigkeit durch reines

Wasser sowie Änderungen an der Brennstoffdüsen-Einstellung sorgten für einen beschwerdefreien Probegalopp. Doch während des anschliessenden Steigfluges auf 6000 Meter Höhe wütete die Defekthexe erneut und liess die Triebwerke stottern. Es blieb wieder einmal nur der Flugabbruch. Die gravierenden Unzulänglichkeiten mit den Daimler Benz DB 601 A-1 während der Evaluation stiess der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) langsam sauer auf: Das Amt ordnete Anfang Januar 1939 den vorzeitigen Abbruch der Erprobung an. Bis zu diesem Zeitpunkt führten die drei Schweizer Testpiloten Major Högger, Oberleutnant Boudry und Oberleutnant Biland insgesamt 23 Flüge mit einer Gesamtdauer von rund 4,5 Stunden durch.

Am 7. Januar 1939 kehrte die Do 17 MV1 zum Herstellerwerk nach Friedrichshafen-Löwental zurück. Die Beschaffung der Dor-



Die in der Schweiz vorgeflogene Do 17 MV1 (Werknummer 691) D-AELE überlebte den Zweiten Weltkrieg und fiel im Mai 1945 auf dem bei Berchtesgaden gelegenen Flugplatz Ainring den amerikanischen Truppen in die Hände.

nier als neues Mehrzweckflugzeug der Fliegertruppe war somit vom Tisch.

In seinem Erprobungs-Bericht bezeichnete Karl Högger die Do 17 MV1 als «ein Muster mit guten Flugeigenschaften, das auch von einem auf zweimotorigen Flugzeugen unerfahrenen Piloten gut zu beherrschen ist». Högger lobte die hervorragende Wendigkeit in allen Geschwindigkeiten. «Einzig die

Sicht durch die gewölbten Glasscheiben in der Rumpfnase ist infolge Verzerrungen und Spiegelungen nicht sehr günstig», schrieb der Major in seinem heute im Bundesarchiv Bern lagernden Bericht. Während der Erprobung in der Schweiz erreichte die D-AELE eine Höchstgeschwindigkeit von 560 Stundenkilometer – diese lag markant unter den angepeilten 650 Sachen.

Kriegsbeute der Amerikaner

Die Do 17 MV1 gelangte wenig später zur Erprobungsstelle der deutschen Luftwaffe nach Rechlin, wo das Reichsluftfahrtministerium (RLM) zum Jahreswechsel 1939/40 hin die zivile Zulassung D-AELE durch das militärische Stammkennzeichen GL+AL ersetzte.

Die weitere Laufbahn führte den Dornier-Prototypen zur Deutschen Forschungsanstalt für Segelflugzeuge (DFS), wo die Maschine als Erprobungsträger neuer Schleppverfahren für Segelflugzeuge diente. Während dieser Tests erhielt der Veteran wieder seine Zivilimmatrikulation. Das in der Schweiz von der Defekthexe geplagte Flugzeug bogelte sich tapfer durch alle Wirren des Zweiten Weltkriegs und erlebte die Kapitulation des Dritten Reiches auf der DFS Aussenstelle Ainring. Auf diesem bei Berchtesgaden gelegenen Flugplatz erbeuteten amerikanische Truppen die Dornier mit Schweizer Vergangenheit. **CP**

Hans-Heiri Stapfer

Autor und Verlag bedanken sich bei Edelgard Piroth von Cassidian, Karl Kössler sowie dem Bundesarchiv in Bern für die Überlassung von Dokumenten und Fotos.

Schweizer Spuren in jugoslawischer Order

Ausschlaggebend für Jugoslawiens Interesse am Dornier-Bomber waren die Flugvorführungen der Do 17 MV1 am Zürcher Flugmeeting vom Sommer 1937. Im Gegensatz zur Schweiz beschaffte die Balkanmonarchie die Do 17 K. Der Löwenanteil der insgesamt 84 Einheiten war unter Lizenz im eigenen Land gefertigt.

Ungewohnt grosser Bahnhof herrschte am 20. Dezember 1938 auf dem Flughafen von Dübendorf: Der damalige jugoslawische Ministerpräsident Milan Stojadinovic nutzte seinen Staatsbesuch, um einer Vorführung der Do 17 MV1 D-AELE beizuwohnen – wie Dokumente im Bundesarchiv in Bern belegen. Der achte Prototyp weilte zur Evaluation in der Schweiz (siehe Haupttext). Der tadellose Eindruck, den der «Fliegende Bleistift» auf Stojadinovic machte, führte zu einer Erhöhung der Order von ursprünglich 20 auf 84 Do 17 Ka-1. Jugoslawien war das einzige Land, das vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs die Export-Version des «Fliegenden Bleistifts» erhielt.

Milan Stojadinovic war ab 1934 massgeblich an der Annäherung seines Landes an das Dritte Reich beteiligt. Dieser Schulterschluss mit den braunen Herren in Berlin war ausschlaggebend für die Lieferung von modernstem Kriegsmaterial an das Balkanland, das neben der Do 17 Ka-1 auch 73 Messerschmitt Bf 109 E-3 (Cockpit April 2011) sowie zwölf Bf 108 Taifun Schulflugzeuge umfasste.



Foto: EADS/Dornier Archiv

Eine fabrikneue Do 17 Ka-1 der jugoslawischen Luftstreitkräfte absolviert auf dem Dornier-Flugplatz Friedrichshafen-Löwental die Werks-erprobung.

Ebenfalls in der Schweiz liessen sich die Vertreter der jugoslawischen Luftstreitkräfte erstmals vom schnittigen Dornier-Bomber entzücken: Die Vorführungen der Do 17 MV1 am 4. Internationalen Flugmeeting von Zürich weckten Belgrads Begierde an diesem Muster – gut vier Wochen später flatterte eine Bestellung von 20 Einheiten ins Haus. Bereits Ende Oktober 1937 überführte Dornier-Chefpilot, Flugkapitän Egon Fath, die erste Do 17 Ka-1 während eines zweistündigen Direktfluges nach der bei Belgrad gelegenen Luftwaffenbasis Zemun.

Die Dornier Metallbauten GmbH verschiffte Komponenten für weitere 14 Do 17 Ka-1 zur Endmontage nach Jugoslawien. Zudem gewährte das Friedrichshafner Stammwerk der Drzava Fabrika Aviona (Staatliches Flugzeugwerk) in Kraljevo die Lizenzrechte zum Bau von 50 Maschinen. Bitterböse Ironie des Schicksals: Die im April 1941 auf dem Balkan einfallende deutsche Wehrmacht und Luftwaffe zerstörte einen Grossteil aller Do 17 K-1. (sta)

Basel: Am 19. Dezember 2013 kam im Rahmen eines Zusatzfluges für Fedex die ATR-42-300 EI-SLA der irischen Air Contractor nach Paris zum Einsatz. **Foto: Dennis Thomsen**



Basel: Nachdem Belle Air wie auch Belle Air Europe den Betrieb Ende November eingestellt hatten, mussten andere Carrier Flüge nach Pristina übernehmen. Croatia Airlines konnte sich ein Stück des Kuchens sichern. Deren A320-214 9A-CTK bricht am 23.12.2013 zu einem Flug in die Hauptstadt des Kosovo auf. **Foto: Dennis Thomsen**



Bern: Am 28. Dezember landete mit dem Bombardier CRJ700 VP-BCL der griechischen Consolidated Contractors Company zum ersten Mal eine Maschine dieses Typs in Bern. **Foto: Ian Lienhard**

Basel: Im Dezember weilte die Boeing B747-4J6 HZ-WBT7 der saudiarabischen Kingdom Holding während knapp drei Wochen für Unterhaltsarbeiten auf dem EuroAirport. Der VIP-Jumbo ist hier am Tag seiner Ankunft, dem 1. Dezember 2013, auf der Position F8 zu sehen. **Foto: Dennis Thomsen**



Bern: Auf einem VIP-Charterflug brachte die Boeing B737-700 OY-PSF der dänischen Primera Gäste für ein Wochenende ins Berner Oberland. **Foto: Ian Lienhard**

Genf: Royal Jet, die Privatgesellschaft des Emirates Abu Dhabi, setzt mehrere Boeing 737BBJ und Gulfstream G300 ein, in erster Linie für VIP- und Ambulanzflüge. Die A6-AIN ist die erste Maschine mit der neuen Bemalung.

Foto: Jean-Luc Altherr



Genf: Azerbaijan Airlines hat kürzlich ihre Flugzeugflotte mit neuer Bemalung ausgestattet. Die Boeing 767-32L (ER) 4K-AI01, unterwegs im Auftrag der Regierung, trug als eine der ersten Maschinen das neue Farbkleid.

Foto: Jean-Luc Altherr



Sion: Während der Wintersaison können auf dem Flugplatz Sion viele Business Jets beobachtet werden, zum Beispiel diese elegante Dassault Falcon 7X mit der Immatrikulation M-EDIA.

Foto: Joël Bessard

Genf: EL-AL Israel Airlines hat zwei Boeing 737-958(ER) geliefert bekommen. Eine davon ist die 4X-EHB, erhalten am 27. November 2013. Das Bild zeigt die Maschine anlässlich ihres ersten Besuches in Genf vier Wochen später.

Foto: Jean-Luc Altherr



Basel: Ein Frachtcharter nach Doha brachte Mitte Dezember erstmals eine Boeing C-17A auf den EuroAirport. Und zwar die A7-MAB der Qatar Emiri Air Force, welche als einzige der vier Exemplare der Luftwaffe dieses Emirates die vollen Farben der Qatar Airlines trägt. Der Frachter ist hier am 11. Dezember 2013 kurz nach dem Abheben von der Piste 15 zu sehen. **Foto:** Dennis Thomsen

News

Mehr Luftraum für GPS-Anflug in Bern

Der Flughafen Bern-Belp hat beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Plangenehmigung für den GNSS-Anflug auf die Piste 32 eingereicht. Skyguide hat die dafür vorgesehene Erweiterung der TMA und CTR Bern im Süden und Osten per 2015 veröffentlicht. «Damit können entsprechend ausgerüstete Luftfahrzeuge bei Wetterlagen, die eine Landung auf der Piste 32 erfordern, direkt von Südosten her (über Thun/Steffisburg – Münsingen) den Flughafen Bern anfliegen», heisst es im AIC. Das Gesuch für den geplanten GNSS-Anflug ist vom 13. Januar bis am 11. Februar 2014 öffentlich aufgelegt. Betroffene Luft-raumnutzer können bis am 28. Februar 2014 an das Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Luftraum, 3003 Bern schriftlich und begründet Stellung nehmen. CP

Air Canada stellt auf Boeing um

Die kanadische Fluggesellschaft erteilt Boeing einen Auftrag in der Höhe von rund 6,5 Milliarden Dollar – und fügt damit Airbus eine schwere Niederlage zu. Die Air Canada stellt ihre bisher zu gleichen Teilen aus Boeings und Airbus-Flugzeugen bestehende Flotte auf Maschinen des US-Herstellers um. Air Canada will von Boeing mindestens 61 Maschinen vom Typ 737 MAX kaufen. Anmerkung: Fluggesellschaften handeln normalerweise einen Mengenrabatt aus. CP

IATA rechnet mit Rekordgewinn

Die Luftfahrtbranche steuert 2014 auf einen Rekordgewinn zu. Die Überschüsse dürften branchenweit auf 19,7 Milliarden Dollar klettern, teilte der internationale Branchenverband IATA in Genf mit. Für 2013 rechnet die Branche mit einem Gewinn von 12,9 Milliarden Dollar, 1,2 Milliarden mehr als noch im September vorhergesagt. Die verbesserten Aussichten führt die IATA vor allem auf gesunkene Kraftstoffpreise und ein effizienteres Wirtschaften der Unternehmen, etwa durch Zusammenschlüsse und Kooperationen, zurück. Erfolgversprechend entwickelt sich gemäss den Prognosen auch das Passagiergeschäft. Für 2013 rechnet die Branche mit 3,1 Milliarden beförderten Passagieren, für 2014 mit 3,3 Milliarden. CP

Nordamerika: Airlines mit guten Aussichten

Der Grossteil der Gewinne 2014 entfällt der IATA zufolge auf die Airlines

von Nordamerika. Unternehmen wie Delta, Southwest und Air Canada sollen in diesem Jahr zusammen 5,8 Milliarden, im kommenden Jahr sogar 8,3 Milliarden Dollar verdienen. Nach den zahlreichen Insolvenzen der vergangenen Jahre haben viele Fluggesellschaften in den USA ihre Schulden abgebaut. CP

Europa: weniger Zuversicht

Die europäischen Airlines schneiden trotz erheblicher Verbesserungen schlecht ab. Für das laufende Jahr erwartet die IATA für Gesellschaften wie Lufthansa, Ryanair oder Air France-KLM einen Gewinn von 1,7 Milliarden Dollar. Im kommenden Jahr soll er auf 3,2 Milliarden Dollar steigen. Die Gewinnspanne sei jedoch so niedrig wie in keiner anderen Weltregion ausser Afrika. Die Branche habe sich vor allem in Europa mit besonders hohen Kosten, Steuern und hinderlichen Regulierungen herumzuschlagen, kritisierte der Verband. Bei den Wettbewerbern im Nahen Osten wie Emirates und Etihad dürfte von jedem Umsatz-Dollar zwei- bis dreimal so viel Gewinn hängenbleiben wie bei den europäischen Gesellschaften, rechnet die IATA vor. CP

Neue Verhandlungen mit der Air India

Die Star Alliance nimmt den Integrationsprozess mit Air India wieder auf. Dieser war im August 2011 aufgehoben worden, weil Air India die Aufnahmebedingungen nicht zu erfüllen vermochte. Inzwischen sei die Lage im indischen Flugmarkt wieder stabil, weshalb man sich auch um ein Vollmitglied aus diesem potenziell riesigen Flugmarkt bemühe. Dass Etihad kürzlich Anteile an der indischen Jet Airways übernahm und generell ein Kampf um den indischen Flugmarkt in Gang ist, dürfte den Entscheid der Star Alliance beeinflusst haben. CP

Erstflug des Embraer Legacy 450

Embraer Executive Jets' neuestes Flugzeug, der Legacy 450, hat seinen Erstflug am 28. Dezember 2013 erfolgreich absolviert. Die Embraer-Testpiloten Eduardo Camelier und Eugênio Cará, unterstützt vom Flight Test Engineer Carlos Kobayashi, flogen den neuen Mid-Light Businessjet während einer Stunde und 35 Minuten und überprüften dabei Handling und Leistungscharakteristik. Der Legacy 450 ist mit Fly-By-Wire-Technologie und Side Stick Flight Controls ausgerüstet. CP

Keine Telefongespräche bei Delta Airlines...

Delta-CEO Richard Anderson hat dem Handytelefonieren an Bord eine Absage erteilt. In einer internen Mitarbeiter-Kommunikation, welche rasch

an die Öffentlichkeit gelangte, begründet der CEO seine Haltung. Anderson sagt, dass Delta auf ihren Flügen keine Handyanrufe oder internetbasierte Sprachkommunikationsmittel (wie zum Beispiel Skype) erlauben werde. Diese Entscheidung sei aufgrund von Passagierbefragungen getroffen worden. In den USA ist das Nutzen von privaten Handys an Bord von Flugzeugen weiterhin generell verboten, doch arbeiten diverse Lobbygruppen daran, dieses Verbot aufzuheben. CP

... dafür bei British Airways

British Airways (BA) erlaubt als erste Airline in Europa die Verwendung von elektronischen Geräten während Taxiing, Start und Landung. Ab sofort können Kunden von British Airways (BA) ihre Tablets, Smartphones und E-Reader während der ganzen Reise im Flugmodus nutzen. Laut eigenen Angaben habe die Airline der britischen Luftfahrtbehörde (CAA) erfolgreich demonstriert, dass die neue Regelung allen bestehenden Sicherheitsbestimmungen entspreche. Zu einem früheren Zeitpunkt in diesem Jahr ermöglichte BA bereits als erste europäische Fluggesellschaft die Verwendung von Smartphones, das Telefonieren und das Verschicken von Textnachrichten und E-Mails während dem Taxiing auf dem Rollfeld. Ausserdem bietet BA auf der zweimal täglich durchgeführten Verbindung von London nach New York eine Datenverbindung an, die den Kunden die Möglichkeit gibt, Texte und Daten zu empfangen. CP

SAS schreibt wieder schwarz

Die Sparmassnahmen beim skandinavischen Carrier greifen. Scandinavian Airlines (SAS) hat im Ende Oktober abgeschlossenen Geschäftsjahr erstmals seit sechs Jahren wieder ein positives Ergebnis vorgelegt. Bei einem Umsatz von über 42 Milliarden schwedischen Kronen (5,75 Mrd. Franken) lag die EBIT-Marge trotz schwachem Wachstum und der angespannten Konkur-

renzsituation im (nord-)europäischen Flugverkehr bei 3,3 Prozent. Das EBIT betrug 433 Mio. SEK (59 Mio. Fr.), der Reingewinn immerhin noch 179 Mrd. SEK (24,4 Mio. Fr.). Im Vorjahr lag der Nettoverlust noch bei SEK 3,01 Mia. (-410 Mrd. Fr.). Laut SAS-CEO Rickard Gustafson waren die Erfolgsfaktoren eine erhöhte Produktivität sowie die im Jahresdurchschnitt um 5,9 Prozent gesunkenen Treibstoffkosten. Ein weiterer Erfolgsfaktor waren die Verkäufe des SAS Ground Handling an Swissport sowie der abgeschlossene Verkauf der Tochter Widerøe. CP

Codeshare zwischen Etihad und Aegean

Etihad Airways hat ein Codeshare-Agreement mit Aegean Airlines unterzeichnet. Dafür startet die griechische Fluggesellschaft ab dem 30. März mit vier wöchentlichen Flügen von Athen nach Abu Dhabi. Etihad wird diese Verbindungen ebenfalls unter ihrem EY-Code anbieten. Geflogen wird mit einem Airbus A320 mit 168 Plätzen. Zusätzlich wird Etihad ihren Code auf Aegean-Flügen von Athen in 16 weitere griechische sowie zehn europäische Ziele platzieren. Im Gegenzug dazu wird Aegean neue Codeshare-Routen zwischen Abu Dhabi und sieben Destinationen in der Golfregion, Australien und Südafrika anbieten können. CP

Polen wählt M-346 als neuen Jettrainer

Alenia Aermacchi hat in Polen die Ausschreibung für ein neues Trainingsflugzeug gewonnen. Die Italiener können acht Fortgeschrittenentrainer M-346 (Bild unten) an die Luftwaffe Polens liefern. Die Verträge werden voraussichtlich im ersten Quartal 2014 unterzeichnet, der Kontrakt im Wert von 280 Millionen Dollar umfasst die acht Flugzeuge, vier Optionen sowie sonstige Schulungsmittel, Ausbildung und technische Unterstützung. Die Lieferungen sollen 2016 bis 2017 erfolgen. Die polnische Luftwaffe will damit ihre alten TS-11 Iskra ablösen. Im Wettbewerb standen neben dem



Foto: Rolf Müller

M-346 der BAE Hawk und die KAI T-50 Golden Eagle. **RM**

Beechcraft geht an Textron

Ausgerechnet in der Casino-Stadt Las Vegas organisierte im vergangenen Oktober der Flugzeughersteller Beechcraft seinen grossen Auftritt. Erst ein halbes Jahr zuvor konnte das Unternehmen das Insolvenzverfahren beenden, nun übergab Beechcraft in der Glücksspielmetropole im Rahmen einer Geschäftsflugfahrtmesse die erste King Air 350i an Wheels Up. Die Flugzeug-Eigentümergeinschaft bestellte bis zu 105 der Turboprop-Maschinen. Mit Wartungs- und anderen Verträgen ist der Auftrag 1,4 Milliarden Dollar wert. Beechcraft hat damit nach eigenen Angaben die wohl grösste Bestellung von Propeller-Flugzeugen der Geschichte an Land gezogen – und sich für potenzielle Käufer interessant gemacht.

Jetzt hat einer angebissen: Der US-Mischkonzern Textron übernimmt Beechcraft und zahlt für den Flugzeugbauer – wie der Zufall es will – ebenfalls 1,4 Milliarden Dollar. Dabei soll sich Textron unter anderem gegen den brasilianischen Flugzeugbauer Embraer und das indische Unternehmen Mahindra & Mahindra durchgesetzt haben. Bekannt ist Textron vor

allem als Muttergesellschaft des Flugzeugproduzenten Cessna. Zum Konzern gehören auch der Helikopterhersteller Bell und der Motorenbauer Lycoming. **RM**

Swissport schliesst Übernahme ab

Swissport hat die Akquisition von Servisair von der Derichebourg SA abgeschlossen. Am 2. August hatte Swissport die Unterzeichnung einer verbindlichen Vereinbarung über den Kauf von Servisair bekannt gegeben. Einzelheiten über die finanziellen Rahmenbedingungen wurden nicht genannt. Alle notwendigen Genehmigungen der Kartellbehörden lagen vor dem Abschluss vor. **CP**

Neuer Regionalcarrier in Friedrichshafen?

Intro Aviation, die Airline des französischen Multiunternehmers Hans Rudolf Wöhr, beabsichtigt die irische Air France-KLM-Tochter Cityjet zu übernehmen. Zwar ist die Übernahme noch nicht abgeschlossen, jedoch soll sie unmittelbar bevorstehen. Intro soll ein verbindliches und damit unterschriebenes Angebot abgegeben haben. Wöhr möchte Cityjet in Friedrichshafen mit der Intersky, an der Wöhrls Intro Aviation mit 74,9 Pro-

zent beteiligt ist, zusammenlegen. Es gehe darum, beide zu einer neuen, in ganz Europa tätigen Regionalairline zu machen, die Grossen wie der Luft-hansa trotzen könne. Derzeit verbindet Cityjet insgesamt 16 europäische Ziele miteinander – Basis ist der London City Airport. **CP**

Rostock Airways bedient Zürich-Bremen

Ab 3. Februar wird Rostock Airways neu die Strecke Zürich-Bremen bedienen. Diese Destination war nach dem Konkurs der OLT verwaist. Geflogen wird jeweils zweimal täglich mit einer Turboprop-Maschine Dornier 328 mit 31 Plätzen. Rostock Airways tritt in die Fussstapfen von Air Alps: Sie übernimmt einen Teil des Flugbetriebs der in Konkurs gegangenen österreichischen Fluggesellschaft. **CP**

Rostock-Laage: keine Lösung in Sicht

Der Streit um die Zukunft des Flughafens Rostock-Laage spitzt sich zu. Noch immer ist unklar, wie das Millionen-Loch gestopft werden soll. Die Gemeinden sehen das Bundesland in der Pflicht, die Opposition beklagt Versäumnisse. Der Flughafen Rostock-Laage kämpft seit Jahren um seine wirtschaftliche Existenz. Für 2013 ist

NDR-Informationen zufolge mit einem Defizit von rund 2,65 Millionen Euro zu rechnen, 350 000 Euro mehr als erwartet. Flughafen-Geschäftsführer Carsten Herget hat mehr Unterstützung vom Land gefordert. **CP**

Easyjet kommt Ryanair näher

Easyjet droht ihrem irischen Billig-Konkurrenten Ryanair den Rang abzulaufen. Mit 61,3 Mio. beförderten Passagieren (+3,6 Prozent) hat die neue Strategie mit Sitzplatzreservierungen und flexiblen Tarifen voll eingeschlagen. Der Branchenprimus unter den Low Cost-Airlines, Ryanair, beförderte letztes Jahr im Vergleich «nur» 2,3 Prozent mehr Fluggäste. Insgesamt flogen 81,4 Mio. Passagiere mit der irischen Gesellschaft, die vorwiegend «zweitklassige» Airports anfliegt. **CP**

Ethihad legt zu und fliegt nach Zürich

Ethihad Airways transportierte im vergangenen Jahr rund 12 Mio. Passagiere, knapp 16 Prozent mehr als 2012 (10,3 Mio.). Beliebtestes Reiseziel war Bangkok mit 743 000 Passagieren, gefolgt von Manila mit 550 000 Passagieren. Ethihad fliegt ab dem 1. Juni direkt von Zürich nach Abu Dhabi. **CP**

AMAC Aerospace: Swiss Excellence in Business Aviation



AMAC Aerospace is the largest privately owned aviation firm in the world specializing in completions, maintenance, charter and brokering. We provide corporate and private aircraft maintenance repair organization (MRO) refurbishment and completion services, as well as aircraft management and charter services.

Located at EuroAirport Basel-Mulhouse in the new expansion zone, our three state-of-the-art maintenance and production facility hangars enjoy generous workshop and office space as well as 31,325m² securely fenced tarmac that opens directly onto the linkage taxiway. Of our three hangars, we dedicate one wide-body hangar to maintenance, the second to completions and refurbishment and a third, smaller hanger to maintenance work on a variety of smaller aircraft. Total floor space extends over 21,000m².

The two large hangars comfortably accommodate multiple narrow and wide-body aircraft, Boeing B747s, B777s, B787s, Airbus A340s, A330s and extend to service an A380. The smaller hangar simultaneously serves two narrow-body aircraft, Boeing Business Jets and/or Airbus A318, A319, A320 or Gulfstreams and select Bombardier jets.

We are proud to offer our esteemed clientele the chance to experience AMAC professionalism and we look forward to welcoming you!

AMAC AEROSPACE

AMAC Aerospace Switzerland AG Telephone +41 58 310 31 31
Henric Petri-Strasse 35 info@amacaerospace.com
4051 Basel, Switzerland www.amacaerospace.com

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1.–31. Dezember 2013

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
10.12.2013	HB-CZF	Ce 182P	182-61450	1972	Hirsig Michael / Bylang Peter, Thun	Thun
10.12.2013	HB-DHH	M20K	25-0554	1981	Müller Hans-Rudolf, Schönenberg	Wangen-Lachen
18.12.2013	HB-IIQ	B.737-7CN	307052	1999	Privatair SA, Genève 15 Aéroport	Genève-Cointrin
20.12.2013	HB-JMK	A340-313	0169	1997	GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
19.12.2013	HB-JML	A340-313	0263	1999	GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
18.12.2013	HB-JOE	GV-SP	5220	2008	G5 Executive AG, Zug	Basel-Mulhouse
11.12.2013	HB-PQS	PA-28-181	2843069	1997	Kemac Aviation AG, Frauenfeld	Lommis
13.12.2013	HB-QIC	BB37N	210	2002	Funk Hans / Ballongruppe Schweiz, Wolfwil	Zuzwil SG
18.12.2013	HB-XKE	KA-32A12	8709/02	1992	Swiss Heli AG / Heliswiss International AG, Küsnacht am Rigi	Bern-Belp
03.12.2013	HB-XQT	SE 313 B	1650	1961	Graf Ulrich / EAFM Verein für Exotic and Antique Flying Machines, Wetzikon	Würenlingen
24.12.2013	HB-YJO	Glastar GS-1	5561	2002	Brüngger Urs / Valstar-Flyers, Selzach	Raron
01.12.2013	HB-ZKA	269C	51918	2008	Oechslin Joachim, Schindellegi	Schindellegi
10.12.2013	HB-ZVJ	AW109SP	22292	2012	Airtobs SA / Swiss Helicopter AG, Chur	Samedan

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
02.12.2013	HB-1432	Mosquito B	118	1978	Obrist Emanuel, Zug	Hausen am Albis
11.12.2013	HB-1754	DG-300 Elan	3E49	1984	Gilibert Daniel, Les Hauts-Geneveys	Colombier NE
06.12.2013	HB-EYD	MS 893 E	12680	1976	Air-Club d'Yverdon-les-Bains, Yverdon-les-Bains	Yverdon-les-Bains
17.12.2013	HB-FJC	Pilatus PC-6/B2-H4	983	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.12.2013	HB-FJH	Pilatus PC-6/B2-H4	988	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.12.2013	HB-FQI14	Pilatus PC-12/47E	1435	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.12.2013	HB-FQN14	Pilatus PC-12/47E	1440	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.12.2013	HB-FQP14	Pilatus PC-12/47E	1441	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.12.2013	HB-FRB14	Pilatus PC-12/47E	1454	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.12.2013	HB-FRC14	Pilatus PC-12/47E	1455	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.12.2013	HB-FVQ	Pilatus PC-12/47E	1390	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.12.2013	HB-HCY6	Pilatus PC-7 MkII	714	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.12.2013	HB-HCZ6	Pilatus PC-7 MkII	715	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.12.2013	HB-JGF	Falcon 2000EX	185	2008	Daved SA / Tag Aviation SA, Genève	Genève-Cointrin
23.12.2013	HB-JGR	CL-600-2B16 (604 Variant)	5624	2005	Frayward Overseas SA / Nomad Aviation AG, Bern	Bern-Belp
09.12.2013	HB-KHB	SR20	1514	2005	Hirt Beat, Uttwil	St. Gallen-Altenrhein
04.12.2013	HB-QCR	LBL 120A	481	1997	Sciboz Laurent Albert, Sommentier	Sommentier
04.12.2013	HB-QFU	LBL 105A	556	1999	Aeschmann Jean-Pierre, Lausanne	Genève
06.12.2013	HB-QOB	Special Shape (Colt Flying Hut)	1828	1991	Air Engiadina AG, Samedan	Samedan
06.12.2013	HB-QOC	Special Shape (Colt Flying Shuttlecock)	1938	1991	Air Engiadina AG, Samedan	Samedan
30.12.2013	HB-TCE	Zlin Z 143 L	0006	1995	Weber René, Müllheim Dorf	Lommis
20.12.2013	HB-VML	Learjet 45	084	2000	Sun Heli Est. / Jet-Link AG, Glattbrugg	Zürich
30.12.2013	HB-VMY	Cessna 550	550-964	2001	GE Capital Switzerland AG / Jet Aviation Business Jets AG, Kloten	Zürich
23.12.2013	HB-ZPC	R 44 II	12531	2008	Helipool GmbH, Chur	Untervaz

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
19.12.2013	HB-2484	Schempp-Hirth Arcus M	56	2013	Schneebeli Felix / Segelfluggruppe Oberamt, Hausen am Albis	Hausen am Albis
18.12.2013	HB-2494	Schempp-Hirth Ventus-2CM	271	2013	Ammann Felix, Erlenbach ZH	Schänis
19.12.2013	HB-2504	Schempp-Hirth Arcus T	43	2013	Segelfluggruppe Winterthur, Winterthur	Winterthur
19.12.2013	HB-3458	Schleicher ASW 27-18	29666	2013	Segelfluggruppe Knonaueramt, Affoltern am Albis	Hausen am Albis
13.12.2013	HB-FQS14	Pilatus PC-12/47E	1444	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.12.2013	HB-FQT14	Pilatus PC-12/47E	1445	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.12.2013	HB-FRF14	Pilatus PC-12/47E	1458	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.12.2013	HB-FRG14	Pilatus PC-12/47E	1459	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.12.2013	HB-HDF6	Pilatus PC-7 MkII	721	2013	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.12.2013	HB-JEH	Bombardier BD- 700-1A10	9523	2012	Société d'Etudes techniques et économiques SA / Albinati Aero- nautics SA, Meyrin	Genève-Cointrin
13.12.2013	HB-JSE	Dassault Falcon 7X	218	2013	Daved SA / Tag Aviation SA, Genève	Genève-Cointrin
10.12.2013	HB-MHW	Extra EA 300/SC	SC036	2013	HW Aviation AG, Gamprin	St. Gallen- Altenrhein
19.12.2013	HB-QKC	Kubiček BB26	1039	2013	Wüthrich Willy, Belp	Belp
23.12.2013	HB-VPR	Embraer EMB-505	50500195	2013	Family Airline SA, Oulens-sous- Echallens	Genève-Cointrin
17.12.2013	HB-ZLV	Eurocopter AS 350 B3	4582	2008	Heli-TV SA, Lodrino	Lodrino
04.12.2013	HB-ZWO	Robinson R44 II	12356	2008	De Wolf Chris, Zug	Ausland



Löschung: Vor knapp dreizehn Jahren wurde die Cessna 550 Citation Bravo HB-VMY in die Schweiz importiert. Vorher hatte sie die Test-Immatrikulation N52234 getragen. Nun stand sie im Einsatz bei der Jet Aviation Business Jets AG. Am zweitletzten Tag des letzten Jahres wurde der Jet aus dem Schweizer Register gelöscht.



Löschung: Sieben Jahre lang war der Canadair CL-600-2B16 Challenger (604 Variant) HB-JGR in der Schweiz registriert. Der Businessjet hatte seinen Erstflug 2005 mit der Immatrikulation C-FFMS in Montréal absolviert. Der erste Käufer betrieb ihn als N604GD im US-Staat Minnesota, und nach einem Abstecher nach Dänemark als OY-MKS wurde er am 10. Oktober 2007 in der Schweiz registriert.



Löschung: An einem nebligen Novembertag absolvierte der Pilatus PC-12/47E HB-FQN14 einen Testflug. Unterdessen ist das Flugzeug aus dem Luftfahrzeugregister verschwunden. Dem Vernehmen nach soll es nach Mexiko geliefert werden. Die Maschine zeigt, dass eine Flugzeugbemalung auch mit vorwiegend grauen Tönen attraktiv gestaltet werden kann.



Löschung: Die Socata MS 893 E Rallye HB-EYD mit dem auffälligen Breitling-Farbkleid ist gelöscht worden. Die Rallye wurde von der legendären Firma Morane-Saulnier konstruiert und ab 1959 gebaut. Von 1965 an übernahm Sud Aviation die Produktion unter dem Namen Socata. Der Tiefdecker wurde in zahlreichen Versionen gebaut und steht verbreitet als Segelflugzeugschlepper im Einsatz.

Events, Wettbewerb

Kalender

11.–16. Februar

Singapore Airshow

9.–12. April

Aero in Friedrichshafen

20.–22. Mai

EBACE in Genève

20.–25. Mai

ILA Airshow in Berlin

30./31. August und 6./7. September

100 Jahre Luftwaffe. Air14 in Payerne.

Seltener Gast in Sion

Diese in Südafrika immatrikulierte Bombardier BD-700-1A11 Global 5000 C/N 9470 stattete Sion anfangs Januar während einigen Tagen einen Besuch ab. «Ein seltener Besuch», wie der Fotograf vermeldete.



Foto: Joel Bessard

Wettbewerb – Flughäfen/Orte der Welt

Foto: Rino Zigerlig



Foto: Archiv Cockpit



Wie heisst dieser Ort?

Es handelt sich um einen Ort an einem See in der Zentralschweiz (Bild links oben), wo Schweizer Berufs-Militärpiloten im letzten Dezember brevetiert wurden (im Bild ein Super-Puma).

Antworten bitte an: wettbewerb@cockpit.aero **Einsendeschluss: 12. Februar 2014.**

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre vollständige Adresse bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2015. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der März-Ausgabe publiziert.

Auflösung Wettbewerb Nr. 01: Flugplatz Wangen-Lachen.

Richtig geantwortet haben: Denis Steffanon, 4410 Liestal; Bruno Knecht, 3714 Frutigen; Lars Marty, 8843 Oberiberg; Erwin Kälin, 8844 Euthal; Michael Frei, 5436 Würenlos; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Thomas Winkler, 3018 Bern; Daniel Eckert, 1202 Genève; Michael Frey, 6033 Buchrain; Kuno Matter, 5046 Walde; Pius Wigger, 8124 Maur; Reto Moraschini, 8102 Oberengstringen; Louis Sandoz, 6317 Oberwil; Hans Schöni, 4802 Stengelbach; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Heinz Segessenmann, 2552 Orpund; Jürg Dörninger, 8488 Turbenthal; Max Donzé, 2533 Evillard; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Urs Henz, 4146 Hochwald; Edgar Mettler, 8855 Wangen; Bruno von Ah, 6045 Meggen; Willi von Dach, 8107 Buchs; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Friedrich Christen, 3800 Matten; Roger Christen, 3800 Matten; Paul Burri, 3414 Oberburg; Max Erni, 8722 Kaltbrunn; Ruth Laib, 8855 Wangen; Bruno Laib, 8855 Wangen; Florian Laib, 8855 Wangen; Claudia Laib, 8855 Wangen; Sarah Birchler, 8174 Stadel; Edith Gfeller, 3072 Ostermundigen; Mike Wacker, 5053 Wittwil; Markus Leiser, 6260 Reidermoos; Peter Siegenthaler, 3072 Ostermundigen; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Ruedi Susmann, 8610 Uster; Antonia Kutter, 8500 Frauenfeld; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Markus Arnold, 5734 Reinach; Patrick Göransson, 8820 Wädenswil; Beat Habegger, 8127 Forch; Delia Frauenfelder, 8620 Wetzikon; Peter Bollinger, 8226 Schleithelm; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Benjamin Hari, 3754 Diemtigen; Urs Gysin, 4303 Kaiseraugst; Hanspeter Deflorin, 8855 Wangen; Hans Müller, 4704 Niederbipp; Philipp Christen, 3800 Matten.

Als Gewinnerin wurde Claudia Laib ausgelost. Die Gewinner werden im Dezember 2014 kontaktiert.

FULL STOP.

CHICKEN WINGS

www.chickenwingscomics.com

VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER





GRIPEN – ENTSCHEID FÜR DIE UNABHÄNGIGKEIT

Wirkliche Unabhängigkeit entsteht erst durch die richtigen Partner.

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

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



www.gripen.ch



SAAB

YOUR FLIGHT IS OUR MISSION™



AEROSPACE EVO



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™