



Aero 2014

## Neuheiten, Nostalgie und viel Publikum

### Military Aviation

Japanische Flugboote erleben Renaissance

### Civil Aviation

Swiss und die neuen GAV

### Airport

Das Flughafenhotel ohne Airlines





**AIR 14**   
PAYERNE SUISSE  
30 31 AUG 16 17 SEP

# OUTDOOR. CHALLENGE. **YOU!**



# SPHAIR



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee  
Luftwaffe

INFOS HIER:  
[www.facebook.com/sphair.ch](http://www.facebook.com/sphair.ch)  
[www.sphair.ch](http://www.sphair.ch)



# Take your seats

## Liebe Leserinnen und Leser

Es sollen Überlegungen im Raum herumgeistern, die Luftfahrt-Ausstellung Aero Friedrichshafen wieder nur noch alle zwei Jahre durchzuführen. An den Besucherzahlen kann es jedenfalls nicht liegen. Den Grund vermute ich in der Sparwelle, die bald alle Sektoren erfasst und überrollt, und vor der auch Aussteller nicht gefeit scheinen. Wer heute nicht spart, steht irgendwie neben den Schuhen, hat man das Gefühl.



Ich habe die Aero in Friedrichshafen zum ersten Mal besucht – aber bestimmt nicht zum letzten Mal. Sehr professionell organisiert, hat sich die

se Ausstellung zum Mekka der General Aviation entwickelt, wie mir mehrere Aussteller versichert haben. Besonders erfreulich, dass es auch Platz für Exoten hat, wo auch ein Hacienda-Besitzer seine «preisgünstige Unterkunft mit eigener 1200-Meter-Flugpiste» anpreisen kann. In Murcia drehen offenbar vor allem gestresste Manager ihre Runden, damit sie ihre Fluglizenzen nicht verlieren. Schade wäre es auch, wenn ich «Hans» nicht mehr begegnen würde. Der gebürtige Bayer versicherte mir, dass er jedes Jahr nach Friedrichshafen fliege, obwohl er längst nach Kalifornien ausgewandert ist. «So gutes Bier kriegt nirgendwo sonst!» Na dann: Prost! Auf die nächste Aero.

**Herzlichst, Patrick Huber, Chefredaktor**



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



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

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

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

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

#### Jetzt mit Kontaktlos-Funktion

Mit der Kontaktlos-Funktion bezahlen Sie Kleinbeträge schnell, sicher und zuverlässig. Halten Sie einfach Ihre Cornercard an das Lesegerät, und schon ist die Bezahlung getätigt.

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

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



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

**cornercard**  
you first



**Military Aviation**

- 6** Japanische Flugboote erleben eine Renaissance
- 9** Super-Pumas der Luftwaffe helfen der Patrouille des Glaciers
- 10** Luftwaffen Frankreichs und Saudi-Arabiens am «Green Shield»
- 11** Frankreich, Spanien und Griechenland gemeinsam am «Recce-Meet»

**Cover Story**

- 12** Die AERO in Friedrichshafen als Publikumsmagnet

**Civil Aviation**

- 20** Lufthansa Technik mit gutem Ergebnis und grossen Zielen
- 22** Die Swiss und die Gewerkschaften vor GAV-Verhandlungen

**Airport**

- 24** Werner Knechtli: Flughafen-Hotelier ohne Airline

**Mittelposter**

- 26** Der Helikopter AS.350B3 Ecureuil HB-ZIG am Tag der offenen Tür der Heli-basis Zweisimmen

**General Aviation**

- 28** Schweizer Legende mit neuem Besitzer

**Helicopter**

- 32** Data Sheet: Sikorsky S-92
- 33** Heli-Expo in San Francisco

**Report**

- 34** Betörende Einsamkeit des Piloten in Kanada
- 37** Solar Impulse 2: Vor dem nächsten Rekordversuch

**History**

- 38** Luftkämpfe über der Schweiz im Sommer 1940

**Regelmässige Rubriken**

- 3** Take your Seats
- 8** Inside
- 16** Horizon
- 17** Die andere Seite
- 19** Your Captain speaking...
- 30** SHA inside
- 31** Heli-Focus
- 41** Vor 20, 35, 50 Jahren
- 42** Gallery
- 45** News
- 48** HB-Register
- 50** Letzte Seite: Cartoon, Wettbewerb, Events

**6****Military Aviation**

Flugboote wie die Shin-Maywa sind wieder gefragt

**Airport**

Wenn keine Airline-Crew am Flughafen übernachtet

**Report**

Bertrand Piccards und André Borschbergs Auftritt

**24****37**

**Titelbild: Das Mekka der General Aviation: die AERO in Friedrichshafen. Bild: Messe Friedrichshafen**

**Herausgeber:**

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

Verlagsleitung: Roger Schenk  
Verlagssupport: Daniel Jordi

«Cockpit» erscheint monatlich am Ende des Vormonats 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, Andrea Bolliger, Hansjörg Egger, Markus Herzig, Walter Hodel, Felix Kälin, Ian Lienhard, Georg Mader, 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, Marco Zatta, Sven Zimmermann, Franz Zussner.

**Texte und Fotos bitte 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



## Seltener Deal für Indiens Archipele

Grundsätzlich sind sich die beiden Verteidigungsminister wie auch Japans Premier Shinzo Abe und Indiens Manmohan Singh einig: Indiens Marine soll 15 Exemplare einer fast ausgestorbenen Spezies erhalten – grosse ozeanfähige Langstreckenflugboote vom Typ ShinMaywa US-2i. Japans erster militärischer Flugzeugexport sowie der erste «Deal» zwischen den beiden Ländern überhaupt hat (auch) mit China zu tun.

**D**er Hintergrund dieser damit dokumentierten neuen Annäherung ist offensichtlich. Während ein unter Premier Abe sicherheitspolitisch selbstbewusster – China nennt es aggressiver – werdendes Japan unter wachsenden Spannungen in überlappenden Luftraum-Identifizierungszonen einen erhitzten Territorialstreit mit Peking (aber auch mit Südkorea) um Inselgruppen und (vermutete) Rohstoffressourcen ausficht, drängt seine Regierung auf engere militärische Beziehungen mit Indien, einem weiteren Land, das zum Beispiel vis-à-vis von Tibet ungelöste Grenzkonflikte mit China hat. Gemäss dem indischen Verteidigungsminister Arackaparambil Kurien Antony haben daher beide Länder beschlossen, die indisch-japanischen Verteidigungskonsultationen und die Zusammenarbeit zu intensivieren, um die strategische und globale Partnerschaft zwischen Japan und Indien zu stärken.





### Übungen und Personalaustausch

Laut dem japanischen Amtskollegen Itsunori Onodera einigte man sich auf regelmässige gemeinsame Übungen der beiden Marinen samt Personalaustausch von Testpiloten sowie weiterem Luftwaffenpersonal. 2014 wird Antony Japan einen Gegenbesuch abstaten, ausserdem wird sich die indische Flotte dort zu Übungen einfinden. Man sieht: Zum gemeinsam erkannten Fokus zählt auch die Sicherheit im Seeverkehr. Für deren Stärkung über dem Indischen Ozean und seiner Archipele ist die viermotorige ShinMaywa US-2 geradezu prädestiniert. Einige pazifische Länder hatten sich bereits früher dafür – wie auch für den Vorgänger US-1 – interessiert. Artikel 9 der japanischen Friedensverfassung verhinderte aber Rüstungsexporte. Bis eben zur jüngsten Abänderung ...

### Klon aus «grosser» Vergangenheit ...

Die Japaner haben – in der kurzen Geschichte der Luftfahrt schon fast prähistorisch – lange zurückliegende Erfahrungen mit grossen Amphibienflugzeugen. Die flugfähig erbeuteten Exemplare der ab 1943 144-mal gebauten Kawanishi H8K «Emily» mit ihren Reichweiten über 8000 Kilometern beziehungsweise 24 Stunden, wurden als besser beurteilt als die alliierten «Sunderland»- oder «Martin»-Modelle. Daran kann die heutige US-2i («i» steht für eine internationale Version ohne japanische Kommunikation und IFF) sichtlich anknüpfen. Das 33 mal 33 Meter grosse Flugboot mit 18 Tonnen Zuladung beziehungsweise 43 Tonnen maximalem Startgewicht (aus dem Wasser, 47 Tonnen vom Land), kommt mit ungefähr 300 Meter Startstrecke bei bis zu drei Meter hohen Wellen aus und weist dabei eine Reichweite von 4700 Kilometern auf.

Dem Vernehmen nach möchte die indische Marine die 15 Maschinen in Port Blair auf den indischen Archipelen der Andamanen/Nikobaren stationieren, von wo sie – zur Unterstützung der indischen Marine, aber auch für zivile Such- und Seenotrettung – beispielsweise bis weit ins Südchinesische Meer fliegen können. Der gesamte Vertragsgegenstand hat ein Volumen von 1,65 Mrd. US\$. **cp**

Die «ShinMaywa» US-2i kann selbst bei drei Meter hohen Wellen starten. Die Startstrecke beträgt 300 Meter.

# Swiss Hornet Display Team Jahresprogramm 2014



Nach einjährigem Unterbruch wird wieder ein Solo-Displaypilot den Schweizer Boeing F/A-18C Hornet an Flugveranstaltungen vorführen. Der Waadtländer Hauptmann Julien «Teddy» Meister ist der neue Display-Pilot. Er absolviert zwischen dem 5. und dem 16. Mai zwei Trainingswochen in Payerne, Emmen und über dem Jura. Er wird anschliessend am 1. Juni in seine erste Saison als Display-Pilot starten. Meister wird dabei vom vormaligen Display-Piloten Ralph «Deasy» Knittel

betreut. Knittel, der wie Meister in der Fliegerstaffel 17 fliegt, war von 2010 bis 2012 Display-Pilot. Knittel wird Meister in diesem Jahr auch zu den Flugveranstaltungen begleiten und jeweils die Reservemaschine fliegen.

In diesem Jahr sind acht Vorführungen geplant. Leider ist Meister nur einmal in der Schweiz zu sehen. Er wird zusammen mit der Patrouille Suisse, dem PC-7 TEAM und dem Super Puma Display Team anlässlich der Feiern zum 100-Jahr-Jubiläum

der Schweizer Luftwaffe in Payerne auftreten. Da die AIR 4 in diesem Jahr die einzige grosse Flugveranstaltung in der Schweiz ist, werden alle anderen Auftritte im Ausland stattfinden. Schweden, Holland, Italien und Malta sind die Ziele. Den Juli kann man als «Englischen Monat» bezeichnen: Meister wird an drei verschiedenen Orten auf den britischen Inseln Werbung für die Schweiz machen. **cp**

Walter Hodel

## Juni

- 1. Ronneby (S), Swedish Airforce Day / 70 Jahre F17 Wing ([www.f17-flygdag2014.se](http://www.f17-flygdag2014.se))
- 20./21. Gilze-Rijen (NL), Open Dagen Koninklijke Luchtmacht ([www.defensie.nl/onderwerpen/luchtmachtdagen](http://www.defensie.nl/onderwerpen/luchtmachtdagen))
- 28./29. Rom (I), Roma International Airshow ([www.romaaairshow.net](http://www.romaaairshow.net))

## Juli

- 5./6. Waddington (GB), RAF International Airshow (Royal Airforce) ([www.waddingtonairshow.co.uk](http://www.waddingtonairshow.co.uk))
- 12./13. Fairford (GB), Royal International Air Tattoo RIAT ([www.airtattoo.com](http://www.airtattoo.com))
- 26. Yeovilton (GB), RNAS Yeovilton Air Day (Royal Navy) ([www.royalnavy.mod.uk](http://www.royalnavy.mod.uk))

## August

- 30.-7.9. Payerne, AIR14 (100 Jahre Schweizer Luftwaffe / 50 Jahre Patrouille Suisse / 25 Jahre PC-7 TEAM) ([www.air14.ch](http://www.air14.ch))

## September

- 27./28. Malta, Malta International Airshow ([www.maltairshow.com](http://www.maltairshow.com))
- 30.8. – 7.9. Payerne, AIR14 (100 Jahre Schweizer Luftwaffe / 50 Jahre Patrouille Suisse / 25 Jahre PC-7 TEAM) ([www.air14.ch](http://www.air14.ch))

Alle Angaben ohne Gewähr.



Die aktuellen Informationen zu den Einsätzen des Hornet Solo Display Teams sind zu finden auf der Website des Patrouille Suisse Fan Club ([www.patrouillesuisse.ch](http://www.patrouillesuisse.ch)), des Swiss Hornet Display Team ([www.swiss-hornet-display-team.ch](http://www.swiss-hornet-display-team.ch)) oder der Luftwaffe ([www.luftwaffe.ch](http://www.luftwaffe.ch)).



# Arbeitsbiene «Super-Puma»

Fotos: Joël Bessard



**M**ehr als 80 Tonnen Waren und 350 Personen transportierten die Super Puma Cougar und EC635 der Schweizer Armee zum Teil an hoch gelegene Posten in den Bergen. Ihre Mission: die Unterstützung der Patrouille des Glaciers – einem Hochgebirgs-Skitourenlauf, durchgeführt von der Schweizer Armee. Daran teilzunehmen verlangt nicht nur eine grosse Erfahrung im Hochgebirge, sondern auch eine Beherrschung der extremen Bedingungen, eine minutiöse, moralische, körperliche und technische Vorbereitung. 1605 Sportler machten sich auf den Weg von Zermatt nach Verbier.

Insgesamt kamen bei dieser Mission rund 300 Flugstunden zusammen – vom Startort Satarma in der Nähe von Arolla, wo unser Fotograf diese schönen Aufnahmen geschossen hat, bis zum Zielort. **cp**

Joël Bessard



## Green Shield



Fotos: Daniel Bader

Mit Nachbrenner zum Einsatz: Die Mirage 2000-5F mit der Kennung 48/116-EW gehört zur Escadron de chasse 01.002 Cigognes (Störche) und ist in Luxeuil stationiert.

## Starker Auftritt

Lothringen, die im Nordosten von Frankreich liegende Region, diente vom 29. März bis 17. April als Kulisse für die Luftwaffenübung «Green Shield». Von der Luftwaffenbasis Nancy-Ochey aus flogen Jagdflugzeuge aus Frankreich und Saudi-Arabien während 20 Tagen gemeinsame Einsätze.

Die unter dem Namen Green Shield ins Leben gerufene Zusammenarbeit zwischen Frankreich und Saudi-Arabien dient der gemeinsamen Ausbildung im Luftkampf und soll die Zusammenarbeit der beiden Luftwaffen fördern. Mit «Green Shield 2014» fand auf der BA 133 (Base aérienne = Luftwaffenstützpunkt) bereits die vierte Ausgabe statt, wobei Frankreich nach 2009 zum zweiten Mal als Gastgeber auftrat.

Für die Verlegung des Détachements mit den sechs F-15 Eagle aus Saudi-Arabien nach Frankreich setzte die Luftwaffe von Saudi-Arabien zwei Airbus A330 MRTT sowie vier C-130 Hercules ein.

Für zwei zum Einsatz kommende Eagles bedeutete «Green Shield 2014» so etwas wie eine Rückkehr nach Hause: Bei den Maschinen mit der Kennung 214 (F-15C) sowie 232 (F-15D) handelt es sich um zwei Exemplare, welche im Rahmen von «Desert Storm» 1991 aus Beständen der US-Luftwaffe an Saudi-Arabien übergeben wurden. Da die «amerikanischen Eagle» vor ihrer Übergabe im etwa 200 Kilometer entfernten Bitburg in Deutschland stationiert waren, kehrten diese 25 Jahre später symbolisch fast «in ihre Heimat» zurück.

### Mirage und Rafale

Der Gastgeber stellte für die Übung ein eindrückliches Arsenal aus seinem Inventar bereit. So kamen neben zehn Mirage 2000D beziehungsweise Mirage 2000-5F auch vier Rafale sowie eine Boeing E-3F Sentry als AWACS-Plattform zum Einsatz. Zweifelsfrei am eindrücklichsten präsentierte sich die Rafale den Vertretern aus Saudi-Arabien, welche sich aus erster Hand über die Leistungsmerkmale von Frankreichs modernstem Jäger überzeugen konnten.

Auch die vierte Ausgabe von «Green Shield»

hat den Erfahrungsaustausch und die Zusammenarbeit der beiden Nationen erfolgreich gefördert. Turnusgemäß wird die nächste Ausgabe wohl wieder im Nahen Osten stattfinden. In die Zukunft blickend kann man gespannt sein, ob bei einer zukünftigen Ausgabe von «Green Shield» der einst eine Rafale oder Mirage 2000 in den Farben der Luftwaffe von Saudi-Arabien zu sehen sein wird. Überraschen würde es nicht. **cp**

Daniel Bader



Die McDonnell Douglas F-15C Eagle mit der Kennung 214 ist eine von sechs Maschinen der Luftwaffe von Saudi-Arabien. Diese sind auf der King Faisal Air Base beheimatet und gehören zur 2. Staffel des 7. Geschwaders.



# Derniere für Mirage F.1CR

Der im Südwesten von Frankreich liegende Luftwaffenstützpunkt Mont-de-Marsan diente vom 7. bis 11. April als Basis für das «Recce Meet 2014». Nach 2013 organisierte die Escadron de reconnaissance 02.033 «Savoie» erneut das Recce Meet und lud Aufklärungseinheiten auf die Base aérienne 113 ein. Neben Einheiten aus Frankreich folgten auch die Luftwaffen von Spanien und Griechenland der Einladung.

Der Ursprung des Recce Meet (Reconnaissance Meeting = Aufklärer-Treffen) geht zurück auf die Traditionen des bekannten Royal Flush der NATO, welches 1956 in Lahr/Deutschland erstmals durchgeführt wurde. Bei diesen Meetings der Aufklärer-Verbände wurden jeweils die besten Einheiten innerhalb der NATO erkorren. Der Sparszwang machte sich auch bei den «Aufklärer-Wettkämpfen» bemerkbar, sodass diese nur noch selten stattfanden. Glücklicherweise ging der «Spirit der Aufklärer» während der letzten vier Jahrzehnten aber nie ganz verloren: In unregelmässigen Abständen fanden immer wieder Recce Meet statt.

## Neuaufgabe des Recce Meet

Im April 2013 organisierte die Escadron de reconnaissance (Aufklärerstaffel) ER 02.033 «Savoie» nach zehn Jahren erstmals wieder ein Recce Meet mit dem Ziel einer jährlichen Veranstaltung. Obwohl nur Einheiten von Frankreichs Luftstreitkräften dem Ruf nach Mont-de-Marsan folgten, konnte der Grundstein gelegt werden, und im folgenden Jahr nahmen neben fünf verschiedenen Einheiten aus Frankreich auch die Luftwaffen von Spanien und Griechenland mit je zwei Maschinen teil. Die steigende Anzahl der Teilnehmer und die Interessensbekundungen von anderen Luftwaffen bestätigten den Gedanken des ER 02.033.

## Schweizer Teilnahme?

Ob die Schweizer Luftwaffe dereinst wieder als Teilnehmer begrüsst werden kann, wird die Zukunft zeigen. Wenn mit dem Gripen in der Schweiz wieder Aufklärungsmissionen geflogen werden, würde einer Teilnahme wohl nichts mehr im Wege stehen. Dem Spirit folgend, müsste dies wohl selbstverständlich sein, schliesslich hatten die «Schweizer Aufklärer» an zwei Teilnahmen überzeugt. Nach dem erstem Auftritt in Florennes/Belgien im Jahre 2002 kehrte die Aufklärerstaffel 10 mit ihren Mirage IIIRS als Sieger der Ausgabe 2003 in die Schweiz zurück.



Fotos: Daniel Bader

Veteran: Eine Mirage F.1CR startet zu ihrem Auftrag. Die betagten Aufklärer demonstrieren auch mit 41 Dienstjahren ihre Zuverlässigkeit. Die Maschine mit der Kennung 642/118-CG gehört zur in Mont-de-Marsan stationierten Escadron de reconnaissance ER 02.033.



Für die Besucher ein Highlight: Die McDonnell Douglas RF-4E Phantom der Luftwaffe von Griechenland gehört zum 348. MTA (Aufklärungsstaffel) aus Larisa. Bei dieser Maschine handelt es sich um eine von 29 aus Beständen der Luftwaffe Deutschlands übernommenen Aufklärern.

## Symbolischer Wechsel

Am Ende des Recce Meet 2014 erfolgte auch ein Art Stabsübergabe. Die Trophäe für den Gewinner der Ausgabe 2014 ging an die Escadron de chasse (Jagdstaffel) 02.030 «Normandie-Niemen» mit ihren modernen Rafale. Den Organisatoren und Vorjahressiegern des Escadron de reconnaissance 02.033 «Savoie» blieb nur noch der Ehrenplatz mit ihren betagten Mirage F.1CR.

Deren Tage sind gezählt, denn am 14. Juli 2014 endet ihre Dienstzeit. Bei den Überflügen an der Luftparade zum Nationalfeiertag über den Champs-Élysées in Paris bietet sich den Maschinen eine würdige Kulisse für ihre Verabschiedung nach 41 Jahren in den Diensten von Frankreichs Streitkräften. **CP**

Daniel Bader

## Aero Friedrichshafen



Foto: Sandra Romanowicz

# Im Steigflug

An der Aero konnten die vielen Besucher Neuheiten, aber auch diesen polnischen Nachbau eines Bucker Jungmann bestaunen.

606 Aussteller aus 35 Nationen haben sich in diesem Jahr an der Luftfahrtmesse AERO in Friedrichshafen präsentiert. Die Messeleitung zählte 33 400 Besucher. Die Aussteller bestätigen, dass sich die allgemeine Luftfahrt wieder im Aufwind befindet.

Die Aero in Friedrichshafen zählt zu den führenden Luftfahrtmessen in Europa. Jedes Jahr präsentieren internationale Firmen, darunter auch einige Schweizer, ihre Produkte. Ein grosser Abwesender war in diesem Jahr der österreichische Hersteller Diamond Aircraft: Zugunsten der ILA Berlin wurde in diesem Jahr auf die Aero verzichtet. Erneut standen die elektrischen Antriebe im Fokus. Dieses Jahr konnten sich die Besucher über das aktuelle Thema «Drohnen» informieren. Der deutschsprachige Verein für unbemannte Luftfahrzeuge UAV DACH

Working Group, bei dem auch Schweizer Firmen Mitglied sind, war mit einem Messestand präsent. Und wiederum bot die Messe einige Premieren. Nachfolgend einige ausgewählte Highlights der Aero 2014.

#### Verkaufsbereit: Lightwing AC4

«Wir sind fertig mit der AC4», sagt Marco Trüssel, CEO der Stanser Firma Lightwing. Der Schweizer Flugzeugbauer meint damit die EASA-Zertifizierung nach CS-LSA (europäische Flugzeugspezifikationen für leichte Sportflugzeuge). Die Nidwaldner warten nur noch auf die Papiere, welche dies



bestätigen. In den vergangenen rund zwei Jahren hat das Team von Lightwing 110 Testflüge für die Zertifizierung durchgeführt. Rund zwanzig anspruchsvolle Testflüge führte der heutige Nidwaldner Regierungsrat und ehemalige Armasuisse-Chef-Testpilot Res Schmid durch. Er bescheinigt dem Lightwing AC4 sehr gute Flugeigenschaften und ein einfaches Handling. Erst wenn die Zertifizierungspapiere vorliegen, will die Stanser Firma auf die Suche nach Kunden und Vertretungen gehen. Aus diesem Grund gibt es noch keine Käufer, aber einige Interessenten aus der Schweiz. Lightwing ist bereit und könnte die Produktion des AC4 sofort starten. Gebaut werden die Flugzeuge in Stans. Die Lieferzeit beträgt rund sechs Monate.

Als Zielgruppe für den AC4 sieht Trüssel Flugschulen sowie Piloten aus der Leichtaviatik beziehungsweise die heutigen Betreiber älterer Cessnas und Piper. Eine voll ausgerüstete AC4 mit dem Rotax-912iS-Motor kostet rund 180 000 Franken. Eine Betriebsstunde, bei einer jährlichen Flugstundenzahl von 200, soll etwa 150 Franken kosten.

### Fliegendes Motorrad

Mit dem TrixFormer stellte die österreichische Trixy Aviation ein völlig neues Konzept vor: ein Bausteinprinzip, mit einem elektrischen Motorrad als Herzstück. Das TrixCycle verwandelt sich durch das Ankuppeln des entsprechenden Heckteils in einen Tragschrauber (TrixGyro), Hubschrauber (TrixHeli) oder ein Flächenflugzeug (TrixPlane). Der Antrieb des Tragschraubers, Helikopters oder Flugzeuges erfolgt über einen eigenen Benzinmotor. Die Musterzulassung für Deutschland wurde erteilt und der TrixGyro startete am 2. April erfolgreich zu seinem Erstflug.

### Diesel-Power: Piper Archer DX

Am 9. April enthüllten Piper Aircraft und Continental Motors anlässlich der Aero den ersten Piper Archer mit einem Dieselmotor. Der Archer DX erhielt am 1. April die EASA-Zertifizierung mit dem Centurion-2.0S-Dieselmotor. Das Vierzylinder-Diesellaggregat mit 155 PS soll nach Herstellerangaben einen um 38 Prozent geringeren Treibstoffverbrauch als vergleichbare Typen mit Benzinmotoren aufweisen. Der Archer DX verbraucht bei einer Reisegeschwindigkeit von 211 Kilometern pro Stunde in einer Höhe von rund 1200 Metern über Meer lediglich 22 Liter Treibstoff pro Stunde. Ein Archer mit einem Benzinmotor verbraucht dabei 36 Liter pro Stunde. Die Reichweite des Archer DX mit dem 163-Liter-Tank beträgt somit 959 Kilometer bei einer 45-minütigen Treibstoffreserve. Piper zeigt den Archer DX im Anschluss an die Luftfahrtmesse Aero auf einer Europa-Tour potenziellen Kunden.

### Premiere: Robin DR401

Der französische Hersteller Robin präsentierte erstmals den neuen Robin DR401. Die seit 1972 erfolgreich gebaute 400er-Serie erhält damit ein Flugzeug der neuesten Generation. Der DR401 ist mit vier verschiedenen Lycoming-Benzinmotoren und zwei Centurion-Dieselmotoren verfügbar. Das Cockpit ist völlig neu gestaltet und verfügt über eine Mittelkonsole. Die DR401 ist mit konventionellen Instrumenten als «Uhrenladen» oder mit einem modernen «Glascockpit» erhältlich. Die Trimmung sowie die Klappen werden elektrisch statt wie bisher per Hebel und Handrad betätigt. Die Kabinenverglasung ist stärker gewölbt und bietet dem Piloten und dem Passagier rund zehn Zentimeter mehr Schulterfreiheit.

### Sagita Sherpa: ein neues Antriebssystem

Aus Belgien kommt ein Helikopterdesign mit neuen Ansätzen. Der



Lightwing AC4

Fotos: Walter Hodel



Trixy Aviation TrixFormer



Piper Archer DX



Robin DR401

Foto: Patrick Huber

# Aero Friedrichshafen

Sherpa von Sagita Helicopters verfügt über ein völlig neu entwickeltes Antriebssystem. Dabei wird über einen im Heck eingebauten Kompressor Luft angesaugt, verdichtet und erhitzt. Diese rund 100 Grad heiße Luft wird zu den zwei gegenläufigen Koaxial-Rotoren geleitet, um diese anzutreiben. Dieses System benötigt weder einen Heckrotor noch ein Getriebe. Es wird dadurch wartungsfreundlicher und auch sicherer. Ein Modell im Massstab 1:5 fliegt bereits seit 2010. Die Flugerprobung des bemannten Prototyps ist für das kommende Jahr geplant. Hubert Antoine, der Gründer von Sagita, strebt eine EASA-Zertifizierung als CS-VLA (Very Light Rotorcraft) an. Die Produktion des Zweisitzers ist ab 2016 geplant. Das von Antoine patentierte Rotorsystem TDR (Turbine Driven Rotor) soll auch als Antrieb für Helikopter über 15 Tonnen geeignet sein, wie der Entwickler versichert.

## Leuchtend: Pilatus PC-12NG

20 Jahre nach Auslieferung des ersten PC-12 präsentierte Pilatus Aircraft die Neuerungen, welche mit den PC-12NG des Baujahres 2014 erhältlich sind. Das Fahrwerk arbeitet nun elektrisch und nicht mehr hydraulisch, was zu einer Gewichtsreduktion von 5,9 Kilogramm führte. Die äussere Beleuchtung des PC-12NG besteht neu aus LED-Lampen. In der Kabine ist neben sechs verschiedenen edlen, von BMW Designworks USA entworfenen Interieurs auch ein kabelloses Entertainment-System erhältlich.

## Behindertengerecht: Tecnam P2002JF

Der italienische Hersteller Tecnam erhielt am 28. März die EASA-Zulassung als CS-VLA (Very Light Aircraft) für den ersten behindertengerechten P2002JF. Das Flugzeug wurde in 18 Monaten für den Einsatz von Piloten mit körperlichen Behinderungen umgebaut und kann nun vollständig von Hand geflogen werden. Tecnam übergab an der Aero den ersten P2002JF an Aerobility, eine gemeinnützige Organisation aus Grossbritannien, die Menschen mit einer Beeinträchtigung das Fliegen ermöglicht.

## Schneller Franzose: Daher-Socata TBM900

Das neue Flaggschiff von Daher-Socata wurde im Rahmen der Aero erstmals in Europa vorgestellt, wobei gleich die erste Maschine an die Vertreter für Deutschland und Österreich übergeben wurde. Der schnellste Turboprop wird von einer Pratt & Whitney-Turbine mit 1825 PS angetrieben. Der TBM900 fällt in erster Linie durch die neuen Winglets und den neuen Fünfblatt-Propeller von Hartzell auf.

## Der Neue: Cessna Citation M2

Eine Deutschlandpremiere feierte die erst im vergangenen Dezember zertifizierte Cessna Citation M2. Es ist der Nachfolger der Citation CJ1+, die nicht mehr gebaut wird. Die Citation M2 ist für den Betrieb mit einem Piloten zertifiziert und hat Platz für sechs Passagiere. Sie benötigt eine Startstrecke von lediglich 991 Metern und kann in 25 Minuten auf die Flughöhe von 12 497 Meter steigen. Die neue Citation hat eine Reichweite von 2408 Kilometern. **cp**

Walter Hodel

Die nächste Aero findet vom 15. bis 18. April 2015 auf dem Messegelände in Friedrichshafen statt.

Weitere Informationen unter: [www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com)



Sagita Sherpa



PC-12 mit LED-Landescheinwerfer am Fahrwerk



Daher-Socata TBM900



Cessna Citation M2



**S** Segelflug-  
Erlebnistage

SCHÄNIS  
SOARING

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

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

23.08.2014  
30.08.2014  
06.09.2014  
20.09.2014  
27.09.2014  
04.10.2014  
11.10.2014

**Schnupper-  
woche  
Segelfliegen**

16.06. bis 20.06.2014  
04.08. bis 08.08.2014

Ein faszinierendes,  
herausforderndes Hobby  
ohne administrativen Aufwand  
einfach kennenlernen

**ALPINE  
SEGELFLUGSCHULE  
SCHÄNIS AG**

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

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

PS 03.2014

Sicher durch die Lüfte  
[www.alpenflugwetter.com](http://www.alpenflugwetter.com)

- Webcam Schweiz
- Niederschlagsradar Alpen
- 3-Tagesprognose Alpen
- Blitzkarte
- Toptherm-Graphik Alpen
- Inkl. pc. mit Internetzugang
- Neu: CHF 100.-/Jahr

Online-Homebriefing für Motorflug- und UL-Piloten, Segel- und Drachenflieger, Ballonfahrer und Gleitschirm-piloten im Alpenraum.

Bestellung: [www.alpenflugwetter.com](http://www.alpenflugwetter.com)  
Kontakt: [fwinfo@meteoswiss.ch](mailto:fwinfo@meteoswiss.ch)

Deutscher Wetterdienst austro METEOSWISS

**Anzeigenschluss  
für die Mai-Ausgabe  
ist am 6. Juni 2014**

**Buchen Sie jetzt  
Ihre Anzeige unter  
031 818 01 42**

# Abheben zum Traumberuf

Wer mit dem Beruf des Linienpiloten liebäugelt, sollte die monatlich stattfindenden Infoanlässe der Horizon Swiss Flight Academy nicht verpassen. Zu den regelmässigen Referenten gehört der 30-jährige Helvetic-Linienpilot und Horizon-Accountable-Manager Nicolas Bachmann.

«Cockpit»: Nicolas Bachmann, warum bietet die Horizon Swiss Flight Academy überhaupt einen Infotag an?

**Bachmann:** Wir möchten an unseren monatlich stattfindenden Informationsanlässen den Weg zum Linienpiloten aufzeigen und Aufklärungsarbeit betreiben.

**Wozu denn Aufklärungsarbeit?**

Es herrschen noch immer Klischees oder Vorstellungen, die mit der Realität nicht viel zu tun haben.

**Welche Zielgruppe spricht der Infoabend an?**

Alle, die an einem Einstieg in die fliegerische Berufswelt interessiert sind. Das Altersspektrum der Interessenten erstreckt sich von 17 bis 50 Jahren. Das ergibt ein sehr gemischtes Publikum.

**Welche Themen werden am Infoabend angesprochen?**

Da wären einmal die Unterschiede zwischen PPL, CPL sowie ATPL zu erwähnen. Angesprochen werden auch Ausbildungsstandorte, die Fluggeräte während der Ausbildung und natürlich die Lizenzen sowie Ratings, die es zu erwerben gibt. Zur Sprache

## Jeden Monat ein Info-Abend

Die Horizon veranstaltet dieses Jahr an folgenden Tagen eine Infoveranstaltung: Mittwoch, 25. Juni; Freitag, 11. Juli; Donnerstag, 28. August; Donnerstag, 25. September; Donnerstag, 30. Oktober; Dienstag, 25. November sowie Donnerstag, 18. Dezember. Die Infoanlässe finden jeweils von 19 bis 22 Uhr am Ausbildungszentrum der Horizon Swiss Flight Academy an der Steinackerstrasse 56 in Kloten statt. Interessenten können sich im Internet online anmelden unter [www.horizon-sfa.ch/infoabend](http://www.horizon-sfa.ch/infoabend).



Höhepunkt der Infoveranstaltung ist ein Besuch im D-SIM-42 NG Simulator, der mit seinem Garmin-G1000-Glascockpit perfekt der Diamond DM42 Twin Star HB-LUK (Bild) nachempfunden ist, welche die Horizon zur Schulung ihrer Studenten einsetzt. Kleines Bild: Nicolas Bachmann.

kommen auch die Standortbestimmung sowie das Leben als Pilot.

**Jobchancen sowie die Verdienstmöglichkeiten sind aber für künftige Berufspiloten bestimmt auch ein Thema.**

Richtig. Diese Themen werden selbstverständlich auch am Infoabend diskutiert.

**Horizon bietet verschiedene Lernmöglichkeiten an, darunter auch ein Fernstudium. Erhalten die Interessenten auch dazu einen Einblick?**

Auf jeden Fall. Es gibt zudem auf der Horizon-Homepage eine Demoversion des Distance Learning. Wir umschreiben am Infoanlass auch den Ablauf und den Zeitaufwand des Fernstudiums.

**Für die Ausbildung zum Berufspiloten müssen Studenten der Horizon Swiss Flight Academy tief in die Tasche greifen. Nicht jeder Flugbegeisterte kann die Auslagen mit den eigenen Mitteln stemmen. Sind am Infoabend Finanzierungsmöglichkeiten ein Thema?**

Wir erklären anhand eines Standardmodells, wie eine individuelle Finanzierung aussehen könnte. Dies ermöglicht den meisten Studenten, die Ausbildung berufsbegleitend zu absolvieren und ihren Traum vom Berufspiloten auch zu finanzieren.

**Was für Referenten können die Interessenten erwarten?**

Piloten! Wir setzen dafür ausschliesslich Piloten ein, die ihre Ausbildung bei Horizon absolviert haben und nun in der Flie-

gerei tätig sind. Ich selbst bin vielfach anwesend, um spezifische Fragen rund um die Ausbildung oder die Horizon Swiss Flight Academy zu beantworten.

**Wie viel Zeit muss man sich für den Infoabend reservieren?**

Der jeweils am Abend stattfindende Anlass dauert rund zwei Stunden. In der Pause können sich die Interessenten ein erstes Bild von unserem D-SIM-42-NG-Simulator machen und eine virtuelle Platzrunde drehen.

**Welchen persönlichen Gewinn ziehen die Interessenten von der Infoveranstaltung?**

Sie erhalten neben umfassender Information auch einen drei Monate gültigen Gutschein für einen halbstündigen Simulatorflug. Für viele hoffentlich der Start Richtung Traumberuf. ☑

Interview: Hans-Heiri Stapfer



Horizon Swiss Flight Academy  
Steinackerstrasse 56, 8302 Kloten  
Telefon 044 862 07 07, [Horizon-sfa.ch](http://Horizon-sfa.ch)



# Auszeit vom Fliegeralltag

Beruflich fliegt Silvia Bodmer seit 28 Jahren als Flight Attendant für die Swissair/Swiss. Privat engagiert sie sich als freiwillige Helferin im Zoo Zürich. Sie findet dort die Entspannung, die sie als Ausgleich zum immer hektischer werdenden Fliegeralltag braucht.

**S**ilvia Bodmer empfängt mich beim Eingang der Masoala-Halle. «Ich ziehe mir das grüne T-Shirt über, das mich als Angehörige des Freiwilligenteams kennzeichnet», sagt Silvia, verschwindet in der Garderobe und steht kurz darauf kurzärmelig vor mir. 27 Grad Celsius, bei einer Luftfeuchtigkeit von 90 Prozent herrschen heute in der Masoala-Halle.

## Wertvolle zusätzliche Ausbildung

Wir schlendern durch den künstlichen Regenwald, und Silvia erzählt mir von ihrer freiwilligen Tätigkeit. Ihre Liebe zu Tier und Natur wollte die gebürtige Solothurnerin schon immer sinnvoll nutzen. Nach einem Abstecher in Tierheime meldete sie sich im Jahre 2003 auf ein Inserat des Zoo Zürich. Dieser suchte freiwillige Helfer. Die Aufgabe eines Helfers ist, den Besuchern breitgefächert Auskunft zu geben. «Die Ausbildung besteht aus zweimal je einem 10-tägigen Biologie-Crashkurs über Fauna und Flora», erzählt Silvia lachend und freut sich auch heute über regelmässig stattfindende Weiterbildungskurse. Pro Monat ist sie zirka fünf Stunden für den Zoo Zürich im Einsatz.

## Der Baumkronenweg

Wir spazieren am Ravenala oder auch «Baum der Reisenden» (an seinen riesigen



Foto: Claudia von Känel

Silvia Bodmer ist im Freiwilligenteam des Zoo Zürich.

Fächern zu erkennen) vorbei. Silvia Bodmer weist mich immer wieder auf herumkriechende oder -fliegende Tiere hin. Ein Madagaskar-Taggecko schaut uns regungslos beim Fotografieren zu, ein paar Meter weiter lässt sich ein Pantherchamäleon von Besuchern bestaunen.

Wir klettern nun auf einen der zwei Aussichtstürme. Ein Holzsteg verbindet den Baumkronen-Weg mit dem anderen Turm. Je höher wir steigen, desto wärmer wird es. Ich wische mir heimlich die über die Wangen rinnenden Schweisstropfen weg und nehme mir vor, nächstes Mal in sommerlicher Bekleidung in der Masoala-Halle zu erscheinen...

Die Aussicht über die Baumkronen des künstlichen Regenwaldes bietet eine neue Perspektive. «Schau, da drüben sind Rote Varis», erklärt Silvia Bodmer. Die Roten Varis gehören zu den grössten Lemuren (Gruppe

der Feuchtnasennaffen). Sie sind ausschliesslich in Madagaskar anzutreffen.

## Einst Hundebesitzerin

«Welches ist dein Lieblingstier?», frage ich meine Arbeitskollegin. «Alle Tiere sind in ihrer Art faszinierend», antwortet die gelernte Kauffrau. «Ich war jahrelang Hundebesitzerin und besass insgesamt drei Berner Sennenhunde», erzählt die 54-Jährige weiter.

Am liebsten hält sich Silvia in der Masoala-Halle auf, gelegentlich trifft man sie bei der Waldvoliere an. Ihre Leidenschaft für Tiere, Natur und Reisen teilt sie mit ihrem Partner. Das Arbeitspensum bei der Swiss hat Silvia Bodmer auf 80 Prozent reduziert. **cp**

## Claudia von Känel

(seit 25 Jahren Flight Attendant bei Swissair/Swiss)

### Nachgehakt

**Bevorzugte Destination als F/A:** Südostasien.

**Lieblichststadt in der Schweiz:** Zürich.

**Berühmter Wunschgast an Bord:** Sänger Phil Collins (bereits getroffen).

**Lieblingstier:** Diverse – als Kind Ponys und Pferde.

**Hobbys:** Natur/Tiere, Wandern, Reisen.


**Nächste Reise:** In den Norden von Thailand.

**air mail**  
www.flypropeller.com

Mehr als 4'500 Modelle!

**Ju-52 Ju-Air**  
1:200 Metall  
CHF 41.-

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



**FASZINATION HELIKOPTER**

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

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



**FLUGSCHULE**



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

**Hoffmann Propeller**  
*bringen Sie voran – ab 50 oder 5000 PS*

*am Flugzeug ganz vorne*

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

**HOFFMANN PROPELLER GmbH & Co. KG**  
Tel: +49(0)8031-1878-0 • Fax: +49(0)8031-1878-999  
Kuepferlingstr. 9 • D-83022 Rosenheim, Germany  
[info@hoffmann-prop.com](mailto:info@hoffmann-prop.com) • [www.hoffmann-prop.com](http://www.hoffmann-prop.com)

**LKW-Hol-&Bring-Service**

EASA.21J.083 | DE.21G.0014 | DE.145.0063 | FAA BWS767M

[www.kreutzer-aviation.ch](http://www.kreutzer-aviation.ch)  
**Ihre Flugschule für**

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

\* in Zusammenarbeit mit unseren Partnern

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



**Anzeigenschluss für die Juli-Ausgabe ist am 6. Juni 2014**

**Buchen Sie jetzt Ihre Anzeige unter 031 818 01 42**

**AIR 14**

Inserieren Sie in der **Cockpit-Grossauflage** welche an der AIR 14 verteilt wird!

**Rufen Sie jetzt an: 031 818 01 42**

**Nutzen Sie diese Werbechance!**

**Ohne Kopfdruck: Sie fliegen leise!**

- Neues, befreiendes Gefühl beim Fliegen
- Natürliches Hören
- Hervorragende Klangqualität

Liberate your ears

**PHONAK**

Erfahren Sie mehr unter: [www.phonak-aviation.com](http://www.phonak-aviation.com)



Autorisierter Händler:

Christen-Airtrade AG  
Cumulus Pilotshop AG

[www.flightstore.ch](http://www.flightstore.ch)  
[www.pilotshop.ch](http://www.pilotshop.ch)

[sales@flightstore.ch](mailto:sales@flightstore.ch)  
[info@pilotshop.ch](mailto:info@pilotshop.ch)

Phone: +41 32 351 51 45  
Phone: +41 43 255 48 48



# Keine Landung – wenn durchgestartet wird

Hin und wieder kommt es vor, dass eine Landung abgebrochen wird. Dies kann aus verschiedenen Gründen erfolgen. Wichtig ist jedoch zu wissen, dass ein «Go-around» primär der Flugsicherheit dient.

Das Ionische Meer unter uns ist aufgepeitscht und das Wetter entsprechend turbulent. Vor etwas mehr als einer Stunde haben wir die sonnige Schweiz hinter uns gelassen und Kurs auf die griechische Insel Korfu genommen. Sie liegt südöstlich des italienischen «Stiefelabsatzes» und ist ein beliebtes Ferienziel. Doch heute lädt das Wetter weder zum Flanieren an der Promenade von Kerkira, noch zum Baden in den malerischen Buchten auf der siebtgrössten Insel Griechenlands ein. Mehr noch: Es stellt uns vor eine knifflige fliegerische Herausforderung.

## Vorbereitung ist die halbe Miete

Während wir uns auf den Anflug vorbereiten, prasselt der Regen unaufhörlich auf die Frontscheiben, und der Wind schüttelt uns kräftig durch. Wir führen das «Approach Briefing» durch, wobei besonderes Augen-

merk auf der Möglichkeit liegt, an der Entscheidungshöhe die Piste nicht in Sicht zu haben. Schliesslich meldet der letzte Wetterbericht eine reduzierte Sicht, starke Regenschauer und böigen Wind. Gut möglich also, dass der Anflug abgebrochen werden muss. Dies haben wir bereits bei der Flugplanung in Zürich berücksichtigt und entsprechend genügend Treibstoff getankt. Kurze Zeit später befinden wir uns bereits im Anflug. Der Wetterbericht verspricht, dass wir bei der geforderten Distanz die Landebahn in Sicht haben sollten. Doch dem ist heute nicht so, und so breche ich den Anflug auf der Entscheidungshöhe ab.

## «Go-around, Thrust, Flaps one step»

Ein Anflug kann aus den unterschiedlichsten Gründen abgebrochen werden. Und so ist das hier beschriebene Erlebnis nur eines von vielen. Es kann jedoch getrost als

«Klassiker» bezeichnet werden. Denn eine minimale Sichtweite und Wolkenuntergrenze werden jeweils vom Flughafen für jede Anflugvariante vorgegeben.

Kommt die Landebahn am geforderten Punkt nicht in Sicht, muss durchgestartet werden. Es gibt noch viele weitere Gründe, die zu einem «Go-around» führen. So kann etwa der Anflug destabilisiert sein, da einer der vielen Flugparameter ausserhalb der Limiten liegt oder etwa der Wind zu stark ist. Wohl die meisten Durchstarts erfolgen jedoch, weil das vorausfliegende Flugzeug die Piste nicht rechtzeitig verlässt. In diesem Fall wird ein Durchstart nicht zwingend durch uns Piloten eingeleitet, sondern meist von der Flugsicherung befohlen. Nicht zuletzt deshalb trainieren wir dies in regelmässigen Abständen im Simulator und besprechen den «Go-around» vor jedem Anflug.

## Versuch Nummer zwei

Nachdem wir auf die geforderte Höhe gestiegen sind und Fahrwerk und Landeklappen eingefahren haben, besprechen wir kurz die Lage. Da sich die starken Regenschauer im Anflugsektor befinden, reduzieren diese die Sicht dermassen, dass die Landebahn nicht zu sehen war. Während des Durchstarts haben wir den Flughafen überflogen und konnten diesen von oben sehen. Richtung Norden ist das Wetter freundlicher und so setzen wir von dort zu einem zweiten Versuch an. Kurz später setzen wir in südlicher Richtung auf. Am Boden erfahren wir, dass wir nicht die Einzigen sind, die den Anflug abbrechen mussten. Während unsere Gäste das Flugzeug verlassen, bereiten wir uns auf den Heimflug vor.

Immerhin herrscht in der Schweiz weiterhin wunderbares Wetter und so blicken wir einem mehrheitlich ereignislosen Flug entgegen. **cp**



Aus den unterschiedlichsten Gründen kann ein Anflug abgebrochen und durchgestartet werden. Starker Wind oder zu schlechte Sicht sind ein häufiger Grund für einen «Go-around».

# Rekordmarke gesetzt

Der Nummer 1 unter den unabhängigen MRO-Anbietern (Maintenance, Repair and Overhaul) läuft es gut. Nach einem Rückgang im Jahr 2012 nahm der Umsatz im vergangenen Jahr wieder zu, der operative Gewinn war so hoch wie nie zuvor.

**G**ut 4,2 Milliarden Euro hat Lufthansa Technik AG (LHT) 2013 eingenommen, ein Plus von 4,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Betriebsgewinn nahm um 23,2 Prozent zu und erreichte mit 404 Mio. Euro gar einen neuen Höchstwert. «Die Lufthansa-Technik-Gruppe hat sich 2013 sehr gut entwickelt, und wir bleiben Weltmarktführer unter den unabhängigen MRO-Anbietern», stellte der Chef von LHT, August Wilhelm Henningsen, anlässlich der Präsentation der Jahresbilanz in Hamburg zufrieden fest.

## «Score» zeigt Wirkung

Mitverantwortlich für das gute Ergebnis war der Anstieg des Geschäfts mit konzernexternen Kunden, das um sieben Prozent zunahm und einen Anteil von rund 62 Prozent am Gesamtumsatz der Lufthansa Technik AG ausmachte. Die Passage Airlines des Kranichs bildeten knapp 30 Prozent des Umsatzes, während die andern Konzerngesellschaften (Swiss, AUA und Brussels Airlines) einen Anteil von acht Prozent ausmachten. Neben der guten Auftragslage hätten sich

vor allem deutliche Kostensenkungen im Rahmen des konzernweiten Sparprogramms «Score» positiv auf das Ergebnis ausgewirkt, ergänzte Finanzchef Peter Jansen. Dank einer Eindämmung der Verschrottungskosten, Nachverhandlungen von Verträgen sowie Stückkostensenkungen bei der Instandhaltung von Komponenten und Triebwerken hätten 217 Mio. Euro eingespart werden können.

Das vergangene Jahr, in dem Lufthansa Technik 47 neue Kunden gewinnen und mehr als 450 neue Verträge abschliessen konnte, stand im Zeichen der Vorbereitung auf kommende Flugzeugmuster wie die Boeing 777-9X und A350XWB, von denen Lufthansa bekanntlich 34 respektive 25 Stück bestellt hat. Daneben wurde das Service-Angebot für die Boeing 787 erweitert, indem den Kunden beispielsweise ein «Production Inspection Program» beim Hersteller vor Ort angeboten wird.

## Standort Basel an Swiss verkauft

An verschiedenen Standorten gab es Kapazitätserweiterungen, so in Budapest, wo

jetzt fünf Schmalrumpfflugzeuge gleichzeitig gewartet werden können, in Malta, wo mehr Hallenfläche die Betreuung von bis zu drei Langstreckenjets der A330/340-Familie ermöglicht, sowie in Manila. Der philippinische Standort soll noch im ersten Halbjahr die Zertifizierung für grössere C4-Checks an den A380 erhalten. In Shenzhen (China) schliesslich wurden zwei zusätzliche Hallen in Betrieb genommen, um weitere Serviceleistungen in den Bereichen Komponenten, Triebwerke und Logistik anzubieten.

Weniger erfreulich war die Schliessung von Lufthansa Technik Switzerland in Basel, wo man seinerzeit einen Line-Maintenance-Betrieb aufziehen und Instandhaltungsarbeiten für mittelgrosse VIP-Flugzeuge anbieten wollte. Die Nachfrage war aber weit unter den Erwartungen geblieben, unter anderem auch deshalb, weil Swiss am EuroAirport zu wenig präsent gewesen sei, wie Peter Jansen erklärte. Unterdessen hat die Schweizer Fluggesellschaft den ehemaligen Basler Betrieb von LHT übernommen und bietet damit Dienstleistungen für Line Maintenance



Foto: G. Schläger/Lufthansa Technik AG

Auch die Lufthansa Technik muss hart um Aufträge kämpfen: Die Konkurrenz aus dem Osten ist gross.



an. Bis Mitte Jahr soll zudem LHT Airmotive Ireland, ein auf den Unterhalt von älteren CFM- und P&W-Triebwerken spezialisierter Betrieb, geschlossen werden. Auch hier waren die Umsätze rückläufig, die Marktchancen schwanden.

### Neuer Betrieb in Zentralamerika

Dagegen erfreut sich offenbar der amerikanische Kontinent zunehmender Attraktivität. Aus diesem Grund plant LHT in Puerto Rico einen neuen Standort für die Überholung von Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen. Schon in den nächsten Monaten soll am Flughafen Aguadilla im Nordwesten der Antilleninsel mit dem Bau einer Halle begonnen werden. Die Aufnahme des Be-

triebs, für den bis zu 400 Mitarbeiter eingestellt werden sollen, ist für nächstes Jahr geplant und erfolgt zunächst auf zwei Linien für C- und D-Checks an Flugzeugen der A320-Familie, später ist eine Erweiterung auf fünf Linien vorgesehen. Bereits wurden Verträge mit zwei amerikanischen Kunden, darunter JetBlue Airways, abgeschlossen.

Für das laufende Jahr ist unter anderem die Auslieferung der ersten Boeing 747-8I in VIP-Konfiguration geplant, ein zweites Exemplar soll 2015 folgen. Ab Mai beginnt zudem die Ausrüstung von 20 A321 der Lufthansa mit drahtlosen Access Points für den probeweisen Wifi-Betrieb an Bord.

Was die Geschäftszahlen betrifft, soll LHT nach dem Willen der Verantwortlichen

mit dem Markt – also etwa um 4,5 Prozent – wachsen und einen operativen Gewinn von 320 bis 330 Mio. Euro erwirtschaften. «Unser Ziel lautet, den Umsatz in den kommenden fünf Jahren von fünf auf acht Milliarden Euro zu steigern. Um zu wachsen, müssen wir aber in Asien und Nordamerika Kunden finden», gibt Finanzchef Jansen den Takt vor.

«Sehr stark» (Henningsen) zunehmen sollen auch die Investitionen, und zwar von 50 Mio. in den vergangenen fünf Jahren auf 200 Millionen Euro in den kommenden vier Jahren. **cp**

Thomas Strässle

## «Motoren sind komplexer»

**«Cockpit»:** Das MRO-Geschäft ist hart umkämpft, es gibt mehrere Anbieter, die preiswerter produzieren als Ihr Unternehmen. Welches sind die grössten Konkurrenten?

**August W. Henningsen (CEO LH Technik):** Die härtesten Wettbewerber sind natürlich diejenigen, die günstigere Basiskosten haben als wir, also etwa MRO-Betriebe in den Vereinigten Staaten und vor allem in Asien. Das gilt hauptsächlich für die Produkte, bei denen es um Mannstunden geht. Die Überholung von Komponenten, Triebwerken sowie die Entwicklung von Reparaturverfahren und Logistikprozessen, bei denen eher Engineering-Kompetenz als die Ausbringung von Mannstunden gefragt ist, sind aber Produkte, die auch in Europa konkurrenzfähig angeboten werden können.

**Gehört die Technikabteilung der aufstrebenden Turkish Airlines auch zu diesen günstiger produzierenden Marktteilnehmern?**

Ja, aber bei der Produktion von Mannstunden denke ich eher an Fernost, also an Anbieter aus Singapur, Hongkong, Xiamen oder auch Taiwan.

**Was hat sich für Wartungs- und Unterhaltsbetriebe in den vergangenen 20 Jahren allgemein verändert?**

Die Flugzeuge sind viel zuverlässiger geworden. Ein Beispiel: Vor 20 Jahren leistete ein Triebwerk ungefähr 4000 Flugstunden, bevor es überholt werden musste. Heute sind es 20000 Stunden. Auch die Komponenten haben heute längere Standzeiten, bevor sie zur Überholung ausgebaut werden müssen. Zusätzlich gibt es in den modernen Flugzeugen mehr System-Redundanzen, wodurch der Betrieb weniger häufig unterbrochen wird. Dennoch ist eine intensive Betreuung der Triebwerke auch heute noch zentral, denn moderne Motoren sind komplexer als frühere. Kommt dazu, dass die Triebwerke heutiger Langstreckenflugzeuge bis zu 15 Stunden täglich in Betrieb sind und Kurzstreckenmaschinen viele Zyklen absolvieren. Sie sind somit grossen Belastungen ausgesetzt.

**Welches sind in technologischer Hinsicht die grössten Herausforderungen für ein modernes MRO-Unternehmen?**

Wichtig für uns ist zunächst, qualifiziertes Personal zu finden. Um die richtigen Diagnosen zu stellen, braucht es viel Know-how. Im

Triebwerkbereich beispielsweise wird der Umgang mit den neuen Blisks, wo die Schaufeln der Kompressoren mit der Scheibe eine Einheit bilden, anspruchsvoll. Dazu kommen neuartige Beschichtungen, höhere Temperaturen und Drücke in der Hydraulik, die bis zu 5000 psi betragen. Schliesslich haben Boeing mit dem Dreamliner und Airbus mit der A350 Flugzeuge auf den Markt gebracht, deren Primärstruktur zu nahezu 100 Prozent aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht. Dieser neue Werkstoff stellt an Wartung und Überholung der Zelle neue Herausforderungen.

**Für welche Schweizer Kunden erbringt Lufthansa Technik MRO-Dienstleistungen?**

Wir haben mit Swiss seit 2010 einen Vertrag für die Instandhaltung der CFM56-5B-Triebwerke der A320. Ferner betreuen wir die Fahrwerke an den A320, A340 und den Avros und führen für die A320 und A340 ein spezielles Flugzeug-Inspektionsprogramm durch. Im vergangenen März haben wir zudem die gesamte Ersatzteillogistik für Swiss übernommen. Kleinere Arbeiten führen wir auch an Flugzeugen der Edelweiss aus.

**Swiss als Tochter der Lufthansa wird voraussichtlich nächstes Jahr mit der Einführung der C Series beginnen. Wie weit sind die Vorbereitungen von LHT gediehen, Wartungs- und Unterhaltsarbeiten an diesem Muster durchführen zu können?**

Wir sind weit fortgeschritten, um die Versorgung der Komponenten und die Wartung des Getriebefans sicherzustellen. Es ist nun wichtig, dass das Flugzeug bald kommt, damit wir die nächsten Schritte einleiten können. **cp**



August W. Henningsen

Foto: Thomas Strässle

Interview: Thomas Strässle

## Swiss GAV



Fotos: Hansjörg Egger

Ungewissheit bei den Langstrecken-Piloten der Swiss: Dürfen sie in einem Jahr die neuen Boeing-B777-Maschinen nicht fliegen?

# Verschärfte Tonart – verhärtete Fronten

Der Gesamtarbeitsvertrag (GAV) der Swiss-European-Piloten läuft am 30. Juni aus, derjenige der Langstrecken-Piloten (Aeropers) Ende November 2016, sofern die Swiss den Vertrag bis November 2015 kündigt. Die Swiss hat zudem den GAV für die Flight Attendants auf Ende April 2015 gekündigt. Die Swiss will die Kosten senken, die Gewerkschaften sind nur bedingt zu Konzessionen bereit.

**E**s herrscht dicke Luft zwischen der Geschäftsleitung der Swiss und den Arbeitnehmern. Grund sind die auslaufenden Gesamtarbeitsverträge beziehungsweise deren Kündigung. Die Tonalität habe sich verschärft, es sei nicht viel vom früheren sozialpartnerschaftlichen Umgang übrig geblieben. «Es wird Druck aufgebaut und unverhohlen mit Arbeitsplatzauslagerung gedroht», empfindet Aeropers-Geschäftsführer Henning M. Hoffmann die Situation.

## GAV-14-Ablehnung als Grund?

Eigentlich war vorgesehen gewesen, mit dem GAV 14 ein Vakuum zu umgehen. Doch nur die IPG (Interessengemeinschaft Pro GAV) machte sich für den neuen GAV stark. In der IPG sind die 200 Swiss-European-Piloten organisiert, welche die Europa-Destinationen der Swiss bedienen. Der viel grössere Pilotenverband Aeropers, der die Interessen der Langstreckenpiloten der Swiss vertritt, konnte seine rund 1000 Mitglieder nicht vom neuen Vertrag über-

zeugen. 70 Prozent der an der Abstimmung teilnehmenden Piloten verwarfen den Vertragsentwurf.

## Kabinenpersonal sagt deutlich Nein

Bei den Flight Attendants, deren Interessen von der Kapers (Gewerkschaft des Kabinenpersonals) wahrgenommen wird, war der ablehnende Anteil noch grösser. Bei einer Stimmbeteiligung von 90 Prozent lehnten 85 Prozent der Urnengänger das Vertragswerk ab. «Genug ist genug», tönt es aus den



Reihen des Flugpersonals. Mehr arbeiten und noch weniger verdienen stehe ausser Diskussion (siehe Kasten).

### Aeropers beunruhigt

Bei der Aeropers und der Kapers wäre an und für sich keine Eile für neue Verhandlungen geboten. Die Verträge laufen noch mindestens ein Jahr weiter. Trotzdem stehen die Zeichen auf Sturm. Die Aeropers möchte so schnell wie möglich am Verhandlungstisch Platz nehmen. Dies mit gutem Grund: Derzeit laufen nämlich die Gespräche zwischen der Geschäftsleitung und der IPG. Das Gerücht, wonach künftig die Swiss-European-Piloten die sechs neuen ab 2016 zum Einsatz kommenden Boeing-B777-Maschinen fliegen werden, halte sich hartnäckig, führt Henning Hoffmann aus. Damit würden die Europa-Piloten in die Domäne der Langstreckenpiloten eindringen, was im dortigen Piloten-Korps für Verunsicherung und Unmut sorgt.

### Vertraulichkeitsvereinbarung

Angesprochen auf diese Gerüchte, lässt sich IPG-Präsident Rolf Fritschi nicht in die Karten blicken. Er hat mit der Swiss-Geschäftsleitung vereinbart, dass keine vertraulichen Details zu den derzeit laufenden Gesprächen bekannt gegeben werden. Dafür haben beide Seiten eine Vertraulichkeitsvereinbarung unterschrieben. Ziel ist aber gemäss

Fritschi ein neuer GAV ab 1. Juli 2014. Noch im Juni soll das Vertragswerk den Mitgliedern zur Genehmigung unterbreitet werden.

### Bleiben nur noch Brosamen?

Ganz anders tönt es auf der anderen Seite. «Die Türen sind für uns verschlossen, obwohl wir für Gespräche offen sind», moniert Rechtsanwalt Hoffmann. Uneigennützig tut dies der Aeropers-Vorstand allerdings nicht. Die Zukunft und damit die Arbeitsgarantie ihrer Mitglieder stehen auf dem Spiel. Und die könnte nicht mehr so rosig aussehen, sollten die Swiss-European-Piloten tatsächlich in die Domäne der Langstreckenpiloten eindringen. «Das wäre ein Frontalangriff», stellt Hoffmann klar. Zudem sei nicht sicher, dass die Swiss die Airbus-A340-Maschinen behalte, sobald sie im Besitz der Boeing-777-Maschinen ist. Dann blieben den Aeropers-Piloten mit der A330-, A321-, A320- und A319-Flotte «nur noch Brosamen».

### Zehn Prozent Kosten einsparen

Erstaunt zeigt sich der Aeropers-Vorstand über den «neuen Führungsstil». In der Swiss-Führungsetage habe sich klar der «Lufthansa-Führungston» aus Frankfurt eingemischt. Dabei wirtschaftet die Lufthansa-Tochter nicht schlecht. In den letzten vier Jahren

hat die Swiss gemäss Hoffmann eine Milliarde Franken Gewinn erwirtschaftet. Er kann deshalb nachvollziehen, weshalb die Langstrecken-Piloten den GAV 14 abgelehnt haben. Dieser hätte unter anderem mehr Arbeitsstunden, weniger Ferienansprüche und schlechtere Konditionen bei der Pensionskassenregelung zur Folge gehabt. Die Swiss hat im ersten Quartal des neuen Jahres 3 Mio. Franken Gewinn gemacht, nach einem Verlust von von 24 Mio. Franken im Vorjahr. **cp**

Patrick Huber

### «Keine weiteren Einsparungen»

Die Swiss hat den GAV des Kabinenpersonals auf Ende April 2015 vorsorglich gekündigt. Ohne diesen Schritt wären über zwei Jahre keine «strukturellen Anpassungen» möglich gewesen. Das hat zur Folge, dass keine neuen Mitarbeitenden in die gekündigten Verträge mehr aufgenommen, sondern nur unter den im Rahmen der GAV-14-Verhandlungen ausgearbeiteten Vertragskonditionen eingestellt werden.

Das bedeutet, dass bei den automatisierten jährlichen Salärschritten «auf eine neue mässigere Kadenz» umgestellt wird. Die jetzige Praxis sei in keiner anderen Industrie üblich und nicht mehr zeitgemäss, heisst es auf Anfrage. Im Gegenzug würden alle Flight Attendants von einem fortschrittlichen Erfolgsmodell profitieren, das sich an dasjenige des Kaderns anlehne.

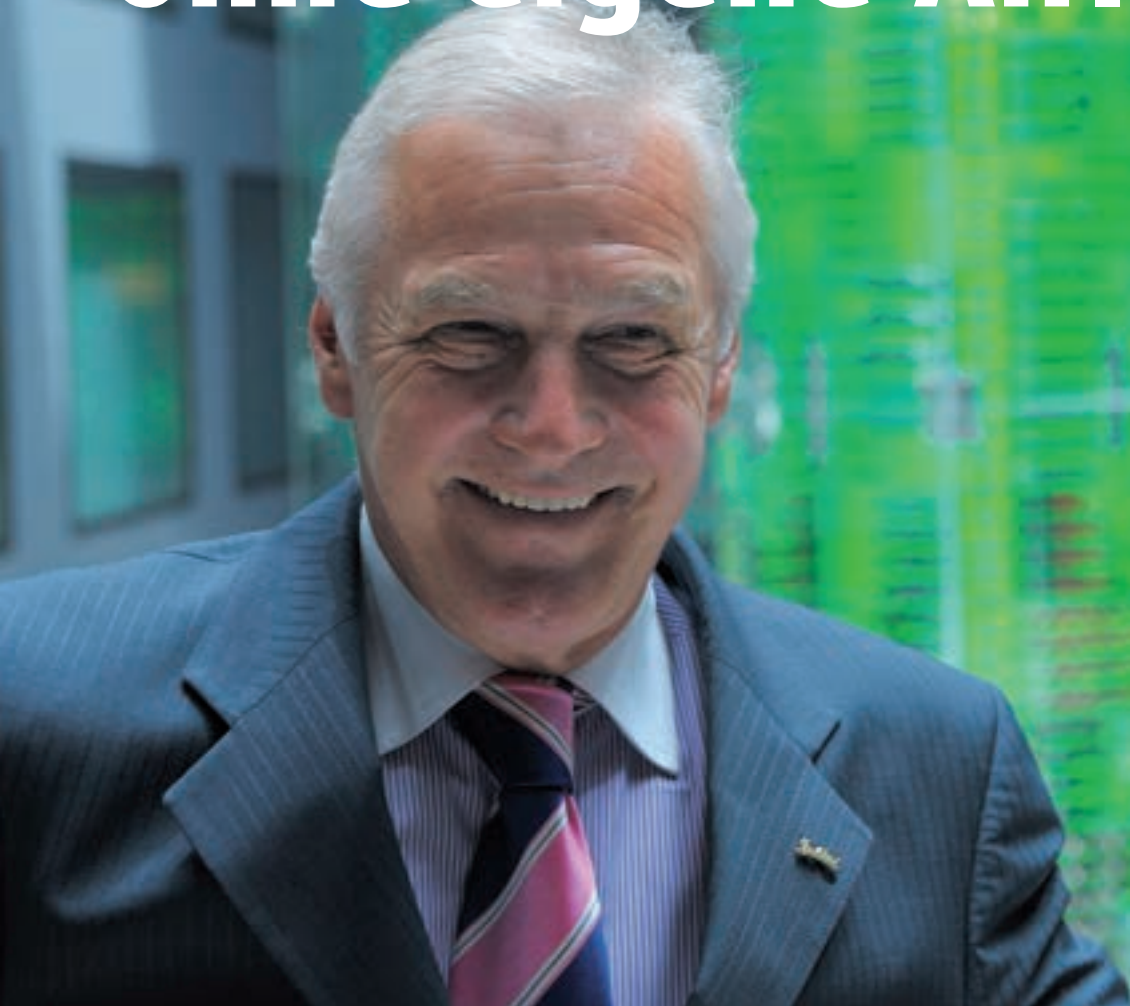
Kapers-Geschäftsführer Georg Zimmermann kann den Unmut des Kabinenpersonals nachvollziehen. «Der GAV 14 war kein Supervertrag.» Der Vertrag hätte bei den unteren Lohnklassen zwar Salärverbesserungen gebracht, aber bei den älteren Flight Attendants zu Lohneinbussen geführt, die erst bei einem erfolgreichen Geschäftsgang rückgängig gemacht worden wären.

Ihm sei gesagt worden, dass die Ablehnung des GAV 14 nichts mit der Arbeit des Vorstands zu tun hatte, als vielmehr mit dem Gefühl: «Jetzt reicht's!» Die rund 3000 Kabinenmitarbeiter seien nicht mehr bereit weiterhin Einsparungen zu erdulden, mehr zu arbeiten – und das für weniger Geld. Das Fass sei übergelassen, habe er von den Mitgliedern mitgeteilt bekommen. Gerüchte, wonach die Swiss ihr Kabinenpersonal künftig vor allem im Ausland rekrutieren wolle, tritt die Swiss energisch entgegen: Es gebe keine entsprechenden Pläne. **ph**



Die Flight Attendants sind vor allem mit den Arbeitsbedingungen – hohe Arbeitszeiten und wenig Erholungszeit an den Langstrecken-Destinationen – unzufrieden.

# Das Flughafen-Hotel ohne eigene Airline



Werner Knechtli ist stolz auf die «Wine Angels», die im «Radisson Blu» mit ihren akrobatischen Einlagen für viel Aufmerksamkeit sorgen.

Das «Radisson Blu» am Flughafen genügt höchsten Ansprüchen. Hotel-Direktor Werner Knechtli erklärt, weshalb trotzdem noch keine Crew einer Fluggesellschaft regelmässig bei ihm absteigt.

**W**erner Knechtli hat sein ganzes Leben in Hotels verbracht. Ob in Bordeaux, Kuwait oder in Berlin – überall hat er sich wohl gefühlt. Umso grösser war seine Freude, als ihn seine Arbeitgeberin, die Rezidor Hotel Group, vor bald sieben Jahren mit der Leitung des neuerstellten Radisson Blu Zurich Airport betraute.

## Alles begann vor bald 50 Jahren

Obwohl er 33 Jahre seines Berufslebens im Ausland verbrachte, hat der im November seinen 65. Geburtstag feiernde Hotelier seine Schweizer Wurzeln nie verleugnet. Nach einer Kochlehre in Neuenburg und der Hotelfachschule in Luzern – die er selber finan-

zierte – startete Knechtli seine Welttournee. Sie führte ihn von Verbier und Florenz nach Kenia, Genf, Saudi-Arabien, Kuwait, Kopenhagen, Brüssel, London, Wien, Berlin, Bordeaux und zurück nach Zürich. Jetzt hat er wieder Gelegenheit, einen Teil seiner spärlichen Freizeit im Tessin zu verbringen, wo sein Ferienhäuschen steht.

## Wanted: Airline!

Das Radisson Blu Hotel Zurich Airport gehört zur «International Hotel Chain», welches einem Hotelstandard von 4\* Superior gleichsteht. Es ist nach der ersten Erweiterung im Mai 2009 das grösste Tagungs- und Konferenzhotel der Schweiz. Um der Crème de la Crème – dem 5-Sterne-Segment –

angehören zu können, fehlt nicht viel. Somit alles bestens? Nicht ganz. Gar nicht in Knechtlis Vorstellung eines Flughafen-Hotels passt, dass sich bisher keine Fluggesellschaft mit einem längerfristigen Vertrag in seinem Hause eingemietet hat. Einzelne kleinere Airlines mit einer kleinen Crew durfte er zwar schon begrüssen, aber nur für kurze Zeit. «Wir bewerben uns immer aufs Neue», beteuert Knechtli – so auch bei der Etihad Airways, die ab 1. Juni von Abu Dhabi nach Zürich fliegt.

## Der Preis muss stimmen

Weshalb er negative Antworten erhält, darüber kann er nur spekulieren. «Ich vermute, es ist der Preis!» Er mache keine Dumping-



Preise. Dazu kommt, dass Airline-Crews oft spezielle Wünsche, wie kostenfreie Benutzung des Fitness-Centers oder ein Zimmer-Upgrade haben. Ohne Aufpreis versteht sich. Knechtli selber möchte seine direkten Mitbewerber nicht anschwärzen, doch ist er überzeugt, dass sie Preiszugeständnisse machen.

Erst kürzlich habe sich eine europäische Airline, die ihre Besatzung jeweils in Flughafennähe absteigen lässt, nach Zimmern im direkt am Flughafen gelegenen Radisson Blu Hotel Zurich Airport erkundigt. Als sie den Preis erfuhr, war das Interesse schnell erloschen, obwohl Knechtli keine Fantasiepreise verlangt.

### Keine Discountpreise

«Meine Vorgesetzten achten nun mal sehr genau auf den Preis. Und wenn ich ein Zimmer zum Normalpreis vermieten kann, sehen sie nicht, weshalb ich zehn Zimmer zu Discountpreisen weitergeben sollte», lautet die Begründung. Erschwerend komme hinzu, dass es in einem Flughafen-Hotel generell schwierig sei, frühmorgens schon Crew-Zimmer zur Verfügung zu stellen. Die Auslastungsquote unter der Woche ist hoch, und die Zimmer sind morgens noch besetzt. Wie hoch die Quote ist, will Knechtli aus Mitbewerbergründen nicht verraten.

### «Wir Hoteliers sind selber schuld»

Schuld an der Misere tragen die Hoteliers in der Umgebung selber. Mit grossen Preisermässigungen würden sie einander die Gäste abspenstig machen. Mit gemischten Gefühlen sieht er deshalb dem Flughafen-Projekt «Circle» entgegen. Weil die Hyatt-Group zwei weitere Hotels im gehobenen Segment plant, werde das in der Flughafenregion jetzt schon grosse Hotelangebot noch grösser, was wiederum einen weiteren Preisdruck erzeuge.

Knechtli kennt das Problem. In Berlin, wo er mehrere Jahre das Radisson Blu Hotel führte, stehen im Vergleich zu anderen grossen Städten überdurchschnittlich viele 5-Sterne-Hotels. Der Preisdruck sei deshalb enorm. Beträgt der durchschnittliche Zimmerpreis in Zürich in diesem Segment um die 300 Franken, kann man sich in Berlin schon für durchschnittlich 150 bis 200 Franken in einem Nobel-Hotel einquartieren.

### 65 Jahre und kein bisschen müde

Trotzdem überwiegt bei Knechtli der Optimismus. Was einst im aargauischen Schöffland mit 12 begann, wo er sich mit Tellerwaschen im Restaurant Bahnhöfli sein Mittagessen verdiente, soll im Novem-



Fotos: Radisson Blu

Werner Knechtli, ein Gentleman vom Scheitel bis zur Sohle.

ber und nach rund 50 Jahren in der Gastronomie nicht schon beendet sein. «Ich fühle mich wie 40», sagt er, angesprochen auf seine baldige Pensionierung. Die ist für den täglich 12 bis 14 Stunden arbeitenden Manager kein Thema. Am liebsten würde er weiterhin am Flughafen Zürich als Hoteldirektor tätig sein. Und das im Wissen, dass die Crew einer Fluggesellschaft regelmässig den kurzen Weg ins Radisson Blu Hotel Zurich Airport unter die Füsse nimmt, um sich dort von den Strapazen des Fluges zu erholen. Doch das wiederum haben andere zu entscheiden. **cp**

Patrick Huber

### Radisson Blu Zurich Airport

Das Radisson Blu Hotel ist das einzige Flughafen-Hotel in der Schweiz, wo Gäste direkt aus dem Flughafen-Terminal in kurzer Zeit zum Hotel gelangen. Es hat 323 Standard- und Business Class-Zimmer in den drei Stilrichtungen «Chic», «Fresh» und «At Home». Zudem zählt das Hotel sechs «Charme»-One-Bedroom-Suiten und eine Präsidentsuite. In der Lobby steht ein 16 Meter hoher Wine Tower, von dem «Wine Angels» Flaschen aus einem Sortiment von 4000 Wein- und Champagnerflaschen holen. Nach Las Vegas und London ist der gläserne Turm der dritte seiner Art.



Nr. 06/Juni 2014

Der Helikopter AS.350B3 Ecureuil HB-ZIG am Tag der offenen Tür der Helibasis Zweisimmen.

Foto: Tina Steiner









Fotos: MDorstWebdesign



Nach den Tests fehlten die sonst üblichen Ölspuren.

# Ein Zeitzeuge bleibt der Schweiz erhalten

Viele Jahre war die bis vor rund zehn Jahren noch flugtüchtige EKW C-3603 in Langenthal-Bleienbach stationiert. Nun hat die Schweizer Eigenentwicklung wieder abgehoben; diesmal jedoch ab dem deutschen Bremgarten, wo die zum Verkauf ausgeschriebene Maschine totalüberholt wurde. Die derzeit in Deutschland zugelassene C-3603 ist nun wieder in Schweizer Besitz und wird somit nicht in die USA exportiert.

**D**er Verkauf nach Übersee wäre der Schweizer Militäraviatik im Hinblick auf die Air14 wohl ziemlich ungelegen gekommen. Dies obwohl die Museen in Dübendorf und Luzern je ein Exemplar der von der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (EKW) in Thun entwickelten C-3603 besitzen. Der positive Verlauf des Deals ist einem Schweizer Aviatiker zu verdanken, der sich nur Stunden vor der gesetzten Deadline für den Kauf entschied.

## Für 10 000 Franken ersteigert

Das weltweit einzige noch flugtüchtige Exemplar soll vermehrt wieder an Flugveranstaltungen präsent sein. Die Einweisung und den Unterhalt wird die auf Oldtimer und Warbird spezialisierte MeierMotors GmbH in Bremgarten (D) übernehmen. Vorgesehen

ist zudem der Einbau einer Doppelsteuerung. Auch wird geprüft, ob die im Jahre 2010 aus dem Schweizer Luftfahrzeugregister gelöschte Immatrikulation HB-RBI wieder reaktiviert werden kann. Die Flugfähigkeit dieser einzelnen C-3603 ist dem im Jahre 2005 verstorbenen Unternehmer Max Dätwyler zu verdanken, der 1983 mit dem Erstflug seines leichten Trainingsflugzeugs Dätwyler MD 3-160 Swiss Trainer Bekanntheit erlangte. Der passionierte Pilot und Oldtimerliebhaber ersteigerte am 12. Dezember 1987 in Lodrino für 10 000 Franken eine von 18 freigegebenen C-3605. Das Zielschleppflugzeug mit der auffallend langen Flugzeugnase und der vergrößerten Spannweite, das anfangs der 1970er-Jahre mit dem Einbau einer Avco-Lycoming-Propellerturbine und weiteren Modifikationen aus der C-3603 entstand, liess Dätwyler zu Beginn





Die C-3603 hat Max Dätwyler vor dem Rückbau für 10 000 Franken ersteigert.

der 1990er-Jahre in rund 3400 Stunden Arbeitsaufwand bei Ju-Air in Dübendorf in die Originalversion der C-3603 zurückbauen.

### Ungewöhnlicher Testflug

Ungewöhnlich verlief bei der damaligen HB-RBI auch der Testflug: Aufgrund der verweigerten Starterlaubnis in Dübendorf hatte der Start ab dem Flughafen Zürich-Kloten zu erfolgen. So musste der Oldtimer am 2. September 1991 in einer ersten Phase am Seil eines privaten Super Pumas nach Zürich überflogen werden, wo gleichzeitig zum Testflug gestartet werden konnte.

Die schon damals weltweit einzige flugfähige C-3603 war in den Jahren danach an verschiedenen Flugveranstaltungen anzutreffen, bevor sie mit der fällig gewordenen Revision am 13. Oktober 2003 ein letztes Mal in Langenthal-Bleienbach landete, um mit einem unbestimmten Verwendungszweck im Hangar der MDC Max Daetwyler AG abgestellt zu werden.

Mit der Überführung zu MeierMotors im November 2012 war sichergestellt, dass der 1944 gebaute Oldtimer nach der Totalrevision erneut zum Testflug abheben wird. Dieser hat denn auch – in der nahen Schweiz kaum wahrgenommen – am 30. August 2013 stattgefunden.

### Umfangreiches Ersatzteillager

Mit übernommen wurde beim Kauf ein aussergewöhnlich umfangreiches Ersatzteillager, das mehrere Sattelschlepper füllt. Vier Flügel, zwei Zellen, ein überholter Hispano-Suiza-Motor, Fahrwerke und vieles mehr, aber auch Originalwerkzeuge sind heute in Bremgarten gelagert. Auf diese Weise soll der Betrieb der C-3603 für rund zwei Jahrzehnte gesichert werden können.

### Technische Daten C-3603

Max. Fluggewicht	3952 kg
Leergewicht	2272 kg
Flügelfläche	32,4 m
Länge	10,23 m
Spannweite	15,1 m
Höhe	3,29 m
Max. Geschw.	476 km/h
Anfangssteigleistung	10,4 m/s
Besatzung	1 Pilot, 1 Beobachter
Flächenbelastung	122 kg/m <sup>2</sup>
Dienstgipfelhöhe	8700 m ü.M.
Aktionsradius	680 m
Antrieb	Hispano Suiza 12Y-51, 1000 PS

### Das Buch dazu

Im 120-seitigen Werk befasst sich Autor Hans Prisi sowohl mit der Entstehungsgeschichte des einstigen Mehrzweckflugzeugs, wie auch mit den Modellvarianten. Neben vielen Bildern und Zeichnungen sind im Buch auch Vorkommnisse sowie die Lebensläufe jeder einzelnen Maschine aufgelistet.

Bezogen werden kann das Buch im Eigenverlag zum Preis von Fr. 39.– (zuzüglich Porto- und Versandkosten). Hans Prisi, Oberisegg 6, 9555 Tobel (h.prisi@bluewin.ch) ISBN 978-3-905708-04-2

### Die C-36-Familie

Die Anfänge der von den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun entwickelten C-36 reichen ins Jahr 1934 zurück. Mit der C-3600, einem doppelsitzigen Tiefdecker, der mit konventionellem Leitwerk und starrem Fahrwerk ausgestattet war, wurden damals die theoretischen Grundlagen für die C-3601 geschaffen. Der mit Doppelleitwerk ausgestattete, von einem 860-PS-Motor angetriebene Prototyp hob 1939 zum Jungfernflug ab, stürzte jedoch wenige Monate später ab. Mit der C-3602 startete im selben Jahr das von einem Hispano-Suiza-12Y-51-1000-PS-Motor angetriebene, zusätzlich modifizierte Nachfolgemodell. Unter der Bezeichnung C-3603, die im Gegensatz zur C-3602 über ein Einziehfahrwerk verfügte und vor allem für Aufklärungs- und Erdkampfaufgaben ausgelegt war, wurden in den Jahren 1941 bis 1948 insgesamt 160 Einheiten hergestellt. Mit der Stilllegung eines Grossteils der Maschinen im Jahre 1952 diente der Flugzeugtyp bis Anfang der 1970er-Jahre als Zielschleppflugzeug für die Flab, um danach sukzessive durch die C-3605 abgelöst zu werden.

Mit der C-3604, die 1944 zum Erstflug startete und mit dem 1250-PS-12-Zylindermotor YS-2 von Saurer ausgerüstet war, wurde eine verbesserte Leistungsfähigkeit angepeilt. Von diesem eher problematischen Modell wurden lediglich 12 Exemplare hergestellt. Mehr Erfolg war der propellerturbinengetriebenen C-3605 beschieden, die 1968 abhob. Von insgesamt 24 aus C-3603 zu Zielschleppern umgerüsteten Einheiten existieren in der Schweiz noch zwei flugfähige Exemplare. **CP**

# Das jüngste Mitglied: Héli Lausanne

2008 gegründet, hat Héli Lausanne ihre Heimbasis in Lausanne Blécherette. Das junge Unternehmen bietet vor allem Rundflüge, aber seit Kurzem auch Helikopter-Flüge für Arbeitseinsätze in den Waadtländer Alpen und der Region an.

**F**lüge ab Lausanne Blécherette sind schön und interessant. Zu erwähnen sind vor allem die Überflüge der auf der Unesco-Liste für schützenswertes Weltkulturerbe figurierenden Region Lavaux, wirbt das Heli-Unternehmen. Wohl nicht ganz zu Unrecht, wenn man sich die Schar von potenziellen Investoren vor Augen hält, die jedes Jahr aus dem Ausland in die Weingegend pilgert und sich für Weingüter interessiert. Bijou bei einem Rundflug ist das wunderschöne Schloss Chillon vor Montreux, das bei Rundflügen von der Helibasis in Lausanne aus ebenfalls umflogen werden kann.

## Vielfältige Flotte

Die Flotte des Heli-Unternehmens besteht aktuell aus je einer Hughes 269C, Bell 206 Jet Ranger, EC-120 Colibri, AS-350 B2 Ecureuil und EC 130 B4. Der Jet Ranger wird vor allem für Schulungsflüge, aber auch für die Vercharterung verwendet.

Momentan besteht die Hauptaktivität in der Schulung. Die Verantwortlichen betonen jedoch, dass die Freizeit- und Taxi-flüge einen immer höheren Stellenwert erhalten. Ausserdem werden die Dienste des Unternehmens in zunehmendem Masse auch im täglichen Arbeitseinsatz in der Waadtländer Region gefragt.

Chef der Heli-Basis ist Vincent Costa, der auch Chefpilot ist. Er wird in seiner täglichen Arbeit von einem Team aus Instrukto- ren und kommerziellen Piloten unterstützt.

## Neue Hangars im Bau

In Lausanne freut man sich jetzt schon, in einigen Monaten neue Hangars beziehen zu können. Sie sind derzeit noch im Bau. **cp**



Oben: EC 130 B4



EC-120 Colibri



AS-350 B2 Ecureuil





WB 47G-3B-1 HB-XHB beim Start von der Heimatbasis in Balzers (Liechtenstein).

Fotos: Markus Herzig

# Heli «Hotel Bravo»

Zwei klassische Helikopter mit einer sehr unterschiedlichen Präsenzzeit tragen das Callsign «Hotel Bravo». Der Westland-Bell 47G-3B-1 ist seit 36 Jahren als HB-XHB eingetragen und gehört zu den zehn am längsten in der Schweiz zivil registrierten Helikopter im aktuellen Register.

Der von Westland Helicopters in Unterlizenzen von Agusta hergestellte 47G-3 Sioux AH.1 flog ursprünglich beim Army Air Corps in England als XT512. Nach dem Verkauf flog der 47G vorerst während eines Jahres als G-BEPA bei der Autair Ltd, bevor er

1978 an die Agrarflug AG verkauft wurde. Seit über einem Drittel Jahrhundert fliegt nun der legendäre in Liechtenstein stationierte Helikopter bereits als «Xray Hotel Bravo» – und hoffentlich bleibt uns dieses wertvolle Stück Geschichte noch lange erhalten.

Eine kürzere Einsatzzeit hatte der Robinson R22 Beta II HB-ZHB bei der Heli Sitterdorf AG. Im November 2005 stiess er zur Flotte der Ostschweizer Firma, verunfallte aber am 27. Mai 2010 bei Hegnau und wurde in der Folge im Register gelöscht.

Die beiden Helikopter im Detail:

**HB-XHB Westland-Bell 47G-3B-1**; S/N WAP139 (WA424); B/J 1966; Vorher: G-BEPA; Eintrag: 17. Februar 1978, Eigentümer & Halter: Agrarflug AG; Handänderung: 19. Juni 1997, neuer Eigentümer & Halter: Georg Preisig; Handänderung: 28. Juli 2003, neuer Eigentümer: Rico Preisig, neuer Halter: Spitzmeilen Helikopter AG.

**HB-ZHB Robinson R22 Beta II**; S/N 3984; B/J 2005; Eintrag: 29. November 2005, Eigentümer & Halter: Heli Sitterdorf AG; Löschung: 29. Juni 2010 ☞

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



WB 47G-3B-1 HB-XHB in der ursprünglichen Lackierung der Agrarflug AG in Bern.



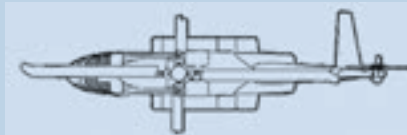
R22 Beta II HB-ZHB im Lineup der Heli Sitterdorf AG anlässlich eines Heli-Weekends.

# Sikorsky S-92

Der Transporthubschrauber S-92 wurde vor zehn Jahren zugelassen und steht vorwiegend bei Offshore-Firmen im Einsatz. Die gesamte Flotte der über 200 Sikorsky S-92 war in den letzten zehn Jahren über 600 000 Stunden in der Luft.

## Technische Daten

<b>Name</b>	Sikorsky S-92
<b>Hersteller</b>	Sikorsky Aircraft Corporation
<b>Typ</b>	Mittlerer Transporthelikopter
<b>Erstflug</b>	23. Dezember 1998
<b>Länge (inklusive Rotor)</b>	20,88 m
<b>Kabinenbreite</b>	2,01 m
<b>Max. Höhe</b>	5,47 m
<b>Besatzung/Pax.</b>	2/22
<b>Rotordurchmesser</b>	17,71 m
<b>Max./Dauerleistung</b>	2×1897 kW / 2×1523 kW
<b>Leergewicht</b>	7583 kg
<b>Max. Abfluggewicht</b>	12 020 kg
<b>Max. Unterlast</b>	3628 kg
<b>Triebwerk</b>	General Electric GE CT7-8A
<b>Treibstoff</b>	2877 l
<b>Höchstgeschwind.</b>	306 km/h
<b>Reichweite</b>	916 km/h
<b>www.sikorsky.com</b>	



Sikorsky gab die Entwicklung des neuen Transporthelikopters mit der Bezeichnung S-92 «Helibus» vor 14 Jahren bekannt. Der Programmstart erfolgte drei Jahre früher im März 1992. Der ursprünglich S-92C «Growth Hawk» genannte Helikopter sollte eine Weiterentwicklung des S-70, der zivilen Version des UH-60 Blackhawk, sein. Um die marktwirtschaftlichen Risiken zu verringern, arbeitete Sikorsky mit Mitsubishi Heavy Industries (Japan), Jingdezhen Group (China), Gamesa (Spanien), Taiwan Aerospace und Embraer (Brasilien) zusammen.

Sikorsky baute einen Prototyp für Tests am Boden und vier für die Flugerprobung. Der Erstflug erfolgte 1998 mit dem zweiten Prototyp, während der dritte S-92 im Oktober 1999 folgte. Im Jahr 2000 beschlossen die Konstrukteure aufgrund von Rückmeldungen potenzieller Kunden markante Änderungen im Design. Sie verlängerten die Kabine um 41 Zentimeter, um den Einbau von 1,27 Meter breiten Kabinentüren zu ermöglichen. Damit konnten bei SAR-Einsätzen (Search and Rescue) mit der Winde auch Schleifkorbtragen verwendet werden.

Wegen dieser markanten Änderungen verzögerte sich der Bau des vierten Prototyps. Er hob am 5. Oktober 2001 in der definitiven Serienausführung ab. Und am 17. Dezember 2002 erhielt Sikorsky die Zertifizierung der amerikanischen Zulassungsbehörde FAA (Federal Aviation Administration). Die europäische Zulassung erfolgte am 7. Mai 2004. Somit konnte die erste Serienmaschine am 14. Juni 2004 erstmals starten. Der S-92 ist der erste Helikopter, der von der im gleichen Jahr gegründeten EASA (European Aviation Safety Agency) zugelassen wurde. Eines der Hauptaufgabengebiete des S-92 ist der Transport von Personal zu den Ölbohrinseln. Bei diesen Offshore-Firmen stehen die Helikopter monatlich während 90 bis 100 Flugstunden im Einsatz. Und dies oft unter misslichen meteorologischen Bedingungen. Der S-92 verfügt jedoch über ein modernes Cockpit und höchste Sicherheitsstandards. In einer Notsituation kann die Maschine durch die grossen Kabinenfenster in jeder Sitzreihe verlassen werden.

Zwei S-92 der Firma AAR Airlift flogen im vergangenen Jahr Einsätze für die dort stationierten internationalen Truppen und die Afghanischen Sicherheitskräfte. Sie erreichten trotz rauer Verhältnisse zusammen 3800 Flugstunden und eine Einsatzbereitschaft von 90 Prozent. **cp**

Walter Hodel

Foto: Sikorsky Aircraft Corporation





# Europäer im Fokus

An der Heli-Expo der Helicopter Association International (HAI), die Ende Februar in Anaheim (Kalifornien) stattfand, zeigten 714 Aussteller den 19 000 Fachbesuchern ihre Produkte. 42 Helikopter wurden auf das Gelände eingeflogen, während 23 weitere auf der Strasse zum Messegelände transportiert wurden.

Die diesjährige Heli-Expo stand unter dem Motto «The Future of Vertical Flight». In den Messehallen des Anaheim Convention Center konnte sich das Fachpublikum über die Produkte von 714 Ausstellern aus der ganzen Welt informieren. Insgesamt 65 Hubschrauber waren ausgestellt. Das einzige Flächenflugzeug in der Ausstellung war ein Pilatus PC-12NG der selbstständigen amerikanischen Tochtergesellschaft von Pilatus aus Broomfield (Colorado). Erstmals war auch das neue HAI-Mitglied Rusada an der Heli-Expo vertreten. Die Software-Firma mit Hauptsitz in der Schweiz beliefert derzeit weltweit 50 Hauptkunden. Mit der Rusada-Software wird zurzeit der Betrieb von über 1500 Flugzeugen in 20 Ländern gemanagt. Marengo zeigte den ersten flugbereiten Prototyp des SKYe SH09, der noch im diesem Jahr zum ersten Mal fliegen soll. Die Schweizer konnten in Anaheim drei weitere Bestellungen verbuchen, womit sie nun 59 sogenannte «Letter of Intent» (Absichtserklärungen) für neue Helikopter besitzen.

## Bells Neue

In diesem Jahr war Bell bei der Präsentation von neuen Produkten führend. Am ersten Tag enthüllte Bell drei originalgrosse Mock-ups ihres «Short light single»-Helikopters (SLS). Der neue Hubschrauber erhält die Bezeichnung Bell 505 Jet Ranger X. Der fünf-sitzige Helikopter wird von einer Turbine angetrieben und soll die erfolgreiche Produktfamilie des Jet Ranger weiterführen. Der Erstflug des Bell 505 ist noch in diesem Jahr geplant. Während der Heli-Expo konnte Bell insgesamt 196 Bestellungen entge-

nehmen, alleine 171 Letter of Intent für den Jet Ranger X. Im Weiteren zeigten sie ein überarbeitetes Mockup des Bell 525 Relentless in Originalgrösse. Auch für dieses Muster erhielt Bell zehn Absichtserklärungen.

## Neue Europäer

Airbus Helicopters (vormals Eurocopter) präsentierte die neueste Version des EC225. Der EC225e soll Ende 2015 zertifiziert und ab Mitte 2016 abgeliefert werden. Er wird unter anderem zusätzliche 550 Kilogramm Zuladung und einen zusätzlichen Treibstofftank für eine grössere Reichweite erhalten. Im Weiteren enthüllte Airbus Helicopters die erste Serienmaschine des neuesten Super Puma. Dieser AS332C1e wurde an der Expo an den Erstkunden Starlite Aviation Group übergeben. Agusta Westland enthüllte den AW109 Trekker. Er ist der erste leichte zweimotorige Agusta Westland-Helikopter mit Kufen statt einem Fahrwerk. Der Trekker basiert auf dem erfolgreichen AW109 Grand. Die Kabine wird die gleichen Masse aufweisen wie das Vorgängermodell.

## Glascockpits im Trend

Auch bei den Helikoptern werden immer mehr konventionelle Instrumente durch Bildschirme abgelöst. Robinson Helicopters präsentierte an der Heli-Expo erstmals die neuen Cockpit-Designs für seine Hubschrauber. Während der R22 ein Glascockpit mit Garmin-Instrumenten erhält, rüstet Robinson den R44 und den R66 mit Garmin-Instrumenten um einem «Primary Flight Display» von Aspen Avionics aus. **cp**

## Walter Hodel



Mockup in Originalgrösse des Bell 525 Relentless.



Die nächste Generation des erfolgreichen Jet Ranger: Bell 505 Jet Ranger X.



Mock-up des Bell 505.



Cockpit des Bell 505.



Neues Cockpit-Design für den Robinson R66 Turbine, der seit dem 30. April 2014 auch von der EASA zertifiziert ist.

# Buschfliegen in Alaska



Allein in der Wildnis: mit dem Wasserflugzeug auf dem See.

## Der Ruf der Freiheit

Das Gletscherfliegen hat sowohl in der Schweiz als auch in Alaska eine lange und noch immer gelebte Tradition. Wie oft passiert es jedoch im Leben eines Piloten aus Europa, dass er an einem Tag auf mehreren Gletschern landet, die bis heute noch keine Namen tragen?

**A**ls ich aus dem Flugzeug aussteige, befinde ich mich auf einem der namenlosen Gletscher der Talkeetna Mountains. Diese für Alaska mit etwa 200 Kilometern Ausdehnung kleine Bergkette ist praktisch unbewohnt. Weit und breit keine Spur der Zivilisation, obwohl ich nur rund 50 Meilen vom nächsten Ort entfernt bin.

Talkeetna – die rund 700 ständigen Einwohner machen es zu einer in örtlichen Verhältnissen grösseren Siedlung – liegt südlich des Denali Nationalparks, unweit des Highways zwischen Anchorage und Fairbanks und westlich der von mir angesteuerten wilden Bergkette. Um mich herum unzählige Gletscher mit herausragenden Gipfeln, sich

tief in die Berge einschneidende Täler mit Flüssen, Wasserfällen und Bergseen. Was fehlt, sind Spuren von Menschen: Weder Hütten noch Siedlungen oder Strassen – nicht ein einziger Pfad ist zu sehen.

### Dicht besiedelt mit 700 000 Leuten

Dabei befinde ich mich in dem relativ dicht besiedelten Teil «South Central Alaska». Fast die Hälfte der etwa 700 000 Einwohner Alaskas lebt in Anchorage und dem in die Stadt führenden Matanuska-Susitna Valley. Der Rest der Bevölkerung ist auf ein Gebiet verstreut, das rund 42-Mal grösser ist als die Schweiz. Die Fliegerei spielt eine wesentliche Rolle und ist stark in den Alltag integriert, da Alaska nur sehr spärlich durch

einige Highways und Flüsse erschlossen ist.

### Landen auf Strassen erlaubt

Auf meinem Retourflug umkreise ich die Gegend bei Talkeetna und zähle aus der Luft ungefähr 70 weitere Flugzeuge. Bei 700 Einwohnern? Das ergibt einen Schnitt von zehn Einwohnern pro Flugzeug. Es handelt sich eindeutig um ein fliegerisches Paradies! Der Besuch in der lokalen Denali Brauerei hebt die Stimmung eines Piloten zusätzlich, wenn er Biersorten wie «Single Engine Red» oder «Multi Engine Wheat» entdeckt. Wie pragmatisch die Einstellung zur Fliegerei vonseiten des Gesetzgebers in Alaska ist, zeigt wahrscheinlich der Paragraph 11 AAC 96.020 «Generally allowed uses» des Bun-



Starten auf dem Schotter eines Flussbetts und die unendliche Weite Alaskas geniessen.



desstaatgesetzes am besten: Das Landen mit einem Flugzeug auf öffentlichen Strassen ist von vornherein laut Gesetz erlaubt. Das soll nicht heissen, dass die Behörde jeden dazu animieren will, in Alaskas Strassen und Highways endlose «runways» zu sehen. Niemand kommt auf die Idee, zum Beispiel auf der Innenstadtautobahn in Anchorage zur «rush hour» zu landen. Wenn man aber gezwungen ist, auf einer Strasse zu landen, handelt man gesetzeskonform und überrascht schlimmstenfalls einen Autofahrer. Die Chance dazu ist allerdings nicht sehr gross, nachdem man in vielen Gegenden eher auf Bären oder Elche als auf Menschen trifft.

### Outdoor-Fliegen will gelernt sein

«Outdoor» bedeutet in Alaska, dass die Wildnis oft unmittelbar vor der Haustür beginnt und die Flüge und anschliessenden Landungen abseits der regulären Pisten stattfinden. Dabei werden diverse Flugzeugkonfigurationen eingesetzt. So ist es möglich, an ein und demselben Tag mit einem Wasserflugzeug, einem Flugzeug mit Ski und mit Tundra-Reifen unterwegs zu sein. Es gibt zwar keine formell definierte Ausbildung für das Fliegen mit Tundra-Reifen oder eine vorgeschriebene Stundenanzahl für die Ausbildung auf einem Flugzeug mit Skis; doch wird ein blutiger «Outdoor»-Anfänger nicht gleich auf die schwierigsten Schotterpisten losgelassen. Man bekommt die Möglichkeit, sich mit erfahrenen Buschpiloten als Fluglehrer allmählich an die Landungen an Gletscherflüssen heranzutasten, nämlich auf breiten, sehr langen, «sauberen» und weithin offenen Schotterbänken ohne Hindernisse im Anflugpfad. Erstaunlicherweise setzen die amerikanischen Vorschriften, welche auch in Alaska gelten, für die Prüfung zum «sea plane rating» ein Minimum von nur zehn Flugstunden in einem Wasserflugzeug

voraus. Dass man danach eher eine Lizenz zum Lernen bekommt, ist selbstredend und auch den Versicherungen klar – was man insbesondere dann zu spüren bekommt, wenn man ein Wasserflugzeug mietet. Allerdings kann jeder Pilot von der Erweiterung seines fliegerischen Horizontes profitieren, wenn er eine solche Ausbildung in der Umgebung von Gletscherflüssen oder auf unterschiedlich grossen und in den Bergen versteckten Bergseen absolviert. Unvergesslich bleibt, wenn man nach einer erfolgreichen Landeübung am Seeufer nahe an der Mündung eines Flusses die Maschine kurz verlässt, um nur 50 Meter weiter stromaufwärts einen «salmon run» zu beobachten: Hunderte majestätisch vorbeischwimmende Lachse wirken wie ein stummes Mantra.

### Rettungspaket und Feuerwaffe

Wem es in Alaska «draussen» zu ruhig wird und wer auch funken möchte, der kann den fliegerischen Kontrast zwischen der Wildnis und dem Luftraum rund um Anchorage auskosten. Vier Flughäfen und Flugplätze – Ted Stevens International, Lake Hood Seaplane Base, Merrill Field und Elmendorf Air Force Base – bringen es auf engstem Raum auf durchschnittlich 1500 Operations pro Tag. Das genaue Studium der Anflug- und Abflugrouten zum gewünschten Flughafen oder Flugplatz wird vorausgesetzt. Umso überraschender für Europäer ist die Erkenntnis, dass man unter normalen Umständen problemlos eine Erlaubnis für die Querung der Kontrollzone bekommt.

Bevor man sich mit einem Safety-Piloten oder alleine in die Wildnis wagt, wartet auf einen Alaska-Anfänger noch eine weitere Überraschung: Eine Feuerwaffe und eine ordentlich ins Gewicht fallende Rettungsausstattung müssen bei Überlandflügen mit an Bord

# Buschfliegen in Alaska

sein. Ich erinnere mich noch sehr genau an die Reaktion des Flugzeugbesitzers auf meinen erstaunten Blick, als er mir vor meinem ersten Überlandflug und direkt nach dem Check einen mindestens 30 Kilogramm schweren Sack und eine grosskalibrige «Pumpgun» mit knappen Worten aushändigte: «Waffenpflicht bei uns bei Überlandflügen.» Die Rettungsausstattung sowie die Tatsache, dass Flugzeuge in Alaska als «Arbeitspferde» eingesetzt werden, tragen dazu bei, dass man oft am Limit des Abfluggewichtes fliegt. So mancher Buschpilot in Alaska hat eine offizielle Genehmigung von der FAA, sein Flugzeug bis zu 15 Prozent über dem normalen Limit der Abflugmasse zu fliegen.

Flugzeuge werden in Alaska noch immer für vielseitige Aufgaben eingesetzt, hauptsächlich für Versorgungsflüge, als Air Taxi, für Rettungsflüge, Routineflüge und Rundflüge. Besonders die «Sightseeing Flights» rund um den Mount McKinley, oft verbunden mit Gletscherlandungen im Denali Nationalpark, haben einen hohen Bekanntheitsgrad ausserhalb von Alaska erreicht.

## Interessante Pauschalangebote

Das Pilotentraining, obwohl in den letzten Jahren auch nicht von der Krise verschont, bildet einen starken Zweig des fliegerischen Spektrums in Alaska. Die wenigen Flugschulen bieten oft Pauschalangebote an: beispielsweise für eine Wasserfluglizenz zwischen 2100 und 3400 US-Dollar. Solche Angebote beinhalten meistens das Minimum von zehn Flugstunden inklusive Fluglehrer sowie die Übernachtungen in der Lodge des Besitzers. Die Prüfung ist extra

zu bezahlen. In einem ähnlichen preislichen Bereich bewegen sich die pauschalierten Trainingsangebote für Landungen mit Tundra-Reifen im Busch oder mit Ski auf den Gletschern.

Wer als PIC vor Ort fliegen will, kann eine Validierung seiner europäischen Lizenz beantragen. Der Prozess der Validierung ist einfach, dauert jedoch 60 bis 90 Tage und sollte rechtzeitig vor dem geplanten Reisetrip in Alaska in die Wege geleitet werden. Ein entsprechendes Formular muss per Post oder Fax an die FAA geschickt werden. Im selben Schritt ist es notwendig, ein «FAA Flight Standards District Office» zu nennen, wo man später die Lizenz persönlich abholen wird. In Alaska ist es praktischerweise möglich, diesen Termin am Tag der Ankunft im entsprechenden Büro in Anchorage, Fairbanks oder Juneau gleich nach der Ankunft zu vereinbaren.

Ob Training oder einfach nur fliegen, mit oder ohne Safetypilot: Alaska ist wunderschön – halt so, wie man sich ein Flugparadies vorstellen kann. **cp**

## Christoph Barszczewski

*Christoph Barszczewski ist gebürtiger Pole, lebt seit 1988 in Österreich und fliegt derzeit in Alaska. Er ist als Pilot, Journalist, Fotograf und Buchautor tätig. Seit 2003 betreibt er die Fliegerseite [www.aviator.at](http://www.aviator.at). Seine Bücher «Traumberuf Buschpilot in Afrika» und «Buschpilot in Alaska» sind erhältlich über [www.buschpilot.at](http://www.buschpilot.at) oder im Cumulus Pilotshop.*



Oben: Eine neue Dimension für Gletscherpiloten: Landen auf namenlosen Gletschern. Unten: Die Strasse dient auch als Landepiste.







Foto: Rolf Müller

Mit «Solar Impulse 2» werden Bertrand Piccard und André Borschberg nächstes Jahr die Welt umrunden.

# Ready for take-off

Hunderte Gäste liessen es sich nicht nehmen, zur Vorstellung der «Solar Impulse 2» nach Payerne zu kommen, darunter Bundesrat Ueli Maurer und Fürst Albert II von Monaco. Das Solarflugzeug, mit dem Bertrand Piccard und André Borschberg die Welt umrunden wollen, ist bereit für die ersten Testflüge.

Zu tiefen Rock-Akkorden und in kühlblaues Spotlight gehüllt stellte das Team von Solar Impulse im grossen Hangar auf dem Militärflugplatz Payerne die neue «Solar Impulse 2» – HB-SIB – (Si2) vor. Nach acht Weltrekorden des Prototypen von «Solar Impulse» (HB-SIA), dem ersten Solarflugzeug, das einen Nachtflug absolviert, zwei Kontinente miteinander verbunden und die USA überquert habe, sei nun der Zeitpunkt gekommen, die ultimative Etappe dieses ausserordentlichen Abenteuers in Angriff zu nehmen, nämlich die Weltumrundung im Jahr 2015, erklärte Bertrand Piccard den Gästen. «Heute sind wir unserem Traum bedeutend näher gekommen», ergänzte der Pionier.

## Spot on für Solar Impulse 2

Die «Solar Impulse 2» weist längere Tragflächen auf als eine Boeing 747 und wiegt mit 2300 Kilogramm doch nur so viel wie ein Mittelklasseauto. Die Flügel sind von 17 248 Solarzellen besetzt, die Batterien zum Speichern der Sonnenenergie und die elektrischen Motoren sind verbessert worden. Ein 3,8 Kubikmeter grosses Cockpit ermöglicht die Mitnahme von Sauerstoffreserven, Lebensmitteln und einer Überlebensausrüstung und bietet die erforderlichen ergonomischen Voraussetzungen für die Mission.

Der Mehrzwecksitz dient als Schlafkoje und Toilette. In die Rückenlehne sind ein Fallschirm und ein Rettungsboot integriert.

## Flug um die Welt

Im März 2015 wollen die beiden Piloten Bertrand Piccard und André Borschberg von einem Flugplatz am Persischen Golf aus den ersten solarangetriebenen Flug um die Welt beginnen. Er soll sie in Etappen über Indien, China, den Pazifik, die USA und Nordafrika oder Südeuropa zurück zum Ausgangsort führen. 20 Flugtage sind vorgesehen, verteilt über drei Monate. Allein die Überquerung von Pazifik oder Atlantik dauert fünf Tage und fünf Nächte am Stück.

«Solar Impulse 2» könne durch kleine Wolkenschichten fliegen und einen Monat lang nonstop unterwegs sein, erklärte André Borschberg. Sie hätten ein nachhaltiges Flugzeug konstruiert, was die Energie betreffe, so Borschberg, doch die Aufgabe müsse ein «nachhaltiger» Pilot bewältigen. Beide Piloten trainieren zurzeit in einem Flugsimulator, lange Strecken zu fliegen und nur sehr kurze Pausen einzulegen.

Vier Tage zu fliegen und dabei nur zwei Stunden am Tag, aufgeteilt in 20-Minuten-Perioden, zu schlafen – keine leichte Aufgabe. **cp**

Rolf Müller

Si2 Solar Impulse	
Name	Si2 Solar Impulse
Team	80 Experten, 90 Partner, 100 Berater
Entwicklungsdauer	10 Jahre bis zur Lancierung
Besonderes	Grösstes je gebautes Flugzeug im Verhältnis zu seinem Gewicht
Gewicht	2300 kg
Flügelspannweite	72 m
Max. Leistung	70 PS (4 Motoren à 17,5 PS)
Anzahl Solarzellen	17 248
Max. Flughöhe	8500 Meter
Mindestgeschwindigkeit	36 km/h auf Meeresspiegel, 57 km/h auf max. Flughöhe
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h auf Meeresspiegel, 140 km/h auf max. Flughöhe
Struktur	Karbonfasern aus wabenartiger Sandwichstruktur
Website	www.solarimpulse.com

# 100 Jahre Schweizer Luftwaffe



Alarmstart: Eine Szene, die sich im Mai und Juni 1940 Dutzende Male auf den Einsatzbasen der Schweizer Fliegertruppe wiederholte. Das Adler-Emblem auf dieser Bf 109 E-3 (Werknummer 2403) J-346 verrät die Zugehörigkeit zur Fliegerkompanie 15, die zum Zeitpunkt der grossen Duelle mit deutschen Bombern in Olten stationiert war.

## Luftkämpfe über der Schweiz (1) **Die Feuertaufe**

Nie in der 100-jährigen Geschichte der Schweizer Luftwaffe war ein Sommer heisser als jener des Jahres 1940. Eidgenössische Messerschmitt Bf 109 E-3 lieferten sich während des Frankreichfeldzuges erbitterte Duelle mit Görings Luftwaffe.

**A**ls die deutsche Wehrmacht am 10. Mai 1940 in bewährter Blitzkriegsmanier in Frankreich und den Benelux-Staaten einfiel, stand die Schweizer Fliegertruppe vor der bislang grössten Herausforderung. Deutsche Bomber-Besatzungen, die in kaum enden wollenden Wellen französische Industrieanlagen und Städte dem Erdboden gleichmachten, wählten auf ihren Raids mit voller Absicht eine Abkürzung über die Schweiz. Unter Schweizer Neutralität verstanden Görings Adler zu Beginn des Westfeldzuges das unbehelligte Überfliegen des südlichen Nachbarlandes. Es sollte sich als kolossaler Irrtum herausstellen.

Die wehrhaften Eidgenossen liessen nicht den Hauch eines Zweifels, dass sie durchaus gewillt waren, die Neutralität mit brachialer Waffengewalt durchzusetzen. Im Mai 1940 registrierte der Flieger-Meldedienst insgesamt 113 Grenzverletzungen durch fremde

Flugzeuge – mehr als doppelt so viele wie im Vormonat. Nicht weniger als 31 Mal starteten Jagdpatrouillen zu Abfangeinsätzen gegen die ausländischen Eindringlinge, die sich in der Mehrzahl als mit voller Absicht in die Schweiz einfliegende deutsche Bomber entpuppten. Mit der Abkürzung durch die Schweiz wollten sie den französischen Jägern ausweichen.

### **Messerschmitt gegen Bomber**

Pikanterweise bemächtigte sich die Schweizer Fliegertruppe der Messerschmitt Bf 109 E-3, dem damals neben der Supermarine Spitfire wohl modernsten Jagdflugzeug, das ein Staat in seinem Arsenal halten konnte. Die Messerschmitt GmbH in Regensburg-Prüfening lieferte zwischen Mai 1939 und April 1940 insgesamt 80 Einheiten. Es war freilich kein Liebesdienst des Dritten Reiches: Die Bf 109 E-3 konnten sich die Eidgenossen gegen Präzisions-Werkmaschi-

nen, Devisen sowie durch das Dritte Reich schwer zu beschaffende Rohstoffe wie Aluminium oder Kupferwalzdraht sichern («Cockpit», April und Mai 2011).

Am 10. Mai 1940 – dem Beginn der deutschen Westoffensive und dem Tag der zweiten Generalmobilmachung – feuerten Schweizer Bf 109 E-3 erstmals auf einen einfliegenden deutschen Bomber. Die Maschine drang bei Les Brenets südwestlich von La Chaux-de-Fonds in den Schweizer Luftraum ein. Hauptmann Hörning und Oberleutnant Ahl der Fliegerkompanie 21 stellten den Eindringling über Bütschwil im Toggenburg. Mit stark rauchendem Triebwerk verliess das waidwund geschossene Flugzeug in der Gegend von Altenrhein am Bodensee die Schweiz.

### **Der erste Abschuss**

Sechs Tage später holte die Schweizer Luftwaffe erstmals in ihrer nun 100-jährigen



Geschichte ein fremdes Flugzeug vom Himmel. Die auf die Bahnanlagen im nordostfranzösischen Troyes angesetzte Heinkel He 111 P der 9. Staffel des Kampfgeschwaders 27 (9./KG 27) wählte auf dem Rückflug zur Heimatbasis Baltringen-Freifeld in Oberschwaben eine Abkürzung über die Schweiz und passierte über dem Jura bei Montfaucon die Grenze. Auf der Höhe des Greifensees griffen Oberleutnant Streiff und Oberleutnant Kisling der Fliegerkompanie 21 die vom 23-jährigen Leutnant Joachim Rieker gesteuerte und mit dem Geschwaderkennzeichen 1G+HT versehene Heinkel an.

### Geballte Feuerkraft

Das geballte Kanonen- und MG-F Feuer der eidgenössischen Messerschmitt durchsiebte die He 111 P und verletzte den Bord-schützen Feldwebel Gerhard Hobbie und den Bordfunker Unteroffizier Alfred Herzig schwer. Beiden gelang jedoch der Absprung mit dem Fallschirm. Leutnant Rieker zog sich während der Bruchlandung bei Kemleten in der Gemeinde Illnau eine schwere Rückenwirbelstauchung zu. Lediglich Bombenschütze Unteroffizier Hans Scholler entstieg dem Wrack unverletzt. Die internierte Besatzung durfte nach Ende des Frankreichfeldzuges wieder in ihre Heimat zurückkehren. Mit Ausnahme von Alfred Herzig fanden alle Crew-Mitglieder bei ihren weiteren Einsätzen den Tod.

### In erhöhter Bereitschaft

Als Folge dieser Zwischenfälle versetzte der Generalstab sämtliche Einheiten der Fliegertruppe in eine erhöhte Bereitschaft: Sie mussten jeweils eine Stunde vor Sonnenaufgang bis 60 Minuten nach dem Eindunkeln ihre Jagdflugzeuge kampfbereit halten. Eine durchaus weise Entscheidung, stand der Schweizer Luftwaffe mit den Juni-Luftkämpfen die wohl grösste Bewährungsprobe ihrer Geschichte bevor – darüber berichtet der zweite Teil dieser Artikelserie. **cp**

### Hans-Heiri Stapfer

*Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern sowie John Vasco und Peter Cornwell für die Überlassung von Unterlagen und Fotos. Die veröffentlichten Aufnahmen sind Teil der rund 40 000 Negative umfassenden Sammlung Schweizer Armeefotografen, die sich heute im Bundesarchiv Bern befindet.*



Während der Luftkämpfe mit deutschen Bombern vom Sommer 1940 kamen auch die Bf 109 D-1 zum Einsatz.



Bäume bieten Tarnung, als diese Bf 109 E-3 der Fliegerkompanie 15 auf dem Flugfeld von Olten im Sommer 1940 betankt werden.



Diese mit dem taktischen Kennzeichen L-31 versehene Bf 109 E-3 (Werknummer 2530) gehörte zur 31. Lovacka grupa (31. Jagdflieger-Gruppe) und war mit zwei von der Zürcher Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon gelieferten M-39-E.K.-20-mm-Kanonen ausgerüstet.

## Bruderkämpfe über dem Balkan

Während der grossen Luftkämpfe vom Mai und Juni 1940 duellierten sich die 80 zwischen Mai 1939 und April 1940 von der Messerschmitt GmbH an die Schweizer Fliegertruppe gelieferten Bf 109 E-3 mit Bf-110-Zerstörer und Heinkel-He-111-Bomber. Es war nicht das einzige Mal, dass Bf 109 E-3 – umgangssprachlich «Emil» genannt – ihre Waffen gegen Flugzeuge des Herstellerlandes richteten. Nach dem Start des Balkanfeldzuges der Wehrmacht im April 1941 standen die insgesamt 73 zum Stückpreis von 169 000 Reichsmark an die Jugoslovensko Kraljevsko Ratno Vazduhoplovstvo (Königlich Jugoslawische Luftstreitkräfte) gelieferten Bf-109 E-3 gegen deutsche Flugzeuge im Einsatz.

Pikanterweise kam es zu Luftkämpfen mit deutschen Bf 109 E. Am 6. April 1940 schoss

Hauptmann Joachim Münchenberg als Angehöriger des Jagdgeschwaders 26 Schlageter über Belgrad eine Bf-109 E-3 der 32. Lovacka grupa (32. Jagdflieger Gruppe) ab. Zur besseren Kenntlichmachung der eigenen Emil bemalte die Luftwaffe die Motorenhauben in Gelb, während die Jugoslovensko Kraljevsko Ratno Vazduhoplovstvo grosse weisse Kreise auf die Tragflächen pinselte.

Die jugoslawischen Bf 109 E-3 waren mit von der Zürcher Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon gelieferten M-39-E.K.-20-mm-Kanonen ausgerüstet, die technisch den in den Schweizer Bf-109 E-3 eingebauten FF-K Oe 37 entsprechen. Die Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon lieferte allerdings nur 100 Kanonen, womit lediglich 50 der 73 gelieferten Bf 109 E-3 mit Kanonen ausgerüstet werden konnten. (sta)



# Visitenkarten, Flyer, Postkarten und mehr.

Günstig, schnell  
und einfach drucken!  
[www.printzessin.ch](http://www.printzessin.ch)



[printzessin.ch](http://www.printzessin.ch)

**AQUILA**

**TRY.DIFFERENT**

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



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

## Juni/Juli 1964 (Doppelnummer)

Es ist die erste und bis heute einzige Doppelnummer des Cockpit: Die Ausgabe vom Juni/Juli vor 50 Jahren ist ausschliesslich dem 50-Jahr-Jubiläum der Schweizer Flugwaffe (damalige umgangssprachliche Bezeichnung) gewidmet. Der Kommandant und Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstdivisionär Etienne Primault, schreibt dazu eine spezielle Grussbotschaft an die «Liebe und flugbegeisterte Jugend!». Dazu ist das detaillierte Programm der Feierlichkeiten auf den Flugplätzen in Dübendorf, Payerne und Locarno abgedruckt. (Fortsetzung siehe Juli-Cockpit). **FW**

Titelbild: De Havilland D.H.100 Vampire beim Verschiessen von Raketen



## Juni 1979

Im Rahmen einer Serie über Europas Luftwaffen wird im Cockpit vor 35 Jahren die norwegische Luftwaffe vorgestellt, und ein Beitrag wirft einen Blick auf die verschiedenen Versionen des Tupolew-Tu-95 Bombers/Aufklärers. Exklusiv schildert ein Artikel, wie die Swissair 1942/1943 von Deutschland in Holland und der Tschechoslowakei erbeutete Douglas DC-3 in Dübendorf überholte – eine bislang kaum bekannte Episode aus dem Zweiten Weltkrieg. In der Flugzeug-Galerie findet sich unter anderem der wenig bekannte zweiplätzig Porterfield 35-90 mit 90-PS-Sternmotor. **FW**

Titelbild: Tupolew Tu-95 und Phantom FRG. Mk2 der RAF über der Nordsee

## Juni 1994

Die Titelgeschichte zeichnet die Entwicklung des Learjet nach, von den ersten Anfängen in der Schweiz bis zum neusten Modell 60. Ein Beitrag erläutert die bereits nötigen Modifikationen an den seit erst drei Jahren von der Swissair eingesetzten MD-11, und anlässlich des Erstfluges der beiden Prototypen des Eurofighters in Deutschland und England wird das neue Kampfflugzeug vorgestellt. Weitgehend unbekannt sind das Dornier Do 212 Amphibium aus Altenrhein und das russische Schulflugzeug Jakowlew UT-2. **FW**

Titelbild: Der Learjet 31A N311J c/n 31-097 wurde 1994 gebaut



**Basel:** Nachdem Pegasus Airlines jahrelang ausschliesslich mit Boeing B737 operierte, hat der türkische Carrier nun erstmals Maschinen aus Toulouse eingeflotten. Im Bild der A320-214 TC-DCA der Airline bei der Ankunft in Basel am 11.04.2014.

**Foto: Dennis Thomsen**



**Genf:** Flybe hat den Bombardier Dash 8-402 G-JECY umbemalt, um auf die Geschwindigkeit des Lufttransports im Vergleich zu jenem auf der Strasse oder Schiene aufmerksam zu machen.

**Foto: Jean-Luc Altherr**

**Genf:** Im Besitz von Holidays Czech Airlines macht der Airbus A320-214 OK-HCA Werbung für den Flughafen von Prag. Er ist zurzeit an Travel Service Slovakia vermietet, die ihn als OM-HCA re-immatrikuliert hat, die Werbebemalung des Vermieters aber belassen hat.

**Foto: Jean-Luc Altherr**

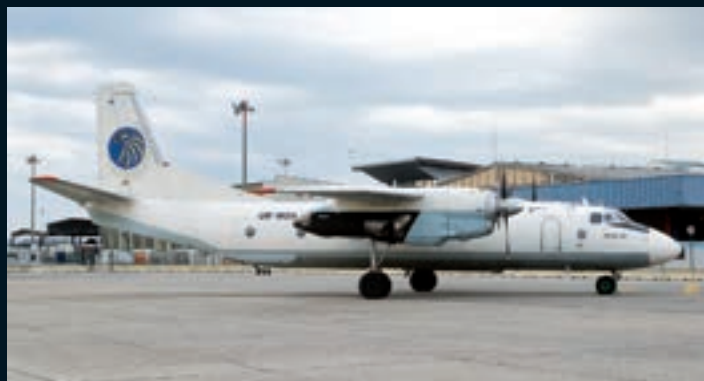


**Basel:** Nachdem Brussels Airlines anfänglich vorwiegend mit «Jumbolinos» nach Basel operierte, hat der Carrier nun erheblich diversifiziert und setzt neben den erwähnten Avrolinern auch regelmässig Airbus A319/320 und Dash 8 ein. Im Bild die De Havilland Canada DHC-8-402Q Dash 8 G-ECOK der britischen Flybe in den vollen Farben der Brussels Airlines. **Foto: Dennis Thomsen**



**Basel:** Mit der Antonov An-26-100 der Meridian wurde am 26.04.2014 ein Hilfsflug mit Pharmazeutika nach Damaskus durchgeführt. Im Bild der Frachter nach seiner Ankunft aus Kiew am 25.04.2014 vor dem Frachtgebäude des EuroAirports.

**Foto: Dennis Thomsen**



**Genf:** Gegründet 1992 als Tuninter, dann ab 2007 als Sevenair unterwegs, fliegt diese tunesische Privatgesellschaft seit 2011 als Teil von Tunisair unter der Bezeichnung Tunisair Express. Sie operiert drei ATR 72 und diesen Bombardier CRJ900 TS-ISA.

**Foto: Jean-Luc Altherr**



**Basel:** Mistral Air bedient jeweils freitags aus Metz kommend die sizilianische Hauptstadt Palermo. Im Bild die Boeing B737-300 EI-BUE des irischen Carriers am 25.04.2014 beim Wegrollen zum Abflug in Richtung der italienischen Mittelmeerinsel. **Foto: Dennis Thomsen**



**Basel:** Zusätzlich zu ihren fünf Boeing B737 hat die türkische Tailwind Airlines diese Saison im Auftrag des deutschen Flugmaklers Involutus den Airbus A320-211 YL-BBC der lettischen Smartlynx Airlines eingemietet. Die Maschine ist hier am 11.05.2014 am Y-Terminal des EuroAirports zu sehen. **Foto: Dennis Thomsen**



**Genf:** Privatair hat während eines Monats ihre Boeing 737-7CN BBJ HB-11Q an den amerikanischen Luxusreisenanbieter Abercrombie & Kent vermietet. Dessen Schriftzug und Logo sind nur auf der linken Flugzeugseite aufgetragen.

**Foto: Jean-Luc Altherr**

# Schnupper- woche Segelfliegen

04.08. bis 08.08.2014

Ein faszinierendes, herausforderndes Hobby ohne administrativen Aufwand einfach kennenlernen

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

# Schulen auf ASK 21Mi Bei Schänis Soaring

- Grundsicherung
- Aus- und Weiterbildung – keine Mitgliedschaft erforderlich
- Effizient
- Kostengünstig

# Segelflug Erlebnistage

Sa. 23./30.08.2014  
Sa. 06./20./27.09.2014  
Sa. 04./11.10.2014

Weitere Informationen bei:  
**ALPINE  
SEGELFLUGSCHULE  
SCHÄNIS AG**

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

## MAYDAY ist ein Hilferuf

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

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

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



Infos und Kontaktdaten:  
[www.mayday-austria.at](http://www.mayday-austria.at)  
[www.stiftung-mayday.de](http://www.stiftung-mayday.de)



Lightwing AC4 CS-LSA einfach, robust, preiswert [www.lightwing.ch](http://www.lightwing.ch)





Rega-CEO Ernst Kohler an der Medienkonferenz.

## Rega will bei jedem Wetter retten

Die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega) will künftig noch mehr Menschen in Not helfen. Ziel ist, ihre Rettungshelikopter auch bei Nebel und Schneefall fliegen zu lassen. Damit schreibt die Rega ein neues Kapitel in der Luftrettung im Gebirge.

Jährlich können in der Schweiz gegen 600 Patientinnen und Patienten wegen schlechten Wetters nicht aus der Luft versorgt werden. Es könne nicht sein, dass ein in Not geratener Mensch, der medizinische Hilfe benötige, mit einer Ambulanz aus dem Engadin nach Zürich gefahren werden müsse, nur weil es schneie, erklärte CEO Ernst Kohler an eine Medienkonferenz. Deshalb bildet die Rega derzeit ihre Helikopterpiloten für den Instrumentenflug aus.

Ein Grossteil des Trainings findet im Flugsimulator des AgustaWestland Da Vinci statt; bis Ende dieses Jahres sollen auch alle Helis Da Vinci auf IFR umgerüstet sein. Zurzeit ist indes der IFR-Anflug auf Spitäler nur an wenigen Orten möglich.

In den nächsten Jahren will die Rega gemeinsam mit der Schweizer Luftwaffe und Skyguide ihre Vision umsetzen. Ferner prüft die Rega, allwettertaugliche Helikopter zu beschaffen, die mit einer Entei-

sungsanlage dotiert sein sollten. In der Schweizer Luftwaffe seien die Super Puma und Cougar Helikopter mit Enteisungssystemen ausgerüstet, erklärte Heinz Leibundgut, verantwortlich für Helikopter-Verfahren und -Training. Das System bestehe aus einer elektrischen Beheizung der Haupt- und Heckrotorblätter, einer aufblasbaren Gummiauflage an der Stabilisierungsfläche, beheizten Triebwerkeinläufen, Staurohren sowie Frontscheiben mit Eisdetektor, der die Vereisungsrate anzeige. Eine solch komplexe Anlage dürfe aber für die Rega-Helis nicht zu schwer sein, damit sie nach wie vor problemlos auf Spitallandeplätzen und Unfallstellen landen können, fügte Leibundgut an.

In den nächsten vier bis acht Jahren will die Rega die Mittellandhelikopter-Flotte EC 145 wie auch die drei Ambulanzjets vom Typ Challenger CL-604 ersetzen. **cp**

**Rolf Müller**

## Stemme expandiert in die USA

Die in der Nähe Berlins ansässige Stemme AG expandiert in die USA. Die Herstellerin von Premium-Flugzeugen hofft, so mehr ihrer Sportflugzeuge verkaufen zu können.

Vor 30 Jahren durfte Stemme mit Erlaubnis der alliierten Streitkräfte als erste Flugzeugherstellerin in Westberlin den Betrieb aufnehmen. Bereits zwei Jahre später startete die S10 zu ihrem Erstflug in Braunschweig und wurde an der Aero in Friedrichshafen in ihrer endgültigen Form präsentiert. Mit der Stemme S6 entwickelten die Flugzeughersteller später ein komfortables Reiseflugzeug. Die Peak Performer S10 (Bild unten) fand wegen ihrer überdurchschnittlichen Flugeigenschaften weltweite Beachtung. Das Unternehmen operiert längst nicht mehr nur von Deutschland aus: In den USA fand es ideale Bedingungen, einen noch grösseren Markt für ihre Produkte zu erschliessen. **cp**



Foto: zvg



Foto: zvg

## R66 endlich zertifiziert

Vier Jahre nach der USA liess auch die EASA endlich den Robinson R66 Turbine (Bild oben) ohne Einschränkungen für Europa zu (siehe Cockpit 04 2014). Damit können Schweizer Interessenten den R66 ab sofort beim Robinson Center der Valair AG in Sitterdorf bestellen. Ab August/September könnten die ersten Helikopter ab dem Herstellerwerk geliefert werden. **WH**

# News

## Singapore Airlines mit Gewinn

Im am 31. März abgelaufenen Finanzjahr erzielte die Singapore Airlines-Gruppe einen operativen Gewinn von 259 Mio. Singapore Dollars (182 Mio. Franken). Das Ergebnis stellt eine Steigerung von 30 Mio. Singapore Dollars oder 13 Prozent im Vergleich zum vorherigen Finanzjahr dar. Auch der Umsatz der Gruppe konnte um 1 Prozent auf 15,2 Mrd. Singapore Dollars (10,6 Mrd. Franken) gesteigert werden. **CP**

## Swiss und Turkish gehen getrennte Wege

Aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit hat Swiss die Kooperation auf den Istanbul-Strecken seit April gestrichen. Zwischen dem Lufthansa-Konzern und der stark wachsenden Turkish Airlines kriselt es schon seit letztem Jahr. Im November 2013 hatte Lufthansa die türkische Airline zunächst im Vielfliegerprogramm Miles & More zurückgebunden, zudem kündigten Lufthansa und Austrian Airlines ihre Codeshare-Abkommen mit Turkish Airlines.

Nun hat seit April auch die Swiss die Codeshares mit Turkish Airlines auf den Flügen nach Istanbul gestrichen. Die Lufthansa nannte damals als Grund für den Codeshare-Ausstieg die Tatsache, dass Turkish Airlines ihr Deutschland-Angebot zurzeit stark ausbaue und die enge Zusammenarbeit zwischen den beiden Star-Alliance-Mitgliedern deshalb keinen Sinn mehr mache. **CP**

## Intersky muss profitabel werden

Bei der am Bodensee domizilierten Airline Intersky stehen die Zeichen auf Wachstum: Nach einem ersten Quartal mit grossem Wachstum wird – nicht zuletzt dank der Aufnahme von Routen wie Zürich-Dresden (neu: zweimal täglich – mit weiterem starkem Wachstum in den nächsten Quartalen gerechnet. Dennoch ist nicht alles rosa: Offenbar ist Mehrheitseigentümer Hans-Rudolf Wöhrli mit der Ertragssituation bei Intersky nicht zufrieden, wie mehrere Online-Portale melden. Noch im April («Cockpit» Nr. 4) hatte er die hohen Anlaufkosten bemängelt, die bei der Sanierung der österreichischen Airline angefallen sind. **CP**

## Auch Rostock Airways wirft das Handtuch

Die Fluggesellschaft Rostock Airways ist nicht mehr aktiv. Zuvor war schon eine Übernahme von Air Alps gescheitert, wobei Air Alps schwere Vorwürfe gegen die Airline erhob. Am 3. Feb-

ruar hatte Rostock Airways mit Maschinen von Air Alps noch feierlich die Route Zürich-Bremen mit zwei täglichen Flügen eröffnet, doch schon am 28. Februar war infolge des Zwists mit Air Alps die Route wieder eingestellt worden. Inzwischen ist AIS Airlines in die Bresche gesprungen und bedient die Strecke Zürich-Bremen seit Osterdienstag drei Mal täglich; zwei Mal nonstop und einmal mit Zwischenstopp in Münster-Osnabrück. **CP**

## Oman Air ist auf Kurs, schreibt aber rot

Oman Air hat das Geschäftsjahr 2013 positiv abgeschlossen. Die Airline hat im vergangenen Geschäftsjahr rund 5 Millionen Passagiere befördert – was einer Steigerung von rund 13 Prozent zum Vorjahr entspricht. Das Unternehmen erzielte im letzten Jahr einen Umsatz von umgerechnet 867 Mio. Franken, das sind rund 10 Prozent mehr als im Vorjahr.

Durch den Ausbau der Flotte stieg der Jahresverlust der Fluggesellschaft allerdings um 16 Prozent auf umgerechnet 257 Mio. Franken. Für 2014 plant die Airline eine Flottenerweiterung um 20 neue Flugzeuge. Oman Air wird das Aktienkapital um umgerechnet 455 Mio. auf insgesamt 1,6 Mrd. Franken aufstocken. **CP**

## Emirates mit sattem Gewinnsprung

Die Emirates Group hat im Geschäftsjahr 2013–2014 zum 26. Mal in Folge einen Gewinn erwirtschaftet und dabei das Ergebnis nochmals deutlich gesteigert. Unter dem Strich resultierte ein Gewinn von umgerechnet 1,1 Mrd. Dollar, rund ein Drittel mehr als im Jahr zuvor. Der Umsatz stieg um 13 Prozent auf 23,9 Mrd. Dollar. Der Grossteil davon entfällt auf die Fluggesellschaft Emirates, nämlich 887 Mio. Gewinn und 22,5 Mrd. Dollar Umsatz. Auch die Investitionen waren rekordverdächtig: 6 Mrd. Dollar wurden in neue Flugzeuge, Produkte und Services investiert. Die Grösse der Belegschaft stieg um 11 Prozent auf 75 000 Mitarbeiter in 80 Tochtergesellschaften und Gruppenunternehmen. Jeder Airline-Mitarbeiter hat damit durchschnittlich eine halbe Million US-Dollar erwirtschaftet. Seit Anfang Jahr bedient Emirates Zürich mit einem A380. **CP**

## Beratungsmandat in Kasachstan

Im Rahmen ihrer internationalen Geschäftsentwicklung wird die Flughafen Zürich AG über ein Joint Venture Beratungsdienstleistungen für den Betrieb von bis zu elf Flughäfen in Kasachstan erbringen.

Zu diesen Flughäfen gehört auch derjenige der Hauptstadt Astana, welcher mit jährlich 2,3 Mio. Passagieren mit Abstand das grösste Passagieraufkommen im Beratungsmandat ausweist.

Die Stadt Astana wird Gastgeberin der «Expo 2017» sein. Die Flughafen Zürich AG wird ihr Management-Know-how im Rahmen eines mehrjährigen Dienstleistungsvertrages einbringen und die kasachische Betreibergesellschaft unterstützen. Die Flughafenbetreiberin wird jedoch nicht in die Flughafeninfrastruktur investieren, diese bleibt vollständig im Eigentum des kasachischen Staats. **CP**

## Zweiter Flughafen für Sydney

Was lange währt, wird endlich gut: Die Weltmetropole Sydney erhält einen zweiten Flughafen. Das Projekt läuft bereits seit 1946, jetzt hat die australische Regierung einen Entscheid gefällt. Gebaut wird das 2,5 Mia. Australische Dollar teure Projekt in Badgerys Creek, rund 40 Kilometer westlich des «Central Business District» von Sydney. 20 Bauplätze waren in den letzten Jahren evaluiert worden.

Das Projekt genoss unterdessen hohe Dringlichkeit bei der Regierung. Dies, weil der Flughafen Sydney Kingford Smith aus allen Nähten platzt und innerhalb von zehn Jahren eine Verdreifachung des Passagieraufkommens mitgemacht hat. Per 2027 hätte der Sydney Airport laut aktuellen Rechnungen seine absolute Kapazitätsgrenze in Bezug auf Flugbewegungen erreicht. Deshalb soll mit Badgerys Creek nun Entlastung geschaffen werden. Der neue Flughafen soll bereits 2016 in Betrieb gehen können. **CP**

## F-35 in Fairford und Farnborough

Auch in diesem Jahr lockt die grösste militärische Airshow der Welt zahlreiche Besucher aus aller Welt an. Im Mittelpunkt stehen die Feierlichkeiten zum 50. Geburtstag der Red Arrows. Ausserdem haben die Veranstalter alle Betreiber der Lockheed Martin F-16 Fighting Falcon und der BAE Systems Hawk eingeladen, um gemeinsam deren jeweils 40-Jahr-Jubiläum zu begehen. Zusätzlich dürften zahlreiche exotische Flugzeuge und Hubschrauber

aus vielen Nationen zu sehen sein. Patrouille Suisse, Super Puma und F/A-18 Hornet werden die Schweizer Luftwaffe vertreten. Ihr internationales Debüt wird die Lockheed Martin F-35 (Bild) feiern. In Fairford (11. bis 13. Juli) und auch in Farnborough (14. bis 20. Juli) werden zwei F-35B des US Marine Corps und eine F-35B der RAF zu sehen sein, wobei auch Senkrecht-Landefähigkeiten demonstriert werden. **RM**

## Fusion zahlt sich für American Airlines aus

Der Zusammenschluss mit US Airways macht sich für American Airlines bezahlt. Nach einem Verlust von 341 Mio. Dollar im Vorjahreszeitraum kam unterm Strich im ersten Quartal ein Gewinn von 480 Mio. Dollar zustande. Dies sei trotz der schlechten Wetterbedingungen gelungen, erklärte Firmenchef Doug Parker. Wegen Schnee und Eis waren in den USA zahlreiche Flüge ausgefallen.

Die zwei Fluggesellschaften hatten sich im vergangenen Jahr zusammengeschlossen. Für die alte American Airlines war dies gleichzeitig der Ausweg aus der Insolvenz. Der Umsatz stieg durch die Fusion um 64 Prozent auf annähernd 10 Mia. Dollar. Zwischenzeitlich hatten die Kosten etwa für die Vereinheitlichung der Systeme zu hohen Verlusten geführt. **CP**

## Etihad hilft Air Berlin mit 300 Mio. Euro

Durch eine umfassende Rekapitalisierung fliessen der Air Berlin bis Jahresende 450 Mio. Euro zu. Gemäss eigenen Angaben wird die Airline mit einer «soliden Finanzstruktur für eine tiefgreifende und umfassende Neustrukturierung» ausgestattet. Diese Rekapitalisierung steht auf zwei Säulen: Zum einen hat Etihad Airways eine Wandelanleihe in Höhe von 300 Mio. Euro gezeichnet. Da diese Anleihe nachrangig ist und über eine unbegrenzte Laufzeit verfügt, wird sie als Eigenkapital verbucht. Zum anderen wird die Air Berlin Group am Kapitalmarkt eine Anleihe in Höhe von





mindestens 150 Mio. Euro platzieren, um die Finanzstruktur weiter zu stärken. Der Erlös wird für allgemeine Unternehmensfinanzierung genutzt. **CP**

## Dubai löst London Heathrow ab

Anfang 2014 hat der Flughafen Dubai den entscheidenden Sprung gemacht: In den ersten drei Monaten des Jahres flogen 18,36 Mio. Passagiere im internationalen Verkehr von und nach Dubai – ein Plus von 11,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. London Heathrow kam im selben Zeitraum auf 16 Mio., immerhin ein Plus von 10,8 Prozent. Dennoch verlor der englische Flughafen den ersten Platz der internationalen Airports, wie das «Wall Street Journal» berichtet. **CP**

## Cathay Pacific visiert neu wieder Zürich an

Nachdem Cathay Pacific (CX) ihre Aktionäre mit einem Gewinnsprung erfreut hat – die Airline aus Hongkong konnte ihren Überschuss im vergangenen Jahr auf umgerechnet 292 Mio. Franken verdreifachen –, könnte es bald wieder Direktflüge Hongkong-Zürich geben. Auf Anfrage erklärte André Gantner, CX Sales Manager Switzerland, dass die Airline im Dezember neu nach Manchester fliegen werde; andere Destinationen für 2015/2016

würden geprüft, darunter auch Zürich. Entschieden sei im Moment jedoch noch nichts, der Hauptsitz werde Entscheidungen über neue Streckenaufnahme gegebenenfalls kommunizieren. Bekanntlich sind 92 neue Flugzeuge bestellt worden, die bis im Jahr 2024 ausgeliefert werden sollen. **RM**

## Air Andorra neu mit Linienflugverbindungen

Der europäische Kleinstaat Andorra, früher als Steuerparadies bekannt, soll inskünftig wieder durch Linienflüge verbunden werden. Bis 1984 bot Aviaco kommerzielle Flüge zwischen La Seu d'Urgell und Barcelona sowie Palma de Mallorca an. Die durch sechs spanische Unternehmer gegründete Air Andorra hegt grosse Pläne, denn mit Barcelona, Toulouse, Lissabon, Madrid, Palma de Mallorca und Ibiza kündigte sie gleich eine ganze Reihe von Destinationen an. Die nicht als Low-Cost-Airline auftretende Air Andorra hat offenbar bereits eine ATR 42-320 mit 46 Plätzen gekauft (Bild), die ersten Flüge sind für Juli und August geplant. Später sollen Maschinen der Typen Cessna 550 Citation II, Eclipse 500 und Embraer Legacy 650 zur Flotte



stossen. Als nachteilig beurteilen spanische Experten den Flughafen La Seu d'Urgell, der noch keine Infrastruktur besitzt. Der Airport liegt auf spanischem Hoheitsgebiet und ist zwei Kilometer von der Grenze zu Andorra entfernt. **RM**

## Qatar Airways schafft First Class ab

Die Premium-Fluggesellschaft Qatar Airways schafft die First Class ab. Der Ertrag sei zu klein, als dass sich die Beibehaltung der First Class rechne, teilt die Golf-Airline mit. Die Auslastung habe nur rund 40 Prozent betragen, erklärte Geschäftsführer Akbar Al Baker. Die First-Class-Sitze werden in den Flugzeugen durch Business-Class-Sessel ersetzt. Seit der Finanzkrise würden Geschäftsleute nicht mehr erste Klasse reisen, so Al Baker. Nur in den zehn Airbus A380 bleiben noch acht First-Sitze. Diese aber sehen eher aus wie ein Business-Plus-Produkt. **CP**

## Bremssystem auf der Piste 28 in Kloten

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) bewilligt auf dem Flughafen Zürich den Bau eines Bremssystems EMAS (Engineered Materials Arresting System) am Ende der Piste 28. Dieses System dient als Sicherheit bei einem allfälligen Überrollen des Pistenendes.

Das Bazl setzt dem Flughafen dafür eine Frist bis Ende Oktober 2016. Sollte ein Flugzeug bei der Landung oder bei einem Startabbruch die gleichweisse kurze Piste 28 überrollen, wird es in ein Bett aus speziell gefertigten Betonblöcken geleitet. Dieses Bett absorbiert die kinetische Energie und bremst das Flugzeug rasch und gefahrlos ab. Die Gesamtkosten betragen 15 Millionen Franken. **CP**

## Easyjet mit Verlust im ersten Halbjahr

Im ersten Halbjahr hat Easyjet einen Verlust von 53 Mio. Pfund (knapp 80 Mio. Franken) eingeflogen. Damit konnte sich die Airline gegenüber dem Vorjahr verbessern, denn im Vergleichszeitraum 2012/13 lag der Verlust noch bei 61 Mio. Pfund (91 Mio. Fr.). Erstmals sind von April 2013 bis März 2014 12 Mio. Geschäftsleute mit der Billig-Airline geflogen. **CP**

## Czech Airlines verabschiedet sich

Czech Airlines dünnt ihr Flug-Angebot aus. Nach der Genf-Route wird ebenfalls per 10. Juni jene nach Zürich eingestellt. Der Schritt wird mangelnder Rentabilität begründet. Die tschechische Airline streicht auch Flüge nach Deutschland. **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, 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 31,325m<sup>2</sup> 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 hangar to maintenance work on a variety of smaller aircraft. Total floor space extends over 21,000m<sup>2</sup>.

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. bis 30. April 2014

### Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
15.04.2014	HB-1582	Mistral-C	MC040/81	1981	Pfister Markus, Seltisberg	Grenchen
15.04.2014	HB-1809	SZD-51-1	B-1503	1985	Groupe de vol à voile de Neuchâtel, Colombier	Neuchâtel
15.04.2014	HB-2013	RF 3	29	1964	Brodard Jean-Louis, Avry-devant-Pont	Lausanne-La Blécherette
22.04.2014	HB-BWF	Fire Balloons G 36/24	245	1992	Wittwer Hans-Ulrich, Rüegsau	Hasle-Rüegsau
24.04.2014	HB-FCT	Pilatus PC-6/B2-H2	637	1967	Scenic Air AG / Air-Glacières SA, Sion	Sion
22.04.2014	HB-FQV14	Pilatus PC-12/47E	1448	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.04.2014	HB-FRP14	Pilatus PC-12/47E	1468	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.04.2014	HB-FRQ14	Pilatus PC-12/47E	1469	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.04.2014	HB-FRR14	Pilatus PC-12/47E	1470	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.04.2014	HB-HDH6	Pilatus PC-7 MkII	723	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.04.2014	HB-HDI6	Pilatus PC-7 MkII	724	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.04.2014	HB-JJJ	DHC-8-402	4184	2008	BTV-Leasing Schweiz AG / SkyWork Airlines AG, Belp	Bern-Belp
25.04.2014	HB-LTR	DHC-6 Series 300	238	1969	Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Ausland
24.04.2014	HB-QFH	Sky 105-24	141	1999	Urech SA / Robert-Grandpierre Bernard, Hauterive NE	Hauterive
24.04.2014	HB-SDX	DA.40 D	D4.357	2008	Aéro Club de Genève Groupe Vol à Moteur, Meyrin	Genève-Cointrin
08.04.2014	HB-WYS	CTLS-ELA	F-11-04-05	2011	Club Aéronautique Swissair Genève / CASG, Genève	La Côte
22.04.2014	HB-XGP	SA 315 B	2349	1973	Air-Glacières SA, Sion	Sion
22.04.2014	HB-XOY	SA 315 B	2508	1978	Air-Glacières SA, Sion	Sion
15.04.2014	HB-XTQ	R22 Beta	1014	1989	Helialpin AG, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
25.04.2014	HB-ZHH	R22 Beta	1820	1991	Chablais Heli Club, Bex	Bex
29.04.2014	HB-ZSH	EC 120 B	1501	2007	Own-A-Heli AG / Airport Helicopter AHB AG, Neudorf	Buochs

### Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
28.04.2014	HB-2094	Taifun 17 E	1029	1984	Kovacs Karoly, Genève	La Côte
23.04.2014	HB-2440	E1 Antares	39E37	2008	Kreier Felix, Wolfhausen	Mollis
17.04.2014	HB-2443	ASH 26 E	26094	1996	Tresch Fritz, Rüti GL	Mollis
16.04.2014	HB-CAO	Ce 170	18720	1948	Groupement des Avions Historiques, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
09.04.2014	HB-CXK	Ce T210L	T21059922	1973	Molinari Michele / Dünser & Partner GmbH, Hausen am Albis	Zürich
14.04.2014	HB-DGG	M20J	24-0804	1979	Stöckli Matthias / Mooney Flying Group, Lommis	Lommis
09.04.2014	HB-HEG	AS202/15	003	1972	Bravo Flyers Lommis, Weinfeldten	Lommis
17.04.2014	HB-IIQ	737-7CN	30752	1999	Infinity Aviation MSN 30752 / Privatair SA, Genève-Aéroport	Genève-Cointrin
03.04.2014	HB-IJW	A320-214	2134	2004	International Lease Finance Corporation (ILFC) / Edelweiss Air AG, Zürich	Zürich
14.04.2014	HB-LEL	PA-34-200	34-7350313	1973	Schutzbach Waltraud / EFOS Flight Charter AG, Kloten	Zürich
14.04.2014	HB-LHW	Ce 402B	402B0926	1975	Schutzbach Waltraud / EFOS Flight Charter AG, Kloten	Zürich
01.04.2014	HB-NDZ	Commander 114B	14618	1994	Exer Rolf, Oberentfelden	Grenchen
16.04.2014	HB-ODC	J3C-65/L-4	12892	1944	Groupement des Avions Historiques, Lausanne	Lausanne-La Blécherette



10.04.2014	HB-OHW	PA-28R-200	28R-35609	1970	Monod Marc, Gland	La Côte
02.04.2014	HB-PAW	PA-18 «150»	18-8192	1963	Boschung Alfred, Epagny	Gruyères
16.04.2014	HB-PGY	PA-28-236	28-8311009	1982	Reichner Daniel, Horgen	Bern-Belp
01.04.2014	HB-QGE	Fire Balloons G 26/24	820	2000	Gerber Felix / Ballonsport-Club Emil Messner, Feldbach	Mont-Soleil
24.04.2014	HB-SDX	DA 40 D	D4.357	2008	Aéro Club de Genève Groupe Vol à Moteur, Meyrin	Genève-Cointrin
16.04.2014	HB-UPE	DH 60 G III	5078	1934	Groupement des Avions Historiques, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
30.04.2014	HB-VWM	Ce 525	525-0690	2009	Flylease GmbH / Nomad Aviation AG, Bern	Basel-Mulhouse
03.04.2014	HB-WAD	C 42	0106-6331	2001	Segelfluggruppe Solothurn, Solothurn	Grenchen
16.04.2014	HB-WAP	MCR-ULC	326	2006	Clausen Bernard, Grimisuat	Sion
01.04.2014	HB-WAR	MCR-ULC	349	2007	GEO Flyers, Röschenz	Bressaucourt
25.04.2014	HB-YKK	UFM 13 Lambada	2/13 EXP	2001	Indermühle Daniel, Amsoldingen	Thun

## Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
04.04.2014	HB-2503	Schempp-Hirth Arcus M	79	2014	BMGA Bex Motor Glider Association, Vevey	Bex
10.04.2014	HB-2515	Stemme S 10-VT	11-121	2008	Brunner Eric-Henri / Fliegergruppe Brunair, Dietlikon	Speck-Fehraltorf
28.04.2014	HB-2526	Schempp-Hirth Arcus M	85	2014	Verein Arcus one, Worb	Bern-Belp
16.04.2014	HB-ACA	ATR 72-212A	660	2001	Nordic Aviation Contractor / Darwin Airline SA, Lugano	Genève-Cointrin
29.04.2014	HB-EGO	Siai-Marchetti F.260D	838	1992	Airlom AG, Winterthur	Lommis
10.04.2014	HB-FQX14	Pilatus PC-12/47E	1449	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.04.2014	HB-FRT14	Pilatus PC-12/47E	1472	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.04.2014	HB-FRU14	Pilatus PC-12/47E	1473	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.04.2014	HB-FRV14	Pilatus PC-12/47E	1474	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.04.2014	HB-FRX14	Pilatus PC-12/47E	1476	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.04.2014	HB-FRY14	Pilatus PC-12/47E	1477	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.04.2014	HB-HDP6	Pilatus PC-7 MkII	731	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.04.2014	HB-HDQ6	Pilatus PC-7 MkII	732	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.04.2014	HB-HVC	Pilatus PC-21	212	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.04.2014	HB-HWJ	Pilatus PC-21	164	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.04.2014	HB-LUU	Tecnam P2006T	22	2010	Erb Roger, Rieden SG	Speck-Fehraltorf
16.04.2014	HB-QOB	Colt Special Shape (Colt Flying Hut)	1828	1991	Air Engiadina AG, Samedan	Zürich
16.04.2014	HB-QOC	Colt Special Shape (Colt Flying Shuttlecock)	1938	1991	Air Engiadina AG, Samedan	Zürich
07.04.2014	HB-QUX	Ultramagic N-180	180/115	2013	Frieden Fritz, Hohentannen	Hohentannen
02.04.2014	HB-QWA	Ultramagic M-90	90/126	2014	Ballongruppe Basel des AeCS, Basel	Diegten
02.04.2014	HB-QWB	Ultramagic M-105	105/197	2014	Senn Ballonfahrten, Diegten	Diegten
01.04.2014	HB-YPB	Kitfox IV	C9411-0080	2014	Binggeli Peter, Mellingen	Birrfeld
22.04.2014	HB-ZAP	Bell 429	57174	2014	ZAP Swiss Ltd. / Héli-Alpes SA, Sion	Sion
10.04.2014	HB-ZMX	Robinson R22 Beta	2250	1992	Helialpin AG, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
02.04.2014	HB-ZNO	Airbus Helicopters AS 350 B3	7831	2014	Europavia (Suisse) SA, Bern	Bern-Belp
24.04.2014	HB-ZNP	Airbus Helicopters AS 350 B3	7862	2014	Europavia (Suisse) SA, Bern	Bern-Belp
24.04.2014	HB-ZNQ	Airbus Helicopters AS 350 B3	7885	2014	Europavia (Suisse) SA, Bern	Bern-Belp
25.04.2014	HB-ZOC	Robinson R44	1388	2004	Flugschule Eichenberger AG, Buttwil	Buttwil
03.04.2014	HB-ZOE	Eurocopter AS 355 N	5571	1994	MBH Samu / Swift Copters SA, Genève	Ausland
01.04.2014	HB-ZRL	Hughes 369D	700748D	1980	Héli Tamina GmbH, Valens	Mollis
03.04.2014	HB-ZTE	Airbus Helicopters AS 350 B3	7868	2014	Trafic Eagle SA / Swift Copters SA, Genève	Genève-Cointrin

# Events, Agenda, Wettbewerb

## Ungewöhnlicher Zwischenstopp in Payerne

Der Flugplatz Payerne hat kürzlich einen ungewöhnlichen Gast begrüßen dürfen und einen kleinen Vorgeschmack auf die grosse Veranstaltung von Ende August/Anfang September erhalten. Eine Reservemaschine der britischen Royal Air Force legte einen Zwischenstopp ein, bevor es nach Italien weiterging. Anschliessend folgte das Wintertraining der Red Arrows in Zypern.



Foto: Sven Zimmermann

## Wettbewerb – Flughäfen/Orte der Welt

Foto: Rino Zigerlig



Foto: Archiv Cockpit



### Wie heisst dieser Flugplatz?

Dieser Flugplatz war über Jahrzehnte die Homebase der Patrouille Suisse. Antworten an: [wettbewerb@cockpit.aero](mailto:wettbewerb@cockpit.aero) **Einsendeschluss: 9. Juni 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 Juli-Ausgabe publiziert.

### Auflösung Wettbewerb Nr. 05: Flugplatz Speck in Fehraltorf.

**Richtig geantwortet haben:** Jürg Dorninger, 8488 Turbenthal; Erwin Kälin, 8844 Euthal; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Fredi Simmler, 8718 Schänis; Ernst Scheidegger, 4803 Vorderwald; Thomas Fluck, 8404 Winterthur; Patrick Huwyler, 5644 Auw; Pius Wigger, 8124 Maur; Raphael Tschan, 4245 Kleinfelz; Arnold Meier, 8305 Dietlikon; Andreas Hebeisen, 8620 Wetzikon; Tobias Frischknecht, 8360 Wallenwil; Ladislav Motl, 8405 Winterthur; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Heinz Herter, 8064 Zürich; Susanne Golay, 8400 Winterthur; Urs Wullschleger, 8309 Birchwil; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Jan Mårtensson, 5734 Reinach; John Heider, 8606 Greifensee; Beat Schärer, 7527 Brail; Werner Mathys, 8124 Maur; Lukas Dubs, 8310 Kempthal; Hanspeter Kunz, 8636 Wald; Bastien Dévaud, 3905 Naters; Max Donzé, 2533 Evillard; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Michael Frei, 5436 Würenlos; E. Mares, 8610 Uster; Irene Weibel Durrer, 8307 Effretikon; Markus Arnold, 5734 Reinach; Stefan Nanzer, 8133 Esslingen; Erwin Hedinger, HU-9437 Hegykö, (Ungarn); Otto Klauenbösch, 8304 Wallisellen; Ruedi Susman, 8610 Uster; Kuno Matter, 5046 Walde; Stefan Gruner, 8633 Wolfhalden.

**Als Gewinner wurde John Heider ausgelost.** Die Gewinner werden im Dezember 2014 kontaktiert.

## Kalender

**6.-8. Juni**

Seaplane-Meeting-Hergiswil

**13.-15. Juni**

Air Festival Biel-Kappelen, 125 Jahre Aerophilatelie

**20.-22. Juni**

Seaplane-Meeting Perroy (Lac Léman)

**20.-21. Juni**

80 ans de l'Armée de l'Air in Cazaux (F) mit Patrouille Suisse

**26.-30. Juni**

Seaplane-Meeting Bouveret (Lac Léman)

**30./31. August und**

**6./7. September**

100 Jahre Luftwaffe. Air14 in Payerne.

## FULL STOP.

### CHICKEN WINGS

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



VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER





www.roessler.com



www.schenna.com  
www.fly2meran.info

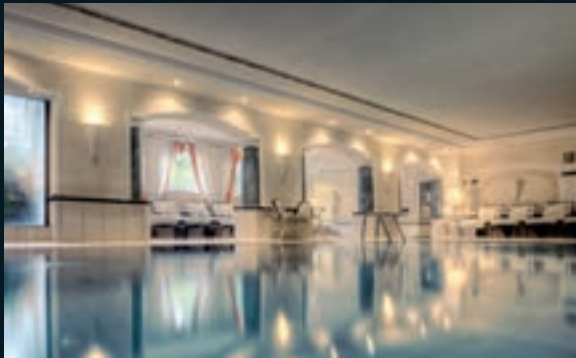
# Fliegen in den Dolomiten

Entdecken Sie die faszinierende Welt des Fliegens in den Südtiroler Bergen

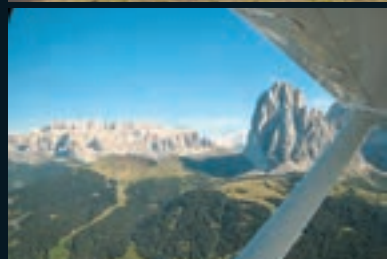
Exklusiv-Leserangebot ★★★★★ Gültig für 2014

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

..... 2 Begrüßungsapéros 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.roessler.com](http://www.roessler.com)



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

# WELCOME TO OUR WORLD



Im Epizentrum extremster Missionen verlassen sich Ausnahmepiloten, die täglich Höchstbelastungen ausgesetzt sind, hinsichtlich Sicherheit ausschliesslich auf die leistungsstärksten Instrumente. Im Epizentrum extremster Missionen ist die Avenger von Breitling in ihrem Element. Die Avenger Modelle, ein Konzentrat aus Performance, Präzision und Funktionalität, zeichnen sich durch ihre ultrarobuste Konstruktion und ihre Wasserdichtheit von 300 bis 3000 Tiefenmetern aus. In diesen authentischen Instruments for Professionals ticken von der COSC – der höchsten offiziellen Instanz in Sachen Zuverlässigkeit und Präzision – Chronometer-zertifizierte Automatikwerke. Willkommen in der Welt von Breitling.

AVENGER GMT



[BREITLING.COM](http://BREITLING.COM)

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™