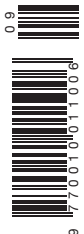


Pilatus Aircraft

Rollout des PC-24 als Volksfest



Military Aviation

Swiss trainiert für AIR14

Civil Aviation

Flightright wehrt sich für Passagiere

Military/Civil Aviation

Farnborough zieht die Massen an



UTC 0	UTC 0	UTC -1	UTC -1	UTC -2	UTC -2	UTC -3	UTC -3	UTC -4	UTC -4	UTC -5	UTC -5	UTC -6	UTC -6	UTC -7	UTC -7
18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00	18:30	19:00

Satellitenzeit in nur 3 Sekunden
in jeder Zeitzone der Welt.

Eco-Drive SATELLITE WAVE F100

CITIZEN[®]

BETTER STARTS NOW



Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Volksfest in Stans. Und das mitten während der Sommerferien. Alles hat am Nationalfeiertag perfekt gepasst: das Wetter, der Zuschaueraufmarsch, die Choreografie des volkstümlichen Anlasses – so, wie es Schweizer und asiatische Touristen gerne mögen. Oscar Schwenk und seiner Crew ist ein echter PR-Coup gelungen.



Zu Tausenden strömten Flugzeug-enthusiasten, aber auch ganz «gewöhnliche» Interessierte an diesen Mega-Anlass. Eine Superwerbung für die Flugzeugwerke, aber auch für die Schweiz. Passend, dass Bundesrat Ueli Maurer publikums- und medienwirk-

sam ebenfalls eine Bestellung für den Ersatz des in die Jahre gekommenen Bundesratsjets Cessna 560 XL Citation Excel bekanntgab. Der Rollout des PC-24 dürfte neben der AIR14 der aviatische Höhepunkt des Jahres der Schweiz sein.

Auf den initiativen Unternehmer und seine Belegschaft wartet nun aber die grösste Herausforderung: den Beweis zu erbringen, dass der neue Business-Jet auch fliegt. Die ersten Testflüge 2015 werden deshalb zur Nagelprobe.

Herzlichst, Patrick Huber, Chefredaktor



Nonstop Höhenflüge erleben!

Der Sonne entgegen. Edelweiss fliegt direkt ab Zürich an über 40 Traumdestinationen. Von Ä wie Ägypten bis Z wie Zypern. Mit ausgezeichnetem Service an Bord und einem Stück Heimat im Gepäck sorgt die führende Ferienfluggesellschaft der Schweiz dafür, dass die schönste Zeit des Jahres bereits mit dem Flug beginnt.

Military Aviation

- 6** Anatolian Eagle: Luftwaffentraining in der Türkei
- 9** AIR14: Vorbereitung im Simulator
- 10** Farnborough: der Hauptdarsteller fehlt

Civil Aviation

- 12** Flightright: eine Berliner Firma hilft den Passagieren
- 16** Farnborough: der ewige Zweikampf Airbus-Boeing
- 20** Mayday: wenn das Fliegen zum Alptraum wird
- 22** Sphair-Schüler und Swiss: Treffen in Châteauroux

Cover Story

- 24** Rollout des Pilatus PC-24-Jets

General Aviation

- 28** Fire Fighting: Einsatz wird vom Boden aus dirigiert

Mittelposter

- 26** Swiss A330 und F/A-18 fliegen gemeinsam

Helicopter

- 30** Data Sheet: MBB-Kawasaki BK117C-1

Report

- 32** 80 Jahre Armée de l'Air in Nancy
- 36** Scalaria: Wasserflugelite auf dem Wolfgangsee

Space Corner

- 33** Amerika erwacht – fast wieder zu spät

History

- 38** Der 1. Weltkrieg als Geburtshelfer der Luftwaffe

Regelmässige Rubriken

- 3** Take your Seats
- 8** Inside
- 19** Your Captain speaking...
- 21** Horizon
- 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**

Fliegerische Leckerbissen am Anatolian Eagle

**Civil Aviation**

Der Kampf der Passagiere mit den Airlines

**Report**

Wolfgangsee: Treffen der Wasserflugpiloten



Titelbild: Rollout des PC-24 in Stans. Foto: Walter Hodel

Herausgeber:

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

Verlagsleitung: Roger Schenk
Verlagsupport: Daniel Jordi

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

Anzeigenverkauf:

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

Aboservice:

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

Abonnementspreise:

Inlandabo jährlich Fr. 87.–

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

Auflage

6000 Exemplare
11 775 Leser (gemäss Umfrage 2008)

Notariell beglaubigt 2012

Total verkaufte Auflage: 4677 Exemplare

Text- und Bildredaktion:

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

Redaktions-Mitarbeiter:

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

Bessard, 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

Anadolu Kartali



Fotos: Daniel Bader

Die in der Provinz Anatolien gelegene Stadt Konya beherbergt die 3th Ana Jet Üssü (3. Ausbildungsbasis) der türkischen Luftwaffe. Der rund 200 Kilometer südlich von Ankara gelegene Stützpunkt ist Basis der Turkish Stars und beheimatet mit dem Anatolian Eagle Training Center (AETC) eine der modernsten Ausbildungsanlagen für Luftoperationen weltweit.

Die ersten Erfahrungen sammelte die türkische Luftwaffe 1997 mit ihrer Teilnahme an den «Red Flag»-Übungen der US-Luftwaffe in Nellis AFB (Las Vegas). Die Erkenntnisse daraus liessen die Streitkräfte der Türkei Anfang 2000 eines der grössten und auch ambitionsesten Projekte ins Leben rufen: den Aufbau eines taktischen Trainingszentrums in Europa. Dass es die Luftwaffe damit ernst meinte, zeigte sich kaum zwei Jahre später, als im Juni 2001 mit der AE-01 (AE = Anatolian Eagle, Anadolu Kartali) die erste Übung durchgeführt wurde. Die Teilnahme der USA sowie Israels bei der ersten Ausgabe untermauerte den Stellenwert des neuen Trainingszentrums in Europa.

Riesiges Einsatzgebiet

Das Herzstück des AETC ist das rund 120 000 Quadratkilometer grosse Einsatzgebiet über dem Salzsee von Tuz, wo sämtliche Szenarien eins zu eins mit entsprechender Bedrohungslage am Boden und in der Luft simuliert werden können. Hinzu kommen modern-

ste Überwachungs- und Auswertungssysteme, welche in Echtzeit die geflogenen Missionen analysieren. Dass die Türkei mit ihrem ambitionösen Projekt erfolgreich ist und mit Anatolian Eagle eines der besten Trainingszentren der Welt aufgebaut hat, belegen auch die Zahlen. In den 36 Ausgaben des AE seit 2001 wurden in Konya bisher Teilnehmer aus 13 verschiedenen Nationen gezählt; dabei wurden mit 2376 Flugzeugen gesamthaft 20 258 Missionen geflogen. Das Interesse wird wohl auch in Zukunft ungebrochen sein. Neben den fünf Teilnehmern dieses Jahres waren noch Beobachter aus 13 weiteren Ländern anwesend, welche in den nächsten Jahren auch als Teilnehmer in Konya begrüsst werden könnten. Nach einer einjährigen Planungsphase fand vom 2. bis 20. Juni die 36. Ausgabe dieses Trainingsanlasses (Anatolian Eagle 2014/2) statt. Als Teilnehmer waren neben Gastgeber Türkei Jordanien, Grossbritannien, Spanien, die NATO sowie zum ersten Mal Qatar anwesend.

«Train as you fight»

Der Grund für den Erfolg findet sich vor allem in den klar gesetzten Zielen. Mit dem Grundsatz «To train fighter pilots for victory» (Kampfpiloten für den Sieg ausbilden) verfolgt das AETC das primäre Ziel jedes Militärpiloten bei einem Einsatz: die Mission erfolgreich auszuführen und zu überstehen. Wie man das erreicht, erklärt der Kommandant des Anatolian Eagle Training Center, Major Hasan Saffet Çelikel, simpel und treffend: «Train as you fight» (trainiere, wie du kämpfst). **cp**



2



3



4



5

❶ Angreiferrolle für die Phantom aus der Türkei: Die F-4E Phantom des 111. Filo «Panther» aus Eskisehir trägt mit einer AGM-142 Popeye eine Bewaffnung für Angriffsziele am Boden.

❷ Qatar nahm mit vier Mirage-2000-5-Maschinen teil. Diese gehören zur 7. Sqn der Qatar Emiri Air Force und sind in Doha stationiert.

❸ Jordanien entsandte drei F-16 Fighting Falcon Jets der 1. Sqn aus Mafraq nach Konya.

❹ Die Royal Air Force entsandte insgesamt sechs Eurofighter nach Konya. Der Typhoon FGR.4 mit der Kennung ZJ934 gehört zur No.3 Squadron aus Coningsby.

❺ Spanien nahm mit Eurofighter-Maschinen und Hornets teil. Diese EF-18A(M) Hornets gehören zur Ala 12 aus Torrejón.





PC-7 TEAM: Rauch zum Jubiläum

Aus Kostengründen musste das PC-7 TEAM 24 Jahre lang auf Rauch warten. Ein Geschenk der Firma Pilatus Flugzeugwerke AG liess den lang gehegten Wunsch nun in Erfüllung gehen.

Von Rauch als Hilfsmittel bei Flugvorführungen profitiert in erster Linie der Zuschauer am Boden. Durch den Rauch kann er die Dynamik und die Dreidimensionalität der aus dem Luftkampf stammenden Flugmanöver besser verfolgen. Die raschen Abläufe können klarer gezeigt werden, wodurch der Zuschauer die Aufgaben eines Militärpiloten besser nachvollziehen kann. Rauch macht die Flugvorführung nicht sicherer. Die Sicherheit ist auch ohne Rauch auf dem höchsten Niveau: Das beweisen die 25 unfallfreien Jahre des PC-7 TEAM: Weil jedoch die Flugzeuge gerade bei den Kreuzungen besser sichtbar sind, erleichtert Rauch auch den Piloten die Arbeit.

Jubiläumsgeschenk

100 Jahre Schweizer Militärluftfahrt, 75 Jahre Pilatus Flugzeugwerke AG und 25 Jahre PC-7 TEAM sind der Anlass für das grosszügige Geschenk von Pilatus. Die gute Zusammenarbeit der Schweizer Luftwaffe mit dem Stanser Flugzeughersteller ist ein weiterer Grund. Pilatus hat rechtzeitig zur Jubiläumsveranstaltung AIR14 in Payerne insgesamt sieben PC-7 mit der neuen Rauchanlage ausgerüstet. Damit stehen zukünftig bei Vorführungen fünf Flugzeuge mit Rauch zur Verfügung – bei zwei Reserveflugzeugen mit eingebauten Rauchanlagen. Die «rauchenden» Flugzeuge werden von den Piloten auf den Positionen 5 bis 9, also im hinteren Teil der Neunerformation eingesetzt. Sie fliegen im Programm in den grossen Formationen zuhinterst oder auf den Aussenpositionen und ermöglichen mit Rauch ein synchrones Bild. Damit sind aber auch die beiden Solopiloten mit Rauch unterwegs. Sollte ein sechster PC-7 mit Rauch zur Verfügung stehen, würde der Pilot auf der Position 4 mit diesem fliegen, der siebte wäre der Leader. Das PC-7 TEAM wird immer alle zur Verfügung stehenden PC-7 mit Rauch einsetzen.

Hoffentlich kann das PC-7 TEAM in naher Zukunft mit allen neun Flugzeugen die gewichtigen Vorteile einer Rauchanlage nut-



Foto: Walter Hodel

Die erste offizielle Vorführung des PC-7 TEAM mit Rauch fand am 1. August anlässlich der Feierlichkeiten 75 Jahre Pilatus über Buochs statt.

zen. «Es wäre wünschenswert, dass die Luftwaffe die Mittel für den Umbau der dafür nötigen weiteren drei bis fünf PC-7 rasch möglichst freigibt», betont Werner Hoffmann, Kommandant des PC-7 TEAM.

Umweltfreundlich

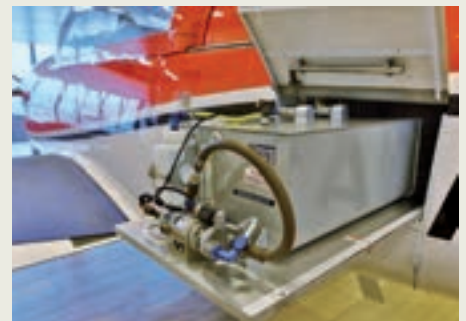
Die Flugzeuge der Schweizer Luftwaffe sind die ersten mit Rauch ausgerüsteten PC-7. Die gleiche Anlage ist in den PC-7 Mk. II der Kunstflugformation «Silver Falcons» der südafrikanischen Luftwaffe und denjenigen der malaysischen Luftwaffe eingebaut, die von der ehemaligen Kunstflugformation «Taming Sari» eingesetzt wurden. Der Rauch wird durch ein Öl-Diesel-Gemisch erzeugt, das direkt in den Auspuff gespritzt wird. Das Gemisch verbrennt vollständig und stellt keine Belastung für die Umwelt dar. Dies belegt eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Den Prototyp der Anlage baute Pilatus im Dezember 2013 in einen Schweizer PC-7 ein. Und zwischen März und Juni dieses Jahres erfolgte in Stans die Umrüstung von sechs weiteren PC-7. **cp**

Walter Hodel



Foto: Pilatus Aircraft

Das Öl-Diesel-Gemisch wird direkt in den rechten Auspuff des Pilatus PC-7 eingespritzt.



Die im Gepäckfach eingebaute Rauchanlage kann im Handumdrehen ausgebaut werden, damit die PC-7 wieder für den Schulungsbetrieb der Luftwaffe zur Verfügung stehen.

Airbus meets Tiger

Im Rahmen der AIR14 in Payerne wird ein A330-300 der Swiss ein Display mit der Patrouille Suisse vorführen. Bei einer Kombination von derart unterschiedlichen Flugzeugen ist eine minutiöse Planung bis ins Detail mit entsprechendem Training im Flugsimulator ein Muss.

Der Airbus-Captain und Cheffluglehrer der A330/A340-Flotte, Jürg Hartmann, scheint sein Programm an der AIR14 so gut zu kennen, als wäre es der Standard-ILS-Approach auf die Piste 14 in Kloten: IFR-Flug ab Zürich bis zum VOR Fribourg, danach ein Sichtflug unter Führung des militärischen Radars bis nach Payerne, Besammlung mit der Patrouille Suisse in einem separat ausgeschiedenen Warteraum und dann ab zur Performance über dem Flugplatz Payerne auf einer Achse, die parallel zur Pistenachse liegt. Auch die folgenden Manöver mit unserer Nationalkunstflugstaffel kennt er haargenau – und dies ohne physisches Training: Das Programm wurde lediglich im Simulator abgeflogen. Dass das Zusammenführen von derart unterschiedlichen Flugzeugtypen eine gute Vorbereitung braucht, liegt auf der Hand – seitens der Airbus-Crew wie auch seitens der Patrouille Suisse (PS).

«Genau elf Minuten»

«Genau elf Minuten darf die Vorstellung maximal dauern», so Hartmann. Den Berechnungen zufolge resultierte diese maximale Vorführungszeit aus der Tatsache, dass die Patrouille Suisse, die im Anschluss an das Programm mit dem Airbus noch ihre eigene Show vorführt, ihren maximalen Treibstoffverbrauch ausgereizt haben wird. Da Payerne nur über eine Piste verfügt, muss Emmen als Alternativflugplatz einberechnet werden – dadurch ergibt sich diese Vorführungszeit.

Risk Assessment durchgeführt

Um die Sicherheit während der Show zu gewährleisten, wurden diverse Aspekte und Parameter geprüft, durchgedacht und definiert. So wird beispielsweise die Geschwindigkeit beim Airbus mittels der automatischen Schubkontrolle auf 230 Knoten (426 km/h) fix eingestellt. Dies erlaubt der Tiger F5, wie auch dem Airbus, ohne Landeklappen zu fliegen. Die Tatsache, dass der Flieger leer ist, begünstigt dies. Zudem verursacht das Linienflugzeug bei dieser Geschwindigkeit ohne Klappenstellung am wenigsten

Randwirbel, vor denen Hartmann Respekt hat: «Wir haben die Vorführung so geplant, dass die Patrouille Suisse erst nach zwei Minuten wieder in die Zone fliegt, wo mögliche Randwirbel anzutreffen wären – bis dann sind Letztere aber verschwunden.»

Die Warngeräte wie TCAS (Kollisionswarnung) sowie EGPWS (Geländewarnung) werden jedoch während der Show ausgeschaltet – die Warnungen würden fortlaufend ertönen, so Hartmann. Diese Geräte-Einstellung und auch die übrige Planung der Flugshow musste Hartmann in einem 25-seitigen Dossier dem Bundesamt für Zivilluftfahrt zur Prüfung abliefern, um die entsprechende Bewilligung zu erhalten. (BAZL)

Airbus A330: Leader des Packs

Auch der Ablauf im Cockpit ist strikt reglementiert: Der fliegende Pilot kündigt trotz der vorgängigen Definition des Ablaufs via Funk jede Bewegung an, beispielsweise «Leite Linkskurve ein». Der Copilot, der auch Fluglehrer auf dem Airbus A330/A340 ist, ist insbesondere mit der Luftraumüberwachung beschäftigt. Der dritte Pilot auf dem Jump Seat ist ebenfalls ein aktiver Linienpilot und früherer PS-Pilot. «Ich wollte jemanden dabei haben, der die Patrouille Suisse kennt», erklärt Hartmann. «Er behält den Gesamtüberblick und ist unser Safety Pilot.» Auch Szenarien wie Vogelschlag oder ein Triebwerksausfall wurden gebrieft.

Vorgeführt werden die meisten Manöver in der Horizontalen. Dies aus einem erstaunlichen Grund: Der leere A330 verfügt über



Foto: z/VG

Swiss-Captain Jürg Hartmann wird die Patrouille mit der PS anführen.

dermassen viel Schub, dass es für die PS-Piloten zu schwierig wäre, ihm in einem betonnten Steigflug zu folgen. Allgemein gesehen ist der Airbus der Leader der Show: Er fliegt das geplante Programm ab, während die PS-Piloten seiner Führung folgen – dies im Abstand von 20 Metern zum Winglet. Untereinander beträgt der Abstand zwischen den Tiger-F5-Kampffjets nur noch fünf bis sechs Meter. «Wir könnten mit dem Airbus nicht der Patrouille Suisse folgen», lautet die plausible Begründung von Hartmann. Dafür ist der Flieger zu schwerfällig – insbesondere lässt er sich in der Luft viel langsamer bremsen als die Tiger. Die PS-Piloten sind sich jedoch solche Manöver gewöhnt, schliesslich fanden bereits im Rahmen des Pistenfestes im Birrfeld sowie in Emmen 2010 ähnliche Shows mit Linienflugzeugen statt. Die Zuschauer dürfen dennoch gespannt sein, was sie diesmal erwartet – die Show gilt in der bisherigen Schweizer Luftfahrtgeschichte als einmalig. **cp**

Farnborough International Airshow 2014



Nicht nur diese F-15E Eagle wartet auf Bestellungen.



F-35B Lightning II konnte nur als Modell besichtigt werden.

Im Schatten der Zivilluftfahrt

Auch in diesem Jahr trumpfte die Zivilluftfahrt gegen die Militäraviatik gross auf. Die F-35 Lightning II verpasste zwar das Debüt in Europa. Eine unerwartete Premiere gab es dennoch, nämlich die Vorstellung des zweistrahligen Scorpion-Mehrzweckjets der Textron AirLand.

Auch wenn fast aus allen Himmelsrichtungen Aviatikexperten zur grössten Luftfahrtmesse der Welt eilten, um sich über Neuigkeiten auch im Bereich Militärluftfahrt zu informieren – die Russen fehlten. Sie waren eingeladen worden.

Ohne russische Kampffjets

Wegen des Verhaltens in der Ukraine-Krise durften die Russen ihre Rüstungsprodukte nicht zeigen. So mussten sich die Fachbesucher vorwiegend auf die westliche Hardware konzentrieren, die Zuschauer vermissten jedoch die MiG und den leis-

tungsstarken Jet Sukhoi Su-27 über Farnborough. Für künftige Aufträge sind Show-Vorführungen unerlässlich; die russische Luftfahrt blieb zwar mit einem eigenen Pavillon vertreten, der eingeschränkte Messeauftritt dürfte aber die Verkaufschancen merklich geschmälert haben. Einzig der Sukhoi Super Jet 100 war zu sehen. So flogen bewährte Militärjets wie Eurofighter Typhoon, Boeing F/A-18 E/F Super Hornet und Gripen ihre Kür, von neuen Aufträgen hingegen keine Spur.

Das vorgesehene internationale Debüt der F-35 Lightning II fiel aus, die Besucher mussten sich mit einem lebensgrossen Modell

am Boden begnügen. Eine Vorführung wäre für die Fachbesucher von besonderer Bedeutung gewesen, denn Grossbritannien steht auf der Liste der Lockheed-Kunden und wartet auf die Auslieferung der ersten Maschinen für den neuen Flugzeugträger Queen Elizabeth.

Premiere für den Scorpion

Unerwartete Premiere: Der in Eigenregie und mit eigenen Mitteln entwickelte leichte Erdkampffjet Scorpion der Textron AirLand (Gruppe Beechcraft, Cessna und Hawker) liess aufhorchen. Diese Neuentwicklung ist aussergewöhnlich, denn der Scorpion ist für verschiedene Aufgaben ausgelegt und verfügt über sechs Aufhängepunkte unter den Tragflächen. Der mit zwei Honeywell-TFE-731-Turbans mit je 8000 lbs Startschub dotierte Scorpion kann auch als leichter taktischer Jet, als Trainer für das Fortgeschrittenentraining oder als Grenz- und Lauftraumüberwachungs-Flugzeug eingesetzt werden. Die Tankkapazität reicht aus, um bei Überwachungsflügen bis zu fünf Stunden in der Luft zu bleiben, auch steht ein Luftbetankungssystem zur Verfügung. Die Maximalgeschwindigkeit beträgt 833 km/h, die Dienstgipfelhöhe 13 700 m. Textron AirLand hat den Ehrgeiz, den Scorpion zu einem Stückpreis von rund 20 Millionen US-Dollar zu verkaufen. Die Produktion des Flugzeugs soll 2016 beginnen.

Grosse Beachtung fanden auch RUAG und Pilatus in Farnborough, RUAG präsentierte neben der Dornier 228NG den Super Puma TH06, Pilatus zeigte den Trainer PC-21 und den PC-12. Die Breitling Super Constellation begeisterte im Flying Display Programme. Natürlich durften auch die Red Arrows nicht fehlen. **cp**



Foto: Textron AirLand

Der zweistrahlige Scorpion-Mehrzweckjet auf dem Weg nach Farnborough.



Im Fokus der PC-21 von Pilatus.

Rolf Müller

Entschädigungszahlungen



Wer von den Fluggesellschaften nicht oder zu spät transportiert wird, hat Anrecht auf eine Entschädigungszahlung. Nur tun sich die meisten Airlines damit schwer.

Der Spiessrutenlauf

Die Einforderung der gesetzlich definierten Entschädigungszahlungen von Airlines bei Verspätungen und Annullationen ist oft ein Spiessrutenlauf. Trotz klarer Regelung weigern sich zahlreiche Fluggesellschaften, die Passagiere zu entschädigen. Ist das Outsourcing an Spezialisten die Lösung? «Cockpit» unterhielt sich mit Flightright in Berlin. Die Firma gilt als Marktführerin im deutschsprachigen Raum.

Flightright, das Verbraucherportal für Fluggastrechte, liegt im Potsdamer Stadtteil Babelsberg, der vor allem als Film- und Medienstandort bekannt ist. Babelsberg war bereits in den 1920er-Jahren ein berühmtes Filmmekka. Viele deutsche Filmklassiker wurden in den Babelsberger Filmstudios der UFA gedreht. Fliegerfilme wie Karl Ritters «Stukas» und «Über alles in der Welt» (beide 1941) oder Kurt Hoffmanns «Quax, der Bruchpilot» (1942) sind dort produziert worden.

Grosse Verspätungen führten zur Gründung von Flightright

Die Idee, Flightright ins Leben zu rufen, basiert auf der eigenen Erfahrung. Der Mitbegründer des Startups, Dr. Philipp Kadelbach, hätte im Rahmen eines von ihm wahrgenommenen Flugs beinahe einen für seine Hochzeit entscheidenden Termin wegen einer Flugverspätung verpasst. Nachdem mehrere seiner Flüge grosse

Verspätungen verzeichneten, setzte sich der Jurist intensiv mit der Fluggastrechteverordnung auseinander und versuchte, die ihm zustehenden Entschädigungsansprüche durchzusetzen. Sein juristisches Know-how und die Erkenntnis, dass Airlines trotz klarer Regelungen innerhalb der EU bei Verspätungen, Annullierungen und unfreiwilliger Nichtbeförderung in zahlreichen Fällen die Entschädigungszahlung verweigern, führte zu dem Entschluss, auch anderen Personen sowie Unternehmen und deren Mitarbeitern bei der Durchsetzung ihrer Ansprüche zu helfen.

Im Frühjahr 2010 startete Flightright; inzwischen haben rund 400 000 Personen den Service des Onlineportals und den Entschädigungsrechner auf www.flightright.de genutzt.

Prüfung von Entschädigungen ohne Kostenrisiken

In einem ehemaligen Weberhaus – Potsdam war im 19. Jahrhun-

dert auch ein wichtiger Textilstandort – sitzen über 30 internationale Mitarbeiter an ihren Bildschirmen. An der Decke baumelt ein Doppeldecker-Flugmodell. Im Konferenzzimmer erklären Marek Janetzke, Managing Director, und Jonas Swarzenski, Leiter der Rechtsabteilung, wie Flightright funktioniert.

«Cockpit»: Herr Janetzke, wer sind die Kunden von Flightright?

Marek Janetzke: Flightright prüft die Entschädigungsansprüche sowohl von privat als auch geschäftlich reisenden Fluggästen schnell, unkompliziert und ohne Kostenrisiken. Unsere Kunden kommen aus der ganzen Welt.

Welche Kosten entstehen den Kunden?

Wer Flightright beauftragt, unabhängig davon, ob es sich um privat reisende Einzelpersonen oder um Unternehmen handelt, trägt keinerlei Kostenrisiko. Im Fall einer Entschädigungszahlung durch die Fluggesellschaft fallen lediglich Kosten im Rahmen einer Erfolgsprämie von 25 Prozent, zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer, an.

Wie funktionieren Flightright und der Entschädigungsrechner?

Auf der Startseite (www.flightright.de) befindet sich der Entschädigungsrechner. Mit diesem können die Passagiere unkompliziert und kostenlos in wenigen Schritten ihre Entschädigungsansprüche prüfen. Der Fluggast gibt dazu einfach alle relevanten Flugdaten ein. Das hochkomplexe IT-System von Flightright kann diese Informationen automatisiert und in kürzester Zeit mit internationalen Daten abgleichen und prüft die Hintergründe einer Verspätung oder Annullierung (Streiks, Wettervorkommnisse etc.). Ermittelt die Flightright-Logistik, dass tatsächlich die Aussicht auf einen Entschädigungsanspruch besteht, schreibt das Unternehmen die Airlines an. Sollten die Fluggesellschaften gar nicht oder nicht angemessen auf das Schreiben reagieren, schaltet Flightright für den Kunden Vertragsanwälte ein. Das Portal hat nicht nur eine eigene Rechtsabteilung, sondern kooperiert mit namhaften Reiserechtsspezialisten europaweit.

Wie erfolgreich ist Flightright?

Die Erfolgsquote der Fälle, die Flightright vor Gericht bringt, liegt bei über 95 Prozent.

Wie sind die Reaktionen und vor allem die Zahlungsbereitschaft der Airlines seit dem Bestehen von Flightright?

Wir bemerken bei einigen Fluggesellschaften die Tendenz, schneller zu zahlen und es nicht zu gerichtlichen Auseinandersetzungen kommen zu lassen. Dass wir im Sinne unserer Kunden nicht locker lassen, ist inzwischen bei den meisten bekannt. Viele Airlines reagieren jedoch nach wie vor gar nicht oder nicht angemessen auf die Erhebung von berechtigten Entschädigungsansprüchen, die wir europaweit jährlich auf rund 3,5 Milliarden Euro schätzen – auf die Schweiz umgemünzt etwa 121 Millionen Euro.

Sind Sie auch in der Schweiz tätig?

Unser Schweizer Geschäft bauen wir weiter aus. Bis heute konnten wir schon einer grösseren Anzahl Kunden erfolgreich zu ihrem Recht verhelfen. Wir haben auch französisch sprechende Mitarbeiter. Somit können sich auch die Romands an uns wenden.

Herr Swarzenski, welchen Vorteil bietet es, Flightright anstelle eines Anwalts zu beauftragen?

Anders als Flightright stellt ein Anwalt Gebühren bereits für die Prüfung des Falls in Rechnung. Wir verfügen zudem über eine einmalige Expertise im hochkomplexen Rechtsgebiet durch tausende erfolgreiche Gerichtsverfahren, die nicht spezialisierte Anwälte nur schwer abbilden können.

Welche Formalitäten muss der Kunde erledigen?

Mit der Auftragserteilung sendet uns der Kunde eine Vollmacht oder Abtretungserklärung, denn im gerichtlichen Verfahren müssen diese Unterlagen auch im Original vorliegen. Bei Einschaltung eines Vertragsanwaltes von Flightright übernimmt dieser das Mandat; dazu muss der Kunde eine Beauftragung und eine Bevollmächtigung bestätigen.

Müssen Kunden im Erfolgsfall befürchten, auf schwarze Listen der Airlines gesetzt zu werden?

Als Marktführer im deutschsprachigen Raum haben wir Einblick in mehrere 10 000 Fälle. Bei all diesen ist uns ein solcher Fall nicht bekannt, und wir nehmen auch nicht an, dass die Airlines dies tun. Schliesslich würde das gegen die Fluggastrechteverordnung der EU verstossen. **cp**

Interview: Rolf Müller



Managing Director Marek Janetzke.



Das Büro von Flightright in Berlin. Die Erfolgsquote liegt bei über 95 Prozent.

Entschädigungszahlungen

Swiss müsste zahlen

«Cockpit» hat Flightright mit einem speziellen Fall konfrontiert, der von der Firma als «exemplarisch» eingestuft wird.

MR reiste am 17. November 2012 nach Paris. Sein Flug LX 638 wurde wegen Triebwerksproblemen bei einer Avro RJ100 (Jumbolino) annulliert, die Ersatzmaschine fiel ebenfalls aus. Mit der nächsten Maschine erreichte er Paris um 18 Uhr anstatt um 13,55 Uhr. Er erhielt einen Essensgutschein und trotz seiner schriftlichen Intervention verweigerte die Swiss eine Entschädigung. Er hat sich inzwischen an Flightright gewendet.

So beurteilt Flightright den Fall

«Der vorliegende Fall ist nach unserer Auffassung und der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ein klarer Fall, in dem von der ausführenden Fluglinie eine Ausgleichszahlung zu leisten wäre. Der vorliegende Flug wurde aufgrund eines technischen Defektes annulliert. Nach der sogenannten Wallentin/Hermann-Entscheidung des EuGH (Urteil vom 22. Dezember 2008 – Az.: C-549/07) stellt ein technischer Defekt keinen aussergewöhnlichen Umstand dar, welcher die Fluggesellschaft entlastet.

Insofern besteht unserer Auffassung nach gemäss Art. 5 Abs. 1, c), i.V.m. Art. 7 Abs. 1, a) EG VO 261/2004 im vorliegenden Fall ein Anspruch in Höhe von 250 Euro. Problematisch ist allerdings, dass diese Rechtsprechung des EuGH jedoch (derzeit) nur in den EU-Mitgliedstaaten, nicht aber in der Schweiz anwendbar ist, obgleich die EU-Verordnung (EG 261/2004) in der Schweiz gilt.

Laut Präambel des «Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr» ist die Schweizerische Eidgenossenschaft «vom Wunsche geleitet, die Vorschriften für den Luftverkehr innerhalb Europas einander anzugleichen». Gemäss Art. 1 Abs. 2 des Luftverkehrsabkommens übernimmt die Schweiz lediglich den *acquis communautaire*, also neben den Rechtsbestimmungen die zu ihrer Umsetzung, Interpretation und Anwendung erlassenen Urteile, Beschlüsse und Entscheidungen des Gerichtshofes und der Kommission der EU, wie diese im Zeitpunkt des Abschlusses des Abkommens am 21.06.1999 bestanden haben.

Alle weiteren Entscheide, die nach dem vorgenannten Stichtag ergangen sind, bedürfen gemäss dem letzten Teil von Art. 1 Abs. 2 des Luftverkehrsabkommens der Übermittlung durch die EU an die Schweiz. Als weitere Voraussetzung für die Anerkennung in der Schweiz bedarf es dann noch der Genehmigung durch den Gemischten Ausschuss im Sinne des Luftverkehrsabkommens. Bislang wurden die massgeblichen EuGH-Urteile nicht von der Schweiz anerkannt.

Die Swiss stellt sich somit auf den Standpunkt, dass die EuGH-Rechtsprechung bei Fällen mit Schweizer Gerichtsstand keine Geltung entfaltet und sie nicht zur Leistung von Ausgleichszahlungen verpflichtet ist.

Flightright wird jetzt mehrere Musterverfahren gegen die Swiss führen, um für die Schweiz Präzedenzfälle zu schaffen. Flightright ist zuversichtlich, den Fluggastrechten somit auch in der Schweiz zu ihrer vollen Geltung zu verhelfen und ein einheitliches Schutzniveau von Passagierrechten für alle Staaten des europäischen Kontinents sicherzustellen.» **CP**

Bazl-Regelung

Liegt der Anlass der Annullierung eines Fluges im Verantwortungsbereich der Fluggesellschaft, haben Fluggäste Anspruch auf Entschädigungen in gleicher Höhe wie bei unfreiwilliger Nichtbeförderung, es sei denn, die Fluggesellschaft habe sie mindestens zwei Wochen zuvor über die Flugstreichung informiert oder ihnen alternative Flüge im Rahmen der ursprünglichen Flugzeiten angeboten.

Eine Fluggesellschaft ist nicht zu einer Entschädigungszahlung verpflichtet, wenn sie belegen kann, dass eine Annullierung auf ausserordentliche Umstände zurückzuführen ist (Wetter, Streik etc.). Unabhängig davon, ob ein aussergewöhnlicher Umstand vorliegt, muss den Passagieren folgendes angeboten werden, wenn ein Flug annulliert wird:

Die Wahl zwischen Erstattung des Ticketpreises (und notfalls eines kostenlosen Rückflugs zum Abflugort) oder anderweitige

Beförderung zum Zielort. Dazu kommen Mahlzeiten, Getränke, notfalls Hotelunterkunft (inklusive Transfer) sowie die Möglichkeit zur Telekommunikation.

Die Fluggesellschaft muss den Passagieren ausserdem die gleiche Höhe an Entschädigung wie für Nichtbeförderung als Folge einer Überbuchung gewähren, es sei denn, die Passagiere seien rechtzeitig und ausreichend informiert worden. Die Fluggesellschaft muss ferner folgende Entschädigungen leisten:

- 250 Euro bei Flügen von 1500 Kilometer oder weniger
- 400 Euro bei Flügen über 1500 Kilometer innerhalb der EU und andern Flügen zwischen 1500 und 3500 Kilometer
- 600 Euro bei Flügen über 3500 Kilometer ausserhalb der EU.

Die Entschädigung kann nur die Hälfte betragen, wenn sich die Reise, je nach Entfernung, nicht mehr als zwei, drei oder vier Stunden verzögert.

Chavez sei Dank

Der Fall liegt sechs Jahre zurück. Air France verweigerte den Passagieren Kompensationszahlungen, weil sie nicht für eine Flugverspätung zuständig sei.

Der verstorbene venezolanische Diktator Hugo Chavez ordnete vor dem Flug vom Flugplatz Maiquetia in Caracas nach Paris scharfe Handgepäckkontrollen an. Frauen und Männer mussten sich separat in Einerkolonnen – notabene nach dem Sicherheitscheck – anstellen. Militärangehörige kontrollierten das Handgepäck jedes einzelnen Passagiers minutiös. Damals hatten Venezolaner Lebensmittel nach Kolumbien verkauft, weil sie dort den doppelten Erlös bekamen. In Venezuela selbst fehlten – wie heute auch wieder – die Basislebensmittel wie Milch und Mais.

Die Kontrolle der Passagiere zog sich zwei Stunden hin; vor allem die Frauen wurden penibel durchsucht. Der Abflug der Boeing B777 verzögerte sich dementsprechend. Der Captain entschuldigte sich für die Unannehmlichkeiten, erklärte aber, dass er keinen Einfluss auf die schikanösen Kontrollen habe. H.P. verpasste in der Folge drei Anschlussflüge nach Zürich. Ihm wurde vor Ort ein 10-Euro-Gutschein für Essen und Getränk ausgehändigt. Auf seine schriftliche Intervention hin erhielt er von der Air France den Bescheid, die Airline werde keine Entschädigung zahlen, da sie nicht für die Verspätung und das Verpassen des Anschlussflugs verantwortlich gemacht werden könne. Es handle sich um höhere Macht. **CP**



www.roessler.com



www.schenna.com
www.fly2meran.info

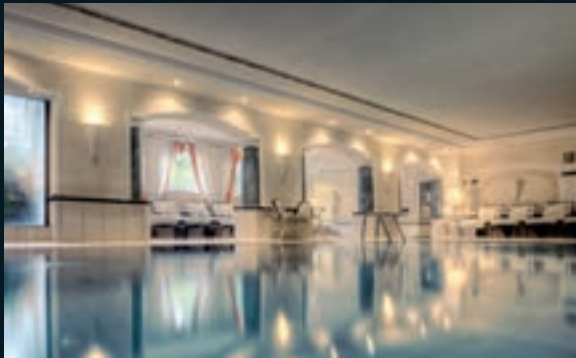
Fliegen in den Dolomiten

Entdecken Sie die faszinierende Welt des Fliegens in den Südtiroler Bergen

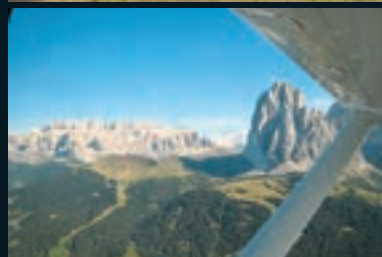
Exklusiv-Leserangebot ★★★★★ Gültig für 2014

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



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



Foto: Airbus

Könnte zu einem grossen Renner der Zivilluftfahrt werden: die A330neo.

Airbus fordert Dreamliner heraus

An der diesjährigen Farnborough Air Show lieferten sich Airbus und Boeing erwartungsgemäss einen intensiven Schlagabtausch im Kampf um neue Kunden. Im Mittelpunkt stand der Markt der mittelgrossen Jets, wo sich Airbus mit der neu lancierten A330neo besser gegen die Boeing 787 rüsten will.

Mitte Juni, anlässlich eines Pressebriefings in Toulouse, hatten Airbus-Strategen noch auf die Schwierigkeiten hingewiesen, mit denen die Realisierung eines allfälligen modernisierten Airbus A330 verbunden gewesen wäre, obwohl schon damals klar war, dass dem europäischen Hersteller ein Instrument fehlte, um dem Dreamliner Paroli zu bieten. Einen Monat später sah es dann in Farnborough anders aus: Gleich zu Beginn des Anlasses präsentierte Airbus eine modernisierte Version seines erfolgreichen Langstreckenmodells: die A330-800neo mit 252 Sitzen und einer Reichweite von 13 800 Kilometern sowie die -900neo, die 310 Passagiere aufnehmen und 11 490 Kilometer weit fliegen kann. Das kleinere der beiden Modelle ersetzt die A330-200 und soll die Boeing 787-8 (242 Sitze, 14 540 km Range) herausfordern, das grösstere tritt die Nachfolge der A330-300 an und soll der 787-9 (280 Sitze, 15 380 km Range), die in Farnborough ihr Debüt in Europa feierte und täglich im Flug vorgeführt wurde, Kunden abjagen.

Spritsparnis im zweistelligen Bereich

Auch wenn die Neuversion des Zweistrahlers, dessen Entwicklungskosten Airbus auf eine bis zwei Milliarden Euro beziffert, der

heute produzierten A330 in vielerlei Hinsicht gleicht und die Ersatzteile sogar zu 95 Prozent identisch sind, gibt es Unterschiede. So wird die Spannweite um 3,7 auf 64 Meter anwachsen, die Tragflächenenden ähneln jenen des A350XWB und erhalten eine nach oben geschwungene Form. Zudem werden die Vorflügel und die Tragflächenverkleidungen optimiert.

Die wohl wichtigste Änderung betrifft aber das Triebwerk, schliesslich bedeutet «neo» auch «New Engine Option». Zur Anwendung kommen wird das Trent 7000 von Rolls-Royce, eine vom Dreamliner-Motor Trent 1000-TEN (Thrust, Efficiency, New Technology) abgeleitete Triebwerkvariante mit einem maximalen Schub von 72 000 Pfund. Der Fan des Trent 7000 verfügt mit 284 cm über einen grösseren Durchmesser als jener des Trent 700, der eine Vielzahl der herkömmlichen A330-Flugzeuge antreibt; entsprechend steigt das Nebenstromverhältnis von 1:5 auf 1:10. Dadurch lässt sich der Treibstoffverbrauch laut Rolls-Royce um zehn Prozent senken, der Lärm nimmt ebenfalls um die Hälfte ab.

Airbus rechnet vor, dass eine modernisierte A330 auf einem Flug von 4000 nautischen Meilen pro Sitz rund 14 Prozent weniger Treibstoff verbraucht als die herkömmliche Version. Die beiden



Foto: Thomas Strässle

Der grosse amerikanische Rivale Boeing hat mit dem Dreamliner ein schlagendes Argument als Antwort auf die Offensive des europäischen Mitbewerbers.

so viele A330-800neo umgewandelt. Dass Airbus gut beraten war, sich besser gegen den Dreamliner zu wappnen, beweisen die Bestellungen, die Boeing in England für die 787 erhalten hat. Insgesamt sind 18 neue Kaufverpflichtungen von drei Leasingunternehmen dazugekommen, interessanterweise alle für die mittelgrosse 787-9, die sich innerhalb derselben Flugzeugfamilie – ebenso wie die A350-900 – immer mehr zum Renner entwickelt, auch wenn die kleinere 787-8 mit 490 Bestellungen gegenüber 427 Orders für die 787-9 derzeit noch die Nase vorne hat. **cp**

Thomas Strässle

Mitglieder der modernisierten A330-Familie böten mehr Sitze als die direkten Konkurrenten 787-8 und -9, sie bräuchten aber nicht mehr Sprit, verkündete die Verkaufsabteilung von Airbus. Wegen des höheren Gewichts der Triebwerke sind zudem Verstärkungen an den Aufhängungen und am Flügel notwendig.

Andere wichtige Bauteile, etwa der zentrale Flügelkasten, bleiben unverändert. Für Airbus-Chef Fabrice Brégier ist die A330neo «viel besser als die früheste Version des Airbus A350», der seinerzeit vorgeworfen wurde, sie sei lediglich eine überarbeitete A330.

Markt für 1000 Flugzeuge

Von der Qualität des modifizierten Airbus-Zweistrahlers haben sich auch erste Kunden überzeugen lassen. So lagen dem Hersteller nach Abschluss der Farnborough Air Show bereits 121 Absichtserklärungen im Wert von 33,2 Milliarden Dollar vor, die meisten davon betreffen das grössere Muster -900neo.

Das grösste Interesse ist bisher von Leasinggesellschaften ausgegangen. So beabsichtigt Air Lease Corporation den Kauf von 25 A330-900neo. Deren Chef, Steven Udvar-Házy, glaubt, dass das neue Muster, das derzeit zu einem Listenpreis von 242 Mio. (-800) und 275 Mio. (-900) Dollar erhältlich ist, vor allem auf Transatlantikrouten sowie auf Strecken zwischen dem Mittleren Osten und Asien geeignet ist.

Die irische Avolon Aviation und CIT unterzeichneten einen Letter of Intent für je 15 Flugzeuge, während Air Asia X 50 und die

russische Transaero zwölf Maschinen übernehmen wollen. Für Brégier ist das erst der Anfang: «Der Business Case ist gut. Wir erwarten, dass wir etwa 1000 Maschinen verkaufen können.» Geleitet wird der Franzose von der hauseigenen Prognose, wonach bis 2032 rund 4600 Flugzeuge mit 250 bis 400 Sitzen benötigt werden.

Die erste A330-900neo soll im vierten Quartal 2017 einem Kunden übergeben werden, während die Indienstellung der kleineren -800neo für die erste Hälfte 2018 geplant ist.

Ende der A350-800?

Dass der Absatz anderer Produkte unter der Lancierung der A330neo leiden könnte, glaubt Airbus-Chefverkäufer John Leahy nicht: «Ich erwarte, wenn überhaupt, nur sehr wenige Kunden, die von der A330neo zur Neo wechseln. Auch sehe ich kaum, dass die A330neo die A350XWB kannibalisiert.» Hingegen dürften die Tage der A350-800 gezählt sein. Das kleinste Mitglied der A350XWB-Familie hatte von Anfang an einen schweren Stand; mittlerweile ist das Orderbook auf 34 Bestellungen geschrumpft. Sogar Fabrice Brégier räumte in Farnborough ein, die A330neo sei die effizientere Lösung als die A350-800: «Wir haben den Markttrend gesehen und glauben, dass die verbliebenen Kunden für dieses Muster entweder zur A330neo oder zur A350-900 wechseln.»

Dies ist unterdessen bereits ein erstes Mal geschehen, hat Hawaiian Airlines ihre Bestellung für sechs A350-800 doch in ein Memorandum of Understanding für eben-

C-Series mit neuem Schub

Nach einem in den vergangenen Monaten eher schleppenden Bestellungseingang für die C-Series konnte Hersteller Bombardier in Farnborough mehrere neue Aufträge bekannt geben. So hat beispielsweise die junge chinesische Inlandfluggesellschaft Zhejiang Loong Airlines eine Absichtserklärung für 20 CS100 unterzeichnet. Air Baltic ihrerseits hat Optionen für drei CS300 in Festbestellungen abgeändert. Mitte Juli, rund 15 Monate vor der geplanten Indienstellung des Musters durch Malmö Aviation, verfügte Bombardier für die C-Series über 513 Verpflichtungen, wovon 203 Festbestellungen sind.

Zudem bestimmten die Kanadier die Flight Training Alliance, ein Joint-Venture von Lufthansa Flight Training und dem kanadischen Simulatorhersteller CAE, zum exklusiven Ausbildungsbetrieb für zukünftige C-Series-Piloten und -Kabinencrews.

Schliesslich gelangten Details zum Triebwerkdefekt an einem PW1524G des ersten Testflugzeugs von Ende Mai an die Öffentlichkeit. Laut Hersteller Pratt&Whitney wurde der Schaden durch ein Ölleck in der Niederdruckturbine ausgelöst. Das Programm ist dringend darauf angewiesen, dass der seither eingestellte Erprobungsbetrieb so rasch wie möglich wieder aufgenommen werden kann, damit der ohnehin schon enge Fahrplan nicht weiter aus den Fugen gerät.

Bisher konnten mit vier Testmaschinen lediglich 330 Flugteststunden absolviert werden, nötig für die Zertifizierung sind aber 2400 Stunden. **ts**

Terra-Grid E 35

Solution to Stabilize your Grass-Runways



Big-Marker E 35

Solution to Mark your Runways



More than 10 year's experience and more than 1 million square meters installed



Contact: novus:HM Team
Tel: +49 (0)3765 610272
Email: info@novus-hm.com
www.novus-hm.com



Piper Meridian PA-46T fliegen!
Teilhaber für Haltergemeinschaft gesucht.
Flexible Anteile und Verfügbarkeit.
Interessiert? Infos unter info@fly2sky.ch

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

044 814 00 14 www.bbhel.ch

Flugschule

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

CH-8589 Sitterdorf (TG)

Telefon +41 71 422 60 00

info@helisitterdorf.ch



Rundflüge | Flugschule

Flüge ab Basis:
Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten

Hoffmann Propeller
bringen Sie voran – ob 50 oder 5000 PS

- 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

am Flugzeug ganz vorne

LKW-Hol-&Bring-Service

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 • www.hoffmann-prop.com

EASA 21J.083 | DE 21G.0014 | DE 145.0063 | FAA BVG5767M

Mehr als 4'500 Modelle!

CV-990 Coronado
Swissair HB-ICC
Metallmodell 1:200
CHF 135.-

www.flugzeugmodelle.com



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

Autorisierter Händler:

Christen-Airtrade AG
Cumulus Pilotshop AG

www.flightstore.ch
www.pilotshop.ch

sales@flightstore.ch
info@pilotshop.ch

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

Ein letztes Mal vorne links

Von einem Job über den Wolken träumen viele. Es lockt eine Karriere mit vielen grandiosen Ausblicken, die im Gegenzug hohen Einsatz und viel Flexibilität verlangt. Die meisten Airline-Piloten verbringen beinahe ihre ganze berufliche Karriere bei derselben Firma. Den krönenden Abschluss einer Fliegerkarriere markiert der letzte Flug.

Kurz nach sechs Uhr morgens, als der Flughafen Zürich gerade erst aus der Nachtruhe erwacht, nähert sich eine lange Reise dem Ende. Für viele Passagiere des Fluges LX181 aus Bangkok endet ein Elf-Stunden-Nachtflug in Zürich. Oder der Flughafen dient als Umsteigeort auf einer Reise quer über den Globus. Für den Captain des Airbus ist dieser Flug ein ganz besonderer. Wenn der Airbus A340 am Gate anlegt, wird eine lange Karriere über den Wolken enden: Der Captain wird nach über dreissig Jahren im Dienst der Schweizer Nationalairline und mehr als 7200 Landungen in den wohlverdienten Ruhestand treten.

Eine Karriere über den Wolken

Über 1300 Pilotinnen und Piloten sorgen zusammen mit der Kabinenbesatzung dafür, dass jährlich rund 16 Millionen Gäste sicher, pünktlich und komfortabel an ihre Destination reisen. Die meisten von ihnen sind mit dem Fliegervirus infiziert und führen ihren Beruf mit besonderem Stolz und grosser Freude aus. Eine Berufssparte, die in vielerlei Hinsicht vieles bietet, aber auch einiges abverlangt. Die Pilotenlaufbahn beginnt für meine jungen Kolleginnen und Kollegen als Zweit- oder Drittausbildung und führt sie nach einer gut zweijährigen Ausbildung direkt ins Cockpit auf der Kurzstrecke der Swiss. Rasch beginnt die junge Karriere voranzuschreiten und bietet nach wenigen Jahren den Wechsel auf die Langstrecke. Als First Officer sammelt man Erfahrungen und Flugstunden, bevor man für die Ausbildung zum Captain zugelassen wird. Dies geschieht, sofern man entsprechend qualifiziert ist und abhängig von der Seniorität – also nicht nach einer bestimmten Dauer oder dem Erlangen von bestimmten Fähigkeiten. Als frisch ernann-

ter Captain wird man anschliessend auf der Kurzstrecke eingesetzt, bevor es analog der First-Officer-Laufbahn ebenfalls auf die Langstrecke geht. Mit 58 Jahren erfolgt die Pensionierung, wobei auf Wunsch oder bei Bedarf bis zum 60. Geburtstag weitergeflogen werden darf. Zum Abschluss der Karriere darf sich der Captain einen Flug aussuchen, auf dem er einen Teil seiner Besatzung bestimmen darf. Dieser «Last Flight» stellt einen besonderen Höhepunkt in der fliegerischen Karriere dar und wird wohl für immer in der Erinnerung aller Beteiligten bleiben.

«Pfdi One cleared to land»

Nach gut elf Flugstunden erreicht der «Last Flight» über dem Bodensee den Schweizer Luftraum. Just als ein wunderschöner Tag anbricht, sieht man bereits die Landescheinwerfer vom Boden aus. Als Zeichen der Wertschätzung für die jahrelange Zusammenarbeit wurde das Rufzeichen (Call sign) des Fluges Swiss 181 von der Schwei-

zer Flugsicherung auf den Spitznamen des Captains umgetauft. So wird der Flug Pfdi One wenige Minuten später mit den besten Wünschen für die Zukunft zur Landung freigegeben. Das Highlight erwartet ihn jedoch erst kurz vor dem Erreichen des Gates. Mit einer besonders schönen Geste wird der Captain feierlich verabschiedet: Zwei Fahrzeuge der Flughafen-Feuerwehr formen einen Wasserbogen und zelebrieren damit des Captains erfolgreiche und unfallfreie Karriere. Es ist ein besonderer Moment für alle Beteiligten, als der Airbus unter dem Wasserbogen hindurchrollt.

Für die Passagiere endet ein beinahe zwölfstündiger Flug. Die Karriere des Captains dauerte 35 Jahre, führte ihn mehr als 700 Mal über den Atlantik und liess ihn 18 000 Stunden über den Wolken verbringen. Exakt zur geplanten Ankunftszeit endet diese lange Reise am Gate E56. **CP**

Sales Wick



Foto: Sales Wick

Nach der Landung wird der Captain von der Flughafen-Feuerwehr gebührend verabschiedet.

Mayday!

Am Limit agierende Piloten, gestresste Fluglehrer, angepöbeltes Flugpersonal: Die Non-Profit-Organisation Mayday hilft in fast allen Fällen. Auch in der Schweiz.

Wenn in der Aviatik nichts mehr geht und Piloten, Flight Attendants und anderes Flugpersonal an ihre Grenze gelangen, kann Mayday zur letzten Hoffnung werden. Die 2009 in Österreich gegründete Organisation hilft allen in der Luftfahrtbranche tätigen Personen, welche nach kritischen Ereignissen in ein psychisches Loch fallen. Bei einem «critical incident» gerät eine Person in eine so starke Stresseinwirkung, dass die gewohnten psychischen Bewältigungsmechanismen nicht mehr ausreichen.

Direkt und indirekt Betroffene

Doch nicht nur Direktbetroffenen kann schnell und unbürokratisch geholfen werden; in den Prozess können auch Angehörige einbezogen werden.

Angelika Ivinger setzt sich schon länger mit solchen Problemen auseinander. Die Leiterin des CISM (Critical Incident Stress Management) und Obfrau von Mayday Austria in Wien weiss konkret von einem Vorfall, bei dem der Pilot nach einem Triebwerkausfall in Graz zwei Tage später nicht mehr schlafen konnte. Er meisterte zwar den Zwischenfall wie in der Flugschule gelernt, begann sich dann aber den Kopf darüber zu zerbrechen, was alles hätte passieren können. Das übertrug sich auf die Familie, die sich das Ganze immer wieder anhören musste und dem Piloten mit «jetzt fängst du schon wieder damit an» bedeutete, damit aufzuhören. In seiner seelischen Not wandte sich der Pilot an Mayday.

Mehrere Sitzungen

Normalerweise dauert ein Kriseninterventionsgespräch 30 Minuten. Die ehrenamtlich tätigen Mitarbeiter – Psychologen, Psychotherapeuten und speziell geschulte Peers (Personen aus dem fliegerischen Umfeld) – helfen Betroffenen, wieder ins psychische Lot zu kommen. Weitere Sitzungen tragen dazu bei, den Betroffenen wieder in sein Gleichgewicht zu bringen. Dabei kommt ein spezielles Verfahren zu Anwendung.



Foto: ZVG

Ein Birdstrike kann einen Piloten an die Grenzen seiner Belastungsfähigkeit bringen.



Foto: ZVG

Gerade nochmal gut gegangen: Ein Hänggleiter und ein Flugzeug verpassen sich nur knapp.

Das CISM ist eine strukturierte Form der Krisenintervention und umfasst gezielte Massnahmen, mit denen Stressfolgen nach einem derartigen Ereignis bewältigt, Erkrankungen oder Spätfolgen erfolgreich vermieden werden können. CISM bietet Hilfe, das Erlebte zu verarbeiten. Wenn notwendig, wird im Anschluss an das Gespräch an weitere Spezialisten verwiesen. Prävention im Rahmen der fliegerischen Ausbildung und Weiterbildung wird ebenfalls instruiert. Dabei werden Teilnehmer gezielt auf kritische Situationen im Umgang mit Stress vorbereitet.

Schweiz (noch) ohne eigenes Büro

Geholfen werden konnte auch einem Fluglehrer, der vom Boden aus zusehen musste, wie einem Flugschüler die Landung beinahe misslang. Auch der Fluglehrer geriet unter psychischen Druck, den er nicht mehr verarbeiten konnte. Unterstützung erhielten auch die Eltern eines tödlich verunglückten Flugschülers.

Der Pilotversuch startete vor fünf Jahren in Österreich nach dem Vorbild der deut-

schen Stiftung Mayday. Vor einem Jahr wurde Mayday Italia ins Leben gerufen, weitere Schwesterorganisationen sind in Holland, Frankreich und Spanien geplant. Auch die Schweiz verfügt noch nicht über ein Büro; sie wird momentan von Deutschland oder Österreich aus betreut. Dafür gehört Mayday South Africa schon länger zur Organisation.

Bei Mayday arbeiten Psychologen und Psychotherapeuten, Seelsorger sowie speziell ausgewählte und ausgebildete Personen aus der Luftfahrtbranche (Piloten, Flugbegleiter, Fallschirmspringer, Lotsen). Die Organisation finanziert sich durch Spenden. Die Mitarbeiter unterliegen der Schweigepflicht gegenüber Arbeitgebern, Flugunfallkommission und Behörden. **CP**

Patrick Huber

Kontakt

www.mayday-austria.at
info@mayday-austria.at
 Notfalltelefon: +43 664 433 41 59

«Es braucht kein Studium»

Der erste Schritt zum Einstieg in die Berufspilotenlaufbahn ist das erfolgreiche Bestehen des Eignungstestes der Horizon Swiss Flight Academy. Der Helvetic-Linienspilot und Horizon Accountable Manager Nicolas Bachmann weiss, worauf es ankommt und wie sich künftige Studenten darauf vorbereiten können.



Foto: zVg

Der 30-jährige Helvetic-Linienspilot Nicolas Bachmann weiss, wie der Eignungstest der Horizon Swiss Flight Academy zu meistern ist.

«Cockpit»: Nicolas Bachmann, viele Interessenten wohnen der monatlich stattfindenden Informationsveranstaltung der Horizon Swiss Flight Academy bei. Fassen sie den Entschluss zum Einstieg in die Berufspilotenlaufbahn, steht als Erstes eine Horizon-interne Standortbestimmung an. Warum?

Nicolas Bachmann: Die Gesetzgebung in der Aviatik schreibt zwingend eine Abklärung der vorhandenen Fähigkeiten vor. Der vorzuweisende Level wird nicht in jedem Fall explizit erwähnt. Die Horizon Swiss Flight Academy ist aber nach über 30 Jahren Erfahrung in der Lage, die Fähigkeiten eines Kandidaten realistisch und kompetent zu beurteilen.

Was besagt diese Standortbestimmung?

Das Absolvieren der Standortbestimmung mit positivem Ausgang gibt den Studierenden die Gewissheit, dass eine Ausbildung zum Linienspiloten machbar ist. Die Standortbestimmung überprüft den aktuellen Wissensstand und analysiert die Person in Bezug auf eine Tätigkeit in der Fliegerei.

Mit welchem Ziel?

Wir möchten in der Standortbestimmung herausfinden, ob jemand die grundlegenden Fähigkeiten für den Pilotenberuf besitzt – oder eben nicht. Dies dient als Sicherheit für den Studierenden genauso wie für Horizon. Mit der Standortbestimmung stellen wir sicher, dass der zukünftige Pilot die Ausbildung erfolgreich durchläuft. Das ist die Grundlage für eine spätere Festanstellung.

Welche Fächer werden geprüft?

Zu den «technischen» Fächern gehören Mathematik, Physik und Geometrie sowie eine

Überprüfung der englischen Sprache. Auf der «menschlichen» Seite analysiert die Horizon anhand einer psychologischen Auswertung Charaktereigenschaften in Bezug auf die Ausbildung und spätere Tätigkeit als Linienspilot. Ein HUPEX genannter Apparatetest dient zur Abklärung der motorischen Fähigkeiten. Lediglich die «technischen» Tests sind von den gesetzlichen Bestimmungen her nötig, den Rest veranlasst die Horizon zusätzlich.

Nun sind die wenigsten in allen abzufragenden Fächern sattelfest. Wie können sich angehende Berufspiloten auf den Test vorbereiten?

Die Horizon hat auf ihrer Webseite einige Beispielfragen aufgeschaltet, die über das zu erwartende Niveau Auskunft geben. Für alle, die ihre Schulbücher nicht mehr griffbereit haben, gibt es die Möglichkeit, mithilfe einer Vorbereitungs-CD das Basiswissen in den «technischen» Fächern aufzufrischen.

Braucht es ein abgeschlossenes Studium als Voraussetzung zum Linienspiloten?

Nein. Wir stellen immer wieder fest, dass nicht wenige Interessenten der Meinung sind, man brauche als Voraussetzung zum Linienspiloten ein Studium, MBA oder Ähnliches. Aber genau das ist nicht der Fall. Der Pilotenberuf setzt eine ganze Reihe anderer Fähigkeiten voraus.

Wann können die Interessenten den Eignungstest absolvieren?

Jederzeit. Nach Anmeldung via Internet können die Termine für die einzelnen Tests ausgewählt werden. Die «technischen» Tests dauern pro Fach rund eine Stunde.

Die psychologische Auswertung nimmt ebenfalls rund eine Stunde in Anspruch, der HUPEX-Test dauert rund 90 Minuten.

Wie lange müssen die Absolventen warten, bis sie über das Ergebnis informiert werden?

Die Resultate der «technischen» Tests sind gleich nach dem Absolvieren ersichtlich. Die Auswertung des HUPEX-Tests dauert normalerweise einen Tag und die psychologische Auswertung etwa drei Tage. Anschliessend wird ein Gespräch vereinbart, um die Resultate der Tests zu besprechen.

Falls das Resultat negativ ist: Sind diese Tests mehrmals absolvierbar?

Dies wird von Fall zu Fall entschieden. Da es sich um eine Bestimmung des aktuellen Wissensstands handelt, wird bei einem negativen Testresultat entschieden, ob der Test wiederholt werden kann. Die Horizon besitzt jahrelange Erfahrungswerte. Falls jemand in allen Bereichen gute Resultate erzielt hat und nur in einem Fach – beispielsweise in Physik – den Test knapp nicht besteht, so wird der Teilnehmende nach einer definierten Zeit die Möglichkeit erhalten, diesen Test zu wiederholen.

In Prozenten ausgedrückt: Wie viele der Teilnehmerinnen und Teilnehmer absolvieren erfolgreich den Eignungstest?

Das sind über 80 Prozent. Die meisten unserer Kandidatinnen und Kandidaten bereiten sich sehr gewissenhaft auf diese Standortbestimmung vor und schliessen deshalb erfolgreich ab. Bei unseren monatlichen Informationsanlässen und persönlichen Gesprächen weisen wir jeweils auf die Möglichkeiten zur Vorbereitung hin.

Welche Kosten bringt der Test mit sich?

Die Absolventen müssen dafür 480 Franken aufbringen. ☞

Hans-Heiri Stapfer



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

Spezial-Event von Swiss, SAT und SPHAIR



Fotos: Andrea Bolliger



Foto: Jürg Wyss

Nah am Pilotenberuf

70 erfolgreiche Absolventen eines SPHAIR-Kurses werden diesen Tag wohl nie vergessen: Im Rahmen eines Landetrainings angehender Airbus-A330-Kapitäne und Copiloten im französischen Châteauroux erlebten sie den Pilotenberuf hautnah – inklusive einer luftpolizeilichen Interzeptionsübung der Luftwaffe.

Die Begeisterung war gross, als sich auf der linken Seite zwei F/A-18 der Luftwaffe dem Airbus A330 der Swiss annähernten. Die F/A-18 eskortierten im Rahmen einer Luftpolizeiübung den Langstreckenjet der Swiss auf seinem Flug von Zürich nach Châteauroux (F) bis an die Schweizer Grenze. Eine exklusive Gelegenheit, als Passagier eine Interzeptionsübung der Luftwaffe durch das Bordfenster live mitverfolgen zu können. Die Passagiere in der A330 strahlten denn auch um die Wette und knipsten sich den Finger wund – umso mehr als sich kurz darauf noch der Bundesratsjet Cessna 560 XL Citation Excel dazugesellte. Was für eine Einstimmung auf einen erlebnisreichen Tag ganz im Zeichen des Pilotenberufes.

Die Passagiere waren 70 SPHAIR-Absolventen, Fluginstruktoren, die Flugbesatzung und Begleitpersonen – sowie 12 Swiss-Piloten: Diese hatten in Châteauroux als letzten Teil ihres Umschulungskurses auf der A330 ein Landetraining mit je vier Landungen zu absolvieren. Sie erlebten dabei erstmals live, was sie in den letzten Tagen im Kurs und im Simulator erfahren haben. Und sie waren gefordert: Unter Aufsicht erfahrener Instruktoren galt es, der A330 nach Sicht präzise zu operieren und sicher zu landen – mit anschliessendem «touch and go». 48 Platzvolten absolvierten die angehenden A330-Piloten insgesamt.

In Châteauroux konnten sich die SPHAIR-Absolventen ausführlich über den Pilotenberuf informieren – und dies aus erster Hand.

Swiss-Linienpiloten und Instruktoren von Swiss Aviation Training (SAT) sowie erfahrene Jet- und Helikopterpiloten der Luftwaffe und von SPHAIR erzählten aus ihrem Pilotenalltag und zeigten auf, welche Anforderungen zu erfüllen sind, wie die Ausbildung abläuft und in welche Richtungen sich die unterschiedlichen Karrieren entwickeln können.

Zum letzten Mal dabei

Derweil absolvierten die Piloten auf der A330 ihre Landungen. Mit dabei, zum letzten Mal bei einem Landetraining, Swiss-Kapitän und Instruktor Roland Bütler (rechts). Er wird Ende August pensioniert. Rund 80 Landetrainings hat der 60-Jährige mitgemacht. Bütlers Pilotenkarriere als Linienpilot bei der Swiss neigt sich dem Ende zu – die SPHAIR-Absolventen stehen am Anfang. «Unser Beruf hat sich verändert. Das manuelle Fliegen tritt eher in den Hintergrund», resümiert Bütler. Trotzdem sei Pilot noch immer ein Traumberuf. Als Ju-52-Pilot wird er weiterhin fliegen. Sein Tipp an den Nachwuchs: «Nicht aufgeben, wenn es einmal nicht rund laufen sollte.»



Jürg Wyss



Nächster Pilatus-Coup



Mit 24 Pferdestärken zum Rollout: Der Prototyp des PC-24 auf dem Weg zur Zeremonie.

Gezogen von 24 Pferden und Maultieren rollte das neue «Arbeitspferd» von Pilatus am Nationalfeiertag aus der Halle von Pilatus. In einem würdigen Rahmen, mit viel Schweizer Folklore, feierte Pilatus mit seinen Gästen den Rollout des ersten Super Versatile Jet.

Der Schweizer Nationalfeiertag alleine ist ein Grund zum Feiern. Die Stanser Pilatus Flugzeugwerke AG setzte mit ihrer Jubiläumsfeier und dem Rollout des PC-24 aber noch einen drauf. Am 1. August wurde der erste Schweizer Businessjet, noch verhüllt, aus den Stanser Hallen von Pilatus über die Strasse zum Flugplatz Buochs gezogen.

Dort warteten rund 35 000 Gäste gespannt auf den ersten Prototyp des PC-24. Der Schweizer Flugzeughersteller feierte gleichzeitig mit dem Rollout auch sein 75-jähriges Firmenbestehen. «Typisch, einmalig, unverwechselbar – Pilatus» war das Motto dieses Tages. Und diesen Attributen wurden die sympathischen Innerschweizer mit ihrem Verwaltungsratspräsidenten Oscar J. Schwenk absolut gerecht.

Typisch schweizerisch

75 historische Traktoren aus Schweizer Produktion eröffneten die Rollout-Zeremonie. Sie verkörpern die auch für Pilatus geltenden traditionellen Werte Qualität, Zuverlässigkeit und Schweizer Unternehmertum. Traditionelle Volksmusik und Gesänge mehrerer Jodlerclubs, Alphornbläser und

Fahnenschwinger gaben dem Anlass einen würdigen Rahmen.

Ihren Höhepunkt erreichten die Feierlichkeiten nach dem Flugprogramm von Pilatus P-2, P-3, B4/PC-11, PC-7M, PC-21, PC-12 und dem PC-7 Team mit der Präsentation des ersten Pilatus-Jets. 24 Pferde und Maultiere einer Train-Einheit der Schweizer Armee zogen den Prototyp des PC-24 mit der Immatrikulation HB-VXA vor die Gästetribüne. Die Anzahl der Pferde stehe symbolisch für die Bezeichnung des Jets und für den zukünftigen Einsatz als «Arbeitspferd», wie Pilatus betont. Schlicht und schön zeigte sich der erste Super Versatile Jet den begeisterten Gästen. Edelweiss zierte den Rumpf und das Seitenleitwerk des Pilatus-Jets der vom Hersteller bezeichneten «Crystal Class».

Applaus für Bundesrat Maurer

Zahlreiche Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft sowie viele Kunden des Schweizer Flugzeugherstellers waren der Einladung von Pilatus gefolgt. Einen speziellen Auftritt hatte jedoch Bundesrat Ueli Maurer. Er wurde mit einem Pilatus Porter der Schweizer Luftwaffe eingeflogen. Und nicht mit irgendeinem, sondern mit «Felix», dem

PC-6/B2-H2M-1 V-622 in den Farben der Patrouille Suisse, also den Schweizer Landesfarben. Es seien sich im Vorfeld nicht alle einig gewesen, ob ein Bundesrat am 1. August bei den Feierlichkeiten einer Privatfirma sprechen darf, sagte Maurer. Er betonte indes, dass er der Meinung sei, ein Bundesrat müsse an einem Anlass wie hier bei Pilatus sprechen, was ihm einen grossen Applaus einbrachte. Gleichzeitig verkündete er, dass sich der Bundesrat für den Kauf eines PC-24 entschieden habe. Damit soll der seit 2005 im Einsatz stehende kleinere Bundesratsjet Cessna Citation XLS T-784 (ehemals HB-VAA) ersetzt werden. Die Schweizer Eidgenossenschaft ist nicht der erste Kunde, wird aber einer der ersten 30 PC-24 (Seriennummern 20 – 30) erhalten.

84 Bestellungen

Die Entwicklung des PC-24 begann vor sechs Jahren. Bis zur Weltpremiere mit der Enthüllung des Mockups im Mai letzten Jahres an der EBACE in Genf war wenig über den ersten Schweizer Businessjet bekannt geworden.

Ein Jahr später feierten die Stanser an der EBACE in Genf bereits den nächsten Erfolg.

Innerhalb von lediglich zwei Tagen konnten sie mit 84 Flugzeugen die Produktion von drei Jahren verkaufen. Dieser Erfolg unterstreicht das Vertrauen der Besteller in die von Pilatus gelieferte Schweizer Qualität.

Garantierter Preis

Der Preis von 8,9 Millionen Dollar gelte für eine bestimmte Zahl handverlesener Kunden, deren PC-24 in den ersten zwei Jahren produziert werden. Der Preis von 9,3 Millionen Dollar für die im Jahr 2019 gebauten PC-24 sei ebenfalls garantiert. Anschliessend werde die Nachfrage den Preis bestimmen. Bei Pilatus kann man noch nicht sagen, ab wann der PC-24 wieder bestellt werden kann. Man hoffe aber, Ende 2015 die Bestellungen für das Jahr 2020 entgegen nehmen zu können. Die heutigen Besteller müssen eine Anzahlung von 250 000 Dollar leisten. Die zweite Rate wird nach der Zertifizierung des PC-24 fällig und der letzte Teil bei der Auslieferung.

Noch zwei Jahre

Den Erstflug des PC-24 plant Pilatus entgegen ersten Ankündigungen erst im März 2015. Diese rund dreimonatige Verzögerung habe sich ergeben, weil der PC-24 zurzeit noch zu schwer sei. Mit dem ersten Prototyp wird die Aerodynamik getestet. Pilatus wolle wissen, ob der PC-24 fliegt oder nicht, sagte Oscar J. Schwenk an der Pressekonferenz in Buochs.

Bereits am Montag nach dem Rollout wurde mit dem Einbau der Inneneinrichtung für die Testflüge begonnen. Viele der Komponenten, welche später die Daten der Flugerprobung liefern, müssen zuerst selber getestet werden. Gleichzeitig finden in Otobrunn Belastungstests mit einem Flügel statt. Mit dem zweiten Prototypen wird die Avionik getestet und mit dem Dritten kundenspezifische Ausrüstungen. Dieser dritte Prototyp soll schliesslich 2017 als Serienflugzeug zertifiziert werden.

Rund einen Monat nach der Zertifizierung will Pilatus bereits mit der Auslieferung des PC-24 beginnen. Pilatus wird zuerst eine kleine Serie bauen und an ausgewählte Kunden wie den Royal Flying Doctor Service (Australien) ausliefern. Anschliessend ist ein Unterbruch der Produktion geplant, bis erste Erfahrungen mit dem PC-24 gesammelt wurden. Pilatus wolle sehen, was im harten Einsatz funktioniere und was nicht. Aufgrund dieser Erfahrungen baue man dann ab der zweiten Serie die endgültig konfigurierten PC-24. **cp**

Walter Hodel



Ein Herz am Himmel über Buochs: passend zu diesem erfreulichen Anlass.



Der Bundesrat will zukünftig mit einem Schweizer Flugzeug reisen. Bundesrat Ueli Maurer (rechts) und Verwaltungsratspräsidenten Oscar J. Schwenk in Festlaune.



Das elegante «Arbeitspferd»: Der neue Businessjet Pilatus PC-24 löste Begeisterung aus.





⁺Cockpit

Nr. 09/September 2014

Luftpolizeiübung mit einer Interzeption eines Airbus A330 der Swiss durch einen F/A-18 der Schweizer Luftwaffe. **Foto: VBS/Luftwaffe**

Vorbereitung ist alles

Der Einsatz von leistungsstarken Helikoptern bei der Feuerbekämpfung kann über Leben und Tod entscheiden. Auch in den Niederlanden mussten schon Flächenbrände gelöscht werden. Vor diesem Hintergrund fanden auf dem Artillerie-Übungsgelände «t Harde» in den Niederlanden mehrere gross angelegte Übungen statt.

Grosse Wald- oder Dünenbrände können aus dem Nichts entstehen, vor allem im Sommer – nicht nur in Griechenland oder Spanien. An den Übungen auf dem Übungsgelände «t Harde» im Herzen der Niederlande war nebst der Feuerwehr der Armee die Netherlands Royal Air Force (RNLAf) mit zwei Cougar-Helikoptern im Einsatz, meist unterstützt durch einen oder zwei Chinook-Helikopter. Wie viele und welche Helikopter zum Einsatz gelangen, entscheiden im Ernstfall Feuerwehrleute und Behörden.

Cougar und Chinook im Einsatz

Ein Cougar (mit aufblasbaren Schwimmern bestückt) nimmt in der Regel 2500 Liter Wasser pro Abwurf auf. Ein grosser Wassersack, an der Unterseite des Helikopters befestigt, kann innerhalb von Sekunden mit Wasser von fast allen Gewässern wie Flüssen oder Kanälen gefüllt werden. Ein Chinook hingegen kann 10000 Liter Wasser mitführen. Allerdings ist der Chinook weniger beweglich als ein Cougar, der bei einem Einsatz ein zusätzliches Mal zum Wasserabwurf kommt und allgemein agiler ist. In Extremsituationen können vier Chinook- und zwei Cougar-Helikopter eingesetzt werden.

Wichtige Funktion des MAOT-Teams

Bei den Einsätzen koordiniert das MAOT-Team (Mobile Air Operation Team) vom Boden aus die Einsätze der Piloten. Das ist vor allem beim Transport von schweren Gütern, beim Messen der Eisdecke oder beim Entscheid, ob ein Helikopter überhaupt auf dem Eis landen kann, sehr wichtig. Ausserdem entscheidet das MAOT-Team über die Taktik, wie ein Feuer bekämpft werden soll.

Es kann eingreifen, sobald die Winde drehen und neue Gefahren drohen.

Für solche Fälle ist das Team mit speziellen Laptops mit bewegten Bildern ausgerüstet, welche dem MAOT die exakte Position der Feuerwehr-Lastwagen oder der Feuerlinie zeigen. Das MAOT steht im direkten Kontakt zu den Helikopterpiloten und kann ihnen wichtige Informationen zukommen lassen, wie die Trefferausbeute beim Wasserabwurf (die Piloten sehen von ihrer Position nicht, ob sie erfolgreich waren).

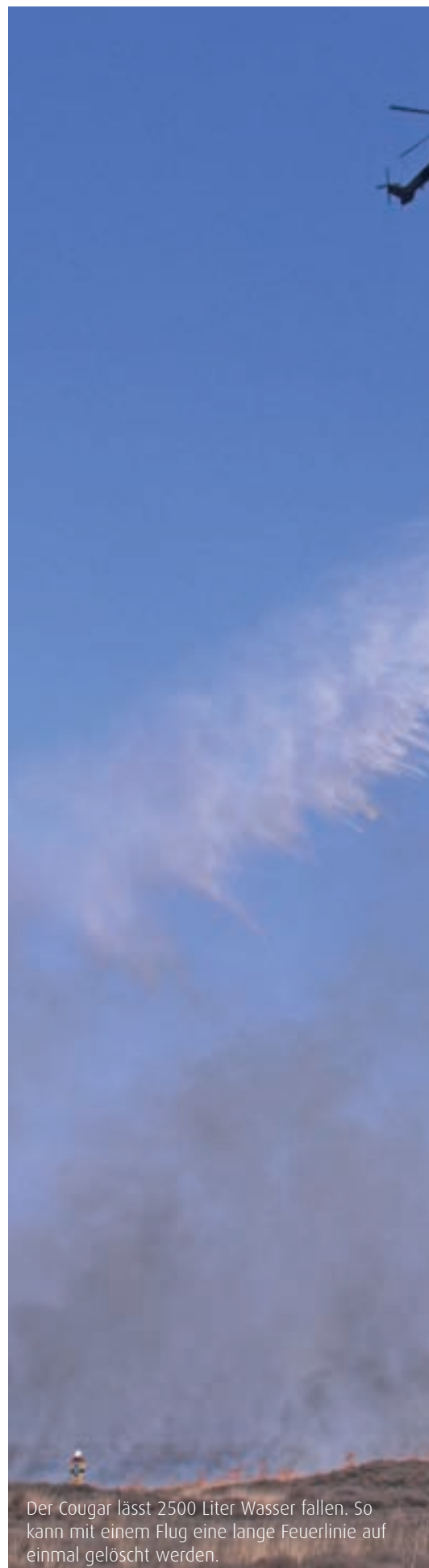
Das Team leitet vom Boden aus die Piloten, damit diese nicht im Rauch gefangen werden, was nicht nur die Sicht nimmt, sondern wegen des Russes und der Asche auch eine ernste Gefahr für die Triebwerke sein kann.

Unerwartete Szenarien

Bei den Übungen werden immer wieder neue, unerwartete Szenarien geübt. So existiert eine Vorgehensweise, sollte das MAOT komplett vom Feuer eingeschlossen werden: Teammitglieder müssen in ihrem Fahrzeug sitzen bleiben, während die Helikopter eine Art «Wasservorhang» um das Fahrzeug fallen lassen, bis die Feuerwalze vorbeigezogen ist.

Auf einer lückenlos nachgeführten Karte sind alle Wasseraufnahmestellen wie Teiche, Flüsse, Reservoirs oder Kanäle aufgeführt. So wissen die Piloten auf einen Blick, wo sie ihre Wasserlasten laden können. Ein Notfall kann zum Entleeren oder gar Abwerfen des Wasserbehälters zwingen. Um allfällige Badegäste an den jeweiligen Wasseraufnahmestellen vor solchen Gefahren zu schützen, werden sie für kurze Zeit evakuiert. **cp**

Wim Das, Koos Heemskerck



Der Cougar lässt 2500 Liter Wasser fallen. So kann mit einem Flug eine lange Feuerlinie auf einmal gelöscht werden.



Der Chinook fasst Wasser in einem nahe gelegenen See.



Der Korb wird am Bauch des Cougar eingehakt.

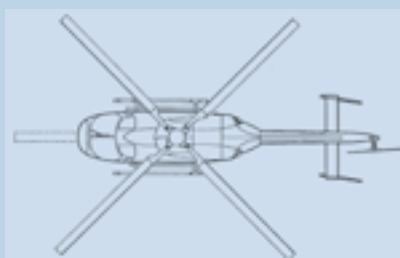


Der sogenannte «Bambi-Bucket», der Wassersack.

MBB-Kawasaki BK117C-1

Zwischen 1979 und 2004 bauten MBB in Deutschland und Kawasaki in Japan 441 BK117 der Versionen A-1 bis C-1. Der Mehrzweckhubschrauber wird mehrheitlich als Rettungs- und Polizeihubschrauber eingesetzt.

Technische Daten	
Hersteller	MBB-Kawasaki
Typ	Leichter Mehrzweckhubschrauber
Erstflug	13. Juni 1979
Länge (inklusive Rotor)	13,00 m
Kabinenbreite	1,60 m
Max. Höhe	3,85 m
Besatzung/Pax	2/9
Rotordurchmesser	11,00 m
Max./Dauerleistung	2×574 kW / 2×516 kW
Leergewicht	1765 kg
Max. Abfluggewicht	3350 kg
Max. Unterlast	1500 kg
Triebwerk	Turbomeca Arriel 1E2
Treibstoff	697 l
Höchstgeschwindigkeit	277 km/h
Reichweite	540 km
Website	www.airbushelicopters.com



Der Start zur Entwicklung des BK117 erfolgte am 25. Februar 1977 nach rund zweijährigen Verhandlungen zwischen dem deutschen Hersteller Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB, später Eurocopter und heute Airbus Helicopters) und der japanischen Kawasaki Heavy Industries (KHI) mit einem Zusammenarbeitsvertrag. Die zwei Firmen planten die Entwicklung eines acht- bis zwölf-sitzigen Mehrzweckhubschraubers. Das gemeinsame Projekt BK117 löste die firmeneigenen Projekte MBB Bo107 und Kawasaki KH-7 ab. Die beiden Firmen teilten die Entwicklungskosten hälftig, wobei MBB mit einem Darlehen aus der deutschen Staatskasse unterstützt wurde.

MBB entwickelte den Haupt- und Heckrotor, den Heckausleger mit dem ganzen Hecksystem, das Landegestell, das Hydrauliksystem, die Motorenabdeckung und war für die Systemintegration zuständig. Kawasaki entwarf den Rumpf, das Getriebe, das elektrische System und das Treibstoffsystem. Die Flugerprobung erfolgte mit zwei der vier Prototypen in Deutschland und Japan. Der BK117 erhielt den bewährten Rotorkopf des Bo105, und die Japaner verwendeten das für den KH-7 entwickelte Getriebe. Die zwei Hersteller produzierten die von ihnen entwickelten Komponenten jeweils für alle BK117. MBB lieferte die in Deutschland hergestellten Komponenten nach Japan und erhielt dafür diejenigen von Kawasaki geliefert.

Der Erstflug erfolgte im Juni 1979 in Deutschland, während der dritte Prototyp erstmals am 10. August 1979 in Japan abhob. Die Zertifizierung erfolgte am 9. Dezember 1982 in Deutschland, gefolgt von der japanischen am 17. Dezember 1982. Die Auslieferung der Serienmaschinen mit der Bezeichnung BK117A-1 begann Anfang 1983. Verbesserungen führten in den Folgejahren zu den Versionen A-3, A-4 und B-1. Ab 1992 baute Kawasaki die Version B-2 und MBB die Version C-1, jedoch mit einem neuen Cockpit und französischen Arriel-Triebwerken anstelle der amerikanischen Lycoming-Triebwerke. Beide Versionen wiesen bessere Leistungen bei hohen Temperaturen und in grossen Höhen auf. Die neuen Blätter des Heckrotors verliehen mehr Kraft, während sie gleichzeitig leiser waren. Die neueste Version BK117C-2 erhielt, mit Ausnahme in Japan, die neue Bezeichnung EC145 (Dataseheet im nächsten «Cockpit»). In der Schweiz waren bis heute lediglich zwei BK117A-3 und eine BK117A-4 registriert. **cp**



Foto: Airbus Helicopters



Robinson R44 Raven II HB-ZSC auf dem Flugplatz Bad Ragaz.

Heli «Sierra Charlie»

Beinähe 20 Jahre trennen die beiden Helikopter mit dem Callsign «Sierra Charlie». Der Bell 206L-3 Long Ranger «Xray Sierra Charlie» wurde im Jahre 1989 fabrikneu von der Tui Air importiert. Die Maschine ersetzte den ersten Long Ranger der Firma, einen Bell 206L-1, welcher von 1985 bis 1988 als HB-XBB eingetragen war. Nach wenigen Monaten wurde der HB-XSC verkauft und in der Folge von der Eliticino SA während vier Jahren operiert. Bis heute

wurden insgesamt erst 17 Bell 206L in der Schweiz registriert.

Weitaus häufiger ist der beliebte R44 mit bis heute insgesamt 51 Einheiten im Schweizer Register. Der R44 Raven II «Zulu Sierra Charlie» wurde letztes Jahr von der Valair AG Robinson Center Schweiz importiert und an die Swiss Red Wings AG ausgeliefert. Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XSC Bell 206L-3 Long Ranger; S/N 51307; B/J 1989; Eintrag: 15. September

1989, Eigentümer und Halter: Tui Air; Hand-änderung: 9. April 1990, neuer Eigentümer: Mario Albek, neuer Halter: Eliticino SA; Löschung: 7. Juni 1994; neues Kennzeichen: N89EA.

HB-ZSC Robinson R44 Raven II; S/N 13426; B/J 2013; Eintrag: 27. Februar 2013, Eigentümer: Swiss Red Wings AG, Halter: Valair AG. **cp**

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



Fotos: Markus Herzig



Bell 206L-3 HB-XSC in den Farben der Tui Air in Samedan.

Bell 206L-3 HB-XSC in Samedan mit der neuen Eliticino-Aufschrift.

80 Jahre Armée de l'Air

Die französische Luftwaffe begeht dieses Jahr ihr 80-Jahre-Jubiläum. Um dieses Ereignis würdig zu feiern, finden das ganze Jahr hindurch im ganzen Land Airshows statt – wie zuletzt in Nancy auf der Base aérienne in Lothringen.

Die Base aérienne 133 «Commandant Henry Jeandet» ist mit 1700 Mitarbeitern/Soldaten unter anderem die Hauptbasis der Erdkampfstaffeln mit Mirage 2000D. Sie wurde 1915 eröffnet und mit Unterbrüchen von Frankreich, (Nazi)-Deutschland und den USA genutzt. Ab 1967 wurden in der Nähe Nancys französische Mirages stationiert. Zuerst die Mirage IIIE (bis 1994), seit 1991 die Mirage 2000 in den Versionen N (1991–1994) und 2000D.

Seit Anfang der 90er-Jahre waren die Mirages aus Nancy im früheren Jugoslawien (Operationen Crécerelle und Trident), in Afghanistan (Operationen Héraclès und Serpenteaire I und

II) sowie in Tschad (Operation Artémis-Mamba) und in Libyen (Operation Harmattan) im Einsatz. Ausserdem sind drei Mirage-2000D-Maschinen im Rahmen eines Verteidigungsabkommens ständig in Djibouti stationiert.

Die Basis selber beherbergt derzeit vier Staffeln mit 60 Mirage-2000D-Flugzeugen. Es handelt sich um die Jagdgruppen «Navarre» (seit 1994), «Champagne» (seit 1995), «Ardenne» (seit 1994) und «Argonne» (seit 2010). Die Letzgenannte ist eine Umschulgruppe. **cp**

Sven Zimmermann



Für die Rettung eines abgestürzten Piloten unter Kampfbedingungen ist der hochgezüchtete Super Puma CARACAL bestens geeignet.

Fotos: Sven Zimmermann



Auch die speziell fürs Tigermeet 2014 bemalte Rafale präsentierte sich den begeisterten Zuschauern.

Wie bei Sputnik: Amerika erwacht

Amerika erwacht langsam wieder: Allerdings nicht wie 1961 beim Projekt Apollo, als die Politik aus ihrer Lethargie erwachte; das hat man beim Staat inzwischen verlernt.



Foto: SpaceX

Elon Musk stellte die bemannte Version der Dragon-Kapsel in seiner Firma in Hawthorne (ein Vorort von Los Angeles) persönlich vor. 3,7 m Basisdurchmesser, 6,1 m hoch.

Unzählige «offizielle» Projekte in allen Raumfahrtnationen wurden in den letzten 30 Jahren als Kompromiss begonnen, kurz darauf kaputt gespart, aus politischen Gründen auf die lange Bank geschoben oder dann ebenso teuer und mit «Entschädigungen» wieder abgebaut. Gleichzeitig bewiesen Private, wie man mit einem Bruchteil der Budgets und trotz allen

staatlichen Behinderungen Grosses erreichen oder zumindest vielversprechend in Angriff nehmen kann. Zahlen von der Space Foundation bis zur Raumfahrtindustrie untermauern diese Entwicklung inzwischen.

Staat kürzt Budget

Steigerung der Raumfahrtbudgets 2013: USA privat 7 Prozent, im weltweiten Durch-

schnitt 4 Prozent. Bei staatlichen Projekten dagegen eine Abnahme von 1,7 Prozent! In absoluten Zahlen: Nationale Budgets machten nur noch 24 Prozent der 314 Mia. Dollar der weltweiten Umsätze der Raumfahrtindustrie aus. Vor 30 Jahren betrug diese noch rund 100 Mia. Dollar.

Zu Zeiten des Space Shuttle wurden beispielsweise von 2005 bis und mit 2009 weltweit noch 151 Astronauten-Einheiten in den Orbit befördert. Von 2010 bis Juni 2014 waren es noch 95, obwohl der Shuttle bis Mitte 2011 im Einsatz war. In diesen Zahlen sind für die beiden Fünf-Jahres-Intervalle weitere fünf beziehungsweise sechs chinesische Taikonauten enthalten.

Das Quasimonopol der Russen seit 2011 steigerte die Kosten für ein Einzelticket auf 76 Mio. Dollar. Gleichzeitig hatte sich der Westen von zwei russischen Triebwerkstypen abhängig gemacht, was zu Formulierungen an die Adresse der USA von der Art «schickt doch eure Astronauten per Trampolin zur ISS» geführt hat. Solche ironischen Deutlichkeiten, die an Chruschtschows Sputnik-Zeiten erinnern, haben diesmal aber die gesamte Raumfahrtindustrie in den USA erwachen lassen.

Einjährige Mission geplant

Die Transportkapazität zur ISS ist mit Sojus-Kapseln begrenzt. Vielleicht auch deshalb plant man jetzt für März 2015 eine doppelt so lange, einjährige Mission. Weil seit den vier russischen Flügen in der Raumstation Mir mit über einem Jahr Dauer zwischen 1988 und 1995 kein Astronaut mehr länger als etwa ein halbes Jahr in der ISS verweilte, liefert dies neue Langzeiterfahrungen. Shuttle-Veteran Scott Kelly und Kosmonaut Kornienko trainieren auf diesen Flug, bei dem geklärt werden soll, ob die Extrapolation von Erfahrungen der bisher sechsmonatigen Aufenthalte auf längere Flüge richtig war. Andererseits hatte diese einheitliche Flugzeit den Vorteil, dass man die ge-



Foto: SpaceX

sundheitlichen Auswirkungen auf eine bereits recht grosse Zahl von Astronauten und Astronautinnen signifikanter erfassen konnte. Kelly und Kornienko müssen sich allerdings keine übermässigen Sorgen um ihre Gesundheit machen, denn Musa Manarov hatte Ende 1988 ununterbrochene 366 Tage Schwerelosigkeit überstanden, Valery Polyakov 438 Tage (1995) und Sergei Avdeyev 1999 nochmals 380 Tage in der Mir. Sie erfreuen sich noch einer ihrem Alter entsprechenden Fitness.

Neue Kapsel-Entwicklungen?

Die Firma SpaceX beherrscht inzwischen die Bergung von Kapseln aus dem Meer, arbeitet aber zügig an der Verbesserung dieser Art von Raumtransporten. Als Erstes will man bei der im Juni 2014 vorgestellten bemannten Dragon-V2-Version auf einen Fluchtturm verzichten und stattdessen jede Kapsel mit einem Super-Draco-Triebwerk vom Typ «pusher» ausstatten; mit acht Düsen, alle rasch reagierend und mit bisher unerreichtem Drosselungsbereich ohne grossen Effizienzverlust. Bei normalem Flug bleibt dieses System unbenutzt und steht nach dem Wiedereintritt für ein weiches Aufsetzen auf dem Land zur Verfügung. Erst runzelte ich auch die Stirn, fing dann aber zu rechnen an und fand Präzedenzfälle.

Yuri Gagarin am Fallschirm

Ein solcher war Yuri Gagarin, den die Russen schon 1961 herunterholten, wobei der Kosmonaut damals aus der Wostok ausstieg und separat am Fallschirm herunterkam. Man staunte trotzdem, wie simpel es sogar mit Sperrholz ging! Bis unmittelbar vor der Fallschirmöffnung bleiben bei einer Kapsel von den zunächst 7900 m/s im Orbit nur noch etwa 100 m/s stationäre Sinkgeschwindigkeit übrig.

Bewegungsenergie wächst mit der Geschwindigkeit im Quadrat, also bleibt weniger als ein Promille übrig! Daher braucht es so erstaunlich wenig, um weich zu landen, und weiterhin so viel, um aus dem Stand in den Orbit zu starten. Dort hilft passive Bremsung und Energieabgabe an die Druckwelle eben gar nichts. Elon Musk von SpaceX hat also nur die Physik beim Wort genommen und versucht jetzt weiche Landungen auch auf Land, was für andere eine buchstäblich

Auch bei der Falcon-9-Heavy (links) mit 53 Tonnen Nutzlast wird jede Stufe mit den superleichten Landebenen ausgestattet, die zunächst bei vielen operationellen Falcon-9-Starts zur Einsatzreife gebracht werden.

heisse Kartoffel war, an der sich niemand die Finger verbrennen wollte. Genau wie bei der Bergung einer Raketen-Erststufe. Erst hiess es: «Die Verbilligung der Startkosten ist das A und O für raschen Fortschritt in der Raumfahrt.» Kaum wird das nun dank SpaceX langsam Realität, kommen bereits jene, die das Argument umdrehen und sagen, in der Verbilligung der Nutzlasten stecke ein viel grösseres Potenzial!

Privater löst Problem

Um dies mit Zahlen zu untermauern, werden die Entwicklungskosten für Satelliten bis weit in die Vergangenheit dazugerechnet und die Betriebskosten bis in die Zukunft inklusive Versicherungen für Fehlstarts mitgezählt. So kommt man mit etwas gutem Willen bei extrem teuren Kommunikationssatelliten mit 15-jähriger Nutzungsdauer auf Startkosten im Bereich von 3 Prozent oder bei einem ISS-Transport auf 35 Prozent im Vergleich zur ganzen Mission. Damit lässt sich natürlich leicht «beweisen», dass nicht einmal die Halbierung des Raketenpreises eine entscheidende Verbilligung bringt. Nur: Wie kam man denn über Jahrzehnte zur Überzeugung, dass der teure Orbitaltransport der Hauptgrund für die immer noch langsame Nutzung von Weltraumanwendungen sei? Weil man zu allerletzt damit gerechnet hat, ausgerechnet ein «Privater» könnte das Problem lösen!

Erstaunlich gute Tests

Die letzten Tests mit einer weichen Landung auf festem Boden sind erstaunlich gut verlaufen. Wegen der kleinen Restenergie in der ausgebrannten Erststufe, der atmosphärischen Bremsung und Triebwerksunterstützung genügt schliesslich der zentrale der 9 Falcon-9-Motoren für das in McGregor (Texas) bereits vorgetestete Manöver.

Bei der F-9-Heavy will man so beide Booster und die Kernstufe bergen – später sogar vielleicht die Zweitstufe. SpaceX hält sich bedeckt, ob man langfristig überhaupt ans Cape zurückfliegen muss. Das könnte nämlich aus Sicherheitsgründen leicht verboten werden. Theoretisch wäre es auch möglich, auf eine ausgediente Ölplattform am idealen Ort im Atlantik zu zielen. Energiemässig wäre das eine Ideallösung ohne Einbusse an Nutzlast, aber ebenfalls hohe Landegenauigkeit erfordernd.

Reaktionen auf NASA-Seite

In der Raketen-Frühzeit hatte man noch stabilisierende «Flossen», die gar nichts zur Effizienz beigetragen hatten. Jetzt braucht es



Foto: SpaceX

Die siebenplätzigige Dragon-V2 spiegelt technologisch die 50 Jahre Weiterentwicklung seit der dreiplätzigigen Apollo. Frei stehende Sitze sollen den Astronauten mehr Komfort bieten, Flachbildschirme dem zentralen Piloten den früher rundum verteilten Gesamtüberblick und mit der Gerippestruktur soll die Masse bei optimaler Steifigkeit minimiert werden.

die zunächst angeklappten Landebeine aus Kohlenstoff-Verbundmaterial, die aber für ihr Gewicht eine entscheidende Effizienzsteigerung dank Stufen-Recycling bringen. Ganz hat die NASA ein bemanntes Mondprogramm noch nicht aufgegeben. Vielleicht aus Angst, die Chinesen könnten einen solchen Mondflug selber planen, und

um bei Bedarf rasch wieder aufzuholen. Wegen dem von vielen Faktoren abhängenden Erfolg von SpaceX mit Kerosen-Sauerstoff-Treibstoff behält man sich jetzt nach 60 Jahren doch wieder die Option einer Neuentwicklung dieses Typs vor, obwohl dies acht bis zehn Jahre dauert. Ein F-1-Triebwerk aus einer Mondrakete im Museum wird bereits

zerlegt und gescannt, um die Daten für die CAD-Herstellung per Reverse Engineering zu messen. Was bei der Saturn 5 zum Erfolg führte, soll nun erneut ein rasches Resultat liefern. Vielleicht hat auch die Entwicklung eines physikalisch optimalen Methan-Sauerstoff-Triebwerkes bei SpaceX zur Eile gemahnt...



Foto: SpaceX

Zwei Aufnahmen von Steuerungstests der Erststufen-Landephase bis in einige 100 m Höhe, deren Präzision in eindrucksvollen Videos (www.SpaceX.com) dokumentiert ist.

Überall im Verzug

Damit eine NASA-Grossrakete Sinn macht, müsste die eigene Orion-Kapsel endlich parat sein, aber wegen dem Outsourcing des Antriebsteils an Europa ist man auch damit in Verzug. Bald startet eine letzte dieser ähnlich gebauten ATV-Einheiten für die ESA auf einer Ariane 5 zur ISS. Dann werden die Baukapazitäten aufgelöst. Zur Bedienung von Raumstationen wäre die Orion jedoch zu teuer. An echtem Einsatz kann man nur den wenige Leute begeisternden Flug zu einem Asteroiden nennen («Cockpit» 09/2013 S.26). 2017 soll es erst einmal unbemannt in einen hohen Erdorbit gehen und frühestens 2021 bemannt als eine Art Apollo-8-Reprise um den Mond! **cp**

Scalaria Air Challenge

Attraktiver Treff am



Mit zwei tschechischen LET Blanik L13 verzauberte das österreichische Team Blenix die Zuschauer zu später Stunde mithilfe von Rauch- und Leuchtkörpern.

Spektakuläre Kulisse, spektakuläre Wasserflugzeuge: Der Wolfgangsee in Österreich steht einmal im Jahr im Brennpunkt des Interesses der Wasserflugsport-Anhänger.

Bereits im Jahre 1925 fand der erste reguläre Flug von Wien an den Wolfgangsee im österreichischen Salzkammergut statt. 80 Jahre später wurde dieses Ereignis mit einem Wasserflugzeugtreffen gewürdigt. Was damals klein und übersichtlich begann, mauserte sich bis zum heutigen Tag zu einem Grossevent. Benannt nach dem Scalaria Event Resort im beschaulichen St. Wolfgang findet das Treffen jeweils am ersten Juli-Wochenende statt. Aus allen Ecken Europas treffen die Flugzeuge ein, von neueren Cessna-Modellen auf Schwimmern über die DeHavilland Beaver bis hin zur altherwürdigen Dornier Do24 ATT.

Als Krönung erleben die über 20000 Zuschauer noch einige Highlights aus dem Flugpark der im nahen Salzburg beheimateten Red Bull Flying Bulls am Himmel über dem Wolfgangsee. **cp**

Die DeHavilland DHC-2 Beaver LN-NCC wurde vor 57 Jahren für die US Air Force gebaut und erst vor fünf Jahren zusätzlich mit Schwimmern ausgestattet. Seither ist sie in der Nähe von Oslo zu Hause.



Auch die in St. Stephan beheimatete Douglas DC-3 von Hugo Mathys war als Teil seiner aus zwei Beech 18 und dieser DC-3 bestehenden Classic-Formation in Salzburg zu Gast.

Wolfgangsee



Fotos: Ian Lienhard

Das grösste Flugzeug auf dem Wasser war die Dornier Do24 ATT, welche vom Dornier-Nachkommen Iren Dornier persönlich pilotiert wurde.



Aus der Schweiz war die UC-1 TwinBee HB-LSK angereist und führte Rundflüge in der Region durch.

100 Jahre Schweizer Luftwaffe



Fotos: Bundesarchiv Bern

Die Farman F-20 war eines der zahlreichen Flugzeuge, welche die Schweizer Fliegertruppe zu Beginn des Ersten Weltkrieges von Privatpersonen requirierte. Der zur Aufklärung eingesetzte Anderthalbdecker ist mit einem 80 PS starken Gnôme-80-Lambda-Umlaufmotor ausgerüstet. Im Hintergrund befindet sich ein Häfeli-DH-2 Beobachtungsflugzeug.

Geflügelte Geburtswehen

Die Schüsse von Sarajewo und der damit verbundene Ausbruch des Ersten Weltkrieges am 28. Juli 1914 waren die traurigen Geburtshelfer der Schweizer Luftwaffe. Erst kürzlich sind im Bundesarchiv Bern rund 6000 Glasnegative der Armee im Ersten Weltkrieg aufgetaucht. Einige dieser historisch wertvollen und hervorragend erhaltenen Aufnahmen zeigen die damalige Fliegertruppe während ihrer ersten wirklich grossen Bewährungsprobe.

Als die Schweizer Militäraviatik im August 1914 aus der Taufe gehoben wurde, standen mehrheitlich requirierte Flugzeuge aus Privatbesitz zur Verfügung. So etwa einige zweisitzige Blériot XI, Morane-Saulnier 35 Trainer und Farman-F-20-Aufklärungsflugzeuge. Es waren in der Tat Flugapparate aus französischer Produktion, die den Nukleus der neuen, geflügelten Waffengattung der Eidgenossen bildeten. Die Armee requirierte zudem vom Wiener Sportpiloten H. Wanneck eine Aviatik-Taube, die sich bei Kriegsausbruch in der Schweiz befand. Mit Beginn des wüsten Ringens in Europa verblieben zwei vom Deutschen Kaiserreich lediglich zur Erprobung überlassene LVG C-III für immer in der Schweiz. Eine dieser Maschinen war noch an der Landesausstellung von 1914 zu bewundern, genauso wie die Aviatik C-1, welche das Militär ebenfalls umgehend requirierte.

Die beiden Schulflugzeuge LVG C-III und Aviatik C-1 besaßen helvetische Wurzeln und waren aus diesem Grund an der Landesausstellung zu Gast. Robert Wild war als Chefingenieur für die Konstruktion der Aviatik C-1 in der Automobil und Aviatik AG im Elsässischen Mühlhausen zuständig, während Franz Schneider im Dienste der in Berlin-Johannisthal domizilierten Luft-Verkehrs-Gesellschaft AG (LVG) stand.

Die geflügelten Eidgenossen

Die erste reine Schweizer Konstruktion war die Grandjean L-1 von René Grandjean, der in Lausanne eine Konstruktionswerkstätte betrieb. Ein Exemplar mit einem Gnôme-70-Motor von 70 PS nahm die Fliegertruppe im September 1914 in Dienst, das Muster stürzte allerdings am 25. Juni 1914 ab, wobei der Pilot Leutnant Lugin den Tod fand. Ab September 1915 stand mit der Wild WT erstmals ein Beobachtungs- und Trainings-

flugzeug aus Schweizer Produktion zur Verfügung, während des Ersten Weltkrieges produzierte Wild insgesamt 35 Einheiten zum Stückpreis von 17 000 Franken.

Der früher in Diensten der kaiserlichen Aerowerke Gustav Otto (AGO) stehende Schweizer Ingenieur August Häfeli kehrte bei Kriegsausbruch in sein Heimatland zurück und heuerte bei den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun an, wo er das bewaffnete Aufklärungsflugzeug DH-1 schuf, das in einer Vorserie von sechs Exemplaren vom Band lief. Bei der DH-1 handelte es sich um eine Kopie der deutschen AGO C-1, die Häfeli zusammen mit seinem Landsmann Schorp bei AGO entwickelt hatte.

Es folgte die Häfeli DH-2, die aber leistungsmässig nicht befriedigte. So gab die Fliegertruppe der Wild WT den Vorzug. Die DH-3 war mit 109 Exemplaren das erste in Grossserie gefertigte Muster der Fliegertruppe.

Die in den Kinderschuhen steckende Schweizer Luftfahrtindustrie war allerdings nicht in der Lage, der Truppe die dringend benötigten Jagdflugzeuge zuzuführen, worauf die Fliegertruppe 1917 fünf Exemplare der Nieuport 23 C-1 in Frankreich beschaffte – wahrlich nicht mehr als ein Tropfen auf den heissen Stein. **CP**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern für die Überlassung von Unterlagen und Fotos. Die veröffentlichten Aufnahmen sind Teil der rund 6000 Negative umfassenden Sammlung Schweizer Armee Fotografien des Ersten Weltkrieges, die sich heute im Bundesarchiv Bern befindet.



Der Nukleus der frisch geschaffenen Fliegertruppe präsentiert sich auf dem Berner Beudenfeld. Aufgereiht vor dem Luftschiffhangar sind die LVG C-III-1, eine Aviatik C-1, die LVG C-III sowie eine Grandjean L-1 (von links nach rechts). Dieser Berner Flugplatz befand sich unweit des heutigen Fussballstadions Wankdorf.

Die Rüstungs- spirale dreht sich

Die ersten 25 Jahre (1914 bis 1939) der Schweizer Luftwaffe waren geprägt vom Ausbruch des Ersten Weltkrieges und der Ansicht in den Zwischenkriegsjahren, dass sich ein solch blutiges Ringen in Europa kaum mehr wiederholen würde. Aus diesem Grunde blieben die Budgets für die Armee knapp. Kurz nach Kriegsende beschaffte sich die Schweizer Fliegertruppe zu Spottpreisen eine ganze Anzahl von Flugzeugen aus Liquidationsbeständen der ehemaligen Kaiserlichen Luftstreitkräfte, die eigentlich von den Siegermächten der Verschrottung zugewiesen waren, darunter gehörte auch die Fokker D.VII und die Zepp LZ C-II. Mit dem Jagdflugzeug MA-7 schuf die Fliegertruppe ihren ersten Flop, die Leistungen befriedigten in keiner Weise.

Pikanterweise war es der Franzose Emile Dewoitine, der 1930 für die Schweizer Fliegertruppe mit der D.27 das erste brauchbare Jagdflugzeug entwickelte. Gleichzeitig importierten die Eidgenossen ab 1931 Fokker-CV-E-Beobachtungsflugzeuge, die später zur C-35 weiterentwickelt wurden. Als 1933 die Nationalsozialisten in Deutschland an die Macht kamen, drehte sich die Rüstungsspirale. Die Fliegertruppe hielt verzweifelt Ausschau nach einem modernen Jagdflugzeug und erwarb Lizenzrechte zum Bau der Morane MS-406 H, die als D-3800 vom Band rollte. (sta)

Internierte Flugzeuge

Während des Ersten Weltkrieges verirrte sich eine Anzahl von Flugzeugen der kriegsführenden Nationen in die Schweiz. Die intakt gelandeten Maschinen waren eine willkommene Ergänzung für die schwach dotierte Schweizer Fliegertruppe.

Den Anfang machte eine französische Morane-Saulnier LMS «Parasol», die am 29. Juni 1915 nach einem Bombenangriff auf die ZepelinStadt Friedrichshafen in Rheinfelden notlandete. Es folgten im August des gleichen Jahres je eine Voisin 5 LAS sowie eine Farman MF-11. Mit ihrer Notlandung auf einer Wiese in Bettlach am 13. Oktober 1916 schrieb die Fokker D II (Werknummer 536/16) ein Stück helvetische Luftfahrtgeschichte: Noch nie zuvor war ein deutsches Kampfflugzeug interniert worden – gleichzeitig war es der erste Jäger im Arsenal der Fliegertruppe. Am

1. Juni 1918 landete der italienische Pilot Guido Roncuzzi mit seiner Hanriot HD.1 bei äusserst unglücklichen Witterungsverhältnissen auf dem in der Nähe von St. Moritz gelegenen Flugplatz Samedan. Der Jäger mit der Werknummer 572 gehörte zur 74a Squadriglia (74. Staffel). Die im Sommer 1918 bauchgelandete amerikanische Nieuport 28 (Werknummer N6212) gelangte als «Schwarze 607» zur Fliegertruppe und ist heute im Fliegermuseum in Dübendorf der Nachwelt erhalten geblieben.

Eine regelrechte Flut an fahnenflüchtigen Piloten der Mittelmächte erlebte die Schweiz kurz nach Kriegsende im November 1918, darunter befanden sich auch je eine Albatros D.III (OAW) mit Werknummer 5214/17 sowie eine Albatros D.Va (OAW), Werknummer 6988/17, der Bayrischen Jasta 78b. (sta)



Am 14. November 1918 setzten sich zwei Albatros der Bayrischen Jasta 78b nach dem Berner Militärflugplatz Beudenfeld ab und wurden in der Luftschiffhalle interniert.

Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega ist spezialisiert auf die Rettung und den Transport von Patienten im In- und Ausland. Dank der grossen Zahl von über 2.5 Millionen Gönnern kann die Rega rund um die Uhr Hilfe aus der Luft erbringen. Zur Ergänzung unserer Teams suchen wir für die **mittelfristige Nachfolgeplanung**

Helikopterpiloten/ -pilotinnen

für die Mittellandbasen (Basel, Bern, Dübendorf und Lausanne)

Nach gründlicher Eignungsabklärung werden Sie durch unsere Instruktooren auf die neue Funktion vorbereitet und als Basispilot/-in für die Rettung und Bergung von verunfallten Personen eingesetzt. Anschliessend werden Sie fix auf eine Mittellandbasis zugeteilt, Sie können jedoch bei Bedarf auch für Einsätze auf anderen EC-145 Basen aufgeboden werden. Mit Ihrer Fach- und Sozialkompetenz tragen Sie wesentlich zu einem optimalen Arbeitsumfeld bei, in welchem ein Höchstmass an Sicherheit ebenso wichtig ist wie die Sicherstellung eines reibungslosen Flugbetriebes.

Für diese nicht alltägliche Tätigkeit sollten Sie folgendes Anforderungsprofil erfüllen:

- Abgeschlossene Berufsausbildung oder höherer Schulabschluss
- Gültige EASA CPL/H-Lizenz als Berufs-Helikopterpilot/-in
- Erweiterung Gebirge (MOU)
- Je nach Einsatzgebiet - Schweizerdeutsch und Englisch
 - Französisch, Deutsch und Englisch
 - Italienisch, Deutsch und Englisch
- Ausgewiesene Flugerfahrung auf Helikopter (ca. 2'000 Stunden, davon 1'000 auf Turbinenhelikopter)
- Wohnort im Raum der jeweiligen Einsatzbasis
- Nach Möglichkeit:
 - IFR sowie gültiger Nothelferausweis
 - Fluglehrer
 - Zulassung ECS Level 2

In die neue Aufgabe werden Sie laufend eingearbeitet. Als Teamplayer integrieren Sie sich mühelos in den Arbeitsalltag der verschiedenen Fachbereiche Ihrer Einsatzbasis und übernehmen Ihrem Funktionsprofil entsprechende Zusatzaufgaben. Sehr gute physische und psychische Belastbarkeit sowie selbständiges und zuverlässiges Arbeiten sind wichtige Voraussetzungen für diese Tätigkeit. Gute Computerkenntnisse wie auch Bereitschaft für unregelmässigen Pikettdienst runden unser Anforderungsprofil ab.

Fühlen Sie sich angesprochen? So senden Sie bitte Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen mit Foto an die nachstehende Adresse:

Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega), Karin van Santen, Personaldienst, Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen, www.rega.ch.

Vor 50, 35 und 20 Jahren

im «Cockpit»...

September 1964

Im «Cockpit» vor 50 Jahren gibt es zu Beginn eine Schullektion: Die Funktionsweise des Doppler-Radars wird gut verständlich erklärt. Passend dazu ein Bericht über das College of Aeronautics in Cranfield und seine interessante Sammlung von Prototypen und seltenen Forschungsflugzeugen. Ausführlich vorgestellt wird der Pilatus PC-6A Turbo-Porter inklusive detaillierter Zeichnung, die das Innenleben des Porters sichtbar macht. Der Konstruktion und dem Aufbau von Segelflugzeugen sowie dem 1963 eröffneten Flugplatz Amlikon sind weitere spannende Artikel gewidmet. **FW**

Titelbild: Zwei Bell UH-1B Iroquois der U.S. Army im Formationsflug



September 1979

Das Internationale Air Tatio in England vor 25 Jahren hatte das Transportflugzeug Lockheed C-130 Hercules zum Thema, und eine Reportage über das IAT steht am Anfang des September-Heftes. Der damals erst ein gutes Jahr alten Crossair ist der zweite Artikel gewidmet. Auch neu war damals der Canadair CL-600 Challenger, dem der Mittelteil des «Cockpit» gewidmet ist. Interessant ist die Schilderung des abenteuerlichen Ablieferungsfluges der letzten Swissair-DC-3, die nach Südafrika verkauft wurde. Vorgestellt wird sodann der Nachtjäger Northrop F-89 Scorpion von 1948. **FW**

Titelbild: Das japanische Unterseebootjäger-Flugboot Shin Meiwa PS-1



September 1994

Die Titelgeschichte ist der Patrouille Suisse gewidmet, die nach dreissig unfallfreien Jahren vom Hunter auf den Tiger umsteigt. Mit dem A300-600ST Beluga wird das sehr spezielle Transportflugzeug von Airbus vorgestellt, und eingehend beschrieben werden die verschiedenen Sikorsky-S-60-Hawk-Versionen, die wichtigsten amerikanischen Militärhelikopter. Ein Artikel erläutert das neu eingeführte ADAPT-Flugsicherungssystem. Der zweite Teil der Geschichte der Fokker C.V der Schweizer Luftwaffe enthält eine komplette Flottenliste. **FW**

Titelbild: Abschied vom Hunter: die Patrouille Suisse in Neunerformation



Basel: Während des Sommers verbindet die spanische Evelop den EuroAirport jeden Sonntagvormittag mit Palma de Mallorca. Zum Einsatz gelangt dabei jeweils der Airbus A320-214 EC-LZD des Carriers, der hier am 6. Juli 2014 bei der Ankunft am Rheinknie zu sehen ist.

Foto: Dennis Thomsen



Genf: Anfang Juli hat Azerbaijan Airlines eine Verbindung zwischen ihrer Hauptstadt Baku und Genf lanciert, die sie zweimal die Woche fliegt. Die vier ersten Flüge wurden durch die Boeing 727-251 4K-8888 der Silkway Business Aviation durchgeführt, jetzt aber durch einen Airbus A319 der nationalen Gesellschaft. **Foto:** Jean-Luc Altherr



Genf: Nach 35 Jahren in den gleichen Farben hat Iberia kürzlich eine neue Bemalung ihrer Flugzeuge enthüllt, wie hier auf dem Airbus A321-211 EC-JLI.

Foto: Jean-Luc Altherr



Genf: Nach einigen Monaten der Werbung für das Getränk «Black Energy» bewirbt der Embraer 175LR SP-LIN der polnischen nationalen Fluggesellschaft LOT nun den Schokoriegel «Grzeski».

Foto: Jean-Luc Altherr



Basel: Aufgrund des gestiegenen Frachtaufkommens bedient TNT in letzter Zeit Basel immer öfter getrennt von Genf. Die Vollfrachter des Integrators sind deshalb jetzt auch auf dem EuroAirport tagsüber anzutreffen, wie im Bild zum Beispiel die Boeing B737-45D(SF) OO-TNN am 8. Juni 2014 auf der Parkposition 38. **Foto:** Dennis Thomsen

Basel: Im Rahmen einer Zeremonie zum Ersten Weltkrieg in den Vogesen landete der deutsche Bundespräsident am 3. August 2014 mit einem Airbus A340 für einen Kurzbesuch am EuroAirport. Bei der Regierungsmaschine der Flugbereitschaft (Kennung 1601) handelt es sich um einen A340-313X VIP aus Beständen der Lufthansa. **Foto: Daniel Bader**



Basel: Wiederholt kamen in letzter Zeit auf den Flügen der SunExpress Maschinen der Corendon Airlines zum Einsatz. Im Bild die Boeing B737-86J TC-TJH des türkischen Carriers beim Start von der Piste 15 des EuroAirports am Morgen des 7. Juli 2014. **Foto: Dennis Thomsen**



Basel: Im Auftrag der Adriatic Skyways bedient die niederländische Denim Air seit Anfang Juli neu ab Basel die kosovarische Hauptstadt Pristina. Die Fokker 100 PH-LND des Carriers erhielt dafür den zusätzlichen Schriftzug «adriatic Sky». Auf unserem Bild ist die Maschine am 6. Juli 2014 beim Wegrollen zum Start Richtung Pristina zu sehen. **Foto: Dennis Thomsen**

Sion: Diese herrliche MD87 VIP VP-CTF landete am Donnerstag, 17. Juli 2014, in Sion. Nicht viele solcher MD87-VIP-Maschinen stehen im Einsatz. **Foto: Joël Bessard**

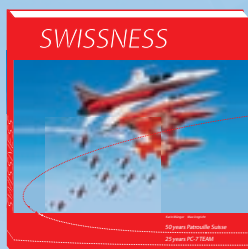


Foto: Joël Bessard



Genf: Seit Sommer 2011 Sponsor des Fussballklubs Manchester City, hat Etihad den Airbus A330-243 A6-EYE mit dieser Spezialbemalung ausgestattet. Die Maschine hat am 14. Juli erstmals Genf besucht. **Foto: Jean-Luc Alther**

Bücher



SWISSNESS Neuerscheinung

50 years Patrouille Suisse – 25 years PC-7 TEAM

Karin Münger und Max Ungricht.
Zwei Jubiläen – ein Buch! Format 300 x 300 mm,
232 Seiten, davon zwei 115-cm-Panoramaseiten
mit den Flugprogrammen 2014 beider Teams.
Viersprachiger Text d / f / e / i,
Hardcover, gebunden. **CHF 79.–** zzgl. Versand



Abenteuer Helikopter

Peter Aegerter.
Einsätze rund um die Helikopter, seine Begegnungen mit Menschen und immer wieder sein Blick in die Natur. Format 297 x 210 mm,
192 Seiten, mit kartoniertem und laminiertem Umschlag. **CHF 44.50** zzgl. Versand



«Eh die Erinnerung erlischt»

Fritz Völker war über 40 Jahre lang bei der Swissair tätig. Ein wertvolles Zeitdokument, der Nachwelt überliefert – eh die Erinnerung erlischt.
Format 160 x 240 mm, 600 Seiten, Hardcover, gebunden. **CHF 48.–** zzgl. Versand

Kalender 2015 Neu

Die neuen Cockpit-Kalender 2015 sind da!
7 Sorten. Jeden Monat ein Hammerbild! Format 494 x 334 mm. Auf einer eigenen Seite finden Sie Beschreibungen zu den abgebildeten Flugzeugtypen. **CHF 39.80.–** zzgl. Versand



Cockpit – Das Schweizer Luftfahrtmagazin

Die Fachzeitschrift Cockpit ist das führende Aviatikmagazin der Schweiz, das monatlich einen Querschnitt durch die gesamten Luftfahrtthemen bringt. Von Military Aviation über Civil und Business Aviation, Helicopter, General Aviation bis hin zu historischen Themen und Reports zur Aktualität. Geniale und teils spektakuläre Bildaufnahmen von führenden Luftfahrtfotografen.
Cockpit, das Fachmagazin von Insidern für Insider!

3 Monate Schnupperabo zum Kennenlernen für **CHF 20.–** (inkl. MwSt. und Porto).
Abonnieren Sie heute neu das Luftfahrtmagazin «Cockpit» als Jahresabo für **CHF 87.–** (inkl. MwSt. und Porto) und erhalten Ihren Cockpit-Wunschkalender einmalig für **CHF 20.–** statt CHF 39.80.–!



**Probelesen und bestellen Sie bequem unter verlag.jordibelp.ch.
Bestellen Sie per Mail: verlag@jordibelp.ch. Telefonisch: 031 818 01 27.**

Mindestens fünf «Cockpit»-Leser sind glücklich

Foto: Rino Zigerflig



Auch er trägt die Patrouille-Suisse-Sonnenbrille: PS-Chef Daniel Hösli (links).

103 Leser wollten eine Patrouille-Suisse-Sonnenbrille gewinnen.

Die PS erfreut sich in der Bevölkerung einer grossen Beliebtheit. Die Resonanz auf die Ausschreibung im letzten «Cockpit» war denn auch gross. Die Redaktion wurde mit Mails mit der richtigen Antwort auf unsere Frage eingedeckt: Seit 2001 ist Daniel Hösli Kommandant der Kunstflugstaffel – und das wussten über 100 Leserinnen und Leser.

Die fünf Gewinner heissen:

- Kurt Studer, 3297 Leuzigen
- Peter Reumer, 8718 Schänis
- Philip Christen, 3800 Matten
- Dominik Cassani, 4105 Biel-Benken
- Michael Salzmann, 8752 Näfels

Keine Russen an der AIR14

Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) hat entschieden, auf eine Teilnahme russischer Piloten und Flugzeuge an der AIR14 zu verzichten. Dies entspreche der bisher praktizierten Linie, im Bereich der militärischen Kontakte mit Russland Zurückhaltung zu üben.

Es war vorgesehen, dass eine Staffel der «Russischen Ritter» mit Su-27-Kampfflugzeugen an der AIR14 teilnehmen würde. Das VBS hat nun in Absprache mit dem EDA

entschieden, darauf zu verzichten. Es sei auch in Krisenzeiten wichtig, Kontakte zu erhalten und zu pflegen. Militärische Kontakte hätten aber eine besondere Qualität, und in der gegenwärtigen Lage sei Zurückhaltung angezeigt, heisst es in einer Mitteilung.

Das VBS hat deshalb nach gründlicher Überlegung entschieden, dass ein Auftritt der «Russische Ritter» an der Airshow in Payerne zum derzeitigen Zeitpunkt nicht angemessen ist. **cp**

Lufthansa-Piloten stellen sich quer

Die Piloten der Lufthansa bringen sich einem Bericht zufolge gegen die Pläne von Vorstandschef Carsten Spohr für neue Billigabieger bei Europas grösster Airline in Stellung. Die Gründung der Dachmarke «Wings» sei «ohne zahlreiche Tarifvertragsbrüche» nicht umzusetzen, heisst es in einem Rundschreiben der Gewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) an rund 5000 Angestellte. Zu der Debatte seien nun zwei

ausserordentliche Personalversammlungen für Kopiloten und Kapitäne geplant. Lufthansa-Sprecher Florian Gränz dörffer sagte der Nachrichtenagentur dpa, er wisse vom Rundschreiben: «Das Thema ist nicht neu.» Er bestätigte, dass sich Lufthansa an die geltenden Tarifverträge halte. Regelungen aus dem Jahr 2010 erlaubten eine Senkung der Pilotenvergütung. «Mehr kommentieren wir das jetzt noch nicht.» **cp**

Swiss steigert den Halbjahres-Gewinn

Im ersten Halbjahr erwirtschaftete Swiss International Air Lines einen Betriebsertrag auf Vorjahresniveau von 2517 Mio. Franken (1. HJ 2013: 2515 Mio.). Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum konnte Swiss den Gewinn zwar um 64 Prozent auf 118 Mio. Franken (1. HJ 2013: 72 Mio.) steigern. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass dieses Ergebnis weitgehend aufgrund der per Anfang Jahr veränderten Abschreibungsmethode der Lufthansa-Gruppe zustande kam. Klammert man diesen Effekt aus, bewegt sich das Resultat auf Vorjahresniveau.

Die Passagierzahlen und die Auslastung sind stabil geblieben. Im ersten Halbjahr sind 7,74 Mio. Gäste mit Swiss geflogen (-0,5%). Die Anzahl Flüge sank um 1,9 Prozent auf 71 518. Der Sitzladefaktor auf dem gesamten Streckennetz betrug durchschnittlich 81,7 Prozent. Die Swiss-Flüge waren damit im ersten Halbjahr leicht tiefer ausgelastet als in der Vorjahresperiode (2013: 82,6). **cp**

Rekord in Kloten: 92 000 Passagiere

Am letzten Juli- und am ersten August-Wochenende sind rund 92 000 Passagiere pro Tag über den Flughafen Zürich gereist. Damit wurden die bisherigen Tageshöchstmarken in der 66-jährigen Geschichte des Flughafens Zürich übertroffen – und dies an zwei Tagen. Zum Vergleich: Im Durchschnitt reisen rund 68 000 Passagiere pro Tag über den Flughafen Zürich. **cp**

Malaysia-Aktien ausgesetzt

Die Fluggesellschaft Malaysia Airlines soll abseits der Börse umgebaut werden. Dies teilte der malaysische Staatsfonds mit, der 70 Prozent der Anteile an der krisengeschüttelten Airline hält. Die Aktien der Malaysia Airlines seien bereits vom Handel suspendiert worden, hiess es. Zudem werde der Staatsfonds Khazanah Nasional Berhad die Fluggesellschaft vollständig übernehmen. Im März war eine Maschine der Malaysia Airlines auf dem Weg von Kuala Lumpur nach Peking von den Radarschirmen verschwunden. Am 17. Juli war ein weiteres Flugzeug der Fluggesellschaft über der Ukraine abgeschossen worden. **cp**

News

Früherer Swissair-Manager tritt ab

Im Mai wird Christoph Müller, amtierender CEO der irischen Aer Lingus, sein Amt niederlegen. Der frühere Sabena-CEO und Swissair-Mann leitete die Fluggesellschaft seit 2009. Die Regelung der Nachfolge wird nun eingeleitet. Während die irische Fluggesellschaft 2009 noch stark angeschlagen war, schreibt sie seit vier Jahren ununterbrochen schwarze Zahlen. Die letzten lagen zwar um 9 Prozent unter dem Vorjahr, mit 61,1 Mio Euro aber noch immer deutlich im positiven Bereich. CP

Swiss greift gegen Etihad Regional an

Swiss wird nicht nur eine, sondern vier Dash-8 der AUA unter Vertrag nehmen. Damit sollen laut dem Portal «Austrian Aviation» folgende weiteren Regionalstrecken bedient werden: Genf-Lugano, Zürich-Leipzig, Zürich-Dresden und Zürich-Graz. Die Maschinen werden nicht in österreichischem rot-weiss daherkommen, sondern in einer neutraleren Star-Alliance-Bemalung. So sollen Swiss-Passagiere nicht verunsichert werden. Zudem können die vier Flugzeuge «neutral» auch flexibler im Lufthansa-Konzern eingesetzt werden. Erstere beiden Verbindungen werden auch von Etihad Regional angeboten, die beiden Letzteren von Intersky. Im letzten Jahr waren Kooperationsverhandlungen zwischen Swiss und Intersky gescheitert. CP

Air Baltic akzeptiert Bitcoins als Zahlung

Die lettische Fluggesellschaft akzeptiert als weltweit erste Airline Bitcoins. Auf der Air Baltic-Website www.air-baltic.com können Kunden Bitcoin als Zahlungsmittel für ihre Tickets auswählen. Die Ticketpreise auf der Website werden in Euro angegeben. Wenn Air Baltic-Kunden ihren Flug bezahlen, werden ihre Bitcoins zum aktuellen Wechselkurs in Euro umgerechnet. Um die Annahme von Bitcoins möglich zu machen, arbeitet Air Baltic mit dem Zahlungs-Abwickler Bitpay zusammen, der die Bitcoins in Euro umrechnet. Die Zahlungsart Bitcoin ist für den Kauf von Tickets der Basic Class verfügbar. CP

Condor arbeitet mit Germanwings

Die deutsche Ferienfluggesellschaft Condor hat einen Partnerschaftsvertrag mit der ebenfalls deutschen Germanwings unterzeichnet. Germanwings bietet Anschlussflüge für den neuen Condor-Langstreckenabflughafen

Köln/Bonn, der gleichzeitig auch Heimatflughafen von Germanwings ist. Ab 4. November werden jeden Dienstag Condor-Flüge nonstop von Köln/Bonn nach Varadero auf Kuba angeboten. CP

AF/KLM reduzieren Verluste deutlich

Air France-KLM hat in den ersten sechs Monaten des aktuellen Geschäftsjahrs einen Umsatz von 12,01 Mia. Euro erwirtschaftet, was währungsbereinigt einer Steigerung von 1 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Das Nettoergebnis betrug minus 614 Mio. Euro, was immerhin eine Verbesserung um 185 Mio. Euro darstellt. Das bereinigte Konzernergebnis betrug minus 342 Mio. Euro, eine signifikante Verbesserung um 344 Mio. Euro. Der Ebitda konnte um 197 Mio. Euro auf 591 Mio. Euro gesteigert werden, was einer Ebitda-Marge von 4,9 Prozent entspricht (+1,7 Prozentpunkte). Die Sparmassnahmen scheinen also zu greifen. Die Betriebskosten konnten um 3,6 Prozent gesenkt werden, der personelle Aufwand ebenfalls um 3,6 Prozent. Auch die Treibstoffkosten wurden um 5,9 Prozent gesenkt (währungsbereinigt um 1,5 Prozent). Allerdings gab es auch unerwartete Dellen, wie beispielsweise Abschreibungen in Venezuela. CP

Venezuela mit 4 Mia. Dollar in der Kreide

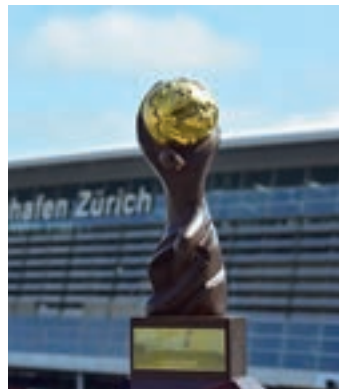
Venezuela steht bei Fluggesellschaften, welche ins Land fliegen oder bis vor kurzem geflogen sind, mit 4,1 Mia. Dollar in der Kreide. Jetzt hat sich der Luftfahrt-Dachverband IATA eingeschaltet und die venezolanische Regierung dazu aufgefordert, die blockierten Gelder endlich auszuzahlen – gemäss einer Versprechung, welche im März 2014 gemacht, aber nie umgesetzt wurde. Seit 2003 gilt ein striktes Devisenkontrollsystem im sozialistisch geprägten Venezuela, bei welchem die Fluggesellschaften ihre Ticket-Einnahmen im Land nur mit Genehmigung in ausländischer Währung ausführen dürfen. Und diese Genehmigungen bleiben weitgehend aus. Zwar wurde bisher die Ausfuhr von umgerechnet rund 424 Mio Dollar für diverse Airlines gewährt, aber das Schuldentotal wuchs auf über 4 Mia. Dollar an. CP

Flughafen Zürich ausgezeichnet

Zum elften Mal in Folge erhält der Flughafen Zürich für seine Kundenzufriedenheit und die Erfüllung genereller Qualitätsstandards den renommierten World Travel Award. Kriterien der Bewertung waren unter anderem die Kundenzufriedenheit sowie generelle Qualitätsstandards von Produkten und Dienstleistungen. In seiner Kategorie setzte sich der Flughafen Zürich gegen die sieben Mitbewerber

Amsterdam, Barcelona, Hamburg, London/Heathrow, Lissabon, München und Paris/Charles de Gaulle durch. Seit 1993 würdigt der World Travel Award hervorragende Leistungen in der Reise- und Tourismusbranche.

Der Wettbewerb wird international ausgeschrieben und von dem in London ansässigen Medienhaus World Travel Awards Ltd. (www.worldtravelawards.com) vergeben. Die Platzierungen resultieren aus den über das Internet erfassten Stimmabgaben von Reiseexperten und der breiten Öffentlichkeit. CP



Auch die Swiss wird prämiert

Bei der diesjährigen Verleihung der World Travel Awards 2014 wurde Swiss zum vierten Mal in Folge als «Europe's Leading Airline Business Class» ausgezeichnet. Swiss belegt damit zum insgesamt sechsten Mal seit 2005 den ersten Platz in dieser Kategorie. Lufthansa wurden zwei Awards verliehen, zum einen in der Kategorie «Best European Airline», zum anderen in der Kategorie «Best First Class Lounge». CP

Skywork Airlines bekommt Bewilligung

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat der Berner Regionalfluggesellschaft SkyWork Airlines AG eine unbefristete Betriebsbewilligung erteilt. Die dafür notwendigen Voraussetzungen sind wieder hergestellt. Die Berner Regionalfluggesellschaft SkyWork Airlines wird nach einem Wechsel der Führungsspitze und einer Anpassung des Geschäftsmodells weiterhin ab dem Flughafen Bern fliegen. Frühere Pläne, den ganzen Betrieb nach Deutschland auszulagern, sind damit hinfällig geworden. Das Bazl hatte Ende Januar eine befristete Betriebsbewilligung noch einmal bis Ende Sommerflugplan 2014 verlängert. Damit erhielt die neue Führung Zeit, das Geschäftsmodell der Firma zu optimieren. CP

Fluglärmsstreit: weiter keine Lösung

Im Fluglärm-Streit um den Anflug auf den Zürcher Flughafen will

Deutschland den Staatsvertrag mit der Schweiz nicht erneut aushandeln. «Nachverhandlungen zum Staatsvertrag sind nicht vorgesehen», teilte das Bundesverkehrsministerium in seiner Antwort auf eine Parlamentarische Anfrage der Grünen mit. Zur Begründung verwies Berlin auf die fehlende Verhandlungsbereitschaft der Schweizer. Beide Länder haben sich zwar auf einen Fluglärm-Staatsvertrag geeinigt, doch während die Schweiz diese Vereinbarung bereits ratifiziert hat, liegt sie in Deutschland wegen anhaltender Kritik auf Eis. CP

Paul Gregorowitsch neuer CEO der Oman Air

Nach dem Abgang von CEO Wayne Pearce im Februar hat Oman Air nun einen neuen Chef gefunden. Es handelt sich um Paul Gregorowitsch, der bis im letzten Dezember als Chief Commercial Officer (CCO) bei Air Berlin tätig war, bevor er das Unternehmen verliess, um «eine neue Herausforderung in den Niederlanden anzunehmen», wie es damals noch hiess. Gregorowitsch übte schon einmal den Posten eines CEO aus: Von 2007 bis 2011 stand er der holländischen Martinair vor. CP

Delta schickt Jumbo in Rente

Nach Qantas, Air France und Singapore Airlines will nun auch Delta seine Boeing 747 einmotten. Noch in diesem Jahr sollen vier Maschinen in Rente gehen. Derzeit betreibt Delta Air Lines 16 Maschinen vom Typ Boeing 747-400. Bis Ende des Jahres werden es vier weniger werden – 25 Prozent seiner 747er-Flotte will Delta bis dahin einmotten. Qantas – eine der fünf Airlines, die über 40 Prozent des gesamten 747-Passagierverkehrs ausmachen – hat bereits einen Grossteil der Jumbo-Flotte in Rente geschickt, wie zuvor Japan Airlines. CP

Bettwanzen in Swiss-A330-Maschine

Die Swiss hatte unerwünschte Passagiere an Bord. Wegen einer Wanzenplage musste die Swiss einen Airbus A330 kurz aus dem Verkehr ziehen. Wie die «Schweiz am Sonntag» berichtet, waren auf dem Flug LX 155 von Mumbai nach Zürich am 4. August blutsaugende Passagiere mit an Bord: In der Business Class des Airbus A330 hatten sich Bettwanzen eingenistet. «Nachdem der Vorfall bekannt wurde, wurde das betroffene Flugzeug temporär aus dem Verkehr genommen.» Kammerjäger seien dann mit Spürhunden an Bord der Maschine gegangen. «Die Kabine wurde anschliessend mit einem speziellen Heissluftofen auf 60 Grad erwärmt. Dabei wurden sämtliche Wanzen und deren Larven vernichtet», heisst es bei der Fluggesellschaft weiter. CP

Cockpit's Londoner Sommer-Theater

«Cockpit» wird auch in London beachtet. Wenn auch in etwas anderer Form.

«Cockpit» ist in England oft vertreten, sei es in Fairford oder auf der Internationalen Farnborough Airshow. Ein redaktionelles Mitglied von «Cockpit» machte kürzlich Bekanntschaft mit «The Cockpit», das sich im Londoner Stadtteil Marylebone befindet. Dort wird zwar nicht geschrieben und fotografiert, kreativ ist man aber ebenso: es wird Theater oder Jazz gespielt. Zurzeit wird Shakespeares «The Tempest» aufgeführt. Ob ihm beim Namen Tempest noch etwas anderes einfalle, lautete die Frage an einen Mitarbeiter (Bild) von «The Cockpit». Natürlich meinte dieser schlagfertig, sein Vater sei bei der RAF gewesen. Beim Hawker Tempest handle es sich um eines der schnellsten propellergetriebenen Jagdflugzeuge des Zweiten Weltkrieges (gegen 700 km/h), das aufgrund der hohen Geschwindigkeit vor allem gegen die deutschen Me 262 (20 Abschüsse) und V1 (700 Abschüsse) eingesetzt worden sei. Auf die Frage, ob es nicht



Foto: Rolf Müller

sinnvoll sei, die Komödie «Boeing-Boeing» – 1960 in Paris uraufgeführt, ab 1962 in London in englischer Version während sieben Jahren auf Stage –, wieder zu zeigen, wollten er aber nicht eingehen. Nur soviel: eine Aufführung von Max Frischs «Homo Faber» sei durchaus vorstellbar. Frisch liebte die Super Constellation, denn in seinem Buch setzte er dem wohl schönsten Zivilflugzeug ein

Denkmal. Seine Faszination für dieses formvollendete Flugzeug – «eine Super Constellation, ich kenne ihren Ton!» – zieht sich wie ein roter Faden durch seinen Roman. Sollte «The Cockpit» die Theaterversion in London aufführen, die «Cockpit»-Redaktion wäre dabei. **cp**

Rolf Müller

AMAC Aerospace: Swiss Excellence in Business Aviation



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

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

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

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

AMAC AEROSPACE

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

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 31. Juli 2014

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
18.07.2014	HB-2489	Schempp-Hirth Ventus-2CT	241	2014	Zwicky Matthias, Feldbrunnen	Langenthal
04.07.2014	HB-3451	Schempp-Hirth Discus-2C	58	2014	Segelfluggruppe Dittingen, Dittingen	Dittingen
16.07.2014	HB-FBE2	Pilatus PC-6/B2-H4	993	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.07.2014	HB-FSG14	Pilatus PC-12/47E	1485	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.07.2014	HB-FSH14	Pilatus PC-12/47E	1486	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.07.2014	HB-FSI14	Pilatus PC-12/47E	1487	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.07.2014	HB-FSJ14	Pilatus PC-12/47E	1488	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.07.2014	HB-FSK14	Pilatus PC-12/47E	1489	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.07.2014	HB-FSL14	Pilatus PC-12/47E	1490	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.07.2014	HB-HDV6	Pilatus PC-7 MkII	737	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
15.07.2014	HB-HDW6	Pilatus PC-7 MkII	738	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.07.2014	HB-HVF	Pilatus PC-21	215	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.07.2014	HB-HWK	Pilatus PC-21	165	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.07.2014	HB-HWL	Pilatus PC-21	166	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.07.2014	HB-KLZ	Robin DR 400/140 B	2672	2014	Fluggruppe Mollis, Näfels	Mollis
31.07.2014	HB-QRS	Ultramagic M-120	120/68	2014	Blaser Swisslube AG / Blaser Ballongruppe, Hasle-Rüegsau	Hasle-Rüegsau
11.07.2014	HB-QVH	Kubíček BB20E	1084	2014	slow-fly GmbH, Andwil	Andwil TG
14.07.2014	HB-YMA	Heli-Sport CH-77 Ranabot	017	2014	Association CH-Kompress / Raboud Florian, Villaz-St-Pierre	Ecuvillens
15.07.2014	HB-YMG	Kitfox 7	570407063	2011	Huber Hans-Rudolf, Nesslau	Bex
17.07.2014	HB-YRV	Van's RV-6A	20577	2014	Aregger Ulrich, Cham	Buttwil
01.07.2014	HB-ZNS	Robinson R22 Beta	3195	2001	Chablais Heli Club, Bex	Bex

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
25.07.2014	HB-2256	DG-500 M	5E122M52	1994	Segelfluggruppe Basel Fricktal, Basel	Fricktal-Schupfart
25.07.2014	HB-2298	Ventus-2CM	40	1997	Blöchliger Heinz, Vordemwald	Grenchen
30.07.2014	HB-3344	ASW 28	28035	2001	Bombelka Ewald, Wallisellen	Schaffhausen
07.07.2014	HB-FRU14	Pilatus PC-12/47E	1473	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.07.2014	HB-FRZ14	Pilatus PC-12/47E	1478	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.07.2014	HB-FSA14	Pilatus PC-12/47E	1479	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.07.2014	HB-FSB14	Pilatus PC-12/47E	1480	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.07.2014	HB-FSC14	Pilatus PC-12/47E	1481	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
22.07.2014	HB-FSD14	Pilatus PC-12/47E	1482	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.07.2014	HB-FSE14	Pilatus PC-12/47E	1483	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.07.2014	HB-FSF14	Pilatus PC-12/47E	1484	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.07.2014	HB-HDP6	Pilatus PC-7 MkII	731	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.07.2014	HB-HDQ6	Pilatus PC-7 MkII	732	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
22.07.2014	HB-OQY	PA-28-140/160	28-7525190	1975	LCA Automation AG / Rennhard Christoph, Roggliswil	Bressaucourt
21.07.2014	HB-QBU	Thunder & Colt 31A	3681	1995	Cassi Alain, Charmoille	Charmoille
15.07.2014	HB-QCP	Cameron O-105	3146	1993	Meylan Jean-François, Prilly	Renens VD
09.07.2014	HB-QGH	Cameron N-120	4764	2000	Ballongruppe Basel des AeCS, Basel	MuttENZ
17.07.2014	HB-SPI	Kolibri MB2	2	1970	Brügger Max, Le Mouret	Ecuvillens
24.07.2014	HB-WAL	Flight Design CT SW	06-01-03	2006	Aerotec AG, Grenchen	Grenchen
04.07.2014	HB-WXC	PS-28 Cruiser	C0512	2014	Groupe de Vol à Moteur Neuchâtel, Colombier NE	Neuchâtel
04.07.2014	HB-XOF	SE 3160 Alouette III	1439	1967	Air-Glaciers SA, Sion	Sion
02.07.2014	HB-XON	AS 350 BA	1104	1979	Stiftung Heli-Mission, Trogen	Samedan
01.07.2014	HB-XTO	SA 315 B	2633	1982	Air-Glaciers SA, Sion	Sion

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer/Halter	Standort
30.07.2014	HB-1798	ASW 20 B	20672	1985	Willi Ernst, Schwanden GL	Schänis
24.07.2014	HB-BSI	Thunder & Colt 105A	1852	1990	Associazione Gruppo Aerostatico Ticino, Lugano	Lugano
02.07.2014	HB-DGI	Mooney M20K	25-0693	1982	Hacontex AG, Zollikon	Zürich
11.07.2014	HB-KFY	Robin DR400/180	2560	2004	Fluggruppe Oberwallis, Raron	Raron
09.07.2014	HB-OGX	Piper PA-18	18-1622	1947	Muller Jacques, La Sarraz	Yverdon-les-Bains
01.07.2014	HB-QKR	Cameron Z-120	10573	2004	Walter Stefan / Ballonclub RHO, Sulgen	Kreuzlingen
29.07.2014	HB-UVP	Casa 1.131-E Serie 2000	466	1954	Raschle Markus, Zuzwil SG	Sitterdorf
30.07.2014	HB-VOW	Cessna 525B	525-0209	2008	Mathys Aviation Ltd., Grenchen	Grenchen
23.07.2014	HB-YCM	Vari Eze	2202V	1986	Frei Peter, Jona	Bad Ragaz
30.07.2014	HB-ZKN	AS 332 C1	9010	2008	BNP Paribas Leasing Solutions Suisse SA, Lausanne	Alpnach-Flugplatz
15.07.2014	HB-ZKZ	AS 350 B3	4913	2010	Heli-Linth AG / Kantonspolizei BSA-KFO Flugbetrieb, Dübendorf	Dübendorf



Löschung: Der Brügger Kolibri MB2 HB-SPI war 43 Jahre lang ein häufiger Gast an Fly-ins und Eigenbau-Treffen im In- und Ausland. Es war das zweite Flugzeug des bekannten Konstrukteurs Max Brügger, und weit über 200 nachgebaute Exemplare belegen die Beliebtheit des Kolibris. Das mit einem VW-Motor (30 kW/40 PS) ausgerüstete, einsitzige Flugzeug erreichte 180 km/h.



Löschung: Die Helimission setzt sich seit 1971 für Menschen in abgelegenen Gebieten in Madagaskar, Indonesien und Äthiopien mit Einsätzen im sozialen, medizinischen, geistlichen und materiellen Bereich ein. Dafür stehen neun Helikopter zur Verfügung. Der Eurocopter EC AS 350 BA HB-XON wurde aus dem Schweizer Register gelöscht und als 5R-AAA in Madagaskar eingetragen.



Handänderung: Die Kantonspolizei Zürich verfügt über eine eigene Helikopter-Flugbetriebsorganisation. Mit drei hauptamtlichen Piloten betreibt sie den von der Heli-Linth AG langfristig gemieteten AS 350 HB-ZED, der seit Anfang 2012 in Dübendorf stationiert ist. Der zwölf Jahre alte Helikopter wird nun durch den Eurocopter AS 350 B3 Ecureuil HB-ZKZ mit Baujahr 2010 ersetzt.



Löschung: Einst gehörte die Alouette III zum vertrauten Anblick am Schweizer Himmel. Sowohl bei der Luftwaffe wie auch bei zahlreichen zivilen Betreibern stand der bewährte Helikopter in grosser Zahl im Einsatz. In den letzten Jahren nahm der Bestand rasch ab, und nach der Löschung der Sud Aviation SE 3160 Alouette III HB-XOF verbleiben nur noch zwei Alouette III im Schweizer Register.

Events, Agenda, Wettbewerb

Wettbewerb – Flughäfen

Foto: Rino Zigerlig



Wie heisst dieser Flughafen?

Dieser kleine Flughafen liegt in der Ostschweiz, in der Nähe eines Thermalbads.
Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero **Einsendeschluss: 9. September 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 Oktober-Ausgabe publiziert.

Auflösung Wettbewerb Nr. 08: Genève-Cointrin.

Richtig geantwortet haben: Aldo Manetsch, 4125 Riehen; Urs Dillier, 6032 Emmen; Markus Arnold, 5734 Reinach; Jürg Dorninger, 8488 Turbenthal; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Roland Grigioni, 7000 Chur; Louis Sandoz, 6317 Oberwil; Hanspeter Kunz, 8636 Wald; Michel Minder, 4466 Ormalingen; Nadir Deffeyes, 6713 Malvaglia; Michael Frei, 5436 Würenlos; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; John Sicker, 8832 Wilen b.Wollerau; Anja Hächler, 8126 Zumikon; Claude Russbach; Kurt Studer, 3297 Leuzigen; Hanspeter Rutz, 4123 Allschwil; Beat Morgenthaler, 3037 Herrenschwanden; Ruedi Glauser, 8600 Dübendorf; Friedrich Christen, 3800 Matten; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Hans Müller, 4704 Niederbipp; Heinz Herter, 8064 Zürich; Patrik Brunner; 4542 Luterbach; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Heinz Lang, 3111 Tägertschi; Remo Flegner; Max Donzé, 2533 Evilard; Martin Kiser, 6072 Sachseln; Kurt Stirnimann, 4058 Basel; Erwin Kälin, 8844 Euthal; Ernst Scheidegger, 4803 Vorderwald; Vanessa Kohler, 8152 Glattbrugg; Roger Christen, 3600 Matten; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Kurt Künzli; 4562 Biberist; Markus Hirter, 9545 Wängi; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Marc-Antonio Bellasi, 8477 Oberstammheim; Fred Reust, 3604 Thun; Beat Schärer, 7527 Brail; Peter Wüthrich, 2505 Biel; Hans Walker, 6206 Neuenkirch; Riccardo Franchi, 6517 Arbedo; Werner Annaheim, 4800 Zofingen; Christoph Urwyler, 5037 Muen; Bruno Knecht, 3714 Frutigen; Roland Dübli, 4105 Biel-Benken; Edith Sturzenegger, 9100 Herisau; René Billeter; 8143 Stallikon; Bastien Dévaud, 3905 Naters; Urs Gysin, 4303 Kaiseraugst; Ruedi Susman, 8610 Uster; Walter Doerwaldt, 9320 Stachen-Arbon; Walter Engel, 8840 Einsiedeln; Felix Häusermann, 8127 Forch; Kurt Pfister, 8722 Kaltbrunn; Kurt Büchel, 9410 Heiden; Pius Wigger, 8124 Maur; Max Bosshard, 8105 Watt; Kuno Matter, 5046 Walde; Hanspeter Gubler, 3018 Bern; Claire und Peter Hugj, 5014 Gretzenbach.

Foto: Archiv «Cockpit»



Passagier «flickt» Boeing-Maschine

Ein Isländer hatte keine Lust auf eine grosse Verspätung beim Rückflug von seinen Ferien in Spanien. Deshalb bot der Flugzeugtechniker an, die Panne der Boeing 737 der Primera Air zu beheben, als diese defekt und kein Mechaniker verfügbar war. So meldete sich der Isländer bei den Angestellten von Primera, wie die isländische Zeitung «Visir» meldet. Der Cheftechniker der Fluglinie sagte ihm, ein Ventil des Bodenstartgeräts sei kaputt. «Das ist relativ einfach zu flicken», so der Isländer Gudnason. In 30 Minuten habe er das Teil repariert gehabt, sagte er stolz. Die Piloten testeten die Maschine und nahmen auch Rücksprache mit den Technikern der Zentrale. Alles war in Ordnung. Vor dem Start erklärte die Crew den Passagieren, dass ein Mitreisender geholfen habe, dass man doch noch starten könne. Es gab grossen Applaus. Am Ende startete das Flugzeug mit einer Stunde Verspätung.

Kalender

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

100 Jahre Luftwaffe.
AIR14 in Payerne mit
diversen Airshows.
Diverse Veranstaltungen
finden auch unter
der Woche statt.

13./14. September
Flüügerfäscht Flugplatz
Schmerlat, Klettgau
(Schaffhausen)

Als Gewinner wurde
Michel Minder ausge-
lost.

Die Gewinner werden
im Dezember 2014 kon-
taktiert.

FULL STOP.

CHICKEN WINGS



© Michael und Stefan Strasser - 819



VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER



50

PATROUILLE
SUISSE

100

AVIATION
MILITAIRE SUISSE

25

PC-7 TEAM



AIR ↑ 14

PAYERNE SUISSE

30 31 AUG 16 17 SEP

www.air14.ch
www.facebook.com/air14payerne



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse



EINE IKONE GEWINNT AN GRÖSSE



DIE NEUE NAVITIMER 46 mm