



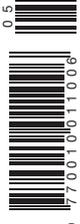
EuroAirport Basel

# Bald ohne Schweizer Kreuz

**Military Aviation**  
«Stabante»:  
Armee im Test

**Civil Aviation**  
Neuer Flug von  
Genf nach Lugano

**Civil Aviation**  
Aegean trotz der  
griechischen Krise



 Crafted in Switzerland

PC-12 NG



 **PILATUS**

## 1200 PFERDESTÄRKEN IN IHREN HÄNDEN

Der PC-12 NG ist leistungsfähig, universell einsetzbar und gleichzeitig enorm sparsam. Er kombiniert eine hohe Ladekapazität, Komfort, Geschwindigkeit und Reichweite – und all das zu einem günstigen Anschaffungspreis sowie tiefen Unterhaltskosten. Aufgrund seiner vielen Einsatzmöglichkeiten sowohl im geschäftlichen als auch im privaten Bereich bezeichnen viele Besitzer den PC-12 NG als das ultimative Arbeitspferd der Lüfte.



Pilatus Flugzeugwerke AG · Schweiz · Tel. +41 41 619 61 11 · [www.pilatus-aircraft.com](http://www.pilatus-aircraft.com)



Foto: Sven Zimmermann

# Take your seats

## Liebe Leserinnen und Leser

**D**as Fliegen ist statistisch gesehen sicher. Jedenfalls ist das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, höher, wenn Sie von Zürich aus mit dem Auto die zehn Kilometer lange Strecke an den Flughafen Zürich nach Kloten unter die Räder nehmen. Tatsache ist aber, dass es auch in der Luftfahrt immer wieder zu Unfällen kommt. Oft sind kleinere Flugzeugtypen betroffen, manchmal aber auch grosse. Danach gehen jeweils die Diskussionen aufs Neue los, wie sicher das Fliegen sei.



Eine ganz neue Dimension stellt jedoch der Flug 4U9525 der Germanwings dar, der das Thema Sicherheit in ganz anderem Licht erscheinen lässt. Dieser Fall hat mit den gängigen Unfallmustern nichts mehr gemein. Es dürften einige Kontrollen versagt haben, wenn man den bisherigen Erkenntnissen Glauben schenken kann. Da war kein Pilotenfehler, kein technischer Defekt und auch keine Wettersituation schuld am tragischen

Tod von 149 Menschen in den französischen Alpen. Für einen Ausenstehenden ist dies kaum nachvollziehbar. Genauer wird man erst nach dem Schlussbericht wissen.

Auch wenn jetzt bei nahezu allen Fluggesellschaften die «Rule of Two» zur Anwendung kommt – es müssen immer zwei Crew-Mitglieder im Cockpit sein –, ist dies noch lange keine Sicherheitsgarantie. Immerhin ist damit die Gefahr einer möglichen Kurzschlussreaktion, wie dies offenbar beim deutschen Piloten der Fall war, deutlich geringer, aber nicht vollständig gebannt.

Angesetzt werden muss bei der Prävention und der Kontrolle. Künftig dürften Piloten nicht nur auf ihre physische Leistungsfähigkeit gecheckt werden; auch regelmässige psychische Tests werden wohl unabdingbar. Im Interesse der Sicherheit aller. Trotzdem: Die absolute Sicherheit gibt es nicht.

---

**Herzlichst,  
Patrick Huber, Chefredaktor**

Mit Schweizer Uhrwerk

Zürich

# Der letzte Flug der Swissair

São Paulo

## Ein kostbares Andenken an die Legende der Luftfahrt! Die Armbanduhr "SR145 – Der letzte Flug"

Sie galt als "Botschafterin" unseres Landes, und manch einer denkt noch heute mit Wehmut an die Zeit zurück, als man ihren Namen und das Schweizerkreuz auf den Flughäfen und am Himmel über der ganzen Welt leuchten sah: die Swissair!

Sie bedeutete ein Stück Heimat und symbolisierte die technisch moderne und gleichzeitig grundsolide Schweiz. Als die Swissair-Maschinen am 2. Oktober 2001 auf dem Boden bleiben mussten, brach dies den Meisten das Herz. Vor mehr als 10 Jahren, am Ostermontag, dem 1. April 2002, landete in Zürich der letzte Swissair-Linienflug: der SR145 aus Sao Paulo.

### Limitierung: nur 4'990 Exemplare

Mit der weltweit limitierten Armbanduhr "SR145 – Der letzte Flug" würdigen wir diesen letzten Swissair-Flug, zurück in die Heimat. Reservieren Sie jetzt dieses kostbare Andenken!

Produktpreis: Fr. 154.95  
oder 3 Raten à Fr. 51.65  
(+ Fr. 11.90 Versand und Service)



Rückseite mit Gravur



Mit gediegener Präsentations-Schatulle

- Weltweit limitiert auf 4'990 Exemplare
- Mit Schweizer Quarz-Uhrwerk
- Mit Gravur auf Rückseite
- Gehäuse & Armband aus Edelstahl
- Wasserdicht bis 30m Tiefe
- 120 Tage-Rücknahme-Garantie
- Exklusiv bei Bradford erhältlich
- Breite: 32mm

### EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN Reservierungsschluss 15. Juni 2015

53671

Ja, ich bestelle die Armbanduhr "SR145 – Der letzte Flug"!

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen  
Ich wünsche  eine Gesamtrechnung  Monatsraten  
 Ich bezahle per MasterCard oder Visa

\_\_\_\_\_

Gültig bis: \_\_\_\_\_ (MMJJ)

Vorname/Name Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

E-mail

Unterschrift Telefon



Bitte einsenden an: **The Bradford Exchange, Ltd.**  
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar

Für Online-Bestellung:  
Referenz-Nr.: 53671

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

The Bradford Exchange, Ltd.  
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar • Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch

**Military Aviation**

- 6** Schweizer Armee übernimmt temporär Flugplatz Courtelary
- 10** Airshow vor den Palmenhainen Langkawis

**Civil Aviation**

- 13** Cathay Pacific nach 14 Jahren Unterbruch wieder in Zürich
- 14** Aegean behauptet sich im rauen griechischen Umfeld
- 20** Swiss bekämpft Etihad auf der Strecke Genève-Lugano
- 22** Germania und Hotelplan heben mit Holiday Jet ab
- 24** Lufthansa Technik will in Bulgarien ausbauen
- 28** Unfallreport: grosse Versäumnisse der Lauda Air

**Mittelposter**

- 26** Kunstflugpilot Bruno Müller mit seiner Suchoi Su-25M2

**Cover Story**

- 30** Jürg Rämi verlässt den EuroAirport und tritt kürzer

**Helicopter**

- 33** Data Sheet: Airbus Helicopters AS355NP Ecureuil 2

**History**

- 36** Eine Fata Morgana
- 38** Ein Bulle mit Biss

**Regelmässige Rubriken**

- 3** Take your Seats
- 9** Inside
- 19** Your Captain speaking...
- 34** SHA Inside
- 35** Heli Focus
- 41** Vor 20 Jahren
- 42** Gallery
- 44** News
- 48** HB-Register
- 50** Letzte Seite: Cartoon, Wettbewerb, Events

**6****Military Aviation**

«Stabante»: Schweizer Armee im Einsatz

**Civil Aviation**

Holiday Jet – operated by Germania

**History****22**

Sternstunde der Curtiss H-75 A-2 vor 75 Jahren

**38**

**Titelbild: Der EuroAirport in Basel aus der Vogelperspektive.**  
Foto: EuroAirport

**Herausgeber:**

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

Verlagsleitung: Roger Schenk  
Verlagssupport: Daniel Jordi

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

**Anzeigenverkauf:**

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

**Aboservice:**

Jordi AG – das Medienhaus  
Aemmenmattstr. 22  
Franziska Schüller  
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:**

Jean-Luc Altherr, Daniel Bader, Joël Bessard, Andrea

Bolliger, Hansjörg Egger, Markus Herzig, Walter Hodel, Felix Kälin, Ian Lienhard, Georg Mader, Rolf Müller, Jürgen Schelling, 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

**Artikel und Fotos bitte nur nach vorheriger Absprache einsenden.**

**Druckvorstufe:**

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

**Druck und Vertrieb:**

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

ISSN 0010-0110

gedruckt in der  
**schweiz**

# Einsatz über dem Jura



Der Segelflugplatz Courtelary wurde zum Aussenflugplatz der Schweizer Luftwaffe.

Nach dem grossen Einsatz in Davos zur Sicherung des Luftraums beim WEF war im März die Westschweiz das Ziel der Übung Stabante. Während des Wiederholungskurses des Flugplatzkommandos 11 (Payerne) wurde ein Übungsszenario zum Schutz einer Konferenz bei La Chaux-de-Fonds aufgebaut.

Das Übungsszenario bei «Stabante» Ende März ging von «kriegsähnlichen» Unruhen im Bodenseeraum aus. Wie beim World Economic Forum (WEF) in Davos mussten die Armeeinghörigen Teilnehmer einer Konferenz, diesmal im Jura, schützen. «Stabante» hat sich zu einer stattlichen Übung entwickelt. Neben den Flieger- und Flabtruppen sowie dem Führungsstab war dieses Mal auch das Heer mit dem Aufklärungsbataillon 25 sowie die französische Luftwaffe involviert. Das Trainieren des Zusammenspiels der diversen Einheiten ist in den heutigen Einsatzszenarien unerlässlich. Neu wurde auch am Wochenende geübt. Bereits in Planung ist die noch grössere Volltruppenübung GU'17 – mit noch mehr Einheiten aus den verschiedensten Armeebereichen. Die aus vorangegangenen Übungen gewonnenen Erkenntnisse sollen ins Übungsszenario eingebaut werden.

## Helibasis auf dem Segelflugplatz

Bereits in den 30-er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und während des 2. Weltkrieges war die Armee auf dem Flugfeld von Courtelary präsent. Seit 1958 wird der Flugplatz von der Segelfluggruppe Biel und der Groupe de Vol à Voile Courtelary für den Segelflug genutzt. Für «Stabante» hat die Luftwaffe um Nutzung des Flugplatzes gebeten. «Wir freuen uns, die Armee bei uns willkommen

zu heissen. Während den für den Segelflugbetrieb so wichtigen Monaten April, Mai oder Juni hätten wir aber nicht zugestimmt», sagte Patrick Degen, Präsident der Segelfluggruppe Biel.

200 Armeeinghörige verwandelten den Platz in eine eingezäunte Helikopterbasis, inklusive Führungsinfrastruktur und Rettungspikett. Für den Flugdienst mit den «Super Pumas» und EC635 standen sieben Landeplätze tagsüber und fünf während der Nacht zur Verfügung.

## Ökonomisch sinnvoll

Mit dem Betrieb eines solchen Aussenflugplatzes, wie er bereits während der OSZE-Ministerratskonferenz im vergangenen Dezember in Basel betrieben worden war, lässt sich eine Menge Treibstoff sparen. Die Helikopter müssen so nicht über die ganze Schweiz zu ihrem Einsatzort und wieder retour fliegen, erläuterte Korpskommandant Aldo C. Schellenberg.

Ein neues Mittel der Luftwaffe im Konferenzschutz sind die mit Scharfschützen bemannten Helikopter. Diese nehmen luftpolizeiliche Aufgaben gegen langsam fliegende, den gesperrten Luftraum verletzende Luftverkehrsteilnehmer wahr. **cp**

Andrea Bolliger & Sven Zimmermann

Fotos: Andrea Bolliger



Auch die Schweiz experimentiert mit dem in der französischen Luftwaffe erfolgreich eingesetzten System von fliegenden Scharfschützen.



Letzte Kontrollen an der Hornet – jede Sekunde zählt.



Cougar über Fribourg – die mit Sensorsystemen zur Erfassung von Bedrohungen ausgestatteten Helikopter können auch Einsätze bei erhöhter Bedrohungslage leisten.

Foto: Sven Zimmermann



### «Bürozeiten»: bald Vergangenheit

Laut Luftwaffenchef Aldo C. Schellenberg (Bild oben) ist es das Ziel der Luftwaffe, ab 2020 während 365 Tagen rund um die Uhr einen Luftpolizeidienst aufrechtzuerhalten. Es ist vorgesehen, dafür permanent zwei bewaffnete Kampfflugzeuge zur Intervention innerhalb weniger Minuten bereitzuhalten. Ein wichtiger Bestandteil von «Stabante» war das Trainieren der sogenannten «Quick Reaction Alerts», kurz QRA. Während sich für einen QRA15 (Start innert 15 Minuten) der Pilot und seine Bodenmannschaft in den extra eingerichteten Räumlichkeiten neben den Boxen für einen Einsatz bereithalten, sitzt bei einem QRA3 der Pilot bereits angeschnallt im Cockpit und ist in nur 3 Minuten in der Luft. Der im Cockpit wartende Pilot wird nach anderthalb Stunden abgelöst.



Auf zum nächsten Einsatz. An der ersten Volltruppenübung im Jahr 2011 waren noch 4000 Angehörige der Armee beteiligt, dieses Jahr waren es rund 6000.

Foto: Sven Zimmermann

Foto: Andrea Bolliger



**CHF 69.-**  
statt CHF 79.-  
zzgl. Versand



**CHF 39.-**  
statt CHF 44.50  
zzgl. Versand



**CHF 12.-**  
statt CHF 48.-  
zzgl. Versand



### Bundle 1

= **CHF 45.-**  
statt CHF 51.-  
zzgl. Versand

### Bundle 2

= **CHF 75.-**  
statt CHF 81.-  
zzgl. Versand

### Bundle 3

= **CHF 99.-**  
statt CHF 108.-  
zzgl. Versand

### Bundle 4

= **CHF 109.-**  
statt CHF 120.-  
zzgl. Versand

VERLAG **Cockpit**  
Jordi AG – das Medienhaus

Probe lesen und bestellen Sie bequem unter [verlag.jordibelp.ch](http://verlag.jordibelp.ch)

Bestellen Sie per Mail: [verlag@jordibelp.ch](mailto:verlag@jordibelp.ch)

Telefonisch: **031 818 01 27**

# Hermes 900 – durchdacht, flexibel und sicher

UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS (UAS)



## Durchdachte Beschaffung

- Entspricht dem gestiegenen Bedarf nach luftgestützter Aufklärung
- Das wichtigste Mittel zur luftgestützten Aufklärung
- Effizientes und ökonomisches Aufklärungsmittel
- Sichert Fähigkeits- und Know-how-Erhalt

## Flexibler Einsatz

- Leistungen für Armee, Grenzschutz, Polizei und Katastrophenstäbe
- Miliztauglich
- Einsatz unter schwierigsten Wetterbedingungen

## Sichere Standards

- Erfüllt höchste Sicherheitsstandards
- Erfüllt CH/EU-Normen
- Ermöglicht Integration in CH-Luftraum
- Weltweit erfolgreich im Einsatz



# Super Puma Display-Team Jahresprogramm 2015



Foto: Walter Hodel

Es ist das Team der Schweizer Luftwaffe mit der grössten Präsenz in diesem Jahr. Geplant war, das Jahresprogramm der Schweizer Vorführteams bereits am 21. Februar anlässlich des Faschachtsumzuges «Les Brandon» in Payerne zu eröffnen, doch Schneefall verhinderte den Einsatz. Nun ist die Eröffnung am 25./26. April am Heli-Weekend in Grenchen vorgesehen. Am 10. Oktober schliessen das Super Puma Display-Team die Saison zusammen mit dem PC-7 TEAM anlässlich der Air Days im Verkehrshaus Luzern ab. In diesen sieben Monaten führt das Team den Schweizer Transporthelikopter AS332M1 Super Puma / AS532UL Cougar Mk. I an 17

Anlässen vor. Die Patrouille Suisse und das PC-7 TEAM sind in diesem Jahr an 13 Anlässen gebucht, der Hornet-Display-Pilot an neun. Am 8. August werden zwei Piloten des Super Puma Display-Teams in Rapperswil, Dübendorf und Sitterdorf am gleichen Tag sogar drei Vorführungen fliegen. Am 15. August und am 22./23. August werden zwei Teams gleichzeitig im Einsatz stehen; jeweils ein Zweierteam in der Schweiz und ein Team in Ausland.

In diesem Jahr stehen insgesamt vier Auslandeinsätze auf dem Programm. Bei diesen Einsätzen fliegen jeweils zwei Mechaniker mit. Sie sind am Vorführort für die Retablierung und die Zwischenflugkontrollen des Hubschraubers verantwortlich.

Am RIAT in Fairford wird das Super Puma Display-Team nach Möglichkeit zusammen mit dem PC-7 TEAM auftreten. Wenn es die Programmplanung des Veranstalters zulässt, fliegen die zwei Teams zusammen eine Eröffnung. Das PC-7 TEAM fliegt in der Formation «Pfeil» mit dem Super Puma Display-Team im Zentrum. Im Anschluss verlässt der Super Puma/Cougar die Formation und beginnt sein Programm, während das PC-7 Team sich in einen Warteraum aufhält und ihr Programm zehn Minuten später anschliesst. Diese gemeinsame Eröffnung wurde erstmals im September 2013 in Jesolo (I) gezeigt. **cp**

**Walter Hodel**

## Juni

- 6./7. Tours (F), Meeting de l'Air, 100 Jahre Base Aérienne BA705 ([www.ba705.air.defense.gouv.fr](http://www.ba705.air.defense.gouv.fr))
- 19.-21. Morgarten ZG, 700 Jahre Schlacht am Morgarten, Jubiläumsfest und Armeeausstellung ([www.morgarten2015.ch](http://www.morgarten2015.ch))
- 20. Dübendorf ZH, Heli-Challenge
- 28. Ambri TI, Oris Fly-In ([www.ambri-airport.ch](http://www.ambri-airport.ch))

## Juli

- 15.-20. Fairford (GB), Royal International Air Tattoo RIAT ([www.airtattoo.com](http://www.airtattoo.com))

## August

- 7./8. Sitterdorf TG, 50 Jahre Flugplatz Sitterdorf ([www.flugtage-sitterdorf.ch](http://www.flugtage-sitterdorf.ch))
- 8. Rapperswil SG, Seenachtsfest ([www.seenachtsfest-rj.ch](http://www.seenachtsfest-rj.ch))  
Dübendorf ZH, Modellflug FAI World Championship F3A ([www.modellflug2015.ch](http://www.modellflug2015.ch))
- 15. Prangins La Côte VD, International Fly-in ([www.fly-in.casgp.com](http://www.fly-in.casgp.com))

- 15./16. Zug, Boardstock, Sport und Musikfestival ([www.boardstock.ch](http://www.boardstock.ch))
- 21.-23. Hamburg (D), Airport Days ([www.hamburg-airport.de](http://www.hamburg-airport.de))
- 23. Dittingen BL, Internationale Dittinger Flugtage ([www.flugtage.ch](http://www.flugtage.ch))

## September

- 26./27. Lodrino TI, Modellflugtag Aeromodellisti Molinazzo-Bellinzona ([www.gamb.ch](http://www.gamb.ch))

## Oktober

- 7.-8. Axalp BE, Fliegerschiessen ([www.lw.admin.ch](http://www.lw.admin.ch))
- 9./10. Luzern, Air Days 2015 Verkehrshaus Luzern ([www.verkehrshaus.ch](http://www.verkehrshaus.ch))

*Alle Angaben ohne Gewähr.*

Die aktuellen Informationen zu den Einsätzen des Super Puma Display Teams findet man auf der Website des Patrouille Suisse Fan Club ([www.patrouillesuisse.ch](http://www.patrouillesuisse.ch)), des Super Puma Display-Teams ([www.superpuma.ch](http://www.superpuma.ch)) oder der Luftwaffe [www.luftwaffe.ch](http://www.luftwaffe.ch).



Chengdu J-10 des chinesischen Ba Yi-Teams beim Start vor dem für Langkawi typischen Palmenhintergrund.

# Airshow im Paradies

Das tropische Ferienparadies Langkawi Island, vor der Nordwestküste des malaysischen Festlands auf Höhe der Grenze zu Thailand gelegen, bildet jeweils den Rahmen für die Langkawi International Maritime & Aerospace Exhibition (LIMA). Auch die 13. Ausgabe bot wieder spannende Vorführungen.

Die im Zweijahres-Rhythmus organisierte Veranstaltung in Malaysia gilt als grösste und wichtigste, vorwiegend militärische Aviatik- und Seefahrt-Messe im südostasiatischen Raum. Mehr als 510 Unternehmen aus 36 Ländern waren an der LIMA'15 vertreten, darunter die Branchenriesen Boeing, Airbus und Lockheed Martin. Während den drei Fachbesuchs- und zwei öffentlichen Tagen wurden insgesamt über 175 000 Besucher gezählt. Sie konnten über 100 Flugzeuge in der Luft und am Boden sowie mehr als 60 Schiffe und Boote aus 14 Ländern, vom Schnellboot über U-Boot, Fregatte und Zerstörer bis zum Lenkwaffenkreuzer, bestaunen.

## Präsentation der ersten A400M Malaysias

Die Royal Malaysian Air Force (RMAF) bot mit ihrem vielfältigen Inventar an Fluggeräten von Herstellern aus aller Welt zur Eröffnung eine spektakuläre Show, mit Überflügen verschiedener Formationen aus unterschiedlichen Richtungen. Einer der unbestrittenen Höhepunkte der LIMA'15 war die öffentliche Premiere des ersten von insgesamt vier bestellten Airbus A400M-Transportern der RMAF, der nur wenige Tage zuvor in Malaysia angekommen

war. Am 9. März hatte eine malaysische Delegation die Maschine mit der Werknummer MSN022 im Endmontagewerk im spanischen Sevilla offiziell übernommen. Damit ist Malaysia der erste und bisher einzige Betreiber ausserhalb der NATO, nachdem Südafrika seine Bestellung wieder rückgängig gemacht hatte.

## Atemberaubende Flugdemonstrationen...

Als Lokalmatador zeigte eine Suchoi Su-30MKM der RMAF täglich spektakuläre Solodisplays. Daneben demonstrierten auch eine französische Dassault Rafale sowie eine F-16C vom Pacific Air Command der US Air Force ihre Fähigkeiten.

Weitere Showhöhepunkte setzten die teilnehmenden Kunstflugteams. Allen voran das Jetteam der Luftwaffe der chinesischen Volksbefreiungsarmee (PLAAF) «Ba Yi». Das Team ist ausserhalb Chinas besser bekannt unter seinem englischen Namen «August 1<sup>st</sup> Air Demonstration Team», was sich auf das Gründungsdatum der Volksbefreiungsarmee bezieht. Mit sechs Chengdu J-10 begeisterte das Team mit einer abwechslungsreichen und präzise geflogenen Vorführung das Publikum. Die LIMA'15 war nach der MAKS2013 in Moskau erst der zweite Auslandsauftritt in der über 50-jährigen Ge-

schichte der Ba Yi. Auch die «Black Knights» aus Singapur mit zwei attraktiv lackierten F-16C und die «Fursan Al Emarat» aus den Vereinigten Arabischen Emiraten mit sieben MB-339 boten spektakuläre Shows. Zu den Publikumslieblingen gehörte das einheimische Team «Krisakti» mit vier Extra 300L, das von der RMAF in enger Zusammenarbeit mit der zivilen Aviatikfirma Aerotree betrieben wird.

### ...auch über dem Wasser

Bei den täglich wechselnden maritimen Vorführungen in Porto Malai, rund acht Kilometer südlich des Flughafens, demonstrierten Royal Malaysian Navy (RMN) und Polizei verschiedene Taktiken und Einsatzverfahren zur Bekämpfung von Piraten und zur Befreiung von Geiseln auf einem Schiff. Dabei kamen neben diversen Schnellbooten auch Helikopter «Super Lynx» und AS-555SN «Fennec» der RMN sowie AS-355 «Ecureuil» der Polizei zum Einsatz.

Anschließend rettete ein AS-365N3 «Dauphin 2» der Küstenwache eine bei der «Befreiung» ins Wasser gesprungene «Geisel» mittels Seilwinde aus den Wellen. Zum Schluss zeigte ein Canadair CL-415-Wasserbomber eine kurze, dafür umso interessantere Vorführung. **cp**

Reto Schneeberger

### Glück im Unglück beim Training

Beim «Jupiter Aerobatic Team» der indonesischen Luftwaffe ereignete sich bei einem Trainingsflug in Langkawi zwei Tage vor der Showeröffnung ein Zwischenfall, als sich die beiden Solisten bei einem Kreuzungsmanöver touchierten. Dabei wurden bei einer der beiden KT-1B «Wong Bee» die Flügeltanks aufgerissen, worauf die Maschine in Brand geriet, während bei der anderen die rechte Tragfläche und das Seitenleitwerk so stark beschädigt wurden, dass das Flugzeug unkontrollierbar wurde. Alle vier Besatzungsmitglieder konnten sich jedoch mit ihren Martin-Baker-Schleudersitzen retten. Eine der abgestürzten Maschinen setzte ein Haus in Brand, das zu diesem Zeitpunkt aber glücklicherweise leer war. Mit viel Glück im Unglück gab es bei dem Zwischenfall also keine ernsthaft Verletzten. In der Folge musste das Jupiter-Team dennoch seine Auftritte bei der LIMA'15 absagen.



- 1 Der neue Transporter der malaysischen Luftwaffe: Airbus A400M in Begleitung zweier Hawks.
- 2 Die Küstenwache Malaysias betreibt zwei Bombardier CL-415MP als Wasserbomber sowie für Search and Rescue-Aufgaben.
- 3 Highlight im Static Display: Boeing F/A-18F Super Hornet der US Navy in bunter Sonderlackierung zum 60-jährigen Staffelbestehen der VFA-102 Diamondbacks.

## LIMA'15



4



5

- ④ Das Jupiter Aerobatic-Team aus Indonesien beim Training kurz vor dem Unglück.
- ⑤ Eurocopter AS-355N der Royal Malaysian Police Air Unit mit einem Scharfschützen an Bord.
- ⑥ Lockheed Martin F-16C der Black Knights aus Singapur.
- ⑦ Eine malaysische Suchoi Su-30MKM bei einem Start.



6



7

# Nach 14 Jahren zurück



Die B777-300 ER der Cathay Pacific beim Start auf Piste 28 des Flughafens Zürich.

Am 30. März 2015 landete die erste Maschine der Cathay Pacific Airways frühmorgens in Zürich, nachdem die Airline vor 14 Jahren die Flugverbindung in die Schweiz aufgrund der wirtschaftlichen Situation gestoppt hatte. Es soll ein längeres Engagement werden.

Auf dem Erstflug nach Zürich wurde die Maschine von einer Schweizer Crew in Cathay Pacific-Diensten pilotiert. Mit täglichen Nonstop-Flügen verbindet Cathay Pacific Zürich künftig mit Hong Kong, dies mit einer Boeing B777-300 ER in der Vier-Klassen-Konfiguration: Passagiere können zwischen First, Business, Premium Economy und Economy Class wählen. Die Premium Economy-Klasse zeichnet sich gegenüber der normalen Economy durch breitere Sitze mit grösserer Neigemöglichkeit und einem Sitzabstand von 96,5 Zentimetern aus. Eine separate Kabine mit 34 Plätzen, mehr Freigepäck und eigenen Check-in-Schaltern runden das Angebot ab. First, Business und die Premium Economy belegen dabei mehr als die Hälfte der 275 Sitze an Bord der Boeing B777.

## Keine Angst vor der Konkurrenz

Die Verbindung Zürich–Hong Kong wird laut Angus Barclay, General Manager Europe der Cathay Pacific, nach dem langen Unterbruch jetzt wieder aufgenommen, weil mit neuen Flugzeugtypen viel ökonomischer geflogen werden kann und zudem viele chinesische Kunden nach Europa fliegen. Auch ist der Transport von Fracht, davon viele Pharmazeutika aus Asien, ein wichtiges Geschäft.

Barclay hat wegen der zentralen Lage Hong Kongs in Asien und seiner chinesischen Zugehörigkeit keine Angst vor der Konkur-

renz aus dem Nahen Osten. Die Flugzeiten sind ideal auf die Schweiz und China abgestimmt; so startet die Maschine um 13.30 Uhr in Zürich und landet kurz vor 7 Uhr in Hong Kong. Auf dem Rückweg beginnt der Flug kurz vor Mitternacht mit Ankunftszeit 6.30 Uhr in Zürich.

## B777 und A350

Momentan verfügt die Airline über eine Flotte von 149 Flugzeugen. Dazu kommt eine Bestellliste für 76 weitere Maschinen in den nächsten zehn Jahren. Die Boeing B777 und der Airbus A350 sind die beiden Typen, welche auf den Europastrecken zu neun Destinationen eingesetzt werden.

Nach einer bunten Gate Ceremony mit traditionellem Löwentanz und Geburtstags-torte für alle Passagiere verliess die Maschine Kloten pünktlich Richtung Hong Kong. Von dort stehen den Flugpassagieren zahlreiche Anschlussflüge mit Cathay oder der Tochtergesellschaft Dragonair zu über 20 Zielen in China, 18 in Südostasien sowie weitere Verbindungen nach Japan, Korea, Australien und Neuseeland zur Verfügung. Spitzenreiter ist die Verbindung von Hong Kong nach Peking, welche von Cathay täglich 16 Mal geflogen wird. **cp**

Simon Vogt



Angus Barclay, General Manager Europe von Cathay (rechts), und Stephan Widrig, CEO Flughafen Zürich, schneiden die Geburtstagstorte an. Im Hintergrund René Huber, Stadtpräsident von Kloten.



Aegean verfügt für ihre internationalen Ziele über eine Flotte von 42 Flugzeugen der A320-Familie.

## «Durch Feuer und Eis»

Trotz aller politischer und wirtschaftlicher Wirren in Griechenland behauptet sich Aegean Airlines in der von intensiven Konkurrenzkämpfen geprägten europäischen Luftverkehrsszene erstaunlich gut. Doch der Anfang war schwierig, und die Herausforderungen sind nicht kleiner geworden.

**E**in bekannter Werbespruch eines Herstellers von Kosmetikprodukten lautet: «Für Männer, denen alles ein bisschen leichter fällt.» Bezogen auf die Airline-Industrie trifft es zwar zu, dass sich die Führungsetage vieler Fluggesellschaften mehrheitlich aus Vertretern des «starken Geschlechts» zusammensetzt. Hingegen gibt es Fluglinien, denen beileibe nicht alles einfach in den Schoss fällt. Ein schillerndes Beispiel dafür ist die griechische Aegean Airlines, seit 2008 grösster Carrier eines Landes, das seit fünf Jahren von einer Wirtschaftskrise ohnegleichen heimgesucht wird.

### **Staat als Konkurrent**

Dimitris Gerogiannis, CEO der 1999 gegründeten Fluggesellschaft, bedient sich einer kraftvollen Metapher, um die wirtschaftlichen Bedingungen zu beschreiben, unter denen Aegean Airlines den Betrieb aufnehmen musste: «Wir mussten uns vom ersten Tag an durch Feuer und Eis kämpfen. Einerseits setzte der griechische Staat alle Mittel ein, um seine eigene Airline, die damalige Olympic Airways, vor der Konkurrenz zu schützen. Andererseits standen wir von Beginn weg in starkem Wettbewerb mit grossen Carriern wie Lufthansa und Air France sowie den Niedrigpreisgesellschaften. Uns wurde wirklich nichts geschenkt.» Die Betriebsaufnahme von A3, so der IATA-Code von Aegean Airlines, sei genau in die Zeit der Liberalisierung des Luftverkehrs in Griechenland gefallen, die wegen des staatlichen Schutzes, den Olympic genossen habe, in seinem Land etwas später als im

übrigen Europa eingesetzt habe. Gerogiannis bringt die Herausforderung auf den Punkt: «Als privates Unternehmen konnten wir – im Gegensatz zu Olympic Airways – nicht ewig Geld verlieren.»

Aegean hatte also nur eine Chance, wenn sie eine hohe Servicequalität gewährleisten konnte und über eine gute Kostenstruktur verfügte. Deshalb wehrt sich der Chef der griechischen Fluglinie auch gegen Stimmen, die versuchen, Aegean in den Dunstkreis der Low-Cost-Gesellschaften zu ziehen: «Wir haben alles, was eine Full-Service-Fluglinie anbietet: eine Business Class mit Lounges, Gratis-Catering an Bord und eine gute Betreuung, falls beispielsweise ein Gepäckstück verloren geht. Zudem legen wir viel Wert darauf, dass die Abläufe für unsere Kunden einfach und verständlich sind.» Bei Flügen ab einer Dauer von zweieinhalb Stunden, etwa zwischen Athen und Zürich, gibt es auch in der Economy Class eine warme Mahlzeit. Dennoch hat sich Aegean, wie unlängst auch Swiss, von einer low-cost-typischen Geschäftsidee inspirieren lassen, nämlich dass den Passagieren ein besonders günstiger Economy-Tarif zur Verfügung steht, bei dem für jedes Gepäckstück extra bezahlt werden muss.

### Konservativ kalkuliert

Daneben gibt es eine Reihe weiterer Massnahmen, die dazu beitragen, die Kosteneffizienz zu steigern. Aegean gehörte laut ihrem Chef zu den ersten europäischen Airlines, die das E-Ticketing eingeführt haben. Neben grossen Investitionen ins Ertragsmanagement nennt der 54-Jährige ein weiteres Erfolgsrezept: «Wir haben nie grosse Wachstumsschritte gemacht und sind mit unsern Profiten immer vorsichtig umgegangen.» Dies hat geholfen, dass keine Abhängigkeiten von den Banken bestanden und Aegean schuldenfrei war, als Griechenland von der Krise erfasst wurde. In den verlustreichen Jahren 2010 bis Mitte 2012 waren genügend flüssige Mittel in der Kasse, um einen drohenden Rückzug aus den wichtigsten Märkten abzuwenden.

### Flugvorbereitung beginnt zu Hause

Nicht nur in Produkt, Vertrieb und Revenue-Management wurde investiert, sondern auch in die Arbeit der Cockpit-Crews und den Unterhalt der Flugzeuge. So wurden Ende letzten Jahres 600 iPads beschafft und den Piloten abgegeben, damit sie ihre Flugvorbereitung schon zu Hause beginnen und Flugpläne, Wetterberichte und NOTAMs herunterladen können. 2009 wurde zudem eine neue Wartungssoftware (die von der



Mit Dash 8-100 der im Jahr 2013 übernommenen Olympic Air fliegt Aegean vor allem Ziele auf den griechischen Inseln an.

Swiss-Tochter AMOS stammt) eingeführt, die helfen soll, die Reparaturprozesse zu verbessern.

### Mehrfach ausgezeichnet

All diese Massnahmen – gepaart mit einer einheitlichen Flotte von Airbus-Schmalrumpfflugzeugen – machen es offenbar möglich, dass sich trotz Retour-Ticketpreisen von 90 Euro in der Economy Class (ohne Steuern und Gebühren) auf dem zwei Stunden und 40 Minuten dauernden Flug zwischen Zürich und Athen Geld verdienen lässt. 2013 betrug der Nettogewinn des Unternehmens 57,8 Millionen Euro, und für 2014 erwartet Dimitris Gerogiannis erneut einen Gewinn. Dass seine Airline auf dem richtigen Weg ist, scheint auch die in den letzten sechs Jahren fünfmal durch die englische Unternehmensberatung Skytrax an Aegean vergebene Auszeichnung zur «besten europäischen Regional-Airline» zu bestätigen.

Zu Beginn wurden allerdings nur Domestic-Flüge durchgeführt, ab 2003 erfolgte die Aufnahme internationaler Verbindungen. Die ersten Ziele ausserhalb des Landes lagen in Deutschland und Italien. Mit sieben Linienzielen gehören die beiden Länder zusammen mit Frankreich, wo im Sommer viele sekundäre Ziele wie Marseille, Nantes und Bordeaux sowohl ab Athen als auch ab Heraklion angefliegen werden, auch heute noch zu den wichtigsten Märkten. Zum

Sommerflugplan sind 16 neue Ziele hinzugekommen, verteilt auf ganz Europa und den Nahen Osten. Innerhalb von zwei Jahren ist die Zahl der Ziele von 95 auf 134 angewachsen.

### Schweizer Markt im Aufwind

Der Eintritt in den Schweizer Markt erfolgte erst 2013, als zunächst Genf dreimal pro Woche bedient wurde. Seit letztem Jahr steht auch Zürich im Angebot, das mittlerweile sogar täglich angefliegen wird, während die Calvin-Stadt sechs wöchentliche Verbindungen aufweist. Nach Genf lag die Auslastung im Januar bei 67 Prozent (verglichen mit 59 Prozent im Vorjahresmonat), nach Zürich, das erst seit vergangendem Oktober angefliegen wird, bei 66 Prozent. Beide Ziele zusammen erreichten für die ganze Wintersaison einen Sitzladefaktor von 70 Prozent – für den Aegean-Chef ein zufriedenstellender Wert.

Die kommenden zwei bis drei Jahre werden voraussichtlich primär im Zeichen von Frequenzsteigerungen auf bestehenden Routen stehen. Dabei sieht Gerogiannis auch Möglichkeiten für den Schweizer Markt: «Es kann sein, dass wir Zürich täglich anfliegen werden.» Die Herausforderungen werden aber dieselben bleiben, denn A3 konkurriert auf vielen ihrer Strecken mit einem grossen Netzwerkcarrier und mindestens einem, in einzelnen Fällen sogar deren zwei oder drei Niedriganbietern.

# Aegean Airlines

Im Inlandverkehr spielt Olympic Air, die privatisierte Nachfolgegesellschaft von Olympic Airways, die ab 2009 in denselben Märkten wie Aegean tätig war und von dieser im Herbst 2013 übernommen wurde, eine besondere Rolle. Obwohl vollständig in den Flugbetrieb von Aegean integriert, fliegt sie weiterhin unter der Marke Olympic Air, und zwar in erster Linie von Athen zu den zahllosen griechischen Inseln. Um auf den teilweise sehr kurzen Pisten landen zu können, vertraut die Airline mit der Dash 8-100 auf ein Muster, das in Europa mittlerweile Seltenheitswert hat. Für Strecken mit höherem Aufkommen gelangen Maschinen des Typs Dash 8-Q400 zum Einsatz. Vor der Übernahme durch Aegean flog Olympic Air stets in den roten Zahlen, weil sie zu schnell – auch interkontinental – expandieren wollte und zu teuer produzierte. Aegean sah sich zu Entlassungen in der Verwaltung gezwungen, der Flugbetrieb und die Technik wurden aber personell aufgestockt, so dass unter dem Strich rund 170 Mitarbeiter mehr beschäftigt sind als vorher. Dimitris Gerogiannis geht davon aus, dass Olympic Air 2014 erstmals Gewinne ausweisen wird.

## Langstrecke? – Nein, danke.

Angesprochen auf die Frage, ob angesichts der Tatsache, dass es ab Griechenland praktisch keinen Langstreckenverkehr gibt, bald auch Widebodies in den Aegean-Farben abheben werden, setzt der Airline-Boss ein fast mitleidvolles Lächeln auf: «Olympic hat mit ihren A340 sehr viel Geld verloren. Man muss überaus vorsichtig sein, bevor man

überhaupt einen Gedanken daran verschwendet.» Ein solches Szenario könne erst wieder ein Thema sein, wenn die Zeichen in Griechenland auf Wachstum stünden. Mit Nordamerika und China (vor allem im Sommer) sei durchaus ein Langstreckenpotenzial vorhanden, aber dazu brauche es mehr als eine oder zwei Verbindungen und mindestens vier Flugzeuge.

Ob die neue Regierung unter Alexis Tsipras diese so dringend benötigte wirtschaftliche Stabilität wieder herstellen kann, ist derzeit mehr als ungewiss.

## Günstige Gelegenheit in Zypern

Auch wenn Aegean ab Athen keine Langstreckendestinationen anfliegt, ist der Flughafen der griechischen Hauptstadt die wichtigste Drehscheibe der jungen Airline. Sie kommt dort auf einen Marktanteil von 33 Prozent im internationalen Verkehr.

Der 2001 eröffnete Venizelos-Airport ist aber nicht der einzige Ausgangsort von Aegean-Flügen: Insgesamt gehören acht regionale Basen, darunter Heraklion, Rhodos, Thessaloniki, Kos und Korfu, zum Netzwerk der Griechen. Auf manchen dieser kleineren Standorte herrscht vor allem im Sommer rege Betriebsamkeit. So stehen ab Heraklion 49 und ab Rhodos 42 Ziele im Flugplan.

Das Vakuum, das nach der Pleite der staatlichen Cyprus Airways Anfang Jahr in Larnaca entstanden ist, will man sich ebenfalls zunutze machen. Seit Ende März sind dort vier anstatt wie bisher zwei Airbus A320 stationiert, die 15 Ziele anfliegen, darunter London Heathrow, Paris Charles de Gaulle,

München, Rom und Zürich. Aegean ist allerdings bereits seit 2004 vor Ort, und dies mit einem Verkehrsanteil, der nur unwesentlich unter jenem des ehemaligen Home-carriers Cyprus liegt.

Was die Flotte angeht, setzt sie sich neben den 14 Bombardier-Turboprops, die bei Olympic Air im Einsatz stehen, zusammen aus acht A321, 33 A320 sowie einer A319 aus früheren Olympic-Beständen. Sieben weitere brandneue, mit Sharklets ausgestattete A320 werden den Flugzeugpark zwischen Juni dieses Jahres und Mai 2016 ergänzen. Ein Teil der Airbusse ist an kurzfristige Leasingverträge gebunden, damit flexibel auf veränderte Marktbedingungen reagiert werden kann.

## «Integrität nicht gefährden»

«Wir dürfen nie die Integrität der ganzen Airline gefährden», lautet das Credo von Aegean-Direktor Gerogiannis. Mit besonderem Stolz erwähnt der Airline-Chef die Auslastungsquote der Airbus-Flotte. Mit elf Stunden pro Tag sei sie eine der höchsten aller Betreiber von Narrow-Body-Airbussen. Zum Vergleich: Bei Swiss ist die A320-Familie durchschnittlich zwischen neun und zehn Stunden täglich in der Luft. Allerdings gebe es keine einheitlichen Standards für die Messung der Flugzeugproduktivität, gibt die Schweizer Airline zu bedenken. **cp**

Thomas Strässle



Dimitris Gerogiannis leitet die Geschicke von Aegean Airlines seit ihrer Gründung im Jahr 1999.

## Aegean Airlines im Überblick

Gegründet	1999
IATA-Code	A3
Star-Alliance-Mitglied seit	2010
Ziele (Sommer 2015)	
· international	100
· national	34
Umsatz	911,8 Mio. Euro (+ 7 Prozent)
Nettogewinn	80,2 Mio. Euro (+ 53 Prozent)
Besitzverhältnisse	35 %: Familie Vassilakis (Autovermietung) 31 %: Familien P. Laskaridis, A. Laskaridis, Constantakopoulos, Ioannou und David (Reederei, Coca Cola und Bausektor) 34 %: Streubesitz
Passagiere (2014)	10,1 Mio.
Ladefaktor	78,3 %
Flotte (Sommer 2015)	56 Flugzeuge (inkl. Olympic Air), davon: 8 A321 33 A320 1 A319 10 Dash 8-Q400 4 Dash 8-100
Anzahl Piloten	300 (Aegean)

# CONTR-EL

AKKUS | BATTERIEN | STROMVERSÖRGUNG  
ELECTRONIC MANUFACTURING SERVICE

## Wind- und Wetterfest!

**LEAD CRYSTAL® Akkus – Die neue, zukunftsorientierte Blei Technologie mit langer Lebensdauer und höchster Sicherheit.**

### Zuverlässig und langlebig

Die LEAD CRYSTAL® Technologie überzeugt mit folgenden Eigenschaften:

- 900 bis 5'000 Ladezyklen möglich
- hohe Temperaturbeständigkeit von -40°C bis +65°C
- Überladefest und tiefenentladungsfähig
- hochstromfähig
- keine austretenden Dämpfe oder schädliche Gasemissionen
- absolut Wartungsfrei

### Robust und Beständig

LEAD CRYSTAL® Akkus eignen sich für vielfältige Anwendungen in den Bereichen Mobil- und Festnetzkommunikation, Sonnenenergie, Intelligentes Stromnetz, Militärfunk, Netzwerkkommunikation, Schiffs- und Luftfahrt etc.

Control AG – Ihr zuverlässiger, kompetenter Partner für Akkus, Batterien, Stromversorgung sowie USV-Anlagen und Notstromsystemen.

Control AG, Bösch 35, 6331 Hünenberg, Switzerland  
T 041 781 17 17, F 041 781 11 94, [www.control.com](http://www.control.com)



# Alle Kalender 2015 zum Spezial-Preis

Die letzten  
**Cockpit-  
Kalender 2015**  
zum **Spezial-Preis!**

**CHF 15.-**

statt CHF 39.80  
zzgl. Versand

Bestellen Sie unter [cockpit.aero](http://cockpit.aero)

VERLAG **Cockpit**  
Jordi AG – das Medienhaus

SEGELFLUG 2015

GOLDEN OLDIES 2015

FIGHTER 2015

BEST OF COCKPIT 2015

WARBIRD 2015

AIRLINER 2015

HELIKOPTER 2015



Luftrettung für alle –  
Dank Ihrer Unterstützung



**Medizinische Hilfe aus der Luft.**

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

**rega** 

# 60 Minuten

Ein schrilles, unaufhörliches Klingeln reisst mich kurz nach fünf Uhr morgens aus dem Land der Träume. Müde taste ich im Dunkeln nach meinem Telefon. «Guete Morge, da spricht Crew Control. Wir hätten einen Flug für dich...»

**S**tand-by ist wahrlich nicht mein Lieblingsdienst, aber eventuelle krankheitsbedingte Ausfälle oder kurzfristige Änderungen im Flugplan müssen natürlich personell abgedeckt werden. Den Morgenflug nach Paris und wieder zurück in die Schweiz soll ich heute fliegen, und unser Crew Briefing beginnt in rund 60 Minuten.

## Zwei bedeutungsvolle Ziffern

Je nach Flottengrösse sind unterschiedlich viele Crew Members auf Abruf bereit, um, wenn nötig, innerhalb von einer Stunde am Arbeitsort einzutreffen. Auf dem Avro sind es aktuell sieben First Officers und sieben Captains pro Tag, welche «STBY05» oder «STBY10» in ihrem Dienstplan haben. Die zwei Ziffern stehen jeweils für die Uhrzeit, ab welcher wir erreichbar sein müssen.

Die Anfahrt an den Flughafen ist für mich eine Sache von zehn Minuten. Insofern kann ich mir den «Luxus» leisten, nach der Dusche auch noch ein trockenes Brötli von vorgestern und eine, vielleicht auch zwei Tassen Espresso zu mir zu nehmen. Andere Kollegen, welche weiter entfernt leben, müssen entsprechend schneller im Auto sein, um rechtzeitig in unserem Operation Center einzutreffen.

## Alles dabei?

Die Uniform habe ich mir am Vorabend schon zurechtgelegt und der Koffer für einige Tage Linieneinsatz wäre parat; diesen benötige ich jedoch heute nicht. Bevor ich mein Wohnhaus verlasse, arbeite ich noch schnell meine mentale «before take-off»-Checkliste ab. Crew-ID? Check. Geldtasche? Check. Telefon? Ist auch dabei.



Foto: Florian Trojer

60 Minuten Zeit haben Piloten nach dem Anruf von Crew Control, um den Dienst anzutreten.

Autoschlüssel? Ja. Reisepass? In der Crew-bag bei der Pilotenlizenz!

Nicht dass ich vergesslich wäre, aber 30 Sekunden innezuhalten, hat mir schon einige Male den Weg zurück in die Wohnung erspart. Wers nicht im Kopf hat, der hats in den Beinen, oder so...

Dem Arbeitseinsatz steht jetzt nichts mehr im Weg und rund 15 Minuten vor Briefingzeit – beziehungsweise 45 Minuten nach meinem persönlichen Wake-Up-Call – tref-fe ich in unserem Flugplanungsraum ein.

## Pre-Flight Duties

Mein Captain ist noch nicht zu sehen. Daher beginne ich, mich am Laptop durch die für den Flug relevanten Daten zu lesen. Wetter ist heute kein Problem – aufgelockerte Bewölkung und nur leichter Westwind in Frankreich sowie keine grossen Änderungen der Winde unterwegs lassen auf einen ruhigen Morgenflug hoffen. Rund

fünf Minuten später hat auch der Captain die Anfahrt hinter sich gebracht und sorgt mit Espresso Nummer drei für gute Stimmung bei seinem First Officer. Wir einigen uns darauf, dass ich den Flug in die französische Hauptstadt als «pilot flying» durchführen werde und er dafür unseren Avro zurück nach Hause fliegt. Die Treibstoffmenge wird noch bestimmt und in das System eingespeist. Dann geht es für uns in das gemeinsame Briefing mit der Cabin Crew.

Bereits um 6.20 Uhr verschwinden wir im Lift, der uns hinunter zur Sicherheitskontrolle und zum Crewausgang bringt. Um 6.30 Uhr betreten wir unseren Avro.

Auf dem Heimflug frage ich mich, wohin die Reise morgen gehen könnte und wie lange ich schlafen darf.

STBY05. Auf Abruf bereit. **CP**

**Florian Trojer**



Foto: Swiss

Die Dash 8-Maschinen (hier beim Start in Lugano-Agno) der Austrian Airlines werden künftig die Strecken von Genf und Zürich nach Lugano fliegen.

# Swiss fordert zum

Der Preiskrieg ist eröffnet. Mit dem Sommerflugplan fliegt die Swiss täglich drei Mal direkt von Genf nach Lugano und vier Mal von Zürich in die Sonnenstube der Schweiz. Im Visier hat die Swiss die frühere Tessiner Fluggesellschaft Darwin, die heute Etihad Regional heisst.

**D**ie Messer sind gewetzt. Kampflös will die Swiss die Konkurrenten nicht in ihr Hoheitsgebiet lassen. Als weitere Massnahme nimmt sie neu wieder die Strecke zwischen Genf und Lugano unter ihre Fittiche, nachdem bis zum letzten Oktober noch mit der Darwin Airline ein Zusammenarbeitsvertrag galt. Nachdem diese jedoch eine aviatische Kooperation mit der mächtigen Etihad Airways einging und in der Folge in Etihad Regional umgetauft wurde, war's fertig mit dem Burgfrieden.

Die Swiss-Verantwortlichen liessen vor dem Eröffnungsflug von Genf nach Lugano keine Zweifel darüber aufkommen, dass sie nicht bereit sind, weiteres Terrain an die

ehemalige Partner-Fluggesellschaft abzugeben. «Wir werden uns bekämpfen, bis einer aus dem Markt ist», gab der Swiss-Verantwortliche der Westschweiz, Lorenzo Stoll, unmissverständlich den Tarif durch. Mit Einzel-Tickets ab 39 Franken pro Strecke ist der Verdrängungskampf eröffnet. Geflogen werden die Strecken von der Austrian Airlines im Auftrag der Swiss.

## Dreimal täglich ins Tessin

Umsatzmässig hat sich die Offensive an verschiedene Destinationen noch nicht ganz ausbezahlt. Man liege leicht unter den Erwartungen, gab Stoll zu verstehen. Nicht aufgenommen wird eine Verbindung von Genf nach St.Tropez, dafür figuriert Genf-

Biarritz im Sommer auf dem Flugplan. Für die Swiss kommt die Rückkehr nach Lugano (drei Mal täglich) zum richtigen Zeitpunkt, wird dort doch ein neues Kulturzentrum eröffnet.

Vor dem Ribbon-Cutting outete sich Eislauflkone Stéphane Lambiel als «Swiss-Fan». Es sei immer eine Freude, mit der Swiss unterwegs zu sein. Er gab aber auch zu, nach jedem Flug auf das Swiss-«Schöggeli» zu schießen! Mit seinem Engagement für die Swiss soll der frühere Eislaufl-Weltmeister dazu beitragen, die beiden welschen und Tessiner Kulturen miteinander verknüpfen zu helfen.

Weniger auf das «Schöggeli» als vielmehr auf die resultierenden Erträge schaut der



Foto: Patrick Huber

Der Swiss-Generaldirektor der Romandie, Lorenzo Stoll, beim Ribbon-Cutting mit «Swiss-Fan» Stéphane Lambiel.

# Duell

Genfer Flughafen-Direktor Robert Deillon, der sich freut, dass das Welschland und das Tessin wieder miteinander verbunden sind. Zur Konkurrenzsituation der beiden Airlines Swiss und Etihad Regional meinte er sibyllinisch, dass die Zeit zeigen werde, ob es Platz für zwei Konkurrenten habe.

## C-Series: in Lugano einsetzbar?

In Abklärung ist derzeit, ob die von der Swiss geordneten C-Series-100-Maschinen in Lugano landen können. Der bei Swiss für die Flugoperationen zuständige frühere Pilot Rainer Hildebrand weiss zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht, ob dies der Fall sein wird. Sicher ist jedoch, dass die Bombardier-Maschinen für den ebenfalls anspruchsvollen Anflug auf London City zertifiziert werden können. **cp**



Foto: SWISS

Rainer Hildebrand (Mitte), Chief Operating Officer der Swiss, unterbrach seine Ferien, um in Lugano den Kuchen anschneiden zu können. Rechts Angelo Jelmini, Repräsentant der Stadt Lugano und Mitglied im Vorstand des Flughafens Lugano-Agno.



Der Airbus A319 des Ferienfliegers Holiday Jet, operated by Germania, bietet Platz für 150 Passagiere.

# Holiday Jet: damit punktet Hotelplan

Germania und die Migros-Tochter Hotelplan spannen zusammen. Der in Zürich stationierte Ferienflieger Holiday Jet, ein Airbus A319, wird im Sommer Ziele im östlichen Mittelmeer anfliegen. Mediterranes Essen, aber auch Schweizer Spezialitäten werden den Fluggästen an Bord serviert.

«Wir sind gekommen, um zu bleiben», verkündete Germania-Verwaltungsrat Urs Pelizzoni im Hangar am Flughafen Zürich stolz. Der Schweizer Flugpartner Germania Flug AG und der Tour-Operator Hotelplan werden in den nächsten Jahren zu «attraktiven Flugpreisen» Bade-Ferienziele anfliegen. 21 Piloten und 33 Flugbegleiterinnen wurden bisher rekrutiert; alle sollen gemäss Pelizzoni Deutsch und Französisch sprechen. Viele Piloten kommen offenbar von der Air Berlin-Tochter Belair. Der A319 verfügt nur über eine Kabinenklasse und ist in einer 3-3-Konfiguration ausgestattet. Germania-Partnerin ist auch Air Prishtina, in deren Auftrag von Zürich mit einem zweiten A319 in den grün-weißen Germania-Farben in den Kosovo und nach Mazedonien geflogen wird. Damit wird die Konkurrenz im ethnischen Verkehr in Zürich grösser, setzen doch auch Edelweiss Air und Helvetic Airways auf diese Karte. Nach dem Grounding der Hello 2012 sah sich Hotelplan mit Problemen konfrontiert und konnte als Fluglösung die tschechische

Travel Service gewinnen. Die Fluggesellschaft verfügte jedoch nicht über die nötigen Streckenrechte, um zum Beispiel auch in die Türkei oder nach Ägypten zu fliegen. Deshalb suchten die Verantwortlichen das Gespräch mit verschiedenen Anbietern in der Schweiz. «Wir konnten nur beschränkt Einfluss auf die Fluggestaltung nehmen», so Hotelplan-Suisse-CEO Kurt Eberhard. Mit der Lancierung des Holiday Jet auf Basis der Kooperation mit Germania Flug AG sind diese Probleme ausgeräumt.

Die Airline scheint im Markt schon gut angekommen zu sein. Für diesen Sommer konnten schon «mehrere Tausend» Flugsitze verkauft werden. CEO der neuen Airline ist Tobias Somandin, der mit seinem Team fast nonstop und ohne freies Wochenende während 213 Tagen durchgearbeitet haben soll. 50 000 Stunden sind gemäss Pelizzoni in den Start-up der Germania Flug AG gesteckt worden. **cp**

Patrick Huber

## «Kuchen ist nicht kleiner»

**Kurt Eberhard, warum wieder eine neue Schweizer Charter-Fluggesellschaft, nachdem Edelweiss Air und Belair vor Jahren von Kuoni und Hotelplan Group abgestossen wurden?**



**Kurt Eberhard:** Es kommt ja keine zusätzliche Fluggesellschaft auf den Markt. Es wird nur eine bisherige durch eine neue ersetzt. Es handelt sich um ein Schweizer Produkt, von dem wir überzeugt sind, dass es auf dem Schweizer Markt besser ankommen wird.

**Hotelplan Suisse hat zuletzt mit der tschechischen Travel Service Airlines gearbeitet. Hat diese nicht alle Wünsche erfüllt?**

Doch. Es wäre unfair, sie jetzt an den Pranger zu stellen. Der Service war sehr gut. Eine Herausforderung stellten manchmal einzig die Sprachkenntnisse dar. Es war nicht immer gewährleistet, dass auch Französisch sprechende Flight Attendants an Bord waren. Und das ist heute nicht mehr der Fall.

**Trotzdem: Der Kuchen wird im Schweizer Badeferienmarkt nicht grösser. Es wird also zu einem Verdrängungskampf kommen.**

Er ist auch nicht kleiner geworden, da ja niemand zusätzlich hinzugekommen ist. Aber Sie haben schon recht: einfach wirds nicht werden. Deshalb haben wir mit Germania Flug AG eine langfristige Zusammenarbeit vereinbart.

**War Air Berlin ebenfalls eine Option, da sie ja jetzt Belair besitzt?**

Wir buchen zusätzliche Sitze auch auf den Edelweiss Air-, Air Berlin und Helvetic Airways-Maschinen. Das Hauptflugprogramm bestreitet jedoch zu 70 Prozent nun Germania Flug AG.

**Was hat denn letztlich den Ausschlag zugunsten der Germania Flug AG gegeben?**

Ein Aspekt war die für uns günstige Kostenstruktur bei gleichzeitig hoher Servicegarantie. Der Hauptgrund war aber nicht der Preis, sondern dass wir über ein eigenes Produkt verfügen, mit dem wir uns auch profilieren können.

**Die berühmte Swissness also.**

Genau. Die ist im Produkt, im Catering, beim Kabinenpersonal sichergestellt. Wichtig war zudem, dass an Bord auch Schweizerdeutsch gesprochen wird, handelt es sich doch um gemischte Crews.

**Wie kam man auf den Namen Holiday Jet?**

Wir hatten uns mehrere mögliche Namen ausgedacht. Und Holiday Jet überzeugte am meisten. Wir mussten aber zuvor abklären, ob dieser Name nicht schon besetzt war und uns juristisch absichern. Wir haben uns auch überlegt, Hotelplan aufs Flugzeug zu schreiben. Wir verzichteten aber darauf, nicht zuletzt, um uns die Option offenzuhalten, auch mit anderen Veranstaltern zusammenarbeiten zu können. **cp**



Foto: Jürg Wyss

Der 49-jährige Schweizer Urs Pelizzoni ist Verwaltungsrat der Germania Flug AG.

### Vier Fragen an Urs Pelizzoni

**«Cockpit»:** Wann ist der Entscheid gefällt worden, die Germania Flug AG ins Leben zu rufen?

**Urs Pelizzoni:** Dieser Entscheid ist bereits Anfang 2014 gefallen. Ich stehe der Besitzerfamilie der Germania, der Familie Bischoff, nahe und bin wegen meiner Affinität zur Aviatik gebeten worden, an diesem Projekt mitzumachen.

**Was waren die besonderen Herausforderungen?**

Die grösste Herausforderung war, einen CEO zu finden, der über das nötige Wissen verfügte. Mit dem früheren Belair-Manager Tobias Somanadin haben wir den richtigen Mann gefunden, der alle Voraussetzungen mit sich bringt.

**Wie ist die Germania Flug AG punkto Piloten personell aufgestellt?**

Wir haben insgesamt 21 Captains und First Officer angestellt, die ein normales Assessment durchlaufen haben. Wir konnten aus sehr vielen ehemaligen Hello- und Belair-Piloten aussuchen. Bis auf vier sind alles Schweizer. Insgesamt arbeiten 56 Personen für die Fluggesellschaft.

**Wie lautet die Strategie?**

Wir wollen ein schlankes Unternehmen bleiben. Wir kaufen Dienstleistungen bei der Germania Deutschland hinzu. **ph**

# Ein solides Ergebnis

Lufthansa Technik hat trotz grosser Konkurrenz erneut ein gutes Geschäftsjahr vorgelegt. Der Marktleader unter den MRO-Betrieben muss aber weiter wachsen. Dies soll durch eine Ausweitung des Produktportfolios und eine weitere Internationalisierung geschehen.

Mit einem operativen Gewinn von 392 Millionen Euro hat Lufthansa Technik (LHT) auch im vergangenen Jahr schwarze Zahlen geschrieben. Damit lag der mit einem Marktanteil von elf Prozent weltweit grösste unabhängige MRO (Maintenance, Repair und Overhaul)-Anbieter zwar um drei Prozent unter dem Ergebnis von 2013, erreichte aber das zweitbeste Resultat in der vergangenen sieben Jahre. Finanzchef Peter Jansen erklärte den leichten Rückgang mit ungünstigen Einflüssen wie den Pilotenstreiks bei Lufthansa, Währungsschwankungen und Preissenkungen für die Passage- und Frachtabteilung des Kranichs sowie einem Beitrag von mehr als 180 Millionen Euro an das konzernweite Kostensenkungsprogramm Score. Der Umsatz stieg auf 4,3 Milliarden Euro, ein Plus von 3,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

## Jahr der «Special Mission Aircraft»

Wie der scheidende Vorstandsvorsitzende August Wilhelm Henningsen in Hamburg ausführte, habe die Nachfrage in der kommerziellen Luftfahrt im Jahr 2014 um fast sechs Prozent zugelegt, womit sie das durchschnittliche Wachstum der vergangenen zehn Jahre aufgrund eines überproportionalen Wachstums in Asien und dem Nahen Osten übertroffen habe. Davon habe auch sein Unternehmen profitieren können. Zu den Höhepunkten des vergangenen Jahres zählt die EASA-Zulassung als Wartungsbetrieb für den Airbus A350XWB, gut ein Jahr vor der Inbetriebnahme des Musters durch Lufthansa. Der deutsche Carrier hat 25 Exemplare der Version -900 bestellt und erwartet nächstes Jahr die Auslieferung des ersten Flugzeugs.

Weitere Höhepunkte bildeten die Überholung der Boeing 747SP «SOFIA», dem fliegenden Teleskop der NASA und des DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt), die Umrüstung eines ehemaligen A310-300 der Deutschen Luftwaffe zu einem Parabelflugzeug und schliesslich der Umbau und die Ausstattung eines A340 der Lufthansa mit einer Patient Transport



Foto: Thomas Strässle

Der neue Chef der Lufthansa Technik, Johannes Bussmann, will mehr Wachstum.

Unit (PTU) samt Isolierungseinrichtungen. Damit können Evakuierungsflüge für Menschen mit hoch ansteckenden Krankheiten (wie beispielsweise Ebola) durchgeführt werden.

## Bald bereit für C Series

Klar ist, dass LHT das Wachstum auch in den kommenden Jahren fortsetzen will, und zwar «mit sehr viel Elan», wie Johannes Bussmann, seit 1. April Nachfolger von Henningsen als Chef des deutschen Wartungs- und Überholungsbetriebs, klarmachte. «Grundsätzlich wollen wir in allen Bereichen wachsen, vor allem aber bei den neuen Flugzeug- und Triebwerksmustern», erklärte Bussmann.

Dazu gehört auch die kanadische C Series, die bei Swiss ab kommendem Jahr eingesetzt wird. In technologischer Hinsicht handle es sich nicht um ein komplett neues Flugzeug, das neue Wartungsverfahren erfordere, meinte Bussmann. Er gehe davon aus, dass sein Unternehmen für die technische Betreuung der neuen Swiss-Kurzstreckenmaschinen zum Zug kommen werde. Für die Wartung der neuen Boeing 777-Flot-

te des Schweizer Carriers seien zur Zeit Gespräche im Gang.

Wachstum ist in der MRO-Branche heutzutage immer auch verbunden mit Engagements im Ausland. Mehr als die Hälfte der 21 zum LHT-Konzern gehörenden Gesellschaften befinden sich ausserhalb Deutschlands. Jüngstes Kind ist ein neuer Wartungsstandort in Puerto Rico, wo ab kommendem Juli auf fünf Linien zunächst Flugzeuge der A320-Familie für den amerikanischen Markt überholt werden. Mit Spirit Airlines und JetBlue konnten bereits erste Kunden gewonnen werden.

Besonders stark wächst offenbar der kostengünstige Standort Sofia, und das soll im selben Stil weitergehen: «Wir werden in Bulgarien weiter in Personal, Geräte und Infrastruktur investieren», erklärte Finanzchef Jansen. Es sei möglich, dass der Personalbestand von derzeit etwa 750 Mitarbeitern bald einmal auf 1000 ansteige. Damit würde Lufthansa Technik Sofia zum grössten Tochterunternehmen in Europa aufsteigen. **cp**

Thomas Strässle



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



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



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

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

Deutscher Wetterdienst | austro CONTROL | Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra | Eidgenössisches Departement des Innern EDI Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz

## HOFFMANN PROPELLER

bringen Sie voran - ob 50 oder 5000 PS  
 gets you going - whether 50 or 5000 hp

[www.hoffmann-prop.com](http://www.hoffmann-prop.com)



## Operating above FL285?

Stay part of the system – line up your track.



FANS

**KUERZI**  
 avionics

*More than you expect!*

More informations about our approved design datas and product solutions on [www.kuerzi.com](http://www.kuerzi.com)



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

### Flugschule

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

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

**hs**  
[helisitterdorf.ch](http://helisitterdorf.ch)



ab Fr. 230.-

## Rundflüge | Flugschule

Flüge ab Basis:  
 Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten



25  
 JAHRE

In den letzten 25 Jahren haben wir über 400 Privat-, Berufspiloten und Fluglehrer ausgebildet.

**Ab sofort: Ausbildungen zum Privatpiloten PPL (H), Berufspiloten ATPL (H), Instrumentenflugberechtigung IR (H) und Fluglehrer FI (H), ab 19 500 CHF.**

[www.htc-helicopter.de/swiss](http://www.htc-helicopter.de/swiss)  
 + 49 (0) 7 71 / 16 24 74

**FASZINATION HELIKOPTER**  
**BB HELI ZÜRICH**  
 Ihr Spezialist für Rund- und Taxiflüge  
 Pilotenausbildung  
 044 814 00 14 [www.bbheli.ch](http://www.bbheli.ch)

Mehr als 4'500 Modelle!  
**A321 Swiss**  
 1:100 mit Fahrwerk und Ständer  
 CHF 195.-  
[www.flugzeugmodelle.com](http://www.flugzeugmodelle.com)

# Cockpit

Nr. 05/Mai 2015

Kunstflugpilot Bruno Müller platziert sich mit seiner Suchoi Su-25M2 regelmässig in den vordersten Wettbewerbsrängen.

**Foto: Aeromedia A.E. Wettstein**





## Lauda Air-Unfallbericht



Foto: Werner Fischdick

Die Unglücksmaschine Boeing 767 OE-LAV der Lauda Air.

# NG004: Der letzte Flug der «Mozart»

Was für die Schweiz der Absturz von SR 111, ist für Österreich der Verlust der Lauda Air-Boeing «Mozart» am 26. Mai 1991. Bei diesem schwersten Unglück der österreichischen Luftfahrtgeschichte starben alle 223 Menschen an Bord der 767-300ER. Es war dies zugleich der erste Absturz einer 767 überhaupt. Schuld war ein Defekt an der Schubumkehr, die sich deshalb während des Steigflugs öffnete. Ein bis heute von den österreichischen Behörden der Öffentlichkeit vorenthaltenes Gutachten enthält jedoch brisante Details.

Als die eineinhalb Jahre alte Boeing 767-3Z9ER «Mozart» (OE-LAV) am Samstag, dem 25. Mai 1991, Wien verlässt, ahnt niemand, dass es ein Flug ohne Wiederkehr ist. Mit einer Zwischenlandung in Bangkok fliegt der Jet nach Hongkong. Am 26. Mai soll die Maschine die Route in die entgegengesetzte Richtung zurück fliegen. Im Cockpit sitzen der US-Amerikaner Thomas Welch (48) mit 11 750 Stunden Erfahrung und sein österreichischer Kollege Josef Thurner (41) mit 6500 Stunden im Logbuch. Acht Flugbegleiter komplettieren die Besatzung, dazu kommen 213 Passagiere.

## Fataler Entscheid

Um 23.02 Uhr hebt die «Mozart» vom Bangkoker Don Mueang-Flughafen ab. Sechs Minuten später leuchtet in 11 000 Fuss Höhe im Cockpit die Warnung REV ISLN für Triebwerk 1 auf. «Shit», entfährt es Thurner. «That keeps, that's come on», meint Kapitän Welch. Die beiden Männer diskutieren über die Anzeige, die an- und wieder ausgeht. Thurner konsultiert das Quick Reference Handbook: «Additional

system failures may cause in-flight deployment. Expect normal reverse operation after landing.» Zusätzlich schlägt Thurner vor, das Bodenpersonal zu konsultieren, doch Welch ist skeptisch: «Ah, you can tell 'em it, just it's, it's, it's, just ah, no, ah, it's probably ah wa... ah moisture or something 'cause it's not just, oh, it's coming on and off.»

Die Piloten lassen die Sache auf sich beruhen, setzen den Flug fort. Dieses Verhalten ist ungewöhnlich. «Hätte ich diese Warnung erhalten, wäre in jedem Fall ein Briefing erfolgt. Keinesfalls aber wäre ich einfach so zur Routine übergegangen. Ausserdem hätte ich das Triebwerk auf Leerlauf gestellt und wäre rückgelandet», meint ein vom Autor konsultierter Flugkapitän.

Um 23.17 Uhr fährt plötzlich in einer Höhe von 24 000 Fuss bei einer Geschwindigkeit von Mach 0,78 die Schubumkehr des linken P&W 4060-Triebwerkes auf. «Oh, reverser's deployed!», ruft Thurner seinem Kapitän zu, während im gleichen Augenblick die Strömung an der linken Tragfläche sowie am Höhen- und Seitenleitwerk abreisst. Im Cockpit heulen Warnsirenen auf, als die

«Mozart» in Sekundenschnelle nach links rollt, sich auf den Rücken dreht und in einen Sturzflug übergeht. «Jesus Christ!» entfährt es Kommandant Welch, der verzweifelt darum kämpft, die Kontrolle über die 767 zurückzuerlangen. Doch alle Mühe ist vergeblich, das Höhen- und das Seitenleitwerk lösen sich vom Rumpf. Nach 29 Sekunden Sturzflug zerbricht die «Mozart» bei annähernd Schallgeschwindigkeit in 4000 Fuss Höhe, nur 94 nautische Meilen von Bangkok entfernt. Alle Menschen an Bord sterben.

## Bestürzung in der Heimat

In Österreich wurde das Unglück Stunden später durch eine Sondersendung im TV bekannt. Das ganze Land stand unter Schock, besonders natürlich die Lauda Air-Mitarbeiter. Die Fluggesellschaft besass nur vier Flugzeuge und beschäftigte rund 200 Leute. Die Frage «Wie konnte das geschehen?» hallte durch die Medien. Zwar hatte der Flugschreiber den Crash nicht überstanden, doch der Cockpit Voice Recorder sowie der EEC-Speicher des linken Triebwerks wa-

ren intakt. Und so konnten die Experten den Hergang der Katastrophe rekonstruieren. Das grosse Rätsel war jedoch, weshalb sich die Schubumkehr überhaupt aktiviert und wieso dies zum Crash geführt hatte. Eigentlich hätte die 767 trotzdem flugfähig bleiben müssen; so hatten es Boeing-Berechnungen im Rahmen der Zulassung ergeben. Doch bei den nun durchgeführten neuerlichen Tests fanden Fachleute heraus, dass man sich seinerzeit geirrt hatte – eine bei hoher Geschwindigkeit in der Luft aktivierte Schubumkehr sei für Piloten ohne spezielle Zusatzqualifikation nicht beherrschbar. Boeing nahm daraufhin Konstruktionsänderungen an der 767 vor.

Ein Persilschein für Lauda Air war dieser Umstand aber nicht. Denn im thailändischen Untersuchungsbericht stand, dass die Ursache für das Ausfahren der Schubumkehr nicht festgestellt werden konnte, und dass Lauda Air Wartungsmassnahmen an der OE-LAV «nicht immer in Einklang mit den Vorschriften des Herstellers Boeing» durchgeführt habe. Es scheint also durchaus möglich, dass Wartungsfehler zu einem Kurzschluss geführt hatten, der dann die Schubumkehr aktivierte. Beweisen liess sich diese Hypothese aufgrund des grossen Zerstörungsgrades des Wracks allerdings nicht.

### Die totgeschwiegene Expertise

Schwer wog ausserdem ein von Professor DDipl. Ing. Dr. Ernst Zeibig im Auftrag der Staatsanwaltschaft Wien erstelltes Gutachten. Darin heisst es, dass er von Lauda Air «einige dringend benötigte Unterlagen nur mit gerichtlicher Hilfe, unter Androhung einer Hausdurchsuchung» erhalten habe. Zeibig stellte fest, dass 25 Seiten des technischen Logbuchs vom Zeitraum 27. Mai bis 8. Juni 1990 und eine Arbeitskarte in den Dokumentationsunterlagen des C-Checks fehlten. Der Journalist Tim van Beveren schrieb dazu bereits 1994 in einem Buch, dass die betreffende Arbeitskarte «offenbar am 31. Mai 1991, also nach dem Absturz entnommen wurde.» Gut in dieses Bild passt auch die Aussage eines ehemaligen Lauda Air-Mitarbeiters: «Als ich in der Früh nach dem Unglück zum Dienst kam, waren Kollegen damit beschäftigt, Akten zu vernichten.»

Zeibig stellte ausserdem fest, dass es laut dem EEC-Speicher der linken Turbine zwischen dem 27. April 1991 und dem 26. Mai 1991 insgesamt 61 Fehlermeldungen die Schubumkehr betreffend gegeben hatte. Entsprechende Fehlermeldungen wurden auch während des letzten Fluges der «Mo-



Foto: FAA.gov

Vom Flugzeug blieben im Dschungel nur noch Bruchstücke übrig.

zart» registriert. Dazu kam, dass es bereits seit Dezember 1990 immer wieder zu derartigen Problemen gekommen war. Die Vorwürfe des Fachmanns wiegen schwer: So habe die Airline etwa Fehlermeldungen ohne genaue Ursachenanalyse wieder gelöscht, Wartungsmassnahmen nicht wie vorgeschrieben in den Unterlagen verzeichnet, angefangene Fehlerbehebungsmassnahmen nicht zu Ende geführt, ausserhalb zulässiger Bereiche liegende Messergebnisse als in Ordnung befunden und sogar unsinnige Arbeiten durchgeführt, die vom Hersteller Boeing gar nicht vorgesehen sind.

### Überhaupt nicht flugfähig

Nach Durchsicht aller Unterlagen kam Professor Zeibig daher zu dem Schluss, dass die «Mozart» den Unglücksflug gar nicht mehr hätte durchführen dürfen, da laut Minimum Equipment List (MEL) und Dispatch Deviation Guide (DDG) die Statusmeldung «Air/Ground Disagree» evident war, welche eine Inbetriebnahme des Flugzeugs in diesem Zustand verbietet. Und sogar am Boden in Bangkok, bevor die «Mozart» in ihr Verderben startete, notierte ein Techniker auf einer dem Autor vorliegenden Transit Check-Karte noch, dass am EICAS-Monitor die Meldung L ENG EEC C2 aufschien. Dies sei laut Professor Zeibig der «endgültige Beweis» dafür gewesen, dass die bisherigen Versuche der Fehlerbehebung nicht erfolgreich gewesen seien und die 767 deshalb gemäss MEL und DDG nicht mehr starten dürfen.

Dieses brisante Gutachten fand in Österreich allerdings kaum Beachtung, da die Behörden die Ermittlungen einstellten und es seither für die Öffentlichkeit unzugänglich bei den Akten liegt. Ein Sprecher der zuständigen Staatsanwaltschaft erklärte dazu: «Gerichtsakten sind in Österreich allgemein nicht öffentlich einsehbar, aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes.» Über die

Gründe zur Einstellung des Verfahrens könne er «mangels Aktenkenntnis» keine Angaben machen.

Für viele Hinterbliebene war dieses Vorgehen unverständlich, zumal Lauda Air sie nach dem Crash kaum betreut habe. «Das Kondolenzschreiben war samt der Unterschrift eine Farbkopie», ärgert sich etwa die Tirolerin Iris Jacobs, die ihren 24-jährigen Sohn Oliver bei der Tragödie verlor. Auch sonst habe es kaum Unterstützung von der mittlerweile aufgelösten Lauda Air gegeben. «Wir wurden im Stich gelassen.»

### Die AUA zeigt sich kulant

Verantwortung ohne rechtliche Verpflichtung übernimmt dagegen Austrian Airlines: Sie stellt nahen Angehörigen der Opfer einmal im Jahr ein kostenloses Ticket nach Bangkok zur Verfügung. «Das Management der Lauda Air aber hat sich einen Dreck um uns gekümmert», so die Meinung von Iris Jacobs. «Ich bin überzeugt davon, dass mein Sohn noch leben könnte, wenn Lauda Air bei der Wartung korrekt gearbeitet und die Aufsichtsbehörde gründlicher kontrolliert hätte.» Das damals für die Beaufsichtigung der Airline zuständige Verkehrsministerium sah sich ausserstande, diese Vorwürfe zu kommentieren, da alle involvierten Personen bereits in Pension seien oder die Behörde verlassen hätten, wie eine Sprecherin auf «Cockpit»-Nachfrage mitteilte.

2016 jährt sich die Katastrophe von Flug NG 004 zum 25. Mal. «Vielleicht findet sich ja ein Staatsanwalt, der aufklärt, weshalb trotz nachgewiesener Wartungsfehler niemals Anklage gegen Lauda Air erhoben wurde.» Viel Hoffnung hat Iris Jacobs aber nicht. «Dazu ist die Politik meiner Meinung nach viel zu tief in diesen Skandal verstrickt.» **cp**

**Patrick Huber**

(Wiener Korrespondent)



Foto: EuroAirport

Jürg Rämi hat den Basler EuroAirport während fast 13 Jahren geleitet. Zuvor war er 27 Jahre lang bei der Swissair.

# «Der richtige Zeitpunkt für den Wechsel»

EuroAirport-CEO Jürg Rämi geht Ende Juli mit 60 Jahren vorzeitig in Pension. Der Basler äussert sich zum Abgang der Swiss, zum «Klumpenrisiko» Easy Jet, den fehlenden Langstreckenverbindungen ab Basel. Aber auch zu den erfreulich hohen Passagierzahlen.

«Cockpit»: Herr Rämi, fast 13 Jahre lang waren Sie Direktor des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Welche Bilanz ziehen Sie?

**Jürg Rämi:** Auf einen kurzen Nenner gebracht: In der Krise begonnen und den richtigen «Rank» gefunden. Als ich 2002 den Posten des Flughafenchefs übernahm, galt es, eine ökonomische Krise zu bewältigen. Dem Eurocross wurde Scheibchen um Scheibchen abgeschnitten. Innerhalb von zwei Jahren sank das Crossair-Passagiervolumen von 2,1 Mio. auf nur noch 350 000 – dies vor allem wegen des Swissair-Groundings 2001. Zusätzlich verloren wir viel

Frachtvolumen und 2004 schrieben wir operativ rote Zahlen. Erschwerend kam hinzu, dass das Fingerdock gerade gebaut war und wir Verpflichtungen eingegangen waren. Wir hatten 230 Mio. Euro in die Erweiterung der Terminalinfrastrukturen investiert, um insbesondere auf die Bedürfnisse von Eurocross einzugehen. Es kam dann aber ganz anders und wir mussten unbedingt die Kosten senken.

**Das heisst Personal entlassen.**

Ja, das mussten wir leider auch tun. Gleichzeitig bemühte ich mich, bei den Airlines

wieder «auf den Radar» zu kommen. Bei einem kleineren Flughafen ist das immer problematisch: Verlässt ein wichtiger Kunde den Flughafen, denken die anderen, «da kann man kein Geld verdienen.» Zum Glück sprang nach längeren Verhandlungen die Easy Jet ein. Eines Abends erhielt ich den Anruf «we're going to base three aircrafts». Das war der Turnaround.

**Es gibt somit Parallelen zu Genf.**

Ja, wir hatten damals das Genfer Modell sehr genau studiert. Das half uns bei den Gesprächen mit Easy Jet. Zuvor hatten wir übrigens

## Auf ein Wort

**Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?**

Namibia.

**Ihre Lieblingsdestination?**

Kapstadt.

**Wo wollten Sie immer wieder mal hin?**

Australien.

**Wen würden Sie gerne am EuroAirport begrüßen?**

Am liebsten den siebenmillionsten Passagier.

**Ihr Lebensmotto?**

Geben und nehmen.

**Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?**

Nicht sehr. Ich bin auf Linked-in und habe eine Facebook-Seite angelegt.



Foto: Dennis Thomsen

Der EuroAirport hat in den letzten Jahren passagiermässig zugelegt. Obwohl sich die Swiss verabschiedet, rechnet der abtretende Flughafen-Direktor Rämi nicht mit markanten Einbussen.

auch Gespräche mit Germanwings geführt. Sie konnte sich aber nicht durchringen, in

«Ich musste schauen, dass wir bei den Airlines wieder auf den Radar kommen.»

Basel eine neue Basis zu eröffnen.

**Können Sie das nachvollziehen? Basel wäre doch ein ideales Sprungfeld gewesen.**

Im Lufthansa-Konzern herrscht manchmal der Eindruck, dass alles, was in Basel gemacht wird, Zürich kannibalisiert. Aus Zürcher Perspektive ist das sicher richtig.

**Somit mussten Sie sich aktiv um Kunden bemühen. So quasi von Tür zu Tür gehen.**

Das aktive Marketing war neben dem Kostensenkungsprogramm eine meiner Hauptaufgaben.

**Sind Sie finanzielle Kompromisse eingegangen?**

Nein. Aber wir haben darauf geachtet, attraktive Gebührenstrukturen anbieten zu können und so einen Wachstumsschub zu ermöglichen. Wir führten den Volumerabatt ein. Wer substanzielles Wachstum brachte, profitierte selbst davon. Aber alles erfolgte im publizierten Rahmen. Alle un-

sere Tarife waren und sind heute noch auf unserer Webseite ersichtlich.

**Basel ist heute noch stärker als Genf von der Easy Jet dominiert. In Zürich hat ein Klumpenrisiko fast zum Kollaps des Flughafens geführt, als die Swissair 2001 groundete. Könnte dies auch in Basel der Fall werden?**

Wir haben das ja mit Crossair schon einmal schmerzlich erlebt. Unser Volumen brach prozentual noch stärker ein als in Zürich. Die Schwierigkeiten resultierten damals in erster Linie aus dem Zusammentreffen von grossen Investitionen in die Infrastruktur und dem Zusammenbruch der Verkehrsströme. Heute hat Easy Jet in Basel einen Passagiervolumenanteil von 54 Prozent und zählt knapp 40 Prozent an Flugbewegun-

«Alles, was in Basel gemacht wird, kannibalisiert offenbar Zürich.»

gen. Bei fast allen Flughäfen ist es aber normal, dass es einen dominanten Carrier gibt. Wichtig ist, bei grösserem Kapazitätsbedarf und infrastrukturellen Investitionen die Fluggesellschaft finanziell ins Risiko mitzubinden. Eine Vorfinanzierung oder ein Joint Venture – so wie in München mit der

Lufthansa – wären Möglichkeiten, das Risiko auf Flughafenseite zu vermindern. Nur muss man dann einverstanden sein, dass der Kunde aktiv mitredet. In München funktioniert dies gut. Und, generell gesehen: Klumpenrisiken sind kalkulierbar.

**Die Swiss verabschiedet sich aus Basel. Dort könne sie kein Geld verdienen, führte Swiss-Chef Harry Hohmeister kürzlich aus. Was entgegenen Sie darauf?**

Die Profitabilität der Swiss kann ich nicht kommentieren. Hingegen beweist Easy Jet mit ihrer Basis von neun Flugzeugen, dass Airlines am EuroAirport gutes Geld verdienen können.

**Auch das Projekt Eurowings ist in Basel auf Eis gelegt. Sie zieht Wien Basel vor. Was lief da schief?**

Bei uns nichts. Wir wären sicher ein interessanter Markt. Wenn die Lufthansa Gruppe im Dreiländereck und somit im Basler Markt ein Bein drin haben will, wäre Eurowings mit der tiefen Kostenstruktur das richtige Modell. Wir sind deutlich günstiger als der Flughafen Zürich oder Wien.

**Droht der EuroAirport zum Provinzflughafen zu werden?**

Nein. Der Passagierverkehr am EuroAirport basiert auf vier Modellen: Das Low-Cost-Geschäft, Full-Service-Carriern wie Air France, British Airways und Lufthansa, die mehr-

# Monatsinterview



Foto: EuroAirport

Der trinationale Flughafen aus der Vogelperspektive.

malige Verbindungen pro Tag an die grossen europäischen Hubs anbieten, der Charter- und Ferienverkehr und last but not least der Nischenverkehr, vor allem nach Osteuropa.

## Woher stammen Ihre Passagiere?

Gut die Hälfte aus der Schweiz, ein knappes Viertel je aus Frankreich und Deutschland.

## Und trotzdem gilt Basel als Low-Cost-Airport.

Das ist nicht ganz richtig. Wir haben zwar ein gutes Angebot von günstigen Flügen; unsere Dienstleistungen und Infrastrukturen sind nicht «Low-Cost». Hinzu kommt, dass das sogenannte Low-Cost-Modell sich im Wandel befindet. Heute sind die Low-Cost-Airlines auch bei den Geschäftsleuten

«Low-Cost-Airlines sind heute auch bei den Geschäftsleuten akzeptiert.»

anerkannt. Viele Firmen buchen ihre Angestellten auf Low Cost-Fluggesellschaften, nicht zuletzt wegen den attraktiven Dienstleistungen. Easy Jet hat zum Beispiel das Speedy Boarding und die Platzreservierung

eingeführt. Sie bietet umbuchbare Flextarife an. Im gleichen Atemzug bieten wir am EuroAirport ein Fast-Track bei der Sicherheitskontrolle an. Easy Jet hat Business-Vereinbarungen mit Grossfirmen, was früher undenkbar war. Die Geschäftsmodelle im Punkt-zu-Punkt-Verkehr in Europa nähern sich an.

## Unter Ihrer Leitung ist die Passagierzahl von 3 Mio. im Jahr 2002 auf voraussichtlich 7 Mio. im Jahr 2015 gestiegen. Was haben Sie richtig gemacht?

Im Wesentlichen, was ich schon aufgeführt habe. Die Rahmenbedingungen müssen stimmen, das Gebührenmodell muss attraktiv sein, die Airlines müssen Geld verdienen können. Wir profitieren aber sicher davon, dass unsere Region, als internationaler Standort im Bereich der Pharma und der Chemie wirtschaftlich boomt. Auch Südbaden ist gut unterwegs.

## Erst kürzlich geriet der EuroAirport wegen der Steuern mit Frankreich in den Clinch. Schweizer Firmen sollen nach französischem Recht besteuert werden. Ist die Rechtssicherheit nun gewährleistet?

Ich bin zuversichtlich, dass wir auf politischer Ebene eine Lösung finden werden. Sie wird für die Schweizer Firmen aber einen

Preis haben. Es geht dabei um die Unternehmensgewinnsteuer, von der Frankreich einen Teil haben will. Easy Jet hat Ausbauschritte gestoppt. Wenn eine vernünftige Lösung da ist, wird die Airline wohl wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden. Ich bin optimistisch, dass die beiden Staaten eine Lösung finden werden.

## Stichwort Optimismus: Könnte sich nicht auch die Swiss überlegen, ob sie auf ihren Entscheid zurückkommt, Basel aufzugeben?

Emotional ist es natürlich schade, dass das Schweizer Kreuz am EuroAirport verschwinden wird. Auf der anderen Seite muss ich den Entscheid akzeptieren, wenn die Swiss hier kein Geld verdienen kann. Allerdings muss ich anfügen, dass letztes Jahr nur 170 000 von 6,5 Mio. Fluggästen Swiss-Passagiere am EuroAirport waren. Das verlorene Passagiervolumen konnte durch andere Airlines wie zum Beispiel Vueling mehr als wettgemacht werden. Neben Easy Jet, Wizz Air und Ryanair ist Vueling der vierte, starke Low Coster am EuroAirport. Wichtig wäre es für uns, einen Partner zu finden, der nach dem Wegfall der Swiss London City bedienen könnte.

## Wie sieht es mit dem Ausbau der Langstreckenverbindungen ab Basel aus?

Auf der Passagierseite läuft nicht viel. Das Cargo-Geschäft ist aber auf Kurs mit einem richtigen Wachstum im Langstreckenbereich. Wünschenswert wäre für mich auch ein Frachtflug nach Schanghai. China hat ein grosses Wachstumspotenzial.

## Was machen Sie nach Ihrer Pensionierung am 31. Juli? Fliegen Sie selber?

Nein. Ich bin kein Pilot und werde es wohl auch nicht mehr werden (lacht). Beruflich werde ich das eine oder andere Mandat wahrnehmen. Ich freue mich, mehr Zeit für meine Familie zu haben, auch wenn meine beiden Töchter schon 21 und 22 1/2 Jahre alt und selbstständig sind. Mein Ziel wäre es, eine Tour de Suisse mit dem Velo zu machen – in meinem Tempo!

## Wann ist der Entscheid gefallen, aufzuhören?

Der ist langsam gereift. Ich bin seit bald 13 Jahren in Basel und werde im Juli 60 Jahre alt. Das Unternehmen ist sehr gut aufgestellt und hoch profitabel. Für mich ist es der richtige Zeitpunkt für einen Führungswechsel. **cp**

Interview: Patrick Huber

# Airbus Helicopters AS355NP Ecureuil 2

Mit der AS355, der zweimotorigen Version der erfolgreichen AS350 Ecureuil, konnte die französische Aerospatiale ihre erfolgreiche Produktfamilie weiter ausbauen. Die AS355 Ecureuil 2 zeichnet sich durch ihr hervorragendes Leistungspotenzial aus.

## Technische Daten

<b>Hersteller</b>	Airbus Helicopter
<b>Typ</b>	Leichter Mehrzweckhelikopter
<b>Erstflug</b>	28. September 1979
<b>Länge (inklusive Rotor)</b>	12,94 m
<b>Kabinenbreite</b>	1,65 m
<b>Max. Höhe</b>	3,34 m
<b>Besatzung/Pax</b>	1/6
<b>Rotordurchmesser</b>	10,69 m
<b>Max./Dauerleistung</b>	2 x 415 kW / 2 x 343 kW
<b>Leergewicht</b>	1503 kg
<b>Max. Abfluggewicht</b>	2600 kg
<b>Max. Unterlast</b>	1134 kg
<b>Triebwerk</b>	2 Turbomeca Arrius 1A1
<b>Treibstoff</b>	730 l
<b>Höchstgeschwind.</b>	278 km/h
<b>Reichweite</b>	731 km
<b>Website</b>	airbushelicopters.com



Foto: Airbus Helicopters

Rund vier Jahre nach dem Erstflug der einmotorigen AS350 Ecureuil (Eichhörnchen) hob die erste zweimotorige AS355E Ecureuil 2 vom Boden ab. Am 24. Oktober 1980 erhielt die AS355E die Zertifizierung der französischen Zulassungsbehörde. Die Ecureuil 2 bekam, wie schon die AS350 AStar, einen eigenen Namen für den amerikanischen Markt: TwinStar.

Beim ersten Prototyp AS355E wurden viele Komponenten der AS350 verwendet; Rotormast und -kopf, die Kabine und die Landekufen. Der AS355 erhielt ein neues Getriebe, eine verbesserte Rumpfstruktur, einen größeren Kraftstofftank und neue Hauptrotorblätter. Anstelle des französischen Turbomeca Arriel-Triebwerkes des AS350 erhielt die AS355 zwei amerikanische Triebwerke Allison 250-C20F. Aerospatiale (heute Airbus Helicopters) lieferte 1987 die ersten AS355F noch mit Allison-Triebwerken aus. Die weiteren AS355F wurden mit französischen Turbomeca TM319 Arrius-Triebwerken geliefert, welche über zehn Prozent wirtschaftlicher arbeiteten. Die F-Version wurde in erster Linie für den zivilen Markt entwickelt. Im Fokus standen Firmen aus der Öl-Industrie. Mit den im AS355N eingebauten Turbomeca Arrius 1A-Triebwerken erhielt die Ecureuil 2 erstmals eine vollständig digitale Triebwerksregelung FADEC (Full Authority Digital Engine Control).

Die aktuelle Version führte Eurocopter (heute Airbus Helicopters) im Jahr 2007 ein. Sie trägt die Bezeichnung AS355NP. Die Leistung dieser Ecureuil 2 wurde weiter erhöht, um mehr Zuladung in grossen Höhen und in heissem Klima zu ermöglichen. Durch den Einbau neuer Triebwerke Turbomeca Arrius 1A1 und des für die AS350B3 entwickelten Untersetzungsgetriebes erhöhte sich die Zuladung um 200 Kilogramm auf 2800 Kilogramm.

Im Cockpit wird der Pilot durch die Integration eines Multifunktionsbildschirms VEMD (Vehicle and Engine Multifunction Display) unterstützt.

Im Schweizer Luftfahrzeugregister waren bis heute neben den 171 einmotorigen AS350 Ecureuil (sieben verschiedene Versionen) auch zehn zweimotorige Ecureuil 2 der Versionen AS355F (1), AS355F1 (1), AS355F2 (2), AS355N (5) und AS355NP (1) eingetragen. Aktuell fliegen in der Schweiz zwei AS355F2 und jeweils eine Maschine der Versionen N und NP. **cp**

# Generalversammlung mit prominentem Gastredner

Am 8. April fand in Bern die Generalversammlung der Swiss Helicopter Association (SHA) statt. Mit Vittorio Morassi, dem Präsidenten der European Helicopter Association (EHA), konnte ein prominenter Gastredner begrüsst werden. Allen Traktanden und Wahlen wurde einstimmig zugestimmt.

Vittorio Morassi brachte es in seiner Rede auf den Punkt: Der Helikopterindustrie wird europaweit in Politik und Öffentlichkeit wenig Akzeptanz entgegengebracht. Aussenstehende bringen die Arbeitsfliegerei oft mit unnützen Spassflügen und Lärm in Verbindung. Hier besteht grosses Aufklärungspotenzial. Deshalb ruft Morassi die SHA und die anderen europäischen Verbände zu engerer Zusammenarbeit auf: «Die europäischen Hersteller unterhalten in Brüssel ein aufwändiges und effizientes Lobbying. Wir müssen uns ebenso wirkungsvoll positionieren.»

## Zu viele Regeln

Morassi wies darauf hin, dass bei der EASA viele Vorschriften aus der Flächenfliegerei in die Helikopterfliegerei implementiert werden. «Es gibt in der EASA leider zu wenig Helikopter-Experten und so kommt es, dass wir mit viel zu vielen und nicht anwendbaren Regeln konfrontiert werden.» Weiter fügte er an, dass die unzähligen Regeln ihre Umsetzung sehr teuer machen und oft auch verschiedene Interpretationen zulassen.

Die EHA hat sich als ein Hauptziel vorgegeben, dass die Helikopterindustrie als eigenständiger Zweig der Luftfahrt wahrgenommen wird. Dies war zum Beispiel bei der Planung des Single European Sky nicht der Fall.

Der Präsident der EHA kam in seiner Rede auch auf schweizerische Anliegen zu sprechen. So die CAT-Regel zum Pilotenalter >60. Er wies darauf hin, dass hierzu bei den Mitgliedsländern der EASA keine Einigkeit besteht.

Das mehrheitlich gewerkschaftlich motivierte Vorhaben ist aus medizinischer Sicht schwer zu begründen. In Ländern mit tieferem Pensionsalter wie zum Beispiel Frankreich ist diese Regelung kein Thema. Morassi empfiehlt der SHA, sich für Interventionen in Brüssel «Verbände-



Rudolf Joder, SHA (links) mit Gastredner und Präsident EHA, Vittorio Morassi.

te» aus anderen europäischen Staaten zu suchen. Dasselbe gilt gemäss Morassi auch für die CAT-Vorschriften betreffend Einmotorigkeit. Er lässt aber bezüglich Brüssel keine zu grossen Erwartungen aufkommen: «Wer mit der Arbeit der Kommissionen etwas vertraut ist, muss leider feststellen, dass die Kommissionsmitglieder oft völlig unvorbereitet zu den Meetings erscheinen

und nach kurzem Austausch schon wieder zum nächsten Termin eilen müssen.» Zumindest aber hat die EHA erreicht, dass im neuen EASA-Organigramm die Helikopterbetreiber bei allen Entscheidungsprozessen mit am Tisch sitzen. **cp**

**Karin Münger**

## GV durchgehend mit einstimmigen Entscheidungen

24 Mitglieder fanden den Weg nach Bern. In seinem Jahresbericht kam Präsident Rudolf Joder auf die Tätigkeiten des Vorstandes zu sprechen. Im Mittelpunkt standen die CAT-POL-Vorschriften 305 und 420, das Pilotenalter 60, die Sauerstoff- und Gebirgslandeplatz-Regelungen sowie die Auswirkung der Aussenlandeverordnung.

Zum Thema Pilotenalter wird Nationalrat Joder in der nächsten Session eine Interpellation einreichen, in welcher der Bundesrat zu dieser verfassungswidrigen und sehr kurzfristigen Änderung des Arbeitsrechts bis Ende Juli Stellung beziehen soll. Wie gedenkt der Bundesrat die Finanzierungslücken zu decken? Der Präsident sprach davon, nach Ausschöpfen der nationalen Massnahmen auch auf europäischer Ebene aktiver zu werden.

Weitere Tätigkeiten des Vorstandes im vergangenen Jahr sowie eine Auflistung der Besprechungen und Vorstösse werden im Protokoll der GV aufgeführt sein.

Sämtliche Traktanden wurden von den Mitgliedern einstimmig verabschiedet; die Mitgliederbeiträge bleiben 2015 unverändert. Im Vorstand standen in diesem Wahljahr keine Mutationen an, bei den Revisoren wurde der abtretende Hansueli Bärffuss durch Christian Müller ersetzt. Mittelfristig werden sich aber Änderungen ergeben: Sowohl Bruno Bagnoud als auch Guido Brun werden zurücktreten. Rudolf Joder seinerseits gab bekannt, dass er als abtretender Nationalrat der SHA nur noch ein Jahr als Präsident zur Verfügung steht. **km**



Fotos: Markus Herzig

EC155B1 HB-ZOL beim Start auf dem Flughafen Zürich.

# Heli «Oscar Lima»

Zwei Helikopter aus dem Hause Aero-spatiale/Eurocopter tragen das Call-sign «Oscar Lima» – aber aus ganz verschiedenen Epochen. Die SA.319B Alouette 3 «Xray Oscar Lima» wurde im Februar 1984 von der Air Zermatt AG als insgesamt vierte Alouette 3 übernommen. Zuvor flog dieser Helikopter während rund zehn Jahren in Neuseeland als ZK-HIR und danach in Australien als VH-FLI. Weitere zehn Jahre flog der HB-XOL im Wallis, bis am 3. Mai 1994 eine harte Landung am Schwarztor

seine Einsatzzeit beendete. Der Helikopter war danach noch eingestellt, wurde aber nicht mehr aufgebaut und im Jahre 2000 im Register gelöscht.

Der EC155B1 «Zulu Oscar Lima» wurde von der Heli-Link Helikopter AG in Spanien gekauft und im April 2013 eingetragen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist der HB-ZOL der einzige EC155 – eine Weiterentwicklung der SA 365 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 324 km/h – im Schweizer Register. Die beiden Helikopter im Detail:

**HB-XOL SA.319B Alouette 3**; S/N 2211; B/J 1974; vorher: VH-FLI; Eintrag: 1. Februar 1984, Eigentümer & Halter: Air Zermatt AG; Löschung: 31. Januar 2000.

**HB-ZOL EC155B1**; S/N 6791; B/J 2007; vorher: EC-KPU; Eintrag: 29. April 2013, Eigentümer & Halter: Heli-Link Helikopter AG. 

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

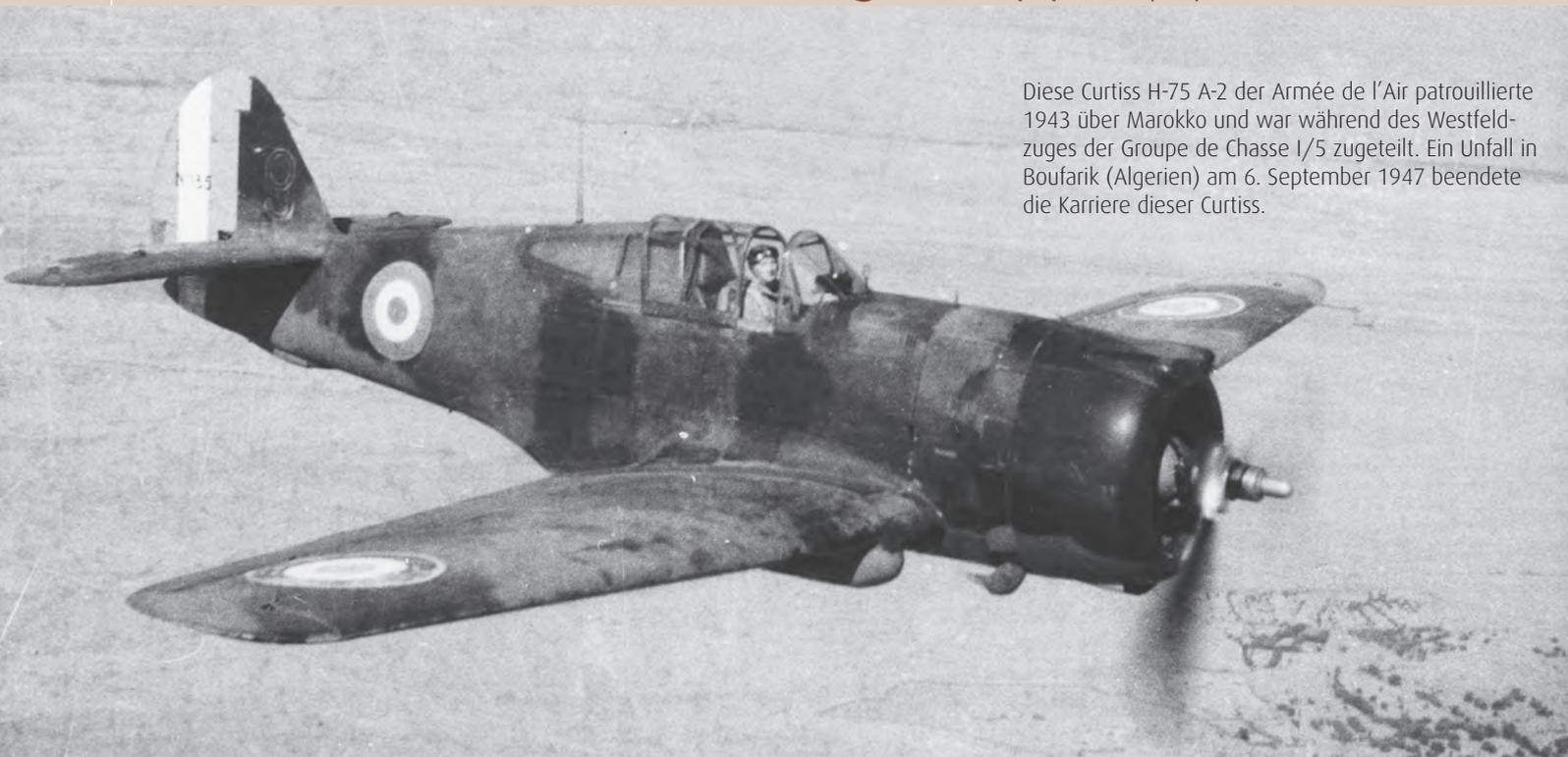


SA.319B HB-XOL der Air Zermatt AG beim Start von der Homebase.



SA.319B HB-XOL bereit für den nächsten Flug auf dem Heliport Zermatt.

## Curtiss H-75 A und die Fliegertruppe (2)



Diese Curtiss H-75 A-2 der Armée de l'Air patrouillierte 1943 über Marokko und war während des Westfeldzuges der Groupe de Chasse I/5 zugeteilt. Ein Unfall in Boufarik (Algerien) am 6. September 1947 beendete die Karriere dieser Curtiss.

# Eine Fata Morgana

Am Vorabend des Zweiten Weltkrieges erwog die Schweizer Fliegertruppe den Ankauf von 30 H-75 A. Curtiss wäre mit ihrem Jäger zum Handkuss gekommen, wenn das Lizenzabkommen mit Frankreich zum Bau der Morane-Saulnier MS-406 C-1 sowie der Ankauf der Messerschmitt Bf 109 E-3 gescheitert wäre. Die Verhandlungen mit der Curtiss-Wright Cooperation waren bereits soweit gediehen, dass Schweizer Piloten im November 1938 die Hawk im Zweigwerk von Buffalo probefliegen durften. In der Tat eine Premiere, denn erstmals wagten sich Eidgenossen ins Cockpit eines amerikanischen Jagdflugzeugs.

**I**m Frühling 1938 lotete die Kriegstechnische Abteilung (KTA) die Lieferbedingungen für 30 H-75 A Hawk (Falke) aus – eine Exportversion der P-36 A des United States Army Air Corps. Die in Buffalo domizilierte Curtiss-Wright Corporation stellte den Eidgenossen bei sofortiger Bestellung die ersten Exemplare für Sommer 1939 in Aussicht (siehe auch «Cockpit» 04/2011). Praktisch zeitgleich mit den Schweizer Kaufgelüsten in Übersee orderte Frankreich seine ersten 100 H-75 A-1; es sollten nicht die einzigen Exemplare dieses Typs bleiben.

### Schwachpunkt Bewaffnung

Der ins Auge gefasste Kauf von modernen Jagdflugzeugen quasi frisch ab Stange bei einem ausländischen Hersteller offenbarte eine radikale Kehrtwende in der Rüstungspolitik der Schweizer. Bis zu diesem Zeitpunkt liess die KTA die selektionierten Typen nach den Bedürfnissen der Fliegertruppe modifizieren und im eigenen Land unter Lizenz produzieren.

Der günstigen Liefertermine wegen warf die KTA alle ihre Bedenken bezüglich der Ersatzteilbeschaffung sowie dem angelsächsischen Masssystem über Bord. Genauso wie eine ihrer bis dato primären Anforderung: die Kanonenbewaffnung. Mit lediglich vier Browning 7,5-mm-Maschinengewehren fungierte die H-75 A in punkto Feuerkraft in der Weltergewichtskategorie.

Dabei war die Forderung der KTA bezüglich Kanonenbewaffnung ihrer künftigen Jagdflugzeuge alles andere als unbegründet: Während des vor genau 75 Jahren von der deutschen Wehrmacht lancierten Westfeldzuges verfluchten die französischen Curtiss-Piloten die unzureichende Feuerkraft ihrer H-75 A (siehe Artikel auf den Seiten 38 und 39 in dieser Ausgabe).

### Flugzeuge frisch ab Stange

Die für die Fliegertruppe bestimmten H-75 A hätten wohl triebwerks- wie auch ausrüstungsmässig der amerikanischen P-36 A entsprochen – allerdings mit Abstrichen. Gemäss einem von Oberstdivisionär Hans Bandi, dem damaligen Luftwaffen-Kommandanten, unterzeichneten Dokument vom 11. Juli 1938 sollten «bereits bei uns eingeführte Waffen, Funkgeräte sowie Instrumente zum Einbau gelangen».

Nach dem Willen der KTA wären die 30 Exemplare mit Ausnahme der Bewaffnung vollständig ausgerüstet nach der Schweiz verschifft worden, wie ein Schreiben vom 13. Juni 1938 an die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr festhält. Mit diesem Vorgehen wollte die KTA möglichen Lieferverzögerungen im Zusammenhang mit Schweizer Sonderwünschen aus dem Weg gehen. Damit wählten die Schweizer eine komplett andere Lösung als die Armée de l'Air, die lediglich Baugruppen zur Endmontage im eigenen Land orderte.

Diese H-75 A waren zudem mit einer Reihe französischer Komponenten ausgerüstet (siehe Kasten im Artikel auf Seite 39).

Keine Antwort geben die verfügbaren Dokumente über die vorgesehene Bewaffnung der Schweizer Hawk. Frankreich entschied sich für das ebenfalls in der amerikanischen P-36 A eingebaute Browning 7,5-mm-Maschinengewehr. Eine Waffe, die bis dato nicht in den Arsenalen der Grande Nation existierte.

Zum Einbau kamen in Belgien unter Lizenz gefertigte Browning Herstal Type FN 38. Wegen massiver Lieferverzögerungen der Belgier rollten die ersten H-75 A-1 ohne Bewaffnung von der Endmontagelinie der Société Nationale de Constructions Aéronautiques (SNCAC) im zentralfranzösischen Bourges – die ersten Waffen waren erst im Februar 1939 verfügbar.

### Flugerprobung in den USA

Im Herbst 1938 schwappte der Aktionismus rund um die Hawk-Beschaffung nach Nordamerika über und beschäftigte Oberleutnant F. Real – den damaligen Schweizer Militärattaché in Washington. Seine Aufgabe: Für eine handverlesene Gruppe von Schweizer Testpiloten einen Platz in der Curtiss H-75 A zu sichern. Das Pentagon gab grünes Licht, und so trat am 22. Oktober 1938 die Delegation via Cherbourg ihre Reise über den Atlantik an.

Die Eidgenossen trafen am 2. November 1938 in Buffalo ein, wo zu diesem Zeitpunkt die Produktion der H-75 A-1 für die Armée de l'Air auf Hochtouren lief. Es war Oberstleutnant Robert Ackermann – dem damaligen Sektionschef der Abteilung für Flugwesen – vorbehalten, als erster Schweizer Pilot ein amerikanisches Jagdflugzeug zu pilotieren. Einen Tag später durften sich Oberstleutnant Walter Burkhard und Hauptmann Hans Rüetschi mit der H-75 A vertraut machen.

### Altes Eisen im Feuer

Bereits vor der Abreise der Schweizer Delegation nach den Vereinigten Staaten erlitt die Hawk-Beschaffung eine üble Schlagseite. Grund dafür waren die guten Fortschritte des am 28. Januar 1938 zwischen der Société Morane-Saulnier und der KTA beschlossenen Abkommens zum Lizenzbau der MS-406 C-1, die dank ihrer Kanonenbewaffnung perfekt ins Anforderungsprofil der Fliegertruppe passte. Die erste für die Schweiz bestimmte Mustermaschine MS-406 H verliess im Spätsommer 1938 zum Kaufpreis von 140 000 Franken das Herstellerwerk in Puteaux an der Seine. Die Lizenzfertigung in vorerst 82 Exemplaren lief unter der Bezeichnung D-3800 ein Jahr später an.

Die Schweizer sahen in der H-75 A in erster Linie eine valable Alternative, falls die Grande Nation ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachgekommen wäre. Vom technologischen Standpunkt her betrachtet erwies sich die D-3800 gemessen an der Curtiss als ein massiver Rückschritt. Nicht umsonst war die H-75 A in der Armée de l'Air dazu auserkoren, die nicht mehr ganz taufrische MS-406 C-1 raschmöglichst aus den Frontfliegerverbänden zu verdrängen.

### Der Pakt mit dem Teufel

Den definitiven Todesstoss versetzte dem Falken aus Buffalo die Ankündigung des Dritten Reiches, den Eidgenossen die Messerschmitt Bf 109 E-3 zu liefern. Der Jäger war damals das Edelste an Flugzeugbaukunst, was auf dem Markt verfügbar war und der Curtiss leistungs- und vor allem bewaffnungsmässig haushoch überlegen. Aber es war ein Pakt mit dem Teufel: Denn die Schweizer mussten im Gegenzug harte Devisen und fürs Dritte Reich schwer verfügbare Rohmaterialien liefern («Cockpit» 04 und 05/2011).



Foto: Michel Cristescu

Eine französische Bodentruppe überprüft die Funktionstüchtigkeit des in Belgien produzierten 7,5-mm-Maschinengewehrs.

So blieb die Curtiss H-75 A eine Fata Morgana am Schweizer Himmel. Dabei wären die Schweizer mit der Hawk wohl besser bedient gewesen als mit ihrer D-3800, wie die Erfahrungen der Franzosen im vor 75 Jahren entflammten Westfeldzug zeigten. Einzelheiten liefert der Bericht auf den Folgeseiten dieser Ausgabe. **CP**

### Hans-Heiri Stapfer

*Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern sowie Alain Pelletier und Michel Cristescu für das Überlassen von Unterlagen und Fotos.*

### Die Curtiss-Eintagesfliege von Dübendorf

Die H-75 A erwies sich für die Schweizer Fliegertruppe als ein Luftschloss. Hingegen weilte bereits vier Jahre vor den Kaufverhandlungen mit dem amerikanischen Hersteller aus Buffalo ein Curtiss-Jagdflugzeug in der Schweiz. Allerdings nur für einen Tag. Im Zusammenhang mit Sturzflugversuchen lud die Fliegertruppe Ernst Udet und seine Hawk II (Werknummer H-80) D-IRIS am 12. Juni 1934 nach Dübendorf ein.

Um die Sturzflüge lückenlos aufzuzeichnen, installierten die Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten ein Aufzeichnungsgerät für Höhe, Geschwindigkeit und Beschleunigung im Rumpf.

Die Schweizer ermittelten eine Sturzfluggeschwindigkeit von 534 Stundenkilometer und eine Zellenbelastung von 6,5 g. Bei den Versuchen fing Udet seine Curtiss atemberaubende 30 Meter über dem Dübendorfer Boden ab.

Der Vorführmaschine war allerdings kein langes Leben beschieden. Bereits am 20. Juni 1934 – rund eine Woche nach dem Abstecher in der Schweiz – «zerlegte» Ernst Udet seine Hawk II während einer Vorführung auf dem Flugplatz von Berlin-Tempelhof. (sta)



Foto: Heinz J. Nowarra

Nur eine Curtiss schaffte es in die Schweiz: die von Ernst Udet vorgeflogene Hawk II (Werknummer H-80) D-IRIS weilte am 12. Juni 1934 für Sturzflugversuche in Dübendorf. Die Curtiss trägt unter dem Cockpit das Emblem des Deutschen Luftsport-Verbandes e.V.

# Französische Curtiss H-75 A im Westfeldzug



Amerikanischer Jäger, belgische Bewaffnung, französischer Eigentümer, polnische Piloten: Diese im April 1940 für den Objektschutz der Société Nationale de Constructions Aéronautiques (SNCAC) de Bourges eingesetzten Curtiss H-75 A der Grande Nation erwiesen sich als in der Tat internationale Angelegenheit. Die SNCAC im zentralfranzösischen Bourges war für die Endmontage der aus den USA angelieferten Komponenten der Hawk verantwortlich.

## Ein Bulle mit Biss

Die Curtiss H-75 A Hawk erlebten vor genau 75 Jahren ihre Sternstunde: Im Sold der Armée de l'Air stehend, holte der bullige Amerikaner mehr gegnerische Flugzeuge vom Himmel als jeder andere Typ im Arsenal der Franzosen. Selbst die Jagdflieger-Ikone Werner Mölders fand in der H-75 A seinen Meister. Die Einsatzerfahrungen der Franzosen geben einen Anhaltspunkt dafür, wie sich die Curtiss im Dienste der Schweizer Fliegertruppe bewährt hätte, wäre der Typ im Sommer 1939 tatsächlich in 30 Exemplaren beschafft worden.

**Z**u Beginn des Zweiten Weltkriegs mauserte sich die H-75 A Hawk (Falke) quantitativ und vor allem qualitativ zur Speerspitze der Armée de l'Air. Als Hauptgegner über dem Himmel Westeuropas erwies sich die Messerschmitt Bf 109 E: Ironischerweise jener Typ, dem die Schweizer Fliegertruppe den Vorzug gab, nachdem die amerikanische Curtiss lange Zeit als Favorit galt bei der Suche nach einem zeitgemässen Jagdflugzeug für das Arsenal der Eidgenossen (siehe Artikel auf den Seiten 36/37 in dieser Ausgabe).

### Mölders in die Tiefe geschickt

Zum Zeitpunkt der französischen Kriegserklärung ans Dritte Reich am 3. September 1939 waren folgende Einheiten mit der H-75 A ausgerüstet: Die Groupe de Chasse I/4 mit ihrem Liegeplatz in Wez-Thuisy, die Groupe de Chasse II/4 in Xafféwillers, die Groupe de Chasse I/5 in Suppers sowie die Groupe de Chasse II/5 in Toul-Croix de Metz.

Fünf Tage nachdem die Franzosen den Nazis ihren Fehdehandschuh vor die Füße warfen, duellierten sich die H-75 A der Groupe

de Chasse II/4 über dem Saarland mit Bf 109 E des Jagdgeschwaders 53 und schickten zwei Messerschmitt in die Tiefe. Einer der Curtiss-Opfer war niemand geringerer als Oberleutnant Werner Mölders, der damalige Kommandant der 1. Staffel der I./JG 53.

Am 6. November 1939 erlebten die französischen Curtiss so etwas wie ihre Sternstunde, als neun H-75 A der Groupe de Chasse II/5 in einer wilden Kurlerei mit 27 Bf 109 E der Jagdgruppe 102 insgesamt neun «Emil» (umgangssprachliche Bezeichnung der Bf 109 E) in die Tiefe schickten. Dieser Erfolg nährte bei den Franzosen den Irrglauben, mit der Hawk eine Art Geheimwaffe gegen die übermächtige Messerschmitt Bf 109 E zu besitzen.

### Die Luftwaffe lässt ihre Muskeln spielen

Da rollte durchaus eine Art «Flutwelle der Lüfte» an, als die deutsche Luftwaffe am 10. Mai 1940 mit fast 4000 Kampfflugzeugen ihren Angriff auf Frankreich und die Beneluxländer entfachte. Immerhin schafften es die Curtiss der Groupe de Chasse I/5 noch vor dem Überraschungsangriff von 20 Do-17 auf ihre Einsatzbasis,

in die Luft zu kommen. Die H-75 A vermeldeten den Abschuss von sieben Dorniers sowie drei zum Begleitschutz eingesetzte Bf 110-Zerstörer.

Einen Tag später fielen im Raum Antwerpen-Breda fünf H-75 A der Groupe de Chasse I/4 dem Kanonenfeuer des Jagdgeschwaders 26 zum Opfer. Am 12. Mai 1940 offenbarte die Groupe de Chasse I/5 – wohl als erster Alliierten-Verband – die gravierenden Schwächen der Junkers Ju 87: Als die Stukas im Begriff waren, in den Ardennen französische motorisierte Einheiten aufs Korn zu nehmen, fegten gerade einmal fünf dieser bulligen Jäger sage und schreibe 16 Junkers vom Himmel.

### Tschechoslowakisches As und die Schweiz

Zu dieser Zeit durften die Franzosen nach ihren Einsätzen die Champagnerflaschen entkorken: Die Groupe de Chasse I/5 vermeldete in den ersten drei Tagen des deutschen Westfeldzugs 37 gegnerische Flugzeuge als vernichtet, das Erfolgskonto der Groupe de Chasse II/4 verzeichnete zwischen dem 14. und 18. Mai 1940 über 30 Abschüsse.

Auch polnische und tschechoslowakische Flugzeugführer «ritten» dieses «Schlachtross der Lüfte». Darunter der 29-jährige Frantisek Perina, welcher, der Groupe de Chasse I/5 zugeteilt, nicht weniger als elf Luftsiege in seinen Palmarès eintragen durfte. Cetar (Feldwebel) Frantisek Perina war einer von vier tschechoslowakischen Piloten, die im Sommer 1937 mit ihren Avia B-534 des Letecký Pluk 4 (4. Jagdflieger-Regiment) am 4. Internationalen Flugmeeting von Dübendorf teilnahmen.

Die erbarmungslose Wucht der deutschen Angriffe zeigte bald einmal erste Verschleisserscheinungen. Mangelnde Wartung, fehlende Ersatzteile sowie die bleierne Müdigkeit der pausenlos im Einsatz stehenden Piloten führten zu schweren Ausfällen. In manchen Einheiten waren über die Hälfte aller Curtiss nicht mehr einsatzbereit. Im ersten Monat des Westfeldzugs musste die Armée de l'Air über 50 H-75 A während Luftkämpfen abschreiben – nicht beziffern lassen sich die Verluste am Boden. Am 5. Juni 1940 standen gerade einmal 117 flugklare Curtiss zur Verfügung.

### Ein flügelahmer Falke

Die Gefechte mit dem übermächtigen Gegner offenbarten schonungslos die Schwächen der H-75 A, etwa die viel zu schwache Bewaffnung. Französische Piloten pumpten die Dornier Do 17 oder Heinkel He 111 voll Blei, ohne dass diese robusten Bomber nur den leisesten Anschein machten, vom Himmel zu fallen. Die Tragflächenstruktur der Curtiss war vielfach den enormen Belastungen eines Luftkampfes nicht gewachsen, was zu schwerwiegenden Verformungen der Leichtmetall-Bepunktung führte. Das von Defekten nur so strotzende Kraftstoff-Zuführungssystem sowie das Fehlen selbstdichtender Tanks erwiesen sich als weitere Kritikpunkte der Curtiss-Flugzeugführer.

Französische Schätzungen gehen davon aus, dass die Armée de l'Air während des Westfeldzugs rund 110 ihrer H-75 A in Luftgefechten einbüßte. Doch die Erfolgsbilanz der gegenüber der Bf 109 E viel wendigeren Hawk lässt sich durchaus sehen: Bis zum Waffenstillstand am 22. Juni 1940 verbuchten die Curtiss-Einheiten sage und schreibe 317 Luftsiege. Zum Vergleich: Die mit der Morane-Saulnier MS-406 C-1 ausgerüsteten Verbände verzeichneten gerade einmal 253 Abschüsse.

Kein anderer Typ im Arsenal der Armée de l'Air hat es auf eine nur annähernd gleich hohe Zahl an Luftsiegen gebracht wie die H-75 A – die für rund einen Drittel aller «Kills» der Franzosen verantwortlich war. Mit 16 Luftsiegen liess sich der 28-jährige Edmond



Diese Curtiss H-75 A-2 (No. 156) «Weisse 6» war während des Westfeldzugs vor genau 75 Jahren der Groupe de Chasse II/5 «La Fayette» zugeteilt. Das Häuptlingsemblem auf dem Rumpf ist das Abzeichen der 1. Staffel. Diese Hawk verunfallte im Januar 1941 in Dakar (Senegal).

Marin La Meslée als erfolgreichster Curtiss-Pilot und Angehöriger der Groupe de Chasse I/5 feiern. Mit der Kapitulation der Grande Nation war die Zeit der Curtiss als valabler Frontjäger in Europa abgelaufen. Unter dem wachsamen Auge des Dritten Reiches war es Vichy-Frankreich erlaubt, den Typ in Nordafrika weiter zu fliegen, die Bordwaffen gegen De Gaulles Truppen und die Alliierten feuernd. Doch das ist eine andere Geschichte. **CP**

### Hans-Heiri Stapfer

#### Die französischen Curtiss H-75 A

Die Armée de l'Air bestellte 730 H-75 A, die gegenüber den amerikanischen P-36 A einige bauliche Unterschiede aufwiesen. Aus französischer Produktion stammten neben dem Lemaire GH38 Visier auch der Gasregler für das Triebwerk, die Munerelle-Atmungsanlage, das Radio-Industrie Type 537-Funkgerät sowie der Lemerrier Sitzfallschirm. Die H-75 A der Grande Nation erhielten ausserdem einen zusätzlichen, hinter dem Cockpit installierten Tank, der die Kraftstoffmenge auf 615 Liter erhöhte.

Die ab Dezember 1938 abgelieferte Curtiss H-75 A-1 war mit vier in Belgien produzierten Browning Herstal Type FN 38 bewaffnet, genauso wie die ersten 40 Einheiten der Version H-75 A-2. Alle späteren Hawk waren mit sechs Maschinengewehren ausgerüstet, wovon sich vier FN 38 in den Tragflächen befanden. Die Sub-Versionen H-75 A-1 bis A-3 besaßen einen Pratt & Whitney R-1830 «Twin Wasp»-Sternmotor mit 1050 PS Startleistung, während in der H-75 A-4 ein 1200 PS starker Wright GR-1820 G-205 A Cyclone pochte. (sta)



Die ersten französischen H-75 A-1 gelangten in Silber zur Ablieferung und besaßen lediglich zwei Browning Herstal Type FN 38 7,5-mm Flügel-MG.



Swiss Excellence  
in Business Aviation

Corporate and private aircraft maintenance,  
refurbishment and completion services, aircraft management  
and charter operations.

**AMAC AEROSPACE**

AMAC Aerospace Switzerland AG  
Henric Petri-Strasse 35  
4051 Basel, Switzerland

Telephone +41 58 310 31 31  
info@amacaerospace.com  
www.amacaerospace.com



Das Titelbild der Mai-Ausgabe 1995 zeigte den F-5E der Patrouille Suisse im neuen Farbleid als Nachfolger des Hunter.

Ende 1994 legte die Schweizer Luftwaffe ihre Hunter-Flotte still, und damit verlor die Patrouille Suisse ihr Aushängeschild. Doch die Nachfolge wurde brillant gelöst: Titelbild und zwei Seiten am Anfang des COCKPITS vor 20 Jahren stellten das neue Farbleid der F-5E der PS vor. Es folgte ein längerer Beitrag über die WTD 61 (Wehrtechnische Dienststelle für Luftfahrzeuge) in Manching (D), wo militärische Luftfahrzeuge aller Art aus Ost und West erprobt werden. Das Mittelposter zeigte den farbenfrohen Test-Hunter J-4013 der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) mit dem auf der Rumpfunterseite aufgemalten Enzian. Neben zahlreichen Farbfotos von Verkehrsflugzeugen wurde die Geschichte des «flüsternden Riesen» Bristol 175 Britannia dargestellt, von der die Basler Globe Air seinerzeit zwei Exemplare eingesetzt hatte. In der Typensammlung zu finden war der seltene McDonnell 119/220, ein Business Jet für maximal zehn Passagiere, der von vier (!) Strahltriebwerken angetrieben wurde. Allerdings blieb es beim Bau eines einzigen Prototyps.

Dem Flugpionier und Unternehmer Alfred Comte war ein vierseitiger Artikel gewidmet. Schliesslich wurden in der «Fundgrube» zwei sehr seltene Flugzeuge in Wort und Bild vorgestellt: Der Abfangjäger Curtiss-Wright CW-21B Demon (Erstflug 1938; vier Stück gebaut, die alle kurz nach dem Erstflug abstürzten) und das Amphibienflugzeug Fairchild 91 (Erstflug 1934; sechs Stück gebaut), das bis zu acht Passagiere transportieren konnte.

Franz Wegmann

# Vor 20 Jahren im Cockpit

Rechts: Der Wehrtechnischen Dienststelle für Luftfahrzeuge in Manching (D) war ein längerer Beitrag gewidmet.

Unten: Die Bristol 175 Britannia, der «flüsternde Riese».

Ganz unten: Alfred Comte, Flugpionier und Unternehmer, wurde in einem vielseitigen Beitrag vorgestellt.



**Genf:** Unter den zahlreichen Charterflügen an den Autosalon Genf war auch diese Fokker 100 9A-BTE der kroatischen Trade Air. Zuvor war die Maschine in den Farben der Schwwestergesellschaft Sun Adria unterwegs.

**Foto:** Jean-Luc Altherr



**Basel:** Die neuen Parkpositionen für Grossraumflugzeuge vor der neuen Frachthalle werden von den am EuroAirport ansässigen Flugzeug-Innenausstattern rege genutzt. Am 13. Februar 2015 wurde etwa der Airbus A340-642 VP-CDD der jordanischen Regierung aus Platzgründen auf der Parkposition F21 abgestellt.

**Foto:** Dennis Thomsen

**Genf:** Zum ersten Mal landete dieser Airbus A321-231 am 13. März in Genf. An die portugiesische Gesellschaft Hy Fly vermietet, woher auch seine Immatrikulation CS-TRJ stammt, fliegt die Maschine zur Zeit für die belgische Luftwaffe.

**Foto:** Jean-Luc Altherr



**Basel:** Am Abend des 21. Februar musste die Bombardier DHC-8-402 Q400 G-ECOE der britischen Flybe wegen starken Schneefalls in Genf zum EuroAirport ausweichen.

**Foto:** Dennis Thomsen



**Genf:** Ein eigenartiges Zebra! Die Gulfstream G450 VP-CAX von Zebra Air Ltd blieb einige Tage in Genf – sehr weit von ihrer Basis in China entfernt – und fiel stark auf.

**Foto:** Jean-Luc Altherr

**Zürich:** Die Pilatus PC-12NG HB-FVM der Leonardo Flyers AG fiel vor allem durch ihre aufwändige Bemalung auf. Sie war am 15. März in Kloten zu sehen.

**Foto: Thierry Weber**



**Sion:** Besuch im Walliser Kantons-Hauptort: Eine Challenger 605 VP-BGM, die während einer Kunstausstellung gesichtet wurde. Der Besitzer ist ein Kunsthändler.

**Foto: Joël Bessard**

**Basel:** DHL Worldwide setzt seit kurzem auf ihrem täglichen Flug ab dem EuroAirport nach East Midlands anstatt der BAe ATP eine Boeing B737-301(SF) der West Atlantic ein. Im Bild die G-JMCU des Carriers am 4. Februar.

**Foto: Dennis Thomsen**



**Sion:** Eine österreichische Bombardier Global 5000 (OE-LAA ) weilte am 26. März im Wallis.

**Foto: Joël Bessard**



**Samedan:** Am Samstag, 7. März, zauberte das Licht auf dem Flugplatz Samedan ein Spiegelbild dieser Falcon900EX der TAG Aviation G-EGVO in die kleine Pfütze.

**Foto: Joël Bessard**

# Helvetic Airways bei SR Technics



Foto: SRTechnics

Die Embraer-190-Flotte wird künftig von SR Technics gewartet.

Helvetic Airways vergibt einen Grossauftrag an die SR Technics. Künftig wartet die ehemalige Swissair-Tochter sieben Embraer 190 für die schweizerische Fluggesellschaft.

Die Flugzeugwartungsfirma SR Technics wird künftig sieben Flugzeuge des Typs Embraer 190 von Helvetic Airways warten. Die beiden Unternehmen hätten einen Wartungsvertrag über fünf Jahre im Wert von mehreren Millionen Franken abgeschlossen, teilte SR Technics mit.

SR Technics werde Räder und Bremsen der Flugzeuge in Schuss halten sowie sich um die Komponentenwartung kümmern, hiess es in der Mitteilung. Zu den weiteren Dienstleistungen gehören unter anderem die Bereitstellung spezieller Werkzeuge für den Flugzeugtyp und Service auf Abruf.

Die erste Maschine des Typs Embraer 190 sei im Dezember an Helvetic Airways geliefert worden, schrieb SR Technics weiter. Die Airline habe sich unter anderem für SR Technics entschieden, weil die Firma in Zürich ansässig sei und so gemeinsame Infrastruktur genutzt werden könne, wird Helvetic-Chef Bruno Jans in der Mitteilung zitiert. Die ehemalige Swissair-Tochter SR Technics

gehört der Holding Mubadala aus dem Emirat Abu Dhabi. SR Technics hat ihren Sitz am Zürcher Flughafen und grössere Niederlassungen in Grossbritannien, Irland und Malta. Im Februar hatte die Wartungsfirma angekündigt, wegen der Frankenstärke in Zürich 250 Arbeitsplätze abzubauen. **cp**

## Darwin erhält grünes Licht

Die unter dem Namen Etihad Regional fliegende Tessiner Darwin Airline kann ihre Kooperation mit der Etihad Airways eingehen. Mit dem neuen Geschäftsmodell ist Darwin nicht mehr im gleichen Mass von Etihad abhängig wie ursprünglich geplant. Die Tessiner Regionalfluggesellschaft Darwin Airline kann nun mit Etihad eng zusammenarbeiten. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat im Rahmen der Eigentums- und Kontroll-Untersuchung (O&C) seine Beurteilung abgeschlossen. **cp**

### 10 Tiger ausgeschaut

Die Kontrolle aller 36 regelmässig im Einsatz stehenden einsitzigen F-5-Tiger-Kampffjets der Schweizer Luftwaffe hat bei 16 Flugzeugen Risse ergeben. Nun wird die Flotte um zehn Jets verkleinert, sechs Flugzeuge werden repariert. Betroffen ist auch die Patrouille Suisse.

## Rega kauft drei Challenger 650

Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega hat mit Bombardier einen Vertrag zur Beschaffung von drei Challenger 650 unterzeichnet. Die neuen Ambulanzjets werden die heutige Flotte voraussichtlich ab 2018 ablösen. Die Rega setzt damit für die Repatriierung von Patienten aus aller Welt auf eine bewährte Flugzeugfamilie.

«Mit dieser Flottenerneuerung stellen wir sicher, dass die Rega ihren Patientinnen und Patienten auch in den nächsten 15 Jahren zuverlässig und professionell in aller Welt zur Hilfe kommen kann», sagt Rega-CEO Ernst Kohler. Für die Rega ist die Zuverlässigkeit ihrer Flotte ein entscheidender Faktor. Deshalb werden die 2002 beschafften und im Einsatz bewährten Challenger CL-604 in den nächsten Jahren gegen neue Flugzeuge ausgetauscht. Die Rega rechnet mit Beschaffungskosten von 130 Millionen Franken für drei Flugzeuge. 2014 organisierte die Rega 14 435 Einsätze (+4,7 Prozent) und transportierte dabei 9679 Patienten. Das sind im Durchschnitt rund 27 Patienten pro Tag. **cp**

## Pilatus ist sehr gut auf Kurs

Das Geschäftsjahr 2014 verlief für die Pilatus Flugzeugwerke sehr erfolgreich und resultierte in einem Rekordumsatz. Die Verkäufe stiegen gegenüber dem Vorjahr um 16 Prozent auf 1,17 Mrd. Franken und das Betriebsergebnis um 38 Prozent auf 200 Mio. Auch dies sei ein neuer Rekord. Im Berichtsjahr sind laut Mitteilung 127 Flugzeuge gebaut und an Kunden übergeben worden. Die Ablieferungen seien je hälftig auf den zivilen Bereich und auf Trainingsflugzeuge entfallen. Gegenüber dem Vorjahr seien damit 15 Flugzeuge mehr ausgeliefert worden. 2014 habe sich die sich leicht erholende Wirtschaftslage der USA positiv ausgewirkt, auch wenn die «goldenen Zeiten» von vor 2008 noch lange nicht wieder erreicht worden seien. Im Berichtsjahr seien 66 Flugzeuge des Typs PC-12 NG ausgeliefert worden, 50 davon in die USA. Zudem verlaufe die Marktbearbeitung in China auf Hochtouren. Von den zehn im Berichtsjahr verkauften Pilatus Porter PC-6 seien neun nach China gegangen. Der Jungfernflug für das neue Flaggschiff PC-24 ist für den Mai vorgesehen. **cp**

# Flughafen: eine finanzielle Perle

Der Flughafen Zürich blickt auf ein erfolgreiches Jahr zurück. Die Anzahl der Flugpassagiere überstieg erstmals die 25-Millionen-Barriere, der Reingewinn beträgt 206 Mio. Franken. Zudem gewann der Flughafen einen Rechtsstreit.

**D**urch den Wegfall des «Lärmfünflibers» hat die Flughafen Zürich AG eine leichte Umsatzeinbusse von 975 auf gut 963 Mio. Franken hinnehmen müssen. Sistierte wurde die 5-Franken-Gebühr durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) am 1. Februar 2014. Die Aviation-Erträge sanken um 4,4 Prozent auf 575 Mio., die Non-Aviation-Erträge nahmen um 4 Prozent auf 388,5 Mio. Franken zu.

Profitiert hat der Flughafen aber vom milden Winter 2013/14, der die Betriebskosten zurückgehen liess. Für Energie und Abfall musste der Flughafen fast 18 Prozent weniger ausgeben, die Material- und Energieeinsparung betrug über fünf Prozent. Ausserdem wurden tiefere Brennstoffkosten verzeichnet und auch weniger Enteisungsmittel verbraucht.

Freuen dürften sich aber auch die Aktionäre: Die Dividende wird nach den durchaus befriedigenden Zahlen auf 13,50 Franken (2014: 10 Franken) festgelegt. Insgesamt erhöhte sich der Gewinn gegenüber dem Vorjahr um 2,7 Mio. auf 205,9 Mio. Franken.

## «The Circle» kommt Ende 2018

Die Nachrichten zum Grossprojekt «The Circle» fliessen zwar nach wie vor spärlich. Immerhin konnte der neue CEO Stephan Widrig verkünden, dass der Spatenstich für die Hochbauarbeiten beim Grossprojekt im Frühling dieses Jahres erfolgt. Die Vorvermietungsquote liege weiterhin bei rund 50 Prozent, so Widrig. Bis zum Abschluss der Bauarbeiten zur ersten Etappe per Ende 2018 könne aber «ziemlich sicher» mit einer vollen Vermietung gerechnet werden.

## Kampf um Passagiere: Zürich gerät ins Hintertreffen

Nachdem die Entwicklung des Flughafens immer mehr in Richtung «Shoppingcenter mit drei angeschlossenen Pisten» geht, so ein Börsenanalytiker, gerät der Flughafen zunehmend ins Hintertreffen, was die aviatische Wettbewerbsfähigkeit unter den europäischen



Foto: Rolf Müller

Finanzchef Daniel Schmucki (links) und der neue CEO Stephan Widrig können mit dem Ergebnis zufrieden sein.

Drehscheiben angeht. Dies musste auch CEO Widrig anerkennen. Im Wettbewerb unter den Drehkreuzen figuriert Zürich noch an 12. Position (siehe Grafik). Mittlerweile hat sich auch Kopenhagen an Zürich vorbeigeschoben. Massiv mehr Passagiere verzeichnete im abgelaufenen Jahr vor allem Brüssel, das die Anzahl Fluggäste um 14 Prozent erhöhte. Neben Kopenhagen legte auch Rom mit 7 Prozent zusätzlichen Passagieren zu.

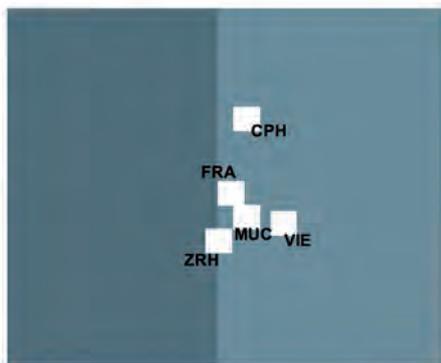
Die Gründe für das Stagnieren des Zürcher Flughafens liegen unter anderem in den restriktiven Bestimmungen. In Zürich darf von 23 bis 6 Uhr nicht geflogen werden. Eine Rolle spielt dabei auch, dass der Staatsvertrag immer noch auf Eis gelegt ist. Und solange sich von deutscher Seite nichts bewegt, wird es keine Pistenverlängerungen geben. Diese seien erst nach Ratifizierung des Vertrags «zwingend» nötig, so der Flughafenchef. **cp**

Patrick Huber

FLUGHAFEN ZÜRICH

## Wettbewerb unter Drehkreuzen

- London Heathrow 73.4
- Paris CdG 63.8
- Frankfurt 59.6
- Amsterdam 55.0
- Madrid 41.8
- München 39.7
- Rom Fiumicino 38.6
- London Gatwick 38.1
- Barcelona 37.6
- Paris Orly 28.9
- Kopenhagen 25.6
- Zürich 25.5
- Palma d. Mallorca 23.1
- Wien 22.5
- Stuttgart 9.7



## Venezuela muss zahlen

Vorläufiger Erfolg für den Flughafen Zürich in der Auseinandersetzung mit Venezuela. Für die Flughafen-Enteignung auf der Karibikinsel Margarita muss der venezolanische Staat die Zürcher Flughafenbetreiberin mit 17 Mio. Franken entschädigen. Das Gerichtsverdict, welches Venezuela zur Rückerstattung der Verfahrens- und Projektkosten plus Entschädigungszahlungen an das Konsortium der Flughafen Zürich AG verpflichtet, fiel bereits im November 2014. 50 Prozent der Gesamtkosten in der Höhe von 33,7 Mio. Franken gehen gemäss Schiedsgerichtsspruch in Washington DC an die Zürcher Flughafenbetreiberin. Wann das klamme Venezuela bezahlt, ist allerdings eine andere Frage. Flughafen-Finanzchef Daniel Schmucki verweist aber auf einen ähnlich gelegenen Fall: Nach jahrelangem Rechtsstreit musste Venezuela Holcim entschädigen – und hat dies auch getan. ph

# News

## Neuer Berlin-Chef nimmt Arbeit auf

Nach dem Rücktritt von Hartmut Mehdorn hat bei der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg Karsten Mühlendorf den Chefposten übernommen. Zu den wichtigsten Aufgaben des 51-jährigen gehört es, den neuen Hauptstadtflughafen nach vier geplatzten Eröffnungsterminen an den Start zu bringen. Der drittgrösste deutsche Flughafen soll nach dem jüngsten Plan im zweiten Halbjahr 2017 in Betrieb gehen. **CP**

## Air Berlin verbucht grössten Verlust

Air Berlin konnte im Geschäftsjahr 2014 einen Gesamtumsatz von 4,16 Mia. Euro verzeichnen, was einem Plus von 0,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr (2013: 4,15 Mia. Euro) entspricht. Gleichzeitig musste die Airline aber den grössten Verlust in ihrer Firmengeschichte verbuchen. Das vorläufige Nettoergebnis lag bei minus 361,7 Mio. bis minus 386,7 Mio. Euro (2013: -315,5 Mio. Euro). Das vorläufige operative Ergebnis (EBIT) beläuft sich auf minus 278,8 Mio. bis minus 303,8 Mio. (2013: -231,9 Mio.) Euro. **CP**

## Flughafen Bern: mehr Kapital bewilligt

Der Flughafen Bern hat die Kapitalerhöhung erfolgreich abgeschlossen. Das Aktienkapital wurde von 10,15 auf 14,31 Mio. Franken erhöht. Damit konnten vom maximal durch die GV genehmigten Kapital von 5 Mio. rund 4,2 Mio. Franken platziert werden. Dazu kommen Zuschüsse von insgesamt 250 000 Franken, die durch private Unternehmen als Solidaritätsbeiträge gewährt wurden (ohne dass sie dafür Aktien zeichnen), so dass total knapp 90 Prozent des Maximalbetrags erreicht wurden. **CP**

## Cathay Pacific ist gut unterwegs

Die Cathay Pacific-Gruppe (Cathay Pacific und Dragon Air) weist für 2014 einen Umsatz von rund 14 Mia. Franken (+5,5 Prozent) und einen Gewinn von 415 Mio. Franken (+20,2 Prozent) aus. Die Passagiernachfrage blieb stabil. Nach wie vor grösster Kostenfaktor ist das Kerosin mit einem Anteil von 39,2 Prozent an den gesamten Betriebskosten.

Die Gruppe setzt ihre starken Investitionen in die Flotte fort und hat im vergangenen Jahr 16 neue Flugzeuge übernommen, darunter neun Boeing 777-300ER, fünf Airbus A330-300 sowie (für Dragon Air) zwei Airbus A321-200. Sechs Boeing 747-400-Passagier-

flugzeuge wurden in dieser Zeit aus der Flotte genommen. Am 31. Dezember 2014 hielt der Konzern Festbestellungen von 79 neuen Flugzeugen mit Auslieferung bis 2024. Neun davon werden bereits bis Ende 2015 ausgeliefert. **CP**

## Keine Langstreckenflüge bei Ryanair

Erst kürzlich gab der irische Low-Cost-Anbieter Ryanair bekannt, in vier bis fünf Jahren Transatlantik-Flüge anzubieten. Tickets hätten schon ab 10 Pfund erhältlich sein sollen. Offensichtlich wurde dieser Entscheid intern vom Verwaltungsrat doch nicht – wie zunächst bestätigt – abgesegnet. In der offiziellen Meldung heisst es, dass der Verwaltungsrat die Aufnahme transatlantischer Flüge weder prüfe noch beschlossen habe. **CP**

## Singapore Airlines Partner bei Sauber



Singapore Airlines (SIA) und Sauber F1 haben eine Vereinbarung unterzeichnet, derzufolge Singapore Airlines offizieller Airline-Partner des Hinwiler Traditionsrennstalls wird. Die Partnerschaft mit Singapore Airlines beinhaltet Flugreisen zu den Übersee-Rennen vorwiegend im asiatischen und australischen Raum. Auf dem Bild besiegeln Sauber-Chefin Monisha Kaltenborn und SIA-Zürich-Manager Ranjan Jha den Deal. **CP**

## Lantal Textiles mit schönem Resultat

Lantal Textiles AG erreichte im Geschäftsjahr 2014 einen konsolidierten Umsatz von 101,8 Mio. Franken. Der weltweit führende Anbieter von Textilien und Dienstleistungen für Aircraft-, Train-, Bus- und Executive-Interiors konnte damit die starke Leistung vom Vorjahr nicht nur wiederholen, sondern sogar leicht übertreffen. Das strategische Geschäftsfeld Aircraft und hier im Speziellen das Produkt Teppich trug entscheidend zum Erfolg bei. Der Umsatz für Produkte und Dienstleistungen in diesem Markt-Bereich erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 5,3 Prozent auf 76,4 Mio. Franken. **CP**

## Jaan Albrecht verlässt die AUA wieder

Nach 15 Jahren als Geschäftsführer von Sunexpress wird Paul Schwaiger diese Position ab dem 1. Juni an Jaan Albrecht (Bild) übergeben. Albrecht wird dabei sowohl die Geschäftsfüh-



rung der Muttergesellschaft in Antalya als auch der Tochtergesellschaft Sunexpress Deutschland in Frankfurt übernehmen. Sein primärer Dienstsitz wird in Antalya sein. Albrecht ist seit 2011 Vorstandsvorsitzender der Austrian Airlines AG. Zuvor war er zehn Jahre CEO der Star Alliance. **CP**

## Swiss: 800 zusätzliche Flight Attendants

Der Ausbau der Swiss-Flotte durch neue Boeing-Langstreckenjets B777 und die C-Series von Bombardier für das Europa-Netz hat einen gewaltigen Jobeffekt. Nicht weniger als 800 neue Flight Attendants wird die Lufthansa-Tochter im laufenden und im nächsten Jahr neu anstellen. Bezogen auf den heutigen Bestand beim Kabinenpersonal entspricht das einem Ausbau um über 20 Prozent. Per Ende 2014 hatte die Swiss gut 3500 Flugbegleiter. **CP**

## Genève-Cointrin mit 88 Mio. Franken Gewinn

Mit 15 152 915 Passagieren (+5 Prozent) verzeichnete der Flughafen Genève-Cointrin 2014 einen Rekord. Zudem konnte der Genfer Flughafen im vergangenen Geschäftsjahr seinen bislang höchsten Umsatz von 403,8 Mio. Franken (+7,3 Prozent) verzeichnen, im Vergleich zu 376,3 Mio. Franken im Vorjahr. Das operative Ergebnis vor Abzug der Steuern betrug 159 Mio. Franken, der Nettogewinn lag bei 88,3 Mio. Franken (2013: 91,6 Mio.). **CP**

## Ryanair legt weiter zu: über 90 Mio. Passagiere

Die irische Billigfluggesellschaft Ryanair hat im abgelaufenen Geschäftsjahr elf Prozent mehr Passagiere befördert als im Vorjahr. 90,5 Millionen Passagiere beförderte die Gesellschaft von April 2014 bis März 2015. Das Unternehmen rechnet mit bis zu 850 Mio. Euro Gewinn. Die Airline verweist zur Begründung auf den verbesserten Service: So ist es seit 2013 erlaubt, kostenlos ein zweites kleines Gepäckstück in der Kabine mitzunehmen, auch die Sitzwahl ist seitdem kostenlos. Ryanair feiert im Mai den 30. Geburtstag. Der erste Flug ging 1985 von Waterford im Süden Irlands nach London. **CP**

## Aus AUA wird my Austrian

Die AUA gibt sich einen neuen Marken-Auftritt. Seit 26. März prangt nun auf dem ersten neu lackierten Airbus A321 auf dem weissen Bug (bisher hellblau) der Gruss «Servus», die

hellblaue Farbe auf den Triebwerken wurde durch Rot ersetzt. Zudem wird die Aufschrift «Austrian» um «my» ergänzt. Der vermehrte Einsatz der Farbe Rot anstelle von Hellblau sowie «my Austrian» sollen die österreichische Identität und die neue Wahlmöglichkeit beim Service betonen. **CP**



## Gate Gourmet: Machtkampf beendet

Gategroup hat sich nach längerem Streit um die Besetzung des siebenköpfigen Verwaltungsrats (VR) mit den opponierenden Hedgefonds RBR Capital und Cologny, die gemeinsam gut 11 Prozent an Gategroup halten, auf einen Kompromiss geeinigt. Mit den vier neuen Mitgliedern Julie Southern, David Barger, Gerard van Kesteren und Frederick Reid hat der VR zusätzliches Branchen-Wissen erhalten. Der arg in die Kritik geratene Andreas Schmid (auch Verwaltungsratspräsident der Flughafen Zürich AG) behält seinen Präsidenten-Sessel. **CP**

## People's Viennaline bleibt auf Kurs

People's Viennaline feierte ihr vierjähriges Bestehen. Die Buchungslage ist laut CEO Armin Unternährer erfreulich. Für April und Mai zeige sich für die Strecke Altenrhein-Wien ein Buchungsplus von 23 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Für die Strecke Altenrhein-London laufen weiterhin Gespräche mit einer englischen Fluglinie. Selber anfliegen will die People's Viennaline die englische Hauptstadt aber nicht. **CP**

## Boeing liefert mehr als Airbus

Boeing hat gemäss den Geschäftszahlen der beiden Flugzeughersteller in den ersten drei Monaten dieses Jahres 184 Verkehrsflugzeuge ausgeliefert. Damit hat der amerikanische Flugzeugbauer deutlich mehr Maschinen an Kunden übergeben als der europäische Konkurrent Airbus, der im ersten Quartal auf 134 Auslieferungen kam. **CP**

## Flughafen Zürich lanciert neue Info-Zeitung

Die Flughafen Zürich AG berichtet vier Mal jährlich mit «Startklar» über flughafenrelevante Themen. Die in Volkswil gedruckten 250 000 Exemplare werden in alle Haushaltungen des Kantons verteilt. Die Kosten von 24 000 Franken pro Ausgabe trägt der Flughafen selber. Inserate gibt es keine. **CP**



Foto: Jean-Luc Altherr

## Brussels als Tintin-Botschafterin

**B**russels Airlines hat eine neue Werbefigur entdeckt: die Comic-Figur Tintin (deutsch Tim), die so so manches Herz – nicht nur von Kindern – hat höher schlagen lassen. Zum 100. Geburtstag von Hergé, dem Erfinder der berühmten Figur, liess sich die belgische Fluggesellschaft etwas Besonderes einfallen: Sie bemalte eine ihrer Maschinen, den Airbus A320-214 OO-SNB, mit

Tintin und seinem Hund Milou (Struppi). Im Comicbuch «Le Trésor de Rackham Le Rouge» spielen die beiden eine zentrale Rolle, wobei man Tintin in einem U-Boot in der Form eines Hais sieht. Sogar in der Kabine findet sich eine grosse Tintin-Figur zusammen mit Kapitän Haddock. Das Flugzeug wird bis 2019 zwischen Brüssel und Toulouse fliegen. In Genf landete es am 22. März. **cp**

Wir suchen junge, motivierte und luftfahrtbegeisterte Talente für unsere Ausbildungen zum:

### Tactical Fighter Controller (HF)

Nach erfolgreichem Abschluss deiner 2 ½-jährigen Ausbildung führst du im Air Defense & Direction Center in Dübendorf in Zusammenarbeit mit Militärpiloten Luftpolizeieinsätze und taktische Missionen durch.

### Flugverkehrsleiter/in (HF)

Nach erfolgreichem Abschluss der 2 ½-jährigen Ausbildung (Erwerb der Lizenz) erhältst du eine Anstellung auf dem Flugplatz Meiringen.

Die Ausbildungen beginnen jeweils im Oktober 2015 oder im Januar 2016. Du kannst dich bewerben, wenn du...

- ein EFZ oder eine Matura hast
- Schweizer Bürger/in bist (Voraussetzung für militärischen Luftverkehr)
- zwischen 18 und 30 Jahre alt bist
- gute Englischkenntnisse hast

Sende uns deine Bewerbung online und absolviere die Eignungstests!  
Weitere Informationen: [www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch) oder [recruitment@skyguide.ch](mailto:recruitment@skyguide.ch)



skyguide

with you, all the way.

# Schweizerisches Luftfahrzeugregister

## 1. bis 31. März 2015

### Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
30.03.2015	HB-3442	Schempp-Hirth Arcus	18	2015	Segelfluggruppe Cumulus, Amlikon-Bissegg	Amlikon
09.03.2015	HB-3460	Schempp-Hirth Duo Discus	665	2015	Groupe vaudois de vol à voile de Montricher, Montricher	Montricher
30.03.2015	HB-FBL2	Pilatus PC-6/B2-H4	1000	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.03.2015	HB-FJP	Pilatus PC-6/B2-H4	1003	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Locarno
06.03.2015	HB-FQZ15	Pilatus PC-12/47E	1530	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.03.2015	HB-FRA15	Pilatus PC-12/47E	1531	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.03.2015	HB-FRC15	Pilatus PC-12/47E	1533	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.03.2015	HB-FRD15	Pilatus PC-12/47E	1534	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.03.2015	HB-FRE15	Pilatus PC-12/47E	1535	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.03.2015	HB-FRF15	Pilatus PC-12/47E	1536	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.03.2015	HB-FXX	Pilatus PC-12/47	732	2006	EJ Capital Zürich AG / FLY 7 Executive Aviation SA, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
09.03.2015	HB-GSB	Beech B200GT	BY-142	2012	Investis Conseils SA / Albinati Aeronautics SA, Meyrin	Sion
17.03.2015	HB-HVN	Pilatus PC-21	223	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.03.2015	HB-HXC2	Pilatus PC-21	183	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.03.2015	HB-HXD2	Pilatus PC-21	184	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.03.2015	HB-HXE2	Pilatus PC-21	185	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.03.2015	HB-HXF2	Pilatus PC-21	186	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.03.2015	HB-JOG	Airbus A319-112	3818	2009	«Air Finkenwerder» Flugzeugfonds GmbH & Co. KG / Germania Flug AG, Glattbrugg	Zürich
02.03.2015	HB-JOH	Airbus A319-112	3589	2008	«Air Finkenwerder» Flugzeugfonds GmbH & Co. KG / Germania Flug AG, Glattbrugg	Zürich
26.03.2015	HB-JVO	Embraer ERJ 190-100LR	19000294	2009	Bernina Aircraft Leasing Inc. / Helvetic Airways AG, Zürich	Zürich
13.03.2015	HB-PJC	Piper PA-46-500TP	4697373	2008	C-P Aviation AG, Filzbach	Mollis
10.03.2015	HB-PRY	Piper PA-28-236	28-8211013	1981	Müller Roy, Walperswil	Biel-Kappelen
25.03.2015	HB-QQA	Fire Balloons G 30/24	1620	2015	Tschuppert Ernst / Ballonsport-Club Emil Messner, Feldbach	Eschenbach SG
02.03.2015	HB-QWT	Ultramagic T-210	210/51	2008	Collet Philippe, Sorens	Ausland
04.03.2015	HB-TSA	Pacific 750XL	152	2009	Paravia AG, Baar	Luzern-Beromünster
26.03.2015	HB-ZLQ	Robinson R22 Beta	2834	1998	swiss-acm Ltd., Zürich	Mollis

### Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
25.03.2015	HB-1233	Standard Cirrus	530	1974	Ambühl Peter, Mastrils	Bad Ragaz
18.03.2015	HB-1439	DG-100	104	1978	Gerber Max, Grenchen	Grenchen
31.03.2015	HB-1490	Mini-Nimbus C	131	1979	Krebs Walter, Bad Ragaz	Bad Ragaz
05.03.2015	HB-2361	IS-28M2/GR	75	1997	Plaut Olivier, Genève	La Côte
20.03.2015	HB-2394	DG-800 B	8-284B192	2003	Villiger Urs, Hünenberg	Amlikon
31.03.2015	HB-3068	LS 7-WL	7151	1991	Five Lima Club, Auenstein	Birrfeld
18.03.2015	HB-3207	Ventus-2C	10	1996	Schnorf Patrick, Kilchberg	Buttwil
09.03.2015	HB-3290	Discus-2B	43	1999	Lanfranchi Bruna, Neftenbach	Winterthur
20.03.2015	HB-3345	DG-800 S	8-254548	2001	Segelfluggruppe Glarnerland, Mollis	Mollis
31.03.2015	HB-5007	Sinus	315SLD912	2009	Association Sinus 007, Prangins	La Côte
03.03.2015	HB-CBK	Ce F150F	0026	1966	Mila Hans-Peter, Dietikon	Birrfeld
30.03.2015	HB-DGC	M20K	25-0539	1981	Buholzer Marco / RIPEnergy AG, Siebnen	Wangen-Lachen
06.03.2015	HB-EMP	Robin DR 300/180 R	550	1971	GSE Global Sourcing & Engineering, Chur	Ausland
31.03.2015	HB-GIA	Be 95-B55	TC-1825	1974	Schneider Pierre-Alain / Association de vol Marinoni, Veyrier	Genève-Cointrin

31.03.2015	HB-JHM	Airbus A330-343	1355	2012	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
30.03.2015	HB-JYA	Airbus A320-214	4250	2010	Heiwa Shoji Inc. / EasyJet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
13.03.2015	HB-KEQ	Robin R 3000/160	146	1990	Papiernik Marian / Verein Flyout, Obfelden	Hausen am Albis
18.03.2015	HB-LUK	DA 42	42.337	2008	Helvetic Airways AG / Horizon Swiss Flight Academy Ltd., Kloten	Zürich
05.03.2015	HB-MTO	EA 300/L	1306	2010	Take-Off Balloon AG, Mörigen	Biel-Kappelen
03.03.2015	HB-MTR	EA 300/SC	SC027	2011	Rohner Hanspeter, St-Légier	Lausanne-La Blécherette
10.03.2015	HB-PKF	PA-28-236	2811004	1986	Glusic Robert, Founex	La Côte
18.03.2015	HB-PKT	PA-28RT-201T	28R-8031129	1980	Souperbiet Alain, Château-d'Oex	Saanen
20.03.2015	HB-QJW	Kubicek BB16	157	2001	Haggeney Markus, Lutry	Lutry
27.03.2015	HB-QKF	NL-STU/1000	1094	2010	Frieden Kurt / Ballonverein Sky Bird, Hohentannen	Zurzach
17.03.2015	HB-QNX	Fire Balloons G 42/24	1309	2008	Gerber Felix / Ballonsport-Club Emil Messner, Feldbach	Mont-Soleil
17.03.2015	HB-SDH	DA 40 D	D4.348	2008	Aéro Club de Genève, Groupe Vol à Moteur, Meyrin	Genève-Cointrin
03.03.2015	HB-USD	Bü 131 APM	65	1939	Wyss-Schmid Gertrud / Wyss Peter, Schlierbach	Triengen
27.03.2015	HB-ZFJ	SA 316 B	1408	1966	de Rothschild Benjamin / Partn'Air Management SA, Sion	Genève-Cointrin

## Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
03.03.2015	HB-953	ASW 12	12010	1970	Bartlomé René, Gwatt (Thun)	Thun
11.03.2015	HB-1620	ASK 21	21111	1982	Segelfluggruppe Thun, Steffisburg	Thun
05.03.2015	HB-2198	Discus bT	54	1991	Neukom Peter, Neunkirch	Schaffhausen
04.03.2015	HB-2271	DG-500 M	5E148M60	1995	Kade Andris / Kade Sibyl, Basel	Birrfeld
11.03.2015	HB-CUD	F172H	0560	1968	Zivanovic Vladan, Bülach	Birrfeld
31.03.2015	HB-DFS	M20J	24-0824	1979	Noldin Gian / Flugverein Woody Woodpecker, Feldmeilen	Birrfeld
13.03.2015	HB-FQR15	Pilatus PC-12/47E	1522	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.03.2015	HB-FQU15	Pilatus PC-12/47E	1525	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.03.2015	HB-FQV15	Pilatus PC-12/47E	1527	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.03.2015	HB-FQW15	Pilatus PC-12/47E	1526	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.03.2015	HB-FQY15	Pilatus PC-12/47E	1529	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.03.2015	HB-HLH6	Pilatus PC-7 MkII	749	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.03.2015	HB-HLI6	Pilatus PC-7 MkII	750	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.03.2015	HB-HVA	Pilatus PC-21	210	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.03.2015	HB-HVB	Pilatus PC-21	211	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.03.2015	HB-HVC	Pilatus PC-21	212	2014	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.03.2015	HB-HVJ	Pilatus PC-21	219	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.03.2015	HB-HWW	Pilatus PC-21	177	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.03.2015	HB-HWX	Pilatus PC-21	178	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.03.2015	HB-HWY	Pilatus PC-21	179	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.03.2015	HB-HWZ	Pilatus PC-21	180	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.03.2015	HB-JGA	DHC-8-402	4198	2008	BTV Leasing Schweiz AG / SkyWork Airlines AG, Belp	Bern-Belp
25.03.2015	HB-JZI	Airbus A319-111	2245	2004	NBB-2245 Lease Partnership / EasyJet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
23.03.2015	HB-JZQ	Airbus A319-111	2450	2005	Celestial Aviation Trading 30 Ltd. / EasyJet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
19.03.2015	HB-JZT	Airbus A319-111	2420	2005	Celestial Aviation Trading 29 Ltd. / EasyJet Switzerland SA, Genève	Basel-Mulhouse
13.03.2015	HB-NCK	Commander 112	384	1975	Ardüser Christian, Sennwald	Bad Ragaz
04.03.2015	HB-PMS	PA-28R-201T	28R-7803212	1978	Campiche Eric, Mont-sur-Lausanne	Yverdon-les-Bains
17.03.2015	HB-QIL	Fire Balloons G 30/24	1019	2002	Tschuppert Ernst / Ballonsport-Club Emil Messner, Feldbach	Eschenbach SG
11.03.2015	HB-QLB	Z-160	10809	2005	Parmigiani Fleurier SA / Sky Event S.A., Château-d'Oex	Château-d'Oex
19.03.2015	HB-SDH	DA 40 D	D4.348	2008	Aéro Club de Genève, Groupe Vol à Moteur, Meyrin	Genève-Cointrin
30.03.2015	HB-SGA	DA 20-C1	CO287	2004	F-air Flight Operations GmbH, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
30.03.2015	HB-ZCH	Bell 430	49060	1999	Scintilla AG, Zuchwil	Ausland

# Events, Agenda, Wettbewerb

## Künstler Erni lebt nicht mehr

Der international bekannte Schweizer Maler Hans Erni ist in seinem 106. Lebensjahr sanft entschlafen. Als eine seiner letzten künstlerischen Handlungen hat er noch das Farbschema für das neue PC-12 NG-Demoflugzeug von Pilatus kreiert. Erni versah auch die Motorabdeckung mit Datum und Unterschrift. Das Flugzeug 1515 ist ein Unikat. Der in Luzern geborene ehemalige Privatpilot fühlte sich der Fliegerei stets verbunden («Cockpit» 02/2015). **CP**



Foto: Joël Bessard

### Das läuft 2015

19. – 21. Mai

Ebace Genève

30. Mai

Tag der offenen Tür in Speyer (D) mit der Super Constellation

15. – 21. Juni

Paris Airshow

17. – 19. Juli

Royal Air Tattoo in Fairford

8. – 9. August

50 Jahre Flugplatz Sitterdorf

22. – 23. August

Dittinger Flugtage

29. August

Hunterfestival in St. Stephan

## Wettbewerb – Flughäfen dieser Welt

Foto: Jean-Luc Altherr



### Wie heisst der Flughafen?

Auf welchem Schweizer Flughafen landet diese Dash-8 nach ihrem Start in Genf? Antworten an: [wettbewerb@cockpit.aero](mailto:wettbewerb@cockpit.aero)

Einsendeschluss: 11. Mai 2015.

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre **vollständige Adresse** bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2016. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der Juni-Ausgabe publiziert.

### Auflösung Wettbewerb Nr. 04: Singapore Airlines.

**Richtig geantwortet haben:** Max Donzé, 2533 Evilard; Erwin Steiner, 8910 Affoltern am Albis; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Pius Wigger, 8124 Maur; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Heinz P. Bächler, 3309 Kernenried; Urs Andreatta, 9524 Zuzwil; Patrick Huwiler, 5644 Auw; Patric Fol, 9403 Goldach; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Andreas Wichser, 8049 Zürich; Michael Frei, 5436 Würenlos; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Arnold Huber, 8154 Oberglatt; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Neal Tritten, 3066 Stettlen; Sven Steinmann, 8548 Ellikon/Thur; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Peder Pünchera, 8405 Winterthur; Carlo Gottsponser, 3932 Visperterminen; Simon Heinzmann, 3932 Visperterminen; Beat Schärer, 7527 Brail; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Fritz Hofer, 3672 Oberdiessbach; Urs Gysin, 4303 Kaiseraugst; Markus Leiser, 6260 Reidermoos; Linus Pfister, 3612 Steffisburg; Kuno Matter, 5046 Walde; Jean-Pierre Cornu, 6500 Bellinzona; Werner Beyeler, 6405 Immensee; Ruedi Susman, 8610 Uster; Daniel Rusterholz, 8645 Jona; Markus Hiss, 4123 Allschwil; Markus Hirter, 9545 Wängli.

Als Gewinner wurde Werner Beyeler ausgelost. Die Gewinner werden im Dezember 2015 kontaktiert.

Foto: Archiv Cockpit



## FULL STOP.

### CHICKEN WINGS®

VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER



# «Trotz Sistierung 365 Tage fliegen.»



## In die Prämie eingerechneter Nutzungsrabatt /

### Luftfahrtversicherung

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

Jetzt Offerte beantragen:

Urs Spiegelberg, 058 215 26 71

**AXA.ch**

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

**ALERT  
LOCALIZATION  
RESCUE**

BREITLING  
**EMERGENCY**

IN EXTREMSITUATIONEN BRAUCHT ES EINE GUTE PORTION GLÜCK ODER BESSER NOCH DIE EMERGENCY, DIE WELTWEIT ERSTE ARMBANDUHR MIT INTEGRIERTER, PERSÖNLICHER NOTFUNKBAKE.

Das mit einem Zweifrequenz-Mikrosender ausgerüstete Hightech-Überlebensinstrument kann in jeder Notlage Alarmsignale übermitteln – zu Land, auf See und in der Luft. Diese erste am Handgelenk, also jederzeit auf sich getragene Notfunktaste begleitet Sie bei Ihren Glanzleistungen überall auf der Welt und gewährleistet maximale Sicherheit. Die Breitling Emergency: die Uhr, die Ihr Leben retten kann.



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



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™