

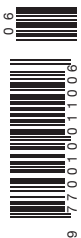


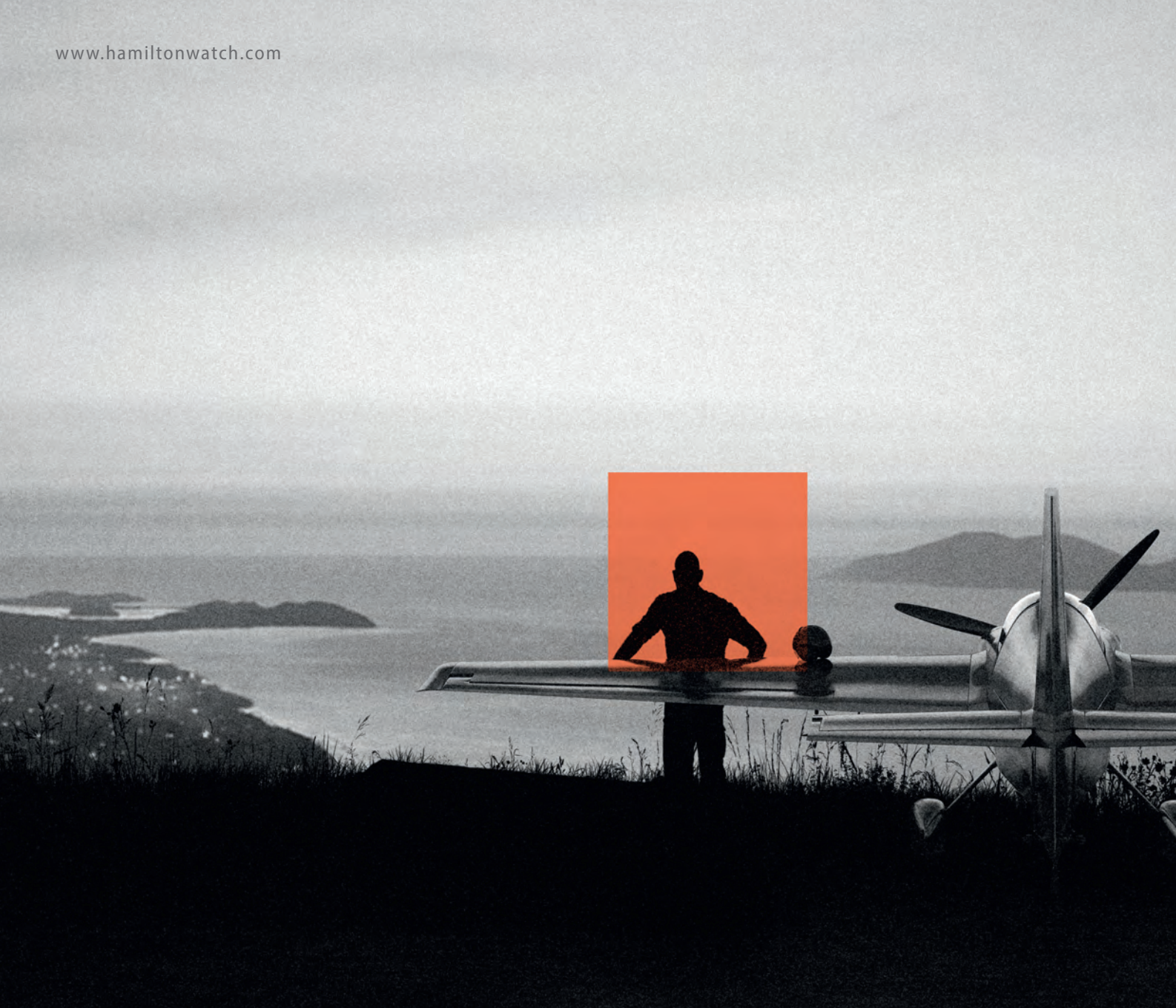
AERO Friedrichshafen Schweizer setzen Akzente

Military Aviation
Frison Flag und
Tiger Meet

Civil Aviation
Jaan Albrecht zu
seinem AUA-Abgang

Civil Aviation
Geschäftsleute
fliegen mehr





INTO THE DREAM



X-WIND
AUTOMATIC SWISS MADE
Limited Edition

 **HAMILTON**
AMERICAN SPIRIT ■ SWISS PRECISION



Foto: Joel Bessard

Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Die grösste Luftfahrtshow der allgemeinen Luftfahrt in Europa – so die Eigenwerbung – wird immer grösser. Die AERO in Friedrichshafen hat schon wieder zu einem Höhenflug angesetzt. Mit 33 900 Fachbesuchern aus 60 Nationen verzeichnete die AERO nach vier Messetagen einen neuen Besucherrekord. Vor allem aus dem Ausland ist das Interesse offenbar ungebrochen. Mit 645 Ausstellern aus 38 Nationen hat die Luftfahrtmesse am Bodensee noch einmal einen kräftigen Schub verzeichnet. Die Organisation war perfekt wie immer, das Wetter spielte zum Glück auch mit – die Zahlen sprechen für sich.



Und doch muss sich der Veranstalter die Frage gefallen lassen, ob nicht weniger manchmal mehr wäre. Dem Showaspekt wird zu viel Platz eingeräumt. Was haben

Masseurinnen an der AERO verloren? Was sollen Rennen mit Spielzeugautos? Wieso verteilen sexy gekleidete junge Damen Flyer und werben für Putzmittel?

Ein gewisses Verständnis bringe auch ich dafür auf, gilt es doch für die einzelnen Unternehmen, einen Teil der Standgebühren wieder hereinzuholen. Und das läuft über den Verkauf. Bei allem Verständnis dafür muss aber das Fliegerische dominieren, und nicht Show-Programm und Werbeaktionen.

Prächtig in Szene gesetzt haben sich die Schweizer Unternehmen an der AERO. Mehr dazu auf den Seiten 30 bis 32.

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

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 Tiger Meet in der Türkei: klein, aber fein
- 8 Begeistertes Frisian Flag in den Niederlanden

Civil Aviation

- 14 Air Baltic behauptet sich in garstigem Umfeld
- 20 Monatsinterview: Jaan Albrecht zur Zukunft der AUA
- 24 Air Plus: Geschäftsleute fliegen mehr und mit billigeren Tickets

Mittelposter

- 26 Airbus A400M-Transporter der Royal Malaysian Air Force

Report

- 28 Lantal entwickelt speziellen Sitz für Solar Impulse 2

Cover Story

- 30 Schöner Schweizer Auftritt an der AERO in Friedrichshafen

Helicopter

- 33 Data Sheet: Enstrom F-28F Falcon

Airport

- 36 Österreichische Regionalflughäfen unter Druck

History

- 38 Internierungen im Ersten Weltkrieg

Regelmässige Rubriken

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

8

Military Aviation

Frisian Flag mit ungewohnten Kampffjets

**Civil Aviation**

Air Baltic ist wieder auf Kurs und schreibt schwarz

**Business Aviation**

Schweizer Geschäftsleute fliegen wieder mehr



Titelbild: Pilatus präsentierte an der AERO das Erfolgsmodell PC-12. Foto: AERO

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
11775 Leser (gemäss Umfrage 2008)

Notariell beglaubigt 2012
Total verkaufte Auflage: 4677 Exemplare

Text- und Bildredaktion:

Swiss Media Aviation
Zürcherstrasse 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
Zürcherstrasse 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



Fotos: Daniel Bader

Tigergebrüll in Anatolien

Agusta-Bell AB212ICO-Helicopter des 21. Gruppo aus Grazzanise (Italien) im Einsatz.

Nach zehn Jahren Unterbruch fand das Tiger Meet wieder in der Türkei statt. Als Gastgeber lud das 192. Filo der türkischen Luftwaffe die «Tiger-Community» Anfang Mai nach Konya in der Region Anatolien ein.

Die aktuelle politische Lage zeigte sich unmissverständlich auch beim Tiger Meet in der Türkei. Das kleine Teilnehmerfeld von nur sieben Staffeln aus sechs Ländern verdeutlichte, dass die Engagements an den «Air Policing-Missionen» im Zuge der Krise in der Ukraine und im Baltikum sehr viele Ressourcen der NATO binden.

Kurzfristige Absage aus Griechenland

Im Vorfeld sorgte die zugesagte Teilnahme aus Griechenland für viele positive Reaktionen, da es zwischen den beiden Ländern im angrenzenden Luftraum immer wieder zu Spannungen kommt. Die doch noch kurzfristige Absage sorgte dann vor allem bei den Gastgebern für Enttäuschung.

Schweizer Premiere in der Türkei

Mit der Verlegung von drei F/A-18 der Luftwaffe sorgte das Tiger Meet 2015 in Konya für eine Premiere, da mit dieser Teilnahme Flugzeuge der Schweizer Luftwaffe zum ersten Mal an einer Übung in der Türkei teilnahmen. Im Jahr 2005 war sie in Balıkesir nur als Beobachter anwesend.

Die drei Hornissen aus der Schweiz flogen direkt von Meiringen in die Türkei, was inklusive der Luftbetankung eine Flugzeit von rund 3 Stunden bedeutete. Hinzu kam eine Embraer der Helvetic Airways, welche das Schweizer Détachement nach Konya flog. **cp**

Daniel Bader

«Hoffentlich in 10 Jahren wieder»

«Cockpit»: Warum findet das Tiger-Meet in Konya statt, obwohl Ihre Staffel in Balıkesir stationiert ist?

Major Mehmet Ay (Kdt 192. Filo): Auf unserer Basis in Balıkesir finden zurzeit grössere Modernisierungen statt und wir haben nur einen beschränkten Platz zur Verfügung. Als wir mit der Planung angefangen haben, rechneten wir mit der Anzahl Teilnehmer wie in Jagel im vergangenen Jahr, was im Moment schlicht nicht möglich gewesen wäre. Deshalb entschieden wir uns für Konya, wo wir auf eine vorzügliche Zusammenarbeit und Unterstützung zurückgreifen können.



Leider mussten viele Nationen ihre Teilnahme absagen. Hat Sie das enttäuscht?

Nein, enttäuscht wäre der falsche Ausdruck. Natürlich finden wir es als Gastgeber schade, wenn sich nicht die gesamte «Tiger-Community» trifft. Aber die operationellen Bedürfnisse und Einsätze haben natürlich Priorität!

Werfen Sie doch einen Blick in die Zukunft.

Nun, 2005 fand das Tiger Meet in Balıkesir statt, zehn Jahre später in Konya. Darum schlage ich doch einfach vor, dass wir uns in zehn Jahren wieder in Balıkesir treffen. Ich sage darum einfach «Türkiye'de hos geldiniz»: Herzlich Willkommen in der Türkei!

Interview: Daniel Bader



«Monster-Tiger» aus Frankreich: Rafale C der Escadron de chasse 01.007 «Provence» aus St. Dizier.



«Tiger-Look» aus der Türkei: F-16C Fighting Falcon des 192. Filo aus Balıkesir.



McDonnell Douglas-F/A-18D der Staffel 11 aus Meiringen vor einer Moschee.



F-16 AM der gastgebenden 322. Squadron aus Leeuwarden.

Florida Eagles als Attraktion

Nach einem achteinhalbstündigen Flug mit fünf Luftbetankungen traf eine erste Gruppe mit sechs amerikanischen F-15 Eagles der 125. Fighter Wing der Florida Air National Guard am 2. April 2015 in den Niederlanden ein. Eine zweite Gruppe der Oregon Air National Guard folgte tags darauf. Der Grund: die Teilnahme an der internationalen Übung Frisian Flag.

Die Amerikaner aus Jacksonville waren zum ersten Mal an der alljährlich auf dem holländischen Luftwaffenstützpunkt Leeuwarden stattfindenden internationalen Übung Frisian Flag mit dabei. Piloten mit insgesamt 60 Flugzeugen aus sechs verschiedenen Ländern übten dabei Zusammenarbeit, Führung und Präzision sowohl defensiver wie offensiver Flugeinsätze in einem internationalen Umfeld. Zur Verfügung stand ein Luftraum grösser als die Schweiz, der sich über die Nordseegebiete der Niederlande, Deutschlands und Dänemarks erstreckt.

Ein imposantes Feld

Die meisten teilnehmenden Nationen hatten sechs Jets (davon immer zwei Reservemaschinen) im Einsatz; so etwa die Spanier und Finnen ihre F/A-18 und die Polen aus Lask die F-16. Die gastgebenden Niederländer setzten rund 14 F-16 ein, und auch die deutsche Luftwaffe aus Nörvenich war mit einem Grossaufgebot von zehn

Eurofightern am Start. Frisian Flag verfolgt mehrere Ziele. So sollen Planung und Formation von grossen fliegenden Verbänden in realistischen Szenarien geübt werden. Die Teilnehmer erhalten sowohl offensive als auch defensive Aufgaben, vom Bombardieren von Bodenzielen bis zum Schutz anderer Flugzeuge. Da auch Bodentruppen mit Luftabwehrsystemen und Schiffe der Marine eingebunden sind, werden die Übungen für die Besatzungen sehr realistisch. Die Übungen werden jedes Jahr den realen Einsätzen angepasst. Mit immer neuen Teilnehmernationen und anderen Flugzeugmustern gleicht keine Frisian Flag der andern. So waren dieses Jahr nicht nur die amerikanischen Eagles, sondern auch spanische F-A-18 Hornets erstmals dabei.

Ablauf der Übung

Jeweils morgens und nachmittags gehen rund 40 Flugzeuge für eine Mission an den Start, wobei jedesmal ein anderer Pilot die

Planung, Führung und Organisation des Einsatzes übernehmen muss. Obschon nur etwa eineinhalb Stunden geflogen wird, sind Vorbereitungszeiten und Nachbesprechung ungleich länger und für alle Crews Pflicht. Da jedes Flugzeug mit einem GPS-Logger ausgestattet ist, sind umfangreiche Analysen und Verbesserungen möglich.

Frisian Flag ist zu einer der grössten und wichtigsten internationalen Übungen in Europa herangewachsen und wird von immer mehr Luftwaffen der NATO, aber auch von Partnership-for-Peace-(PfP)-Nationen genutzt, um sich auf reale Einsätze vorzubereiten. Leeuwarden Airbase wird in den nächsten Jahren noch an Bedeutung gewinnen. Nebst der schon bestehenden Fighter Weapons Instructor-Pilot School für alle F-16 Piloten in Europa sollen ab 2019 die niederländischen F-35 Lightnings II dort stationiert werden. Dazu soll die Luftwaffenbasis ausgebaut und vergrössert werden. Mit den 60 bis 70 Flugzeugen, die jeweils an der Frisian Flag teilnehmen, sind das Maximum an Teilnehmern erreicht, die Infrastruktur (Standplätze) ausgereizt. **cp**

Simon Vogt

- ❶ Die bunte F-15 C des Staffelkommandanten der Oregon ANG.
- ❷ Formationsflug der polnischen F-16 C Block 52 aus Lask.
- ❸ Die EF-18 B+ der spanischen Luftwaffe im Anflug auf Leeuwarden.
- ❹ Base and final: Eurofighter aus Nörvenich.

Hohe Professionalität

Normalerweise Staffelkommandant der 159. FS in Jacksonville, war Lt Col Paul Reedy (Bild) während der Frisian Flag Chef der 159. Expeditionary Fighter Squadron mit ihren zwölf F-15 C/D Eagles der Florida und Oregon ANG.

Die grössten Unterschiede zwischen europäischen und amerikanischen Übungen sind aus seiner Sicht die kleinen und komplexen europäischen Lufträume und die unterschiedliche Terminologie.

Reedy ist von der Frisian Flag begeistert und lobt die hohe Professionalität und Gastfreundschaft der niederländischen Luftwaffe. Nach seiner sechsmonatigen Tour in Europa tauscht Paul Reedy seinen Kommandantenjob gegen ein Studium in Washington DC.

Die amerikanischen Eagles sind im Anschluss nach Bulgarien an die Übung Thracian Eagle weitergeflogen. Auch ein Tag an der Arctic Challenge in Norwegen (bis 4. Juni) ist fest eingeplant. **sv**



❶



❷



❸



❹

Patrouille Suisse 2015



In diesem Jahr musste die Formation der Patrouille Suisse durch das Ausscheiden von Reto «Tödi» Amstutz auf mehreren Positionen verändert werden. Für Amstutz wurde Michael «Püpi» Duft ins Team gewählt. Er übernimmt die Position Tiger 3, wodurch Gunnar «Gandalf» Jansen nach hinten auf die Position 4 rutscht. Dies weil Gaël «Gali» Lachat die Position des Solopiloten (Tiger 6) von Amstutz übernimmt. Erst-

mals verfügt die Patrouille Suisse über einen stellvertretenden Kommandanten. Daniel «Dani» Hösli wird Ende dieser Saison in den Ruhestand gehen und das Kommando der Patrouille Suisse seinem neuen Stellvertreter Nils «Jamie» Hämmerli übergeben. **cp**

Walter Hodel



«0» Tiger zero
Kommandant
Oberstleutnant Daniel «Dani» Hösli
Fluglehrer und Flottenchef F-5 Tiger II, 5500 Flugstunden. Mitglied der PS 1987–1997 (Positionen: 2, 5, 6 und 1). Kommandant seit 2001.



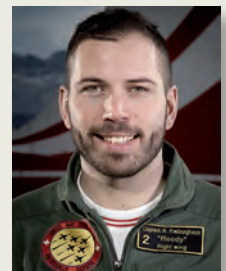
«1» Tiger uno
Leader
Hauptmann Simon «Billy» Billeter
Fliegerstaffel 11, 3950 Flugstunden. Mitglied seit 2006 (bisherige Positionen: 1, 3 und 6).



«10» Tiger dieci
Kommandant Stv
Oberstleutnant Nils «Jamie» Hämmerli (neu)
Chef Luftverteidigung, 3400 Flugstunden. Mitglied der PS 1999–2004 (Positionen: 3 und 4).



«3» Tiger tre
Linker Flügelmann
Hauptmann Michael «Püpi» Duft (neu)
Fliegerstaffel 11, 1000 Flugstunden.



«2» Tiger due
Rechter Flügelmann
Hauptmann Rodolfo «Roody» Freiburghaus
Fliegerstaffel 11, 1800 Flugstunden. Mitglied seit 2013.



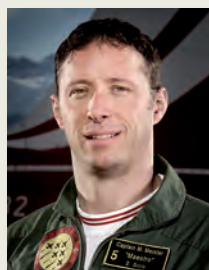
«8» Tiger otto
Sprecher
Mario «Wini» Winiger
Flugverkehrsleiter in Zürich-Kloten. Mitglied seit 2002. Sprecher Deutsch und Englisch.



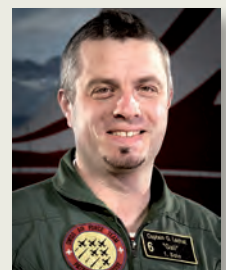
«4» Tiger quattro
Slot
Leutnant Gunnar «Gandalf» Jansen
Fliegerstaffel 17, 1800 Flugstunden. Mitglied seit 2010 (bisherige Position: 3 und 4).



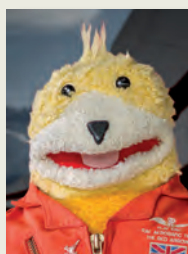
«9» Tiger nove
Sprecher
Alban «Alban» Wirz
Flugverkehrsleiter in Payerne. Mitglied seit 1998. Sprecher Französisch, Englisch, Spanisch, Italienisch.



«5» Tiger cinque
2. Solo
Hauptmann Michael «Maestro» Meister
Fliegerstaffel 17, 3300 Flugstunden. Mitglied seit 2005 (bisherige Positionen: 4 und 5).



«6» Tiger sexi
1. Solo
Hauptmann Gaël «Gali» Lachat
Fliegerstaffel 17, 2600 Flugstunden. Mitglied seit 2008 (bisherige Positionen: 4 und 6).



Maskottchen Flat Eric «Flatty»

Super Puma Display Team 2015



In diesem Jahr sind zwei neue Piloten zum Super Puma Display Team gestossen. Sandro «Sandro» Haag ersetzt auf der Basis Payerne Sébastien «Moogly» Bart, der neun Jahre zum Team gehörte. Robin «Robin» Stauber ersetzt auf der Basis Alpnach Jeremy «Jerry» Faux, der sechs Jahre im Super Puma Display Team flog. **cp**



Walter Hodel

Team-Leader



Oberstleutnant Lukas «Luki» Rechsteiner
Cheffluglehrer Super Puma. 5100 Flugstunden.
Mitglied seit 2005.
Team-Leader seit 2013.

Airbase Dübendorf Lufttransportstaffeln 3 und 4



Hauptmann Jan «Schwiiz» Schweizer
Lufttransportstaffel 3, 4500 Flugstunden.
Mitglied seit 2012.



Hauptmann Philippe «Philippe» Weber
Lufttransportstaffel 4, 3600 Flugstunden.

FOTOS: VBS

Airbase Payerne Lufttransportstaffel 1

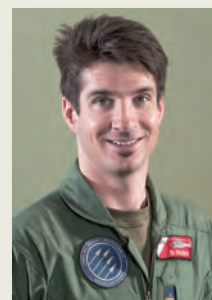


Hauptmann Matthieu «Ghiri» Ghiringhelli
Lufttransportstaffel 1, 4200 Flugstunden.
Mitglied seit 2010.



Hauptmann Sandro «Sandro» Haag (neu)
Lufttransportstaffel 1, 3200 Flugstunden.

Airbase Alpnach Lufttransportstaffeln 6 und 8



Hauptmann Daniel «Nögi» Fausch
Lufttransportstaffel 6, Chefpilot PC-6 Turbo Porter, 4400 Flugstunden. Mitglied seit 2010.



Hauptmann Robin «Robin» Stauber (neu)
Lufttransportstaffel 8, 4200 Flugstunden.

Als Pilot mit Edelweiss die Welt entdecken



Sind Sie von der Ferienfliegerei begeistert, technisch interessiert, verantwortungsvoll und zuverlässig? Schätzen Sie es, in einem jungen, professionellen Team zu arbeiten? Bewerben Sie sich jetzt als Ready Entry First Officer oder Linienpilot ab initio: flyedelweiss.com/company/jobs

PC-7 TEAM 2015



Das PC-7 TEAM startete unverändert ins neue Jahr. Letzte Saison sollte eigentlich nur Matthias «Moeli» Müller neu zum Team stossen. Doch kurz vor dem Saisonstart musste David «Mensen» Menth kurzfristig durch Alain «Vobü» von Büren ersetzt werden. Das hatte zur Folge, dass von Büren den Platz als Turbo 2 von Marius «Crus» Krüsi übernahm. Krüsi übernahm die

Position Turbo 7 von Christoph «Paso» Schneider, der wiederum die von Menth hinterlassene Lücke als erster Solist (Turbo 8) füllte. In dieser Formation fliegt das PC-7 TEAM nun auch die Saison 2015. Menth steht dem PC-7 TEAM als Reservepilot zur Verfügung. **CP**

Walter Hodel



Kommandant Oberst Werner «Höffi» Hoffmann

Quality Manager, Kommando Pilotenschule Luftwaffe
85, 3800 Flugstunden
Kommandant seit 2010



Turbo Uno (1)

Leader
Hauptmann Martin «DJ»
Vetter
Fliegerstaffel 11, 2800
Flugstunden, Mitglied seit
2006 (bisherige Positionen:
1, 3 und 7)



Turbo Tre (3)
Linker innerer Flügelmann
Hauptmann Mario
«Thöma» Thöni
Fliegerstaffel 18, 1100
Flugstunden, Mitglied
seit 2013



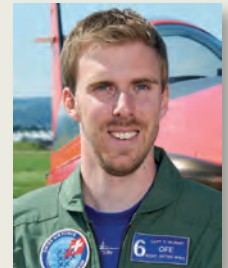
Turbo Duo (2)
Rechter innerer Flügelmann
Hauptmann Alain «Vobü»
von Büren
Fliegerstaffel 17, 1600
Flugstunden, Mitglied
seit 2014



Turbo Cinque (5)
Linker äusserer Flügelmann
Hauptmann Cyril
«Johnny» Johner
Fliegerstaffel 11, 1800
Flugstunden, Mitglied seit
2011 (bisherige Position:
3 und 5)



Turbo Quattro (4)
Slot
Hauptmann Matthias
«Moeli» Müller
Fliegerstaffel 17, 1100
Flugstunden, Mitglied
seit 2014



Turbo Sexi (6)
Rechter äusserer Flügelmann
Hauptmann Thomas «Ofe»
Hilpert
Fliegerstaffel 18, 2300
Flugstunden, Mitglied seit
2012 (bisherige Positionen:
4 und 6)



Turbo Sette (7)
2. Solist
Hauptmann Marius
«Crus» Krüsi
Fliegerstaffel 18, 1200
Flugstunden, Mitglied seit
2013 (bisherige Position:
2 und 7)



Turbo Otto (8)
1. Solist
Hauptmann Christoph
«Paso» Schneider
Fliegerstaffel 18, 2000
Flugstunden, Mitglied seit
2010 (bisherige Positionen
2, 7 und 8)



Reservepilot
Major im Generalstab Martin
«Tinu» Hess
Fliegerstaffel 11 / 2950
Flugstunden, Mitglied seit 2008
(ehemalige Positionen: 3 und 8)



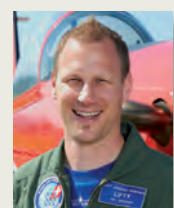
Reservepilot
Hauptmann David
«Mensen» Menth
Fliegerstaffel 17 / 2250
Flugstunden, Mitglied seit 2008
(ehemalige Positionen 3 und 8)



Turbo Nove (9)
Unterleader
Hauptmann Mario
«Blacky» Schwarz
Fliegerstaffel 18, 2000
Flugstunden, Mitglied seit
2013, (bisherige Positionen
4 und 9)



PR/Speaker
Hauptmann Philippe
«Philippe» Hertig
Zielfliegerstaffel 12 Tiger F-5
Mitglied seit 2006



PR/Speaker
Hauptmann Andreas
«Lifty» Hebeisen
Fachstab skyguide/Jägerleit-
offizier, Mitglied seit 2010



Air Baltic-Flotte auf dem Flughafen Riga.

Imposanter Steigflug

Air Baltic hat einen imposanten Turnaround hinter sich. Vor vier Jahren noch mit 120 Millionen Euro in der Kreide, flog sie 2014 einen Gewinn von 11 Millionen Euro ein. Auch die gut frequentierte Direktverbindung Zürich-Riga hat zum Erfolg beigetragen.

Air Baltic mit Sitz in der lettischen Hauptstadt Riga ist die führende Airline im Baltikum. Sie fliegt über 70 Ziele an und unterhält rund 50 direkte Verbindungen in praktisch alle europäischen Hauptstädte. Der Carrier fliegt auch direkt aus den beiden anderen baltischen Hauptstädten Tallin und Vilnius. «Eine Zusammenarbeit mit Estonian Air und Air Lituanica wäre schön», sagt CEO Martin Gauss von der Air Baltic. Doch die leiden noch unter Strukturproblemen und es stehen nationale Interessen auf dem Spiel.

Seit 2006 nach Zürich-Kloten

Der Markt wäre vorhanden, wenn auch im gesamten Baltikum nur rund sechs Millionen Menschen leben. Die drei postsowjetischen Kleinstaaten liegen abgelegen am Rande Europas. Für Verbindungen in die übrigen EU-Staaten bleibt fast nur das Flugzeug. Schiff-

fahrten sind zeitraubend, das Strassennetz ist unzureichend und die Breitspurschiene führt zwar geradewegs über Moskau bis nach China, aber nur auf umständlichen und beschwerlichen Umwegen nach Europa.

Zürich wird von Air Baltic seit 2006 angefliegen, drei bis sieben Mal in der Woche. 2014 wurden

530 Flüge und 43 632 Passagiere gezählt. Um gegen die Swiss anzutreten, die Riga drei Mal in der Woche bedient, setzt Air Baltic auf mehr Frequenzen und ideale Flugzeiten. Die alte Hansestadt Riga ist eine Perle im Baltikum. Sie hat das Potenzial einer echten In-Destination. Die Universitätsstadt wartet mit einem pulsieren-



Air Baltic-CEO Martin Gauss.

den Leben, einer malerischen Altstadt und ausgedehnten Parkanlagen auf. Links und rechts des Daugava-Flusses, den die Letten liebevoll «Mütterchen Düna» nennen, erstrahlt das moderne Riga im Neonlicht. Und mit den Bürgerhäusern im stalinistischen Zuckerbäckerstil und den nostalgischen Skoda-Trams prägt auch heute noch ein herber sowjetrussischer Charme das Stadtbild mit.

Hybrid Carrier mit Exklusivitäten

Martin Gauss, früher bei der Deutschen BA, bei Malev und Cirrus schon erfolgreich, hat der flügelahnen Air Baltic in den letzten drei Jahren zu einem imposanten Turn-around verholfen. Die Flugzeugflotte wurde um die Hälfte verkleinert, auf heute 12 Dash 8Q 400 und 13 Boeing 737-300 und -500. Der Personalbestand wurde um 30 Prozent reduziert.

Mussten 2011 noch 121 Millionen Euro Verlust verbucht werden, schrieb Air Baltic bereits 2013 schwarze Zahlen. Und letztes Jahr konnte ein Gewinn von knapp 11 Millionen Euro ausgewiesen werden. Dies trotz Ukraine- und Rubelkrise. Das wachsende Passagieraufkommen in Riga hat dazu geführt, dass der Staat den Flughafen für 100 Millionen Euro ausbaut.

Die Air Baltic, die zu 99 Prozent dem lettischen Staat gehört, ist ein typischer Hybrid Carrier: Vollwertige Business Class mit Komfortmerkmalen einer klassischen Netzwerk-Airline, wie freiem Mittelsitz, warmen Mahlzeiten, Zeitungen und einer grosszügigen Lounge. Die Economy Class orientiert sich am spartanischen Standard eines Low-Cost-Carriers. «Da ist man wie in einer U-Bahn unterwegs. Der Massentransport will das so», stellt Martin Gauss fest. Einen medialen Effekt erzielte die Airline, als sie als erste Fluggesellschaft die digitale Geldeinheit Bitcoin als Zahlungsmittel akzeptierte. Abends werden die Transaktionen in der dezentralen Datenbank in Euro umgerechnet.

Code-Share-Vereinbarungen

Air Baltic hat 19 Codeshare-Abkommen, ist aber in keiner Allianz, «was für kleine Airlines durchaus von Vorteil ist», bemerkt CEO Gauss. Der Konkurrenz der zahlreichen Low-Coster am Platz wie Ryanair, Easy Jet, Wizzair oder Norwegian Air Shuttle begegnet Air Baltic mit hohen Flugfrequenzen, was insbesondere von den 50 Prozent der geschäftlich fliegenden Passagieren honoriert wird. Einen Wettbewerbsvorteil hat die Airline auch dank dem tiefen Lohnniveau im Baltikum. Auch die Swiss, mit der



Die Lounge der Air Baltic in Riga lädt zum Verweilen ein.

Air Baltic gerne ein Code-Share-Abkommen getroffen hätte, gesellt sich mit Tiefstpreisen ab 99 Franken zu den Mitbewerbern. Air Baltic konterte mit einem Schnäppchenangebot von 80 Euro.

Warten auf die Bombardier CS 300

Mit der Swiss verbindet Air Baltic auch der künftige Kurzstrecken-Jet, den beide bei Bombardier geordert haben. Die Letten haben 13 CS 300-Maschinen in der Version mit 148 Sitzen bestellt. «Mit diesem schnellsten und effizientesten Jet erhoffen wir uns einen grossen technologischen

Schritt. Ich freue mich, ein Flugzeug einführen zu dürfen, das die Welt noch nicht so schätzt. Es ist formschön, verfügt über ein Kabinen-Design mit gesteigertem Reisekomfort, bietet viel Stauraum und besticht durch weniger Wartungsintervalle und extrem treibstoffsparende und geräuscharme Triebwerke», schwärmt der Airline-Chef. Und fügt an: «Dumm wäre nur, wenn die neuen Maschinen nicht zeitgerecht geliefert würden.» **cp**

Hansjörg Egger



Die Zeppelinhallen der einstigen deutschen kaiserlichen Armee in Riga stammen aus dem Jahr 1917.



skyguide

Wir suchen junge, motivierte und luftfahrtbegeisterte Talente für unsere Ausbildung zum/zur:

Flugverkehrsleiter/in (HF) in Zürich, Genf, Bern und Lugano.

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

Die Ausbildung beginnt im Januar 2016. Du kannst dich bewerben, wenn du...

- eine berufliche Ausbildung mit eidgenössischem Fähigkeitszeugnis oder eine Matura hast
- Schweizer Bürger/in, Inhaber/in einer Niederlassungsbewilligung C oder Bürger/in der EU-25/EFTA Staaten bist
- zwischen 18 und 30 Jahre alt bist
- gute Englischkenntnisse hast

Sende uns deine Bewerbung online und absolviere die Eignungstests!

Weitere Informationen: www.skyguide.ch oder recruitment@skyguide.ch



with you, all the way.



Foto: Florian Trojer

Erste Landung einer Swiss-Maschine in Sarajevo nach vielen Jahren: Eine traditionelle «water cannon salute» der Flughafenfeuerwehr von Sarajevo begrüsst Swiss-Flug 1406.

Erstflug

Bei gewissen Flügen weiss man, dass diese einem lange in Erinnerung bleiben werden. Vielleicht wegen einer besonders tollen Crew an Bord oder wegen eines besonders schönen Fluges. Oder aber: Man war «der Erste» an einer neuen Destination.

«Swiss 1406, you are cleared to Sarajevo, Runway 23, MEDAM4A departure, Squawk 3154.»

Als erste Swiss-Crew seit mehreren Jahren erhalten wir die Freigabe für den Flug von Genf nach Bosnien und Herzegowina. Von unseren 22 neuen Flugzielen in Europa im heurigen Sommerflugplan ist Sarajevo fliegerisch wohl das anspruchsvollste. Insofern schätze ich mich glücklich, beim Erstflug mit dabei sein zu können.

Die Flugplanung und persönliche Vorbereitung auf diesen Tag gestaltete sich heute besonders umfangreich. Im Team befassen wir uns noch einmal mit den wichtigsten Punkten, welche es für eine sichere Durchführung des Fluges zu beachten gilt. Sarajevo befindet sich rund 500 Meter über dem Meeresspiegel in einem Talkessel, umgeben von hohem Gelände. Der höchste Berg der Umgebung bringt es immerhin auf 2050 Meter. Sarajevo ist für uns eine Einbahnstrasse. Anflüge auf die 2600 Meter lange Piste mit der Ausrichtung 12/30 dürfen wir nur aus Nordwesten durchführen. Aufgrund der Topografie sind uns Landungen auf Piste 30 untersagt. Starten sollen wir wiederum – wenn immer möglich – auch in Richtung Westen; also weg von den höchsten Hindernissen in der Umgebung des Flughafens.

Von Genf nach Sarajevo

Von Piste 23 starten wir in den grauen Genfer Himmel, nur etwa zwei Tonnen unter dem maximalen Startgewicht unseres Avros.

Aufgrund des sehr hohen Treibstoffpreises in Sarajevo haben wir so viel als möglich in der Schweiz getankt und planen, nur knapp unter dem maximalen Landegewicht von 40,1 Tonnen mit möglichst viel verbleibendem Treibstoff zu landen.

Wir fliegen durch einige Wolkenschichten auf der *standard instrument departure route* (SID) Richtung Süden, vorbei am leider nicht sichtbaren Mont Blanc in Richtung Turin. Auf einer Reiseflughöhe von 31 000 Fuss (9450 Meter) und in Funkkontakt mit «Milano Radar» passieren wir die Po-Ebene, verlassen Italien über Rimini und erreichen bei der kroatischen Hafenstadt Split wieder Festland. Danach überqueren wir das Dinarische Gebirge und kontaktieren erstmals Sarajevo über Funk.

Das Wetter heute ist eines Erstflugs würdig: Lediglich hohe Bewölkung und fast Windstille erleichtern die Arbeit im Cockpit. Die wegen der Berge befürchteten Turbulenzen im Anflug bleiben gänzlich aus und so sind wir nach kurzer Zeit bereits im Endanflug auf Piste 12. Der Blick auf die Häuser im Talkessel, umgeben von Berggipfeln, erinnert mich an meine Geburtsstadt Innsbruck.

Eine Stunde und 30 Minuten nach Abflug in der Schweiz setzen wir sanft auf der Landebahn auf.

Obligatorische Dusche

«Swiss 1406, welcome to Sarajevo. Vacate via Taxiway Bravo and follow the Follow-me-car to parking position», lässt uns der Fluglotse wissen.

Auf beiden Seiten des Rollweges erblicken wir zwei Fahrzeuge der Flughafenfeuerwehr und mein Captain greift schon einmal vorsorglich nach dem Schalter für die Scheibenwischer. Einen Augenblick später rollen wir durch einen Bogen aus Wasser. Wir geniessen die traditionelle Dusche und die freundliche Begrüssung in Bosnien und Herzegowina. Erstflüge sind eben speziell! ☑

CONTROL

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



Der grosse Spagat

Beruflich ist Flugbegleiter Stefan Stucke für die Swiss unterwegs. Privat engagiert er sich für sein Hilfsprojekt in Burma, frönt seinen Travelblogs und pendelt zwischen zwei Wohnorten hin und her.

Mit Sack und Pack flog er Anfang Jahr nach Burma (Myanmar) und verteilte gesammelte Spenden. «Bis zu zweimal pro Jahr reise ich zu einer Grossfamilie nach Burma und unterstütze sie. Ebenfalls helfe ich in einem nahegelegenen Waisenhaus aus», beginnt Stefan Stucke zu erzählen. Ab und zu begleiten ihn dabei Arbeitskolleginnen und -kollegen. Nach einer kaufmännischen Banklehre und darauffolgender Rekrutenschule verbrachte der heute 49-Jährige ein Jahr in Los Angeles sowie drei Monate in Paris. «Und dann konnte ich endlich bei der Swissair beginnen», erzählt der reisebegeisterte Arbeitskollege. 28 Dienstjahre bei der Swissair/Swiss hat Stefan Stucke inzwischen «auf dem Buckel», seit 19 Jahren in der Funktion des Maître de Cabine.

Vor zehn Jahren lernte Stefan Stucke seinen heutigen thailändischen Ehepartner Artie kennen. Artie arbeitet bei Thai Airways und ist ebenfalls Flight Attendant. «Ich pendle oft zwischen meinen beiden Wohnorten Baltenswil und Bangkok hin und her.»

Nach der Pensionierung nach Thailand

Gedenkt Stucke die Schweiz nach seiner Pensionierung zu verlassen? «Ja, ich werde hier in der Schweiz die Zelte abbrechen und nach Bangkok ziehen. Die Lebenskosten in Thailand sind umeiniges tiefer, so dass es sich dort mit unserer bescheidenen Rente gut leben lässt», beschreibt Stucke.

Nachgehakt

Eindrücklichstes Erlebnis als F/A: zwölfstägige Anchorage/Tokyo-Rotation (in der Freizeit Skifahren in Anchorage, danach Strandleben in Saipan)

Hobbies: «Burma Charity», Reisen, Kochen, Travelblogs, Bewertungen im Tripadvisor.

Nächste Reise: Mexico City.

Sprachen: D, E, F, lernt Thailändisch.



Foto: Claudia von Känel

Maître de Cabine Stefan Stucke engagiert sich in Burma für benachteiligte Menschen.

Vom Geheimdienst verfolgt

Jahrelang spendete M/C Stefan Stucke Geld für Kinderheime und Waisenhäuser in Burma. Vor zehn Jahren reiste er erstmals selber nach Burma. «Die Reise war abenteuerlich, und ich lernte ein unter dem Diktat des Militärs stehendes, völlig abgeschottetes Land kennen», erinnert er sich. Damals gab es in Burma noch keine Handys, kein Internet, keine Zeitungen und ab 18 Uhr keinen Strom. Nur wenige Autos waren anzutreffen.

«Einmal sassen wir in einem zerlöchernten Taxi und klapperten verschiedene Kinderheime ab. Plötzlich bemerkten wir, dass wir von einem Wagen des Geheimdienstes verfolgt wurden.» Das Land stand von 1962 bis Anfang Februar 2011 unter Militärrherrschaft. Bei seinem ersten Besuch in Burma lernte Stucke ein Geschwisterpaar (zwei

Schwestern) kennen, die zu jenem Zeitpunkt gerade 13 Kinder – vom Babyalter bis zum achten Lebensjahr – bei sich aufnahmen. Die Kinder waren von den leiblichen Eltern aus Geldnöten ausgesetzt worden.

Die «Burma Charity»

Fortan kümmerte sich Stefan Stucke persönlich um diese Familie, ermöglichte ihnen das Wohnen, die Schule, Arztbesuche und überbrachte Kleider aus Spenden. «Ich reise jedes Jahr zu meiner Grossfamilie und überbringe ihnen das Nötigste zum Leben. Jedes Mal blicke ich in strahlende und dankbare Gesichter», erzählt Stucke. Er ist glücklich, Direkthilfe leisten zu können. **cp**



Jaan Albrecht hat den Turnaround bei der AUA geschafft.

«Nicht bissig genug»

In Kürze wird sich Jaan Albrecht als Chef der Austrian Airlines (AUA) zurückziehen. «Cockpit» nutzte die Gelegenheit, um mit ihm über den Zustand der seit April wieder unter eigenem Namen fliegenden österreichischen Fluglinie zu sprechen und einen Blick auf seine zukünftige Tätigkeit als CEO von SunExpress zu werfen.

«Cockpit»: Herr Albrecht, von 2006 bis 2012 hat AUA zum Teil massive Verluste hinnehmen müssen, in den vergangenen zwei Jahren konnte jeweils ein kleiner Gewinn ausgewiesen werden. Welches waren die wichtigsten Massnahmen, die zu diesem Wandel geführt haben?

Jaan Albrecht: Sie haben Recht, es waren teilweise tiefrote Zahlen. Dazu beigetragen hat die fehlende Liquidität. In Österreich wird eine Eigenkapitalquote von acht Prozent verlangt. Das war damals bei uns nicht der Fall. Es lagen bereits Insolvenzanträge in der Schublade. Wir haben uns dann innerhalb von zwei Monaten ein Restrukturierungsprogramm ausgedacht und dieses umgesetzt. AUA war zwar zwei Jahre vor meiner Ankunft privatisiert worden, hatte aber die Altlasten noch nicht abgelegt. Dazu zählen die unterschiedlichen Kulturen in-

nerhalb der Firma, die Kollektivverträge mit dem fliegenden Personal und nicht neu ausgehandelte Verträge mit Lieferanten.

Wir haben das alles neu aufgegleist und dazu die Flotte verkleinert und bereinigt, indem die Boeing 737 verkauft wurden. Wir haben unprofitable Strecken gestrichen, rund die Hälfte des Managements ausgetauscht und Doppelspurigkeiten, etwa in der Technik und der Administration des Flugbetriebs, eliminiert. Das ganze Sanierungsprogramm sollte Einsparungen von 220 Millionen Euro pro Jahr bringen.

Was meinen Sie mit «unterschiedliche Kulturen»?

Vor elf Jahren war ja zunächst Lauda Air in die AUA integriert worden. Das waren schon damals zwei verschiedene Firmenkulturen, die gegeneinander tickten. Man

hatte es unterlassen, sie zusammenzuführen. Später kam mit Tyrolean ein drittes, sehr stolzes Unternehmen dazu. Bei einem Merger muss man die Mitarbeiter miteinander, nicht gegeneinander arbeiten lassen. AUA ihrerseits hatte zwar eine sehr auf Gastfreundlichkeit ausgerichtete Kultur, aber als Staatsunternehmen war sie nicht hungrig und bissig genug, um bei Schwierigkeiten nach Lösungen zu suchen und die guten Resultate selbst zu schaffen. Bei Schwierigkeiten kam ja immer wieder Hilfe von aussen. Das Motto war: «We fly for your smile.» Aber wenn man sich die Zahlen der Firma anschaute, gab es nichts zu lachen.

Vor zwei Jahren haben Sie einmal gesagt, Austrian sei gesund aber nicht fit. Ist Ihr Unternehmen jetzt nachhaltig in einer guten finanziellen Verfassung?

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?

Mexiko.

Ihre Lieblingsdestination?

Acapulco.

Wo wollten Sie immer wieder mal hin?

An den Attersee.

Wen würden Sie gerne an Bord begrüßen?

Carlos Santana.

Ihr Lebensmotto?

Es ist besser, um Entschuldigung zu bitten als um Erlaubnis.

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?

Nein. Ich habe genügend E-Mails zu beantworten.



Fotos: Thomas Strässle

Mit dem Werbeslogan «my Austrian» startet die AUA eine Charmeoffensive. Im Bild der Start eines Airbus A321.

Ja, definitiv. Ich bin wirklich überzeugt, dass wir die entscheidenden Weichenstellungen für die Zukunft vorgenommen haben. Wir haben nicht – wie das früher häufig der Fall

«Wir haben nicht wie früher die Zukunft verpfändet für kurzfristige Verbesserungen.»

war – die Zukunft verpfändet, um kurzfristige Ergebnisverbesserungen zu erreichen. Wenn es heute schon besser aussieht, wird es in Zukunft jedes Jahr noch ein Stück besser aussehen. Das ist aber keine Garantie, dass die AUA die Kurve geschafft hat, denn unsere Branche hängt, wie Sie wissen, in starkem Mass ab von externen Faktoren wie der Konkurrenz durch die Low-Cost- und die Golfcarrier, Treibstoffpreisen und politische Auflagen. Unter den heute bekannten Gegebenheiten steht die AUA gut da, aber sie ist nicht ein- für allemal immun gegen zukünftige Krisen.

Nun hat AUA im vergangenen Jahr aber bereits wieder weniger Gewinne geschrieben als noch 2013. Weshalb?

Das ist genau ein Beispiel, das illustriert, dass wir langfristig denken. Letztes Jahr haben wir Einmaleffekte gehabt, die uns helfen sollen, die Zukunft zu sichern. Es handelt sich dabei um millionenschwere, einmalige Abfindungen an das fliegende

Personal der ehemaligen Tyrolean Airways, das ja Anfang April in die AUA integriert wurde. Solche Zahlungen muss ein Unternehmen leisten, wenn seine Mitarbeiter in eine Firma mit neuem Namen eintreten. In unserem Fall waren das rund 3000 Piloten und Mitarbeitende in der Kabine. Ohne diese Zahlungen wäre der Betriebsgewinn letztes Jahr erheblich höher gewesen. Wir haben uns dadurch auch eine rechtliche Ruhe verschafft, denn die Klagen des fliegenden Personals sind jetzt vom Tisch.

Welches sind die Eckpfeiler des Ende vergangenen Jahres ausgehandelten neuen Kollektivvertrags mit den Piloten?

Zunächst haben wir bei den Salären alle Automatismen ausgeschaltet. Das heisst, dass das Gehalt nicht mehr jedes Jahr oder sogar alle sechs Monate automatisch

«Bei den Salären gibt es keine automatischen Anpassungen mehr.»

ansteigt und der Inflation angepasst wird. Hätten wir hier nicht Gegensteuer gegeben, wären die Lohnkosten jährlich um bis zu acht Prozent gestiegen. Wir haben jetzt innerhalb der Lufthansa-Gruppe die günstigsten Gehaltsstrukturen und sehen auch im Vergleich zu den Low-Cost-Gesellschaften

gut aus. Ferner sind wir vom Leistungs- zum Beitragspensionssystem übergegangen. Und schliesslich haben wir ein einheitliches Karrierekonzept eingeführt, in dem beispielsweise das strikte Senioritätsprinzip gilt.

Waren denn die AUA-Gehälter höher als diejenigen der Tyrolean?

Ja. AUA war eben im Gegensatz zu Tyrolean eine Netzwerkgesellschaft. Da war es logisch, dass AUA-Piloten besser verdienten. Nun haben wir uns bezüglich Produktivität und Saläre der Piloten dem früheren Tyrolean-Niveau angenähert.

Stichwort Flotte: Noch dieses Jahr sollen im Regionalverkehr die Fokker-Maschinen durch grössere Embraer 195 ersetzt werden. Lange galt die kanadische C Series als Favorit für die Fokker-Nachfolge. Weshalb wurde dem brasilianischen Muster der Vorzug gegeben?

Wir hätten die Fokker 70 und 100 gerne schon früher ersetzt, es fehlte uns aber das Geld dazu. Auf der andern Seite hätten Lifecycle-Verlängerungen, die ab dem Jahr 2017 für diese Muster fällig geworden wären, grosse Investitionen erfordert. Dieses Geld wollten wir sparen und lieber in neuere Produkte investieren. Wegen der ständigen Verspätung der C Series haben wir uns dann für das Embraer-Produkt entschieden. Die konzerninterne Lösung mit den Flugzeugen der CityLine hatte für uns einfach den Vorteil, dass wir schneller zu sehr guten Flugzeu-

Monatsinterview



Fotos: Thomas Strässle

AUA staubt die Fokker 100-Maschinen aus.

gen kommen konnten. Die Embraer 195 ist mit ihrer Grösse gerade auch für unsere wichtigen Nischenmärkte in Osteuropa das perfekte Flugzeug.

Hätte AUA überhaupt das Geld gehabt, die teuren CSeries zu bezahlen?

Ja, aber die Embraer-Lösung hat uns erlaubt, nochmals mehrere hundert Millionen einzusparen.

Wie ist die Finanzierung der Embraer-Jets geregelt?

Das wird gegenwärtig im Aufsichtsrat diskutiert. Zwei Modelle kommen in Frage: entweder ein Leasing oder ein Kauf, wobei auch ein Mix möglich ist. In der Vergangenheit hat AUA jeweils eher die Kauflösung favorisiert. Die definitive Entscheidung fällt Anfang Juni.

Die sechs Boeing 767-300ER für den Langstreckenverkehr sind mit einem Durchschnittsalter von rund 19 Jahren nicht mehr die jüngsten. Wann werden sie ersetzt und welche Nachfolgemodelle kommen in Frage?

Ich möchte zunächst festhalten, dass die Kabine dieser Flugzeuge auf dem neuesten Stand ist. Vor zwei Jahren haben wir für 90 Millionen Euro die Sitze, das Bordunterhaltungssystem, die Küchen und die Toiletten modernisiert. Die Ausflottung dieser Maschinen ist für Anfang 2021 vorgesehen. Der Typenentscheid wird wiederum im Konzern gefällt, und dieser hat ja bereits A350-900 und Boeing 777-300ER – für Swiss – bestellt. Ich gehe davon aus, dass wir sechs neue Flugzeuge erhalten werden, deren Kapazität zwischen 250 und 300 Sitzen liegen wird, womit sie etwas grösser sind als die 767. Wesentlich ist die Harmonisierung innerhalb der Lufthansa-Gruppe.

Offenbar wird das Wetalease-Geschäft für AUA immer wichtiger. Wie stark ist AUA in diesem Bereich für Swiss engagiert?

Es sind vier Dash 8-Q400, die auf den

Strecken Zürich-Lugano, Lugano-Genf, Zürich-Lyon und Zürich-Nürnberg zum Einsatz kommen. Zwei Maschinen sind in Lugano stationiert und je eine in Zürich und Nürnberg. Swiss setzt die Flugzeuge manchmal aber auch auf anderen Strecken wie etwa von Zürich nach Florenz ein. Daneben fliegen wir mit einer Q400 für Brussels Airlines und mit zwei Fokker für Lufthansa. Ab Spätherbst werden wir in Wien zudem zwei A320 für Eurowings bereedern.

In welchen Märkten soll AUA interkontinental und innereuropäisch wachsen?

Im kommenden Winter werden wir Miami, Colombo und Mauritius eröffnen. Nach der Erneuerung der Langstreckenflotte sehe ich auch in Asien ein Potenzial. Im Osten der USA sind wir bereits gut aufgestellt, auch San Francisco und Los Angeles wären interessante Märkte. An der US-Westküste kommen wir aber operationell an eine Grenze, weil Wien im Vergleich zu Frankfurt und Zürich nochmals eine Flugstunde weiter davon entfernt ist. In Europa wollen wir keine grossen Experimente machen und es bei Frequenzsteigerungen belassen.

Wie stark haben die Krisen in Osteuropa, dem Nahen Osten und Nordafrika die AUA getroffen?

Das war ein herber Schlag für uns. In die Ukraine und nach Russland fliegen wir derzeit nur noch zwischen 40 und 50 Prozent des ursprünglichen Angebots, obwohl wir zum Sommerflugplan mit Odessa eine neue Destination in der Ukraine aufgenommen haben. Auch im Nahen Osten mussten wir mehrere Ziele aus dem Programm nehmen, etwa Damaskus und Bagdad. In Nordafrika wurde Tripolis gestrichen und Kairo massiv zurückgefahren.

Sie werden AUA bald in Richtung SunExpress verlassen. Welches werden für Sie die grössten Herausforderungen bei der deutsch-türkischen Ferienfluggesellschaft sein?

SunExpress hat nach dem zweistelligen Wachstum der letzten Jahre weiterhin ein grosses Wachstumspotenzial, was sich auch darin zeigt, dass das Unternehmen 50 neue Boeing 737 bestellt hat, die bereits ab Juli eingeflottet werden. Diese ersetzen geleaste Flugzeuge, erlauben aber auch ein weiteres Wachstum der aktuellen Flotte von 70 Maschinen. Zu den besonderen Herausforderungen zählt sicher der Schritt ins Langstreckengeschäft, der schon Ende dieses Jahres vollzogen wird. Ab jenem Zeitpunkt wird SunExpress für Eurowings mit Airbus-Widebodies zunächst vor allem in die Karibik, aber auch nach Thailand und Dubai unterwegs sein. Und schliesslich gilt es, die beiden Standorte des Unternehmens in der Türkei und Deutschland besser miteinander zu verzahnen. **cp**

Interview: Thomas Strässle

Jaan Albrecht

Jaan Albrecht wurde 1955 in Puebla (Mexiko) geboren und hat heute sowohl die mexikanische wie auch die deutsche Staatsbürgerschaft. Während 20 Jahren arbeitete der ausgebildete Architekt bei der heute nicht mehr aktiven Fluggesellschaft Mexicana als Pilot auf der Boeing 727 und später als Flottenchef dieses Musters.

1990 erfolgte der Wechsel ins Management, wo er leitende Funktionen im operativen und kommerziellen Bereich übernahm. Zuvor hatte die internationale Pilotenvereinigung (IFALPA) auf seine Dienste als Finanzchef zählen können. Ende der 1990er Jahre wurde er zudem mit der Sanierung von AeroPeru betraut.

In Europa wurde Albrecht aber vor allem bekannt als Chef der Star Alliance. Unter seiner Führung, die von 2001 bis 2011 dauerte, entwickelte sich Star zum weltweit grössten Luftfahrtbündnis mit heute 27 Mitgliedern, darunter Austrian Airlines und Swiss. Im November 2011 wurde er zum CEO der damals finanziell schwer angeschlagenen AUA ernannt. Dieses Amt wird Albrecht nun Ende Mai niederlegen, um die Führung der deutsch-türkischen Ferienfluggesellschaft SunExpress zu übernehmen. In dieser Funktion wird er zwei Drittel seiner Arbeitszeit im Hauptquartier in Antalya verbringen, ein Drittel in Frankfurt, dem deutschen Standort der Gesellschaft.

Jaan Albrecht ist verheiratet und Vater von drei erwachsenen Töchtern, die alle auf einem anderen Kontinent leben. **ts**



Luftrettung für alle –
Dank Ihrer Unterstützung



Medizinische Hilfe aus der Luft.

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



Fliegen Sie
nächsten Sommer
selber in die Ferien!

Ihre Flugschule
www.horizon-sfa.ch

WHERE FLYING CAREERS TAKE OFF

FLUGSCHULE

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

Mehr als 4'500 Modelle!
A321 Swiss
1:100
mit Fahrwerk
CHF 195.–
www.flugzeugmodelle.com

**FASZINATION HELIKOPTER
BB HELI ZÜRICH**

Ihr Spezialist
für Rund-
und Taxiflüge
Pilotenausbildung

044 814 00 14 www.bbheli.ch



Foto: Air Plus

Schweizer Geschäftsleute sind wieder vermehrt unterwegs. Auch dieses Jahr wird wieder mehr geflogen.

Geschäftsleute fliegen wieder mehr

Air Plus Schweiz, eine Schwester der Lufthansa-Tochter Air Plus Deutschland, blickt auf ein gutes Geschäftsjahr zurück. Die Schweizer Geschäftsreisenden fliegen zu günstigeren Tarifen, aber öfter als letztes Jahr. 50 Prozent des Reise-Budgets werden für Geschäftsflüge ausgegeben.

Das Budget bestimmt das Geschäftsreiseverhalten der Schweizer Geschäftsleute. Und scheinbar verfügen die Vielflieger wieder über mehr Geld in der Kasse. Gemäss einer Umfrage unter den Schweizer Managern von Air Plus gehen 29 Prozent von zusätzlichen Geschäftsreisen in diesem Jahr aus. Gegenüber dem Vorjahr sind zwei Prozent mehr Geschäftsreisen geplant.

Entgegen dem Trend

Air Plus verzeichnete letztes Jahr mit den vom Unternehmen herausgegebenen Kreditkarten einen Umsatz von 12,7 Milliarden Euro. Aus den von den Geschäftsleuten gebuchten Dienstleistungen resultierte ein Gewinn von 40 Millionen Euro (vor Steuern). Das ist rund das Doppelte des Vorjahres, wobei damals Sondereffekte das Ergebnis schmälerten.

Air Plus

Air Plus ist auf Bezahl- und Abrechnungsprodukte für Geschäftsreisen spezialisiert. Die Schweizer Gesellschaft ist eine Tochter der zur Lufthansa und zur Bayerischen Landesbank gehörenden Air Plus International mit Hauptsitz Neu-Isenburg. Air Plus ist ein führender internationaler Anbieter von Lösungen für das tägliche Management von Geschäftsreisen und betreut weltweit mehr als 43 000 Firmenkunden. Die ersten Air Plus-UATP-Karten (Universal Air Travel Plan) zur Abrechnung von Flugtickets für Geschäftsreisen wurden 1989 herausgegeben. 2003 erfolgte die Gründung der Air Plus International AG, einer Tochtergesellschaft der Lufthansa Air Plus Servicekarten GmbH.

Dies ist umso erstaunlicher, weil sich der Geschäftsreisemarkt erneut negativ entwickelt hat – und weltweit 3,6 Prozent weniger flüssige Mittel in Geschäftsreise Flüge gesteckt wurden. Air Plus verzeichnet einen Anstieg ihres Kundenportfolios um 1100 auf 43 000 Firmen. 143 Millionen Transaktionen wurden registriert, ein sattes Plus von 21 Millionen gegenüber dem Vorjahr.

Noch keine signifikanten Änderungen

Klaus Stapel, Geschäftsführer von Air Plus International AG Schweiz, hat noch keine signifikanten Änderungen im Reiseverhalten der Kunden festgestellt, seit Mitte Januar der Euro-Mindestkurs von 1,20 Franken pro Euro aufgehoben wurde. Dies könnte sich im Verlaufe des Jahres noch ändern, da die Auftragsbücher in den verschiedenen Branchen unterschiedlich gefüllt sind. Eine Prognose zu stellen, in welche Richtung es gehen könnte, sei aber schwierig. «Tendenziell dürfte die Zahl der Flüge eher zurückgehen», so Stapel. Air Plus Schweiz ist mit einem Marktanteil von 44 Prozent Marktführerin im Bereich von Geschäftskostenabrechnungen über Kreditkarten und betreut 2500 Kunden. Grösste Konkurrentin ist American Express.

Mehr Flugtickets verkauft

Auch der Start ins neue Jahr ist Air Plus trotz den eher ungünstigen Rahmenbedingungen gelungen. Patrick Diemer, CEO von Air Plus International, hat in den ersten beiden Monaten einen Anstieg des abgewickelten Transaktionsvolumens um 5 Prozent festgestellt. «Wir sind auf Kurs», bemerkt er. Allerdings könnte eine neue Gebührenordnung in Europa negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit haben.

In der Schweiz sind letztes Jahr gut vier Prozent mehr Flugtickets als 2013 verkauft worden, die Anzahl mit der Air Plus-Kreditkarte gekaufter Bahntickets erhöhte sich gar um sieben Prozent. Das Bild wird jedoch getrübt, weil der Preis für ein Flugticket durchschnittlich um sechs Prozent zurückging, während jener für ein Bahnticket stabil blieb. Rückläufig waren die Buchungen für Mietautos. Allerdings erhöhte sich der durchschnittliche Mietpreis um elf Prozent, während die Zahl der Hotelbuchungen bei unveränderten Preisen deutlich zunahm. Im Durchschnitt gibt ein Schweizer Geschäftsreisender 50 Prozent seines Reisebudgets für Flüge, 15 Prozent für die Bahn und den Rest für Hotel und Gastronomie aus.

Den chinesischen Markt im Visier

Grosses Potenzial ortet Air Plus in China. Das China-Geschäft macht bei Air Plus International mittlerweile über einen Viertel des Unternehmenswachstums aus. Im Fokus haben die Air Plus-Verantwortlichen vor allem mittelgrosse Städte. Unter mittelgrossen Städten versteht man in China Orte mit acht bis zehn Millionen Einwohnern! Innerhalb von sechs Jahren akquirierte Air Plus in China fast 900 Kunden. 80 Prozent davon sind multinationale Grosskunden. Air Plus hat unter anderem mit Air China ein Kooperationsabkommen.

Als «kleines Licht» bezeichnet Patrick Diemer hingegen die USA: «aber wir wachsen auch dort.» Die Schweiz gehört neben Deutschland, Frankreich und Italien zu den vier wichtigsten Märkten von Air Plus. **cp**

Fünf Fragen an Klaus Stapel

Herr Stapel, könnte der starke Schweizer Franken mittelfristig Auswirkungen auf das Buchungsverhalten der Schweizer Geschäftsleute haben?

Klaus Stapel: Bisher können wir noch keinen Rückgang der Flugaktivitäten unserer Kunden feststellen. Wir sind aber selber sehr gespannt und werden nach den Sommerferien nochmals eine Evaluation durchführen.



Foto: Air Plus

Klaus Stapel ist Geschäftsführer der Air Plus International AG Schweiz.

Oft war es in der Vergangenheit auch so, dass bei wirtschaftlichen Schwankungen zuerst günstiger (Economy statt Business) geflogen wurde und erst in einem zweiten Schritt die Anzahl Reisen zurückgegangen sind.

Trotz starkem Franken wollen Geschäftsleute gemäss der Studie von Air Plus wieder mehr fliegen. Ist der Einfluss des Frankens gar nicht so gross?

Die Umfrage wurde unmittelbar vor dem Nationalbankentscheid durchgeführt. Die Befragten konnten natürlich nicht von dieser Entwicklung des Schweizer Franken-Kurses ausgehen.

Vor wenigen Jahren war der Spardruck unter den Firmen gross. Videokonferenzen sollten Geschäftsreisen ersetzen. Wieso hat sich diese Idee nicht durchgesetzt?

Videokonferenzen wurden ziemlich flächendeckend eingeführt. Heute wird uns oft gesagt, dass sich dank den Videokonferenzen nicht die Art der Meetings geändert hat, sondern dass einfach deren Anzahl erhöht wurde. Man fliegt nach wie vor an den wichtigen Termin und nimmt dort gleich noch via Videokonferenz an einem weiteren Meeting teil.

Was tut Air Plus, um diesen Trends auszuweichen?

Diesen Trends können wir nicht ausweichen. Air Plus organisiert die Abrechnung aller Geschäftsreisen und liefert die für eine Optimierung notwendigen Informationen.

Wo sehen Sie zusätzliche Geschäftsfelder, mit denen Sie den Umsatz steigern können?

Wir steigern unsere Umsätze, indem wir heute viel mehr abrechnen als nur die Flüge. Auch die Videokonferenzen kosten Geld, und optimale Prozesse bei der Abrechnung sind auch dort wichtig.

Ausser den Flügen, deren Anzahl noch immer zunimmt, werden heute vermehrt Hotelbuchungen und sonstige zusätzliche Kosten, wie Beschaffung eines Visums etc. zentral abgerechnet. Und im Meeting- und Event-Bereich gibt es noch sehr viele Bereiche, wo unsere Kunden Prozesse optimieren und Kosten sparen wollen. **cp**

Interview: Patrick Huber



Cockpit

Nr. 06/Juni 2015

Der erste Airbus A400M-Transporter der Royal Malaysian Air Force bei der ersten öffentlichen Präsentation anlässlich der LIMA'15, begleitet von je zwei British Aerospace Hawk 108 und Hawk 208.

Foto: Reto Schneeberger



Lantal-Sitzkissen für Solar Impulse

Lantal Textiles AG, führender Anbieter von Textilien und Dienstleistungen für den internationalen Luft-, Bus- und Bahnverkehr, hat für Solar Impulse 2 einen Spezi­alsitz entwickelt, der den Piloten Bertrand Piccard und André Borschberg höchstmöglichen Komfort beim Sitzen und Entspannen bieten soll.

Seit Wochen faszinieren die Piloten Bertrand Piccard und André Borschberg mit Solar Impulse 2 die Welt. Die ersten Etappen absolvierten die Pioniere mit Bravour. Doch die Überquerung des Pazifiks und später des Atlantiks bedeutet eine Herausforderung, denn der Pilot sitzt allein im engen Cockpit. Damit er die Strapazen der mehrtägigen Flüge besser übersteht, hat Lantal Textiles AG unter Leitung von Roland von Ballmoos einen Spezi­alsitz entwickelt. In Langenthal steht ein Mock-up.

Experte für Pilotenkomfort

Das Pneumatische Komfortsystem (PCS) ist eine patentierte Innovation von Lantal. Ein erstes Sitzkissen wurde 2005 erfolgreich auf dem Markt eingeführt. Die luftgekühlten PCS-Sitzkissen ersetzen die herkömmlichen Kissen aus Schaumstoff und bieten den Passagieren einen hervorragenden Sitz- und Schlafkomfort. Die Passagiere von Swiss genießen diese revolutionäre Technologie seit 2009 in der Business- und First-Class der Langstreckenflotte. Diverse renommierte Airlines haben sich inzwischen für Lantal entschieden, weitere kommen laufend dazu.

Mit elektrischer Luftpumpe

Der Sitz ist leicht, und die Reisenden können seinen Stützgrad mittels elektrischer Luftpumpe selber einstellen. Aufgrund dieser Spezifikationen kamen die Erbauer des Solarflugzeuges Solar Impulse bald auf die Idee, für die Piloten einen solchen neuartigen Sitz einzubauen, wobei sie ihre Prioritäten auf Gewicht, Komfort und Ergonomie des Pilotensitzes legten.

Der Sitz des Solarflugzeuges weist einige Besonderheiten auf, erklärt Roland von Ballmoos, Chief Technical Officer für das Pneumatic Comfort System und Initiator des Solar Impulse 2-Sitzes. Dieser könne nach



Roland von Ballmoos präsentiert einen der von Lantal konzipierten und in Solar Impulse 2 eingebauten Sitze.



Fotos: Solar Impulse / Pizzolante



Blick ins Cockpit von Solar Impulse 2: Der eingebaute Pilotensessel stammt von Lantal und zeichnet sich unter anderem durch eine Toilette in der Sitzfläche, Fallschirm und Schlauchboot in der Rückenlehne und hohen Sitzkomfort aus.

hinten geklappt werden und ermöglichen es dem Piloten, liegend zu schlafen. Vorgelesen seien für den Piloten jeweils Schlafpausen von 20 Minuten. Ein Computer übernimmt in dieser Phase die Steuerung des Flugzeugs; bei Unregelmässigkeiten schlägt er Alarm. Die Rückenlehne besteht ebenfalls aus einem Luftkissen; dahinter sind der Fallschirm und das aufblasbare Rettungsboot in den Sitz eingebaut. Die Rückenpartie ist mittels Tragriemen mit dem Piloten verbunden. Im Notfall würde die Rückenlehne aus der Verankerung gerissen und der Pilot könnte mit dem Fallschirm nach unten gleiten und sich bei einem Absprung über Wasser ins Rettungsboot setzen.

Komfort im Sitzen und in Ruhephasen

Dank der anpassungsfähigen Sitzhärte garantiert Lantals Innovation vollständigen Komfort, sowohl im Sitzen als auch in Ruhepositionen, sodass der Pilot den Flug mit voller Aufmerksamkeit weiterführen kann. Die individuell einstellbare Sitzhärte verhindert auch die Bildung von unangenehmen Druckstellen und ermöglicht es, während Flugzeiten von zwei bis fünf Tagen bequem zu sitzen.

Das luftgefüllte Sitzkissen verhindere zudem eine «Dellenbildung» und gebe dem Piloten Halt und Stabilität, egal, wie lange der Flug dauere, ergänzt von Ballmoos. Der Pilotensitz von Solar Impulse 2 ist zugleich ein Massagesitz. Unter dem Sitz befindet sich zudem eine Toilette.

Mit dem Pneumatischen Komfortsystem für das Cockpit trägt Lantal zum Ziel von Solar Impulse 2 bei, die Welt ausschliesslich mit Hilfe von Solarenergie zu umrunden,

um damit das Potenzial neuer Technologien aufzuzeigen, mit welchen die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduziert werden kann.

Zusätzlich gibt Lantal neue Impulse für die Anwendung des PCS-Systems für Luftwaffen-Besatzungen, die sich bei längeren Flügen oft über mangelnden Komfort und Ergonomie der Pilotensitze beklagen. **cp**

Rolf Müller

Lantal

Lantal Textiles AG mit Sitz in Langenthal weist im Geschäftsjahr 2014 einen konsolidierten Umsatz von 101,8 Mio. Franken auf. Der weltweit führende Anbieter von Textilien und Dienstleistungen für Aircraft-, Train-, Bus- und Executive-Interiors übertraf sogar die starke Vorjahresleistung. Kopfzerbrechen bereitet dem Management die Aufhebung des Euro-Mindestkurses, denn 96 Prozent des Umsatzes erwirtschaftet das Unternehmen im Export.

Für Schub sorgte – wie schon in den vergangenen Jahren – die Sparte Luftverkehr (76,4 Mio. Umsatz; plus 5,3 Prozent). Lantal will künftig noch gezielter und proaktiver in strategisch wichtige Wachstumsmärkte investieren. Im Fokus stehen die Regionen Europa, Amerika und Asien-Pazifik.

Im kommerziellen Markt findet Lantals Pneumatisches Komfortsystem (PCS) mehr und mehr Anklang. Etihad entschied sich 2014 für das innovative System für deren A380- und B787-Maschinen. Von der Zusammenarbeit Lantals mit Solar Impulse verspricht sich CEO Urs Rickenbacher einen positiven PR-Effekt für die Akquisition weiterer Airlines, die ihren Kunden das Reisen angenehmer gestalten möchten. **RM**



Einer von drei fliegenden Prototypen des Risen. Künftig soll das Ultraleichtflugzeug in Lugano gebaut werden.

Foto: Swiss Excellence Airplanes

Schweizer stehen im Rampenlicht

Die Rekordbeteiligung von 645 Ausstellern aus 38 Nationen und 33 900 Fachbesuchern aus 60 Nationen zeigt das wachsende Interesse an der internationalen Messe in Friedrichshafen. Erfreulich ist die grosse Präsenz der Schweizer, die in diesem Jahr Aufsehen erregten.

«Wir müssen die Begeisterung fürs Fliegen wecken und es möglichst vielen interessierten Menschen ermöglichen, sich als Pilot einen Traum zu erfüllen.» Mit dieser Botschaft traf Michael Feinig, Präsident des Aero-Clubs Österreich, den Nerv einer ganzen Branche. Neue Ultraleichtflugzeuge, moderne Geschäftsreisejets, Hubschrauber und Segelflugzeuge wurden am Bodensee gezeigt und der Elektroantrieb scheint in der Branche auf dem Vormarsch zu sein. «Die AERO Friedrichshafen hat sich in knapp vierzig Jahren aus einer kleinen Son-

derschau für Segelflugzeuge zur weltweit wichtigsten Fachmesse der Allgemeinen Luftfahrt entwickelt», zogen Messechef Klaus Wellmann und AERO-Projektleiter Roland Bosch zu Messeschluss ein überaus positives Fazit.

Schweizer sorgen für Überraschung

Für eine grosse Überraschung sorgte die junge Schweizer Firma «Swiss Excellence Airplanes» (SEA) mit Sitz in Lugano. Als Weltpremiere wurde am ersten Tag der Messe ihr zweisitziges Ultraleichtflugzeug «Risen» enthüllt. Das Ungewöhnliche an dieser

Premiere war nicht nur das spezielle Design des Flugzeugs mit dem grossen Heckleitwerk in V-Form. Es war auch die Tatsache, dass der Entwickler, Alberto Porto, die erste Serienmaschine – und nicht nur einen Prototypen – vorstellte.

Kindheitstraum realisiert

Porto startete bereits 2008 mit dem Projekt «Risen», hielt es aber bis vor einem Monat geheim. Er wollte seinen Kindheitstraum ganz fertigstellen, bevor er ihn der Öffentlichkeit präsentierte. Der Erstflug fand am 16. August 2012 in Casale Monferrato nahe

Turin statt. Seither hat das Team um Porto mit den drei Prototypen rund 300 Flugstunden absolviert. Rechtzeitig zur Aero konnte der erste «Risen» in der Serienausführung fertiggestellt werden. Der Erstflug des Serienflugzeuges war für Ende Mai geplant.

Made in Switzerland

Die drei Prototypen und die erste Serienmaschine wurden noch in Italien gebaut. Künftig soll der Risen von der neu gegründeten Firma «Swiss Excellence Airplanes» in Lugano gefertigt werden. Da der Risen als Ultraleichtflugzeug nicht in der Schweiz fliegen darf, erfolgt die Endmontage in Casale Monferrato. SEA strebt für 2016 die deutsche Zulassung für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge (LTF-UL) an, hofft aber, den Risen gleichzeitig auch in der Schweiz als Ecolight zulassen zu können.

Alberto Porto legte bei der Entwicklung grossen Wert auf Qualität. «Wir streben keine grossen Produktionszahlen an», betonte er. An der Aero konnte Porto noch keine Maschine verkaufen, jedoch mehrere Kaufinteressenten für sein «Highlevel-Ultraleichtflugzeug» gewinnen. Der Risen wird vollständig aus Karbon gebaut und verfügt über modernste Avionik, ein Einziehfahrwerk, elektrische Landeklappen, eine elektrische Cockpithaube, ein edles Cockpitdesign in drei Ausführungen und kostet 200 000 Euro. Ein Vierzylindermotor Rotax 912ULS verleiht dem 472,5 Kilogramm leichten Risen eine Höchstgeschwindigkeit von 312 km/h. Für die Sicherheit sorgen ein Zweiachsen-Autopilot, hydraulische Scheibenbremsen, eine verstärkte Rumpfstruktur, crash- und explosionsichere Treibstofftanks und ein ballistisches Flug-Fallschirmsystem.

Sicher, legal, ökonomisch

Unter diesem Motto präsentierte die Schweizer Firma Lightwing ihr seit dem 17. Juni 2014 nach CS-LSA (Certification Specifications – Light Sport Aeroplanes) zertifiziertes Flugzeug «Lightwing AC4».

Für die Stanser war es bereits die dritte Teilnahme an der Aero. Nachdem sie in den ersten Jahren noch ziemlich skeptisch wahrgenommen wurden, spürten sie nun mit dem zertifizierten Flugzeug das Vertrauen der Fachbesucher. Sie konnten ihr erstes Flugzeug verkaufen und registrierten mehrere Kaufinteressenten.

Deutsche Ultraleicht-Flugschulen zeigten ein starkes Interesse am Schweizer Leichtgewicht, da sie mit ihren Ultraleichtflugzeugen regelmässig an die Gewichtsgren-



Lightwing AC4. «Sicher, legal, ökonomisch» – so lautet das Motto der Stanser Firma.



Der Gabri G2 der Swiss Helicopter AG am Stand von Guimbal Helikopter.

zen stossen. «Lightwing wird in diesem Jahr zwei Flugzeuge bauen. 2016 könnten bei entsprechenden Bestellungen bis zehn Flugzeuge in Stans gefertigt werden», informierte Andreas Odermatt, der Produktionsleiter von Lightwing. Künftig werde eine jährliche Produktion von 30 Flugzeugen angestrebt. Der Preis für ein Lightwing AC4 beträgt ohne Mehrwertsteuer 160 000 Franken.

Fliegendes Auto

Auf dem «Forschungsflughafen» Braunschweig entsteht der Traum vieler Piloten: ein fliegendes Auto. Das Projekt der privaten Firma Carplane GmbH begann 2008 und wird von der Europäischen Union und dem deutschen Bundesland Niedersachsen subventioniert sowie von einem Schweizer Investor unterstützt.

Für manchen wohl überraschend, sind die grösste Herausforderung für die Zulassung nicht die Luftfahrtrichtlinien, sondern diejenigen für die Strassenzulassung. Carplane strebt eine weltweite Musterzulassung in der Autokategorie M1 (Kraftfahrzeuge für Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern und mit maximal acht Sitzplätzen) und in der Luftfahrzeugkategorie CS-VLA (Very Light Aircraft bis maximal 750 Kilogramm) an. Eine EASA-Zertifizierung wird jedoch nicht vor 2018 erwartet.

Auf der Strasse und in der Luft

Eine der Schwierigkeiten war es, einen Motor zu finden, der als Flugmotor leicht ist, genügend Leistung abgibt und gleichzeitig den strengen Euro-Abgasnormen genügt. Dies soll der LSA-Engine 850 mit 151 PS erfüllen. Ein weiterer Knackpunkt war der Schwerpunkt, der bei einem Auto in der Mitte zwischen den Radachsen liegt, bei einem Flugzeug jedoch bei der Hinterachse



Foto: Jéfi Bessard

Diese deutsche Breezer Aircraft mit ihrer originellen Bemalung war ein Blickfang.

liegen muss. Aus über 3000 Konfigurationen wurde der heutige Entwurf mit einem Doppelrumpf ausgewählt, der sowohl auf der Strasse wie in der Luft über gute Eigenschaften verfügt. Das anlässlich der Aero gezeigte Modell verfügt über vier Smart-Autoräder, Porsche Carrera 4-Scheinwerfer und Fiat Punto-Heckleuchten. Die Flügel sind im Fahrmodus ungefalt und können innerhalb von 15 Sekunden ausgefahren werden.

Im Flugmodus wird das Heck mit dem Leitwerk nach hinten ausgefahren, um den Schwerpunkt zu verlagern. Das Flugzeug wird beim Start durch den Heckpropeller und die Räder angetrieben und soll nach rund 80 Metern abheben. Das Abbremsen

nach der Landung wird durch die Radbremsen unterstützt.

Im Fahrmodus weist der Carplane die Abmessungen eines Geländewagens auf und passt in eine Standard-Garage. Im Flugmodus besitzt er ähnliche Abmessungen wie eine Cessna 152. Die Höchstgeschwindigkeit als Auto dürfte 180 km/h betragen, während das Flugzeug eine Geschwindigkeit von rund 200 km/h erreicht. Der Preis für ein Carplane soll 220 000 Euro betragen, der Erstflug ist für August dieses Jahres geplant. **CP**

Walter Hodel



Fotos: Walter Hodel



Links: Der Carplane wurde auf der Aero erstmals öffentlich vorgestellt. Rechts: Valair AG/Robinson Center aus Sitterdorf zeigte im Auftrag des Herstellers Robinson den neuen R66 Turbine.

Enstrom Helicopter F-28F Falcon

Der Enstrom F-28 ist einer der wenigen Hubschraubertypen, die von einem Kolbenmotor mit Turbolader angetrieben werden. Er wird in erster Linie als Trainingshubschrauber bei zivilen Firmen und beim Militär eingesetzt.

Technische Daten	
Hersteller	Enstrom Helicopter Corporation
Typ	Leichter Mehrzweckhubschrauber
Erstflug	12. November 1960
Länge (inklusive Rotor)	8,92 m
Kabinenbreite	1,55 m
Max. Höhe	2,70 m
Besatzung/Pax	1/2
Rotordurchmesser	9,75 m
Max./Dauerleistung	1 x 168 kW / 1 x 149 kW
Leergewicht	744 kg
Max. Abfluggewicht	1179 kg
Triebwerk	Lycoming-HIO-360-F1AD
Treibstoff	151 l
Höchstgeschwind.	180 km/h
Reichweite	424 km
Website	enstromhelicopter.com

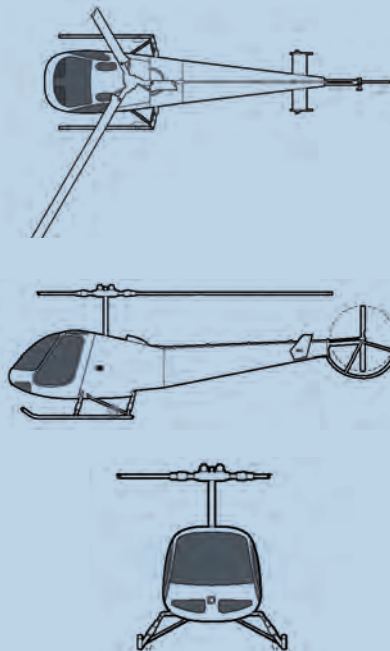


Foto: Enstrom Helicopter

Enstrom Helicopter Corporation wurde 1959 in Menominee (Michigan/USA) vom Holzfäller Rudy Enstrom gegründet, um einen leichten einmotorigen Helikopter zu entwickeln.

Der Prototyp hob erstmals am 12. November 1960 vom Boden ab. Doch schon bald verliess Rudy Enstrom die Firma und sein Nachfolger Paul Schultz entwickelte den dreisitzigen Hubschrauber mit seinem Team von Grund auf neu. Der erste von zwei Serienprototypen des neuen F-28 flog am 27. Mai 1962. Mit der provisorischen Zulassung der amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA) am 14. November 1963 begann die Serienproduktion. Die definitive Zulassung erhielt der F-28 am 15. April 1965.

Bis 1967 erreichte Enstrom eine Fertigungsrate von einem Helikopter pro Monat. Ab April 1969 lieferten sie mit der F-28A eine verbesserte Version mit mehr Leistung ab. Das Abfluggewicht erhöhte sich um 91 Kilogramm.

Die in Grossbritannien in Lizenz hergestellten F-28A trugen den Namen «Solent». Schon im September 1968 begann die Entwicklung der F-28B. Erstmals wurde der zusammen mit Lycoming entwickelte Turbolader eingebaut. Die damit verbundene Leistungssteigerung liess die Schwebefughöhe von 2130 auf 3650 Meter über Meer ansteigen. Der Prototyp flog erstmals im Mai 1968. Die 1975 zertifizierte F-28C «Shark» löste das bis 1978 gebaute Basismodell F-28A ab. Neben verbesserten Lycoming HIO-360-Motoren erhielten die bis 1981 gebauten C-Versionen anstelle der zweigeteilten eine einteilige Cockpitverglasung und eine zentrale Instrumentenkonsole. Die letzte Version F-28F «Falcon» erhielt am 31. Dezember 1980 die amerikanische Zulassung.

Die Hauptunterschiede zum Vorgängermodell sind eine Leistungssteigerung um 15 Kilowatt und ein völlig neues Getriebe. Ein optional erhältlicher Schalldämpfer verringert die Lärmimmission im Flug um 30 Prozent und im Schwebeflug sogar um 40 Prozent. Mit der F-28F-P lieferte Enstrom ab 1986 die für die Pasadena Police entwickelte Spezialversion für Polizeieinsätze aus. Bis heute waren fünf F-28A und zwei F-28C «Shark» im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragen. Heute fliegt nur noch eine F-28C bei der Flugschule Eichenberger. Im letzten Jahr konnte Enstrom weltweit keine F-28F mehr ausliefern. **cp**

Pilotenalter und Ausbildung

Die Swiss Helicopter Association (SHA) ist strikt gegen eine Altersbegrenzung für Helikopter-Piloten, die im kommerziellen Einsatz stehen. Nebst ökonomischen Gründen führt der Verband die fehlende Rechtssicherheit für seine Haltung an.

Ein Gesetz, das in unserem Land einen – physisch und psychisch – gesunden Piloten am Ende seines Berufslebens in die Arbeitslosigkeit drängt und zu erheblichen Einbussen bei der Pension führt, ist für die SHA unhaltbar.

Der Präsident der SHA, Nationalrat Rudolf Joder, hat den Bundesrat mit einer Motion aufgefordert, das Pilotenalter bei kommerziellen Heli-Flügen in der Schweiz nicht von 65 auf 60 Jahre zu senken. Der Bundesrat ist jedoch der Meinung, dass kein Handlungsbedarf bestehe. Die Begründung: Man habe ja eine Ausnahmeregelung bis im Januar 2016 und sei zuversichtlich, dass diese Ausnahmeregelung nochmals um zwei Jahre verlängert werde.



Philip Kristensen,
Geschäftsführer SHA

Inakzeptable Antwort

Diese Antwort ist für die SHA inakzeptabel. Gemäss Ausnahmeregelung muss ein zusätzlicher flugmedizinischer Test durchgeführt werden, damit ein über 60-jähriger Pilot in den Genuss der Ausnahmeregelung kommt. Dafür gibt es aber keine sachliche medizinische Rechtfertigung: Eine Studie der Universität München kommt zum Schluss, dass bis zum Alter von 65 Jahren keine Zunahme des Risikos der plötzlichen Fluguntauglichkeit gegeben ist, jedenfalls nicht in signifikantem Umfang. Zudem wird die altersbedingte Abnahme kognitiver Fähigkeiten durch langjährige Erfahrung (über-)kompensiert.

Fehlende Rechtssicherheit

Hinzu kommt, dass eine Ausnahme, die jeweils für zwei Jahre gewährt wird, keine Rechtssicherheit schafft. Wie sollen Unternehmen planen, wenn sie nicht wissen, ob sie ihre älteren Piloten übernächstes Jahr noch einsetzen dürfen? Vor diesem Hintergrund ist die SHA überzeugt, dass die Vorschrift zur Senkung des Pilotenalters beseitigt werden muss.

Um diese Norm aufzuheben, wird die SHA zusammen mit dem europäischen Helikopterverband (EHA) und den Partnerverbänden aus Deutschland, England, Spanien, Österreich und Luxemburg eine Initiative auf der Ebene des europäischen Parlaments lancieren. Die SHA kann dabei auf die tatkräftige Unterstützung der EHA zählen: Mit Patrick Fauchère wurde ein Vertreter der SHA neu in den Vorstand der EHA gewählt.

Zusätzlich wird zusammen mit den Partnerverbänden geprüft, ob – gestützt auf die europäischen Bestimmungen zur Berufsfreiheit, dem Recht zu arbeiten und den Rechten älterer Menschen – beim Europäischen Gerichtshof eine

Klage eingereicht werden soll. Gleichzeitig wird sich die SHA beim Bundesrat weiterhin dafür einsetzen, in diesem Bereich die europäische Regelung nicht anzuwenden und im schlimmsten Fall ein Vertragsverletzungsverfahren in Kauf zu nehmen, gestützt auf die bilateralen Verträge mit der EU.

Ausbildungsunterstützung

Im Gegensatz zur Praxis in anderen Ländern oder zu vergleichbaren Ausbildungslehrgängen in anderen Branchen in der Schweiz müssen in der Luftfahrt die Ausbildungskosten derzeit vollumfänglich entweder von den Betroffenen selber oder von den Unternehmungen getragen werden. Dies, obwohl seit 2011 mit dem Luftfahrt-

gesetz eine gesetzliche Grundlage besteht, welche die Berufe der Luftfahrt fördert.

Zusammen mit dem Dachverband Aerosuisse hat sich die SHA dafür eingesetzt, dass dieser Gesetzesartikel umgesetzt wird und ab 2016 die ersten Ausbildungen finanziell unterstützt werden können. In den Umsetzungsarbeiten zur Verordnung hat die SHA zusammen mit der Aerosuisse die folgenden Punkte betont:

Das Mengengerüst an Piloten, die eine finanzielle Unterstützung erhalten, muss flexibel sein und darf sich nicht ausschliesslich auf die Erfahrungen der letzten drei Jahre abstützen. Der jährliche Bedarf an Piloten unterliegt marktbedingt (beispielsweise Flottenausbau) und demographisch starken Schwankungen. So beträgt der Bedarf an Helikopterpiloten für die Jahre 2015 bis 2018 ein Vielfaches von dem, was in der Verordnung mit drei Piloten pro Jahr umrissen wird.

Weiter war für die SHA wichtig, dass im Sinne der Flugsicherheit die in Art. 6 Abs. 1 bis 3 verankerte Verpflichtung zur Rückzahlung der gewährten finanziellen Unterstützung keinen Anstellungsdruck auf Seite der Kandidaten oder des potenziellen Arbeitgebers ausüben darf. Es muss für den Kandidaten und den potenziellen Arbeitgeber möglich sein, die Ausbildung ohne Rückzahlungspflicht abzubrechen, beziehungsweise den Kandidaten abzulehnen. Damit soll verhindert werden, dass Piloten oder Pilotinnen ihre Ausbildung nur aus Gründen der Rückzahlungspflicht abschliessen, ohne über die persönliche oder fachliche Eignung für diesen Beruf zu verfügen. **CP**

Philip Kristensen (Geschäftsführer SHA)



FOTOS: Markus Herzig

Westland-Bell 47G-3B-1 HB-ZBF am Hunterfestival in St.Stephan.

Heli «Bravo Foxtrot»

Eine Paarung mit zwei wirklichen Oldtimern, welche beide eine lange, bewegte Geschichte haben. Die SE.3130 Alouette II «X-Ray Bravo Foxtrot» wurde ursprünglich im Jahr 1959 fabrikneu als V-48 an die Schweizer Luftwaffe abgeliefert. In den Jahren 1961 und 1962 wurde für kurze Zeit ein Teil der Flotte zivil registriert, welche während den beiden Friedenskonferenzen für Algerien in Evian zum Einsatz kamen. Am 31. Dezember 1992 wurde die V-48 mit insgesamt 3954 Flugstunden ausser Dienst gestellt. Im Juli 1995 erhielt die Maschine das Kennzeichen N92785. Die Schweizer Besitzer verkauften die Alouette II bald wieder, und am 12. März 1998 wurde der Oldtimer zum dritten Mal im Schweizer Register als HB-XBF eingetragen.

Nach sieben Jahren erfolgte die, zumindest vorläufig, letzte Löschung in der Schweiz und der Wiedereintrag als N92785.


Eine nicht weniger bewegte Geschichte hat der spätere Westland-Bell 47G-3B-1 «Zulu Bravo Foxtrot». Der Helikopter begann seinen Dienst in der Royal Air Force als XT244. Nach dem Verkauf nach Deutschland als D-HATW kam die Maschine im März 1979 als HB-XIF zum ersten Mal in die Schweiz. Eigentümerin war die Helitrade AG. Bereits im Juli desselben Jahres ging die Maschine als OE-AXZ zum nächsten

Besitzer. Die weiteren Stationen zogen die Immatrikulationen D-HLBS, OE-AXZ und D-HISE mit sich. Seit Mai 1999 ist der Heli als HB-ZBF im Besitz von Joachim Kamp. Zurzeit ist der «Zulu Bravo Foxtrot» einer von nur noch fünf Bell 47G im aktuellen HB-Register. Von diesem Klassiker waren insgesamt 43 Einheiten (inklusive aller Lizenzbauten) unter 45 Registrationen im Schweizer Register vertreten.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XBF SE.3130 Alouette II; S/N 1236; B/J 1958; Vorher: V-48; Eintrag: 2. Mai 1961, Eigentümer: Schweizerische Eidgenossenschaft, Halter: Heliswiss; Löschung: 22. Au-

gust 1961, neues Kennzeichen: V-48; Wiedereintrag: 1. März 1962, Eigentümer & Halter: Schweizerische Eidgenossenschaft; Löschung: 23. März 1962, neues Kennzeichen: V-48, nach Verkauf N92785; Wiedereintrag: 12. März 1998, Eigentümer & Halter: Jon Jachen Flura und Franz Conrad; Löschung: 6. Juni 2005; neues Kennzeichen: N92785.

HB-ZBF Westland-Bell 47G-3B-1; S/N WA403; B/J 1966; Vorher: D-HISE; Eintrag: 20. Mai 1999, Eigentümer & Halter: Joachim Kamp. 

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



SE.3130 Alouette II HB-XBF im Anflug auf den Flugplatz Samedan.

Schwere Zeiten für

Während der Flughafen Wien im vergangenen Jahr das höchste Passagieraufkommen in seiner Geschichte verzeichnete und die Flughäfen Salzburg, Innsbruck, Linz und Graz ganz gut über die Runden kamen, gab es in Klagenfurt hohe Passagier-Verluste. «Nur den Kopf nicht hängen lassen», lautet das Motto der österreichischen Regionalflughäfen.

Am Flughafen Wien (VIE) wurden im Vorjahr rund 22,5 Millionen Passagiere abgefertigt. Das ist das beste Ergebnis seit Bestehen. Trotz der Krisen im Osten, im arabischen Raum und teilweise in Nordafrika sowie diverser Streiks und Betriebsversammlungen konnte dieses Rekordergebnis eingeflogen werden. Sechs neue Airlines sowie Erweiterungen bei Frequenzen und Destinationen (Newark, Addis Abeba, Taipeh) waren ausschlaggebend für das gute Resultat. Die Flugbewegungen verringerten sich marginal um 0,2 Prozent. Auch der A380 könnte bald planmässig in Wien landen. Emirates hat durchblicken lassen, dass Wien eine sehr gute A380-Destination wäre, vorausgesetzt der Flughafen errichtet so schnell wie möglich eine Terminalposition für den Superjumbo. In der Zwischenzeit wäre man auch mit einer Vorfeldposition einverstanden, so Emirates. Im Cargobereich konnte ebenfalls ein starkes Wachstum erzielt werden. Inklusive Trucking wurden 277 532 Tonnen umgeschlagen (+ 8,3 Prozent). Die Aussicht auf ein Wachstum für 2015 sei wegen der bereits bekannten Krisengebieten als eher gering einzuschätzen – vielleicht resultiere ein Plus von 0,5 bis maximal 2 Prozent.

Neuer Aktionär und neues Hotel

Der Flughafen Wien scheint weltweit Fans zu haben. Der australische Pensionsfonds IFM beteiligte sich an der Flughafen Wien AG und hält seit Herbst des vergangenen Jahres 29,9 Prozent des Grundkapitals. Die beiden Bundesländer Wien und Niederösterreich halten je 20 Prozent am Aktienkapital. Diese sind aber in einem Syndikat gebündelt und besitzen daher zusammen die Mehrheit. Der Rest ist im Streubesitz. Am Standort Flughafen Wien befindet sich derzeit nur ein Hotel (NH-Gruppe). Das ist für den Grossflughafen viel zu wenig. Jahrelang wurde vergebens nach einem Hotel-Investor gesucht. Nun ist dieser mit «Moxy» gefunden. Es handelt sich um ein neues Budget-Hotel von IKEA und Marriott. 400 Zimmer im gehobenen Standard, Konferenz- und Tagungsräume mit modernster Technologie inklusive. In zwei Jahren soll es eröffnet werden.

Dritte Piste als Ziel

Sie hätte eigentlich schon in Betrieb sein sollen und ist nach dem Terminal 3 (vormals «Skylink») die nächste Grossinvestition am Flughafen Wien: die 3. Piste. Aber die geforderte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und Einsprachen von Bürgerin-

initiativen (Anrainer) verzögerten das Projekt immer wieder um Jahre. 2006 wäre fast der Nachbar Bratislava (BTS) aufgrund einer geplanten Beteiligung der Flughafen Wien AG zur dritten Piste geworden (man wollte sich den Bau in Wien ersparen). Aber die damalige Regierung in der Slowakei brachte den Deal zu Fall. So kam der Bau der «Dritten» in Wien wieder auf die Agenda. Dies hatte die Gegenwehr der Anwohner zur Folge. Vom Land Niederösterreich (Standort des Flughafens) kam 2014 ein positiver UVP-Bescheid, jedoch muss der Bundesverwaltungsgerichtshof über eine Berufung entscheiden, die noch dieses Jahr erwartet wird. Die dritte Piste (Ausrichtung 11R/29L, parallel zur Piste 11/29) wird 3680 Meter lang und 60 Meter breit. Geschätzte Fertigstellung: 2025!

Kampf der Regionalflughäfen

Während Wien als Hub an Bedeutung gewinnt, kämpfen die übrigen fünf österreichischen Verkehrsflughäfen um Airlines und Passagiere. Salzburg (SZG) und Innsbruck (INN) profitieren insbesondere vom guten Winter-Incoming-Charterverkehr. Aber nicht nur deshalb konnten sie ihre Passagierzahlen steigern. 9,4 Prozent oder 1,82 Millionen Passagiere mehr wurden in Salzburg abgefertigt; kein Rekord, aber sehr nahe am Topergebnis von 2007 (1,95 Millionen). Innsbruck kam im Vorjahr auf 991 356 Passagiere, das drittbeste Ergebnis seiner Geschichte. Beide Flughäfen verzeichneten im Chartergeschäft ein rückläufiges Ergebnis, konnten aber bei den Linienflügen punkten.

In Salzburg ist Turkish Airlines auf Erfolgskurs. Bei anfänglich vier wöchentlichen Verbindungen nach Istanbul (Mai 2013) sind es mittlerweile zehn. Viele Gäste – bis zu 35 Prozent – kommen aus dem nahen Bayern und tragen zur erfolgreichen Passagierstatistik bei. Trotzdem gibt es noch immer die Proteste aus dem benachbarten Freilassing (siehe «Cockpit» 12/2013). Ein Bürgerbeirat mit Vertretern aus beiden Län-



Foto: Franz Zussner

Eine B747-400 der Transaero aus Moskau auf dem Flughafen Salzburg.

Regionalairports

Foto: Flughafen Linz



Stark frequentierter Flughafen Linz an einem Sommertag.

dem soll zur Entschärfung der manchmal angespannten Situation beitragen.

100 Jahre Graz

Der Flughafen Graz (GRZ), Österreichs ältester Verkehrsflughafen, feierte im vorigen Jahr seinen 100. Geburtstag. Mit 897 421 Passagieren verzeichnete er 2014 ein moderates Wachstum von knapp zwei Prozent. Auch Graz kämpft um Wachstum. So fliegt Intersky sehr erfolgreich dreimal täglich nach Zürich (mittags via Salzburg). Ab Sommerflugplan 2015 wird Air Berlin täglich nach Berlin Tegel abheben und Swiss wird mit einem Mittagsflug nach Zürich starten (Fokker 100 von Helvetic). Neben Wien und Salzburg wird Turkish Airlines ab dem 22. Juni nun auch Graz anfliegen. Graz ist als einer von wenigen Regionalflughäfen an alle grossen Hubs in Zentraleuropa angebunden – und darauf ist die Stadt sehr stolz.

Hoffen auf bessere Zeiten in Linz

Am Flughafen Linz (LNZ) hat man auch schon bessere Zeiten gesehen. Konnten 2008 noch mehr als 800 000 Passagiere gezählt werden, waren es im Vorjahr nur mehr 561 295; gut zwei Prozent mehr als 2013.

Bratislava in Lauerposition

Der Flughafen Bratislava (BTS) rüstet immer mehr auf und mausert sich zu einem typischen Low-cost-Airport, der auch viele Passagiere aus dem Grossraum Wien anzieht. Ryanair errichtet dort eine grosse Basis – auch andere Budget-Airlines werden folgen.

Der Charterverkehr war, wie in Innsbruck, Graz und Salzburg, geringer als 2013 (-5,0 Prozent).

Durch die Verlagerung von vier Wien-Rotationen auf die Schiene (Kooperation AUA-ÖBB) und die Einstellung der Etihad-Regionalflüge nach Zürich (ein Schock für den Airport) wird für 2015, wenn überhaupt, nur mit einem sehr moderaten Wachstum gerechnet. Linz möchte abseits des Industriestandortes auch als Tourismusregion wahrgenommen werden. Deshalb wurde vor einem Jahr die Arbeitsgemeinschaft Donau-Moldau ins Leben gerufen, da Linz als Marke alleine nicht ausreiche, um als internationale Reisedestination wahrgenommen zu werden, so der Tourismusobmann.

Klagenfurt im Elend

Besonders schwierig ist die Situation am Kärnten Airport Klagenfurt (KLU), der um seine Existenz kämpft. So sanken die Passagierzahlen von 522 697 im Jahre 2005 auf 224 846 Passagiere im Vorjahr – Tendenz gleichbleibend bis fallend.

Klagenfurt hat Auflagen erhalten, die dringend umgesetzt werden müssen. So muss die Start- und Landebahn (2720 Meter) bis 2017 komplett saniert werden. Die Kosten von rund 15 Millionen Euro sind vom Land Kärnten und der Stadt Klagenfurt freigegeben. Dazu bedarf es aber noch der Zustimmung der EU-Kommission, die bis spätestens Juli erwartet wird.

Andere Baumassnahmen, wie ein neues Feuerwehr-Depot, Anschaffung neuer Enteisungsfahrzeuge, Adaptierungen im

Check-in- und Security-Bereich oder Sanierung der Rollwege stehen ebenfalls an.

Konkurrenz aus Ljubljana

Dazu gesellt sich die stärker werdende Konkurrenz des benachbarten Laibacher Flughafens Brnik (LJU), der durch die Mehrheitsbeteiligung der Fraport AG sukzessive aufrüstet und somit noch mehr zur Konkurrenz heranwachsen wird. Klagenfurt ist auf dem Linienverkehr nur noch mit Wien verbunden. Flughafenchef Max Schintlmeister kämpft, wie alle seine Kollegen von den österreichischen Regionalflughäfen, um mehr Airlines, um dadurch mehr Passagiere nach Kärnten zu lotsen. Doch der nicht sehr einfache Luftfahrtstandort Kärnten macht es ihm nicht sehr leicht. So sollte ab Mai die neu gegründete Air Kaernten an den Start gehen.

Mit geleastem CRJ-200 wollte sein Gründer, der aus der Reisebranche kommende Ingo Hitztenhammer, Linienflüge nach London-Southend und Charterziele im Mittelmeerraum ansteuern. Aus vielerlei Gründen kam es nicht zur Gründung der Air Kaernten und sämtliche geplanten Linien- und Charterflüge mit Air Kaernten wurden abgesagt. Der Name Air Kaernten ist sehr wohl als GmbH registriert, aber als «richtige» Airline mit Sitz in Klagenfurt gibt es sie nicht. Wieder ein Beweis für den schwierigen Luftfahrtstandort Kärnten. **cp**

Internierungen im Ersten Weltkrieg



Diese französische Voisin Type V mit dem Kennzeichen V639 der in Malzéville bei Nancy stationierten Escadrille V.B. 111 war das zweite in der Schweiz während des Ersten Weltkrieges internierte Flugzeug. Pilot Sous-Officier Aviateur Paul Alfred Martin und sein Beobachter Corporal Aviateur Charles Edouard Pary mussten am 9. August 1915 wegen Kraftstoffmangels bei Granges-près-Marnand landen.

Erlösendes Telegramm

Vor genau 100 Jahren internierten die Eidgenossen erstmals ausländische Kampfflugzeuge. Am 27. Juni 1915 ging eine über Friedrichshafen beschädigte Morane-Saulnier Type L Parasol bei Rheinfelden nieder, während Kraftstoffmangel eine Voisin Type V am 9. August 1915 zur Landung in Granges-près-Marnand zwang. Diese beiden französischen Bomber verblieben bis zum Ende des Ersten Weltkriegs in der Schweiz.

Das blutige Gemetzel in den Schützengräben war im zweiten Kriegsjahr in vollem Gange, als Bombenangriffe aus der Luft die Saat des Grauens weit ins Hinterland des Gegners tragen sollten. Mit dieser neuen Taktik wollten beide Kriegsparteien dem Erstarren der Fronten im Kräfte verzehrenden Stellungskrieg entgegen wirken. Diese Bombenoffensive auf Städte und Industrieanlagen sollte im Sommer 1915 auch Auswirkungen auf die neutrale Schweiz haben.

Bomben auf Zeppelin-Halle

Ab Frühjahr 1915 nahmen mit Bomben bepackte Zeppeline mit schöner Regelmässigkeit Paris und London aufs Korn. Kein Wunder, dass die Entente ihre Augen nach Friedrichshafen richtete, dem Nest dieser silbernen, den Tod bringenden fliegenden «Zigarren». Am 27. Juni 1915 erhielt Sous-Lieutenant Eugène Gilbert als Angehöriger der in Fontaine bei Belfort stationierten Escadrille MS49 den Auftrag, die Zeppelin-Hallen in Friedrichshafen zu bombardieren.

Als Schlachtross der Lüfte ritt der Franzose eine Morane-Saulnier Type L Parasol. Der Angriff auf die Zeppelin-Metropole am Bodensee verkam zum Fiasko: Die um 10.35 Uhr miserabel geworfenen

acht Bomben pflügten lediglich die Erde eines nahe gelegenen Ackers um. Die deutsche Fliegerabwehr hingegen war auf der Hut und deckte das zum Behelfsbomber umfunktionierte französische Beobachtungsflugzeug mit ordentlich Blei ein. Die Treffer waren so massiv, dass der 26-jährige Eugène Gilbert seine waidwunde Morane-Saulnier auf einem offenen Feld bei Rheinfelden landen musste. Erstmals seit Ausbruch des Ersten Weltkrieges im August 1914 suchte damit ein fremdes Kampfflugzeug Zuflucht in der neutralen Schweiz. Eugène Gilbert gelang zwei Monate nach seiner Internierung die Flucht in die Heimat. Der Sous-Lieutenant hatte in den Vorkriegsjahren mit zahlreichen Langstreckenflügen Schlagzeilen gemacht und 1914 den International Michelin Cup gewonnen. Vor seiner Internierung verbuchte der Offizier fünf Luftsiege, was ihm als einer der ersten französischen Piloten den Status eines «As» eintrug. Eugène Gilbert verunglückte am 17. Mai 1918 in Villacoublay tödlich.

Erste Morane liefen 1913 von Band

Bei der vor genau 100 Jahren internierten Parasol handelte es sich um eine frühe Serienausführung, erkennbar an der kurzen Nase. Die ersten Morane-Saulnier Type L liefen im August 1913 vom Band.

Allerdings liess sich die französische Aviation Militaire von diesem Hochdecker nicht begeistern, ganz im Gegensatz zum Erstkunden, der Türkei. Mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges verfügte die Aviation Militaire einen Exportstopp an den Bosphorus und füllte ihre eigenen Arsenale mit den ursprünglich für die Türkei bestimmten Parasol, was zur Schaffung der beiden Aufklärungs-Staffeln MS23 und MS26 führte.

Ihrer nicht ganz unproblematischen Flugeigenschaften wegen war die von einem 80 PS starken Le Rhône 9C-Rotationsmotor angetriebene Morane-Saulnier Type L bei der Truppe nicht sonderlich beliebt. Trotzdem orderte das englische Royal Flying Corps die Parasol und übernahm Anfang Dezember 1914 die ersten von insgesamt 52 Einheiten. Sub-Lieutenant (Unterleutnant) Reginald Warneford gelang am 7. Juni 1915 mit dem Abschuss des deutschen Zeppelins LZ 37 der wohl grösste Coup, den die Parasol im Ersten Weltkrieg einheimen konnte.

Ebbe im Tank

Es sollte nur etwas mehr als einen Monat dauern, bis erneut ein fremder Vogel in der Schweiz zur Landung ansetzte. Pilot Sous-Officier Aviateur Paul Alfred Martin und sein Beobachter Corporal Aviateur Charles Edouard Pary der Escadrille V.B. 111 waren am 9. August 1915 als Teil einer 65 Bomber starken Armada auf dem Weg nach Saarbrücken, wo die Besatzung mit ihren sieben Bomben den Bahnhof, einen Hochofen sowie ein Munitionsdepot eindeckte. Zu diesem Zeitpunkt war die am 2. April 1915 aufgestellte Escadrille V.B. 111 in Malzéville bei Nancy stationiert und im strategischen Luftkrieg gegen deutsche Ziele im Saarland verwickelt.

Auf dem Rückflug attackierte eine deutsche Maschine, die Voisin Type V mit dem Kennzeichen V639, und drängte den Bomber von der restlichen Formation Richtung Osten ab. Während des rund 40 Minuten dauernden, erbitterten Luftkampfes verfeuerte der 22-jährige Beobachter Charles Edouard Pary vier Munitionsstreifen mit seinem Maschinengewehr und gab mehrere Schüsse mit dem Karabiner ab. In der wilden Kurlerei am Himmel verlor der 35-jährige Pilot Paul Alfred Martin die Orientierung – nicht zuletzt, weil entsprechendes Kartenmaterial fehlte.

Drohende Ebbe im Tank zwang die beiden zur unverzüglichen Landung – nicht wissend, wo Mutter Erde sie wieder aufnehmen würde. Glatt setzte Paul Alfred Martin seine Voisin Type V um 10.50

Uhr auf einer Wiese bei Brit in der Nähe von Granges-près-Marnand im Kanton Waadt auf – nur rund zehn Kilometer vom heutigen Militärflugplatz Payerne entfernt.

Schweizer Soldaten nahmen die Besatzung in Gewahrsam und sorgten für den Transport in die Gotthardbefestigung, wo die beiden Franzosen fürs Erste eine Bleibe fanden. «Bin aus Benzinmangel in der Schweiz gelandet und bei guter Gesundheit», liess Paul Alfred Martin seine Frau in einem Telegramm wissen. Eine Besatzung der Fliegertruppe überführte die Voisin Type V wenige Tage später nach Dübendorf.

Eine willkommene Ergänzung

Die beiden französischen Bomberflugzeuge bildeten eine willkommene Ergänzung der im Aufbau begriffenen Schweizer Fliegertruppe. Die Morane-Saulnier erhielt das taktische Kennzeichen 31, während die Voisin Type V als «Schwarze 32» firmierte. Beide Maschinen kamen vor allem für Aufklärungsmissionen zum Einsatz. Mit der Parasol trainierten die Eidgenossen zudem den Luftkampf. Die spärlich vorhandenen Ersatzteile limitierten allerdings die Einsatzbereitschaft dieser fremden Vögel.

Am 7. Dezember 1919 – über ein Jahr nach Ende des Ersten Weltkriegs – musste die Fliegertruppe beide Flugzeuge ihrem ursprünglichen Eigentümer zurückgeben. Dies war lediglich als ein bürokratischer Akt zu verstehen: In Tat und Wahrheit verblieben die Apparate in der Schweiz, denn für die Grande Nation war das internierte Material von keinem Interesse mehr. Die Morane-Saulnier fand ab Januar 1920 mit der zivilen Immatrikulation CH-32 bei der Société d'Aviation Porrentruy Verwendung. Die Voisin Type V hingegen trat unmittelbar nach der Übergabe an die französischen Behörden ihre letzte Reise auf den Schrottplatz an. Lediglich der Salmson R-9 Sternmotor mit einer Leistung von 140 PS blieb der Nachwelt erhalten. ☛

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern und dem MHMLW, Museum und historisches Material der Luftwaffe, Dübendorf für das Bereitstellen von Unterlagen und Fotos.



Typisch für die Morane-Saulnier Type L Parasol war die über dem Rumpf angebrachte Tragfläche, die dem Piloten für Aufklärungsaufgaben eine hervorragende Sicht nach unten verschaffte.



Die Morane-Saulnier Type L Parasol war mit einem Le Rhône 9C-Rotationsmotor mit einer Leistung von 80 PS ausgerüstet. Auf der Triebwerksverkleidung befindet sich das Logo des Herstellers.



Sicher durch die Lüfte
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
Kontakt: fwinfo@meteoswiss.ch

Deutscher Wetterdienst austro control Schweizerische Eidgenossenschaft Eidgenössisches Departement des Innern EDI Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie Meteoswiss



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 + 49 (0) 7 71 / 16 24 74

Operating above FL285?

Stay part of the system - Line up your track.

FANS



KUERZI
avionics

More than you expect!

More information about our approved design data and product solutions on www.kuerzi.com



Kuerzi Avionics AG
CH-9506 Lommis
+41 (0)52 376 22 27
info@kuerzi.com
www.kuerzi.com

VERLAG **Cockpit**
Jordi AG – das Medienhaus

verlag.jordibelp.ch



Probe lesen und bestellen Sie bequem unter **verlag.jordibelp.ch**

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



Bestellen Sie per Mail: **verlag@jordibelp.ch**

CHF 39.-
statt CHF 44.50
zzgl. Versand

Telefonisch: **031 818 01 27**



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



Vor 20 Jahren im Cockpit

Das COCKPIT-Titelbild vor 20 Jahren zeigte die Boeing 777 N777UA von United Airlines, die das neue Verkehrsflugzeug in jenem Juni als Erste in Dienst stellte. Die folgenden sechs Seiten zeigten ausschliesslich Farbbilder mit längeren Bildlegenden. Dabei reichte das Spektrum von Ultraleichtflugzeugen, die an der Aero '95 in Friedrichshafen vorgestellt wurden, über Airliner wie Boeing 707, Boeing 727 und Boeing 747 bis zu Bildern aus Schukowski, dem russischen Testflugplatz ausserhalb von Moskau, mit Mig-12UB, Jak-38U und MiG-25PU. Ein neues Gerät für die Schweizer Luftwaffe wurde mit dem Rüstungsprogramm 1995 beschafft: Die Aufklärungsdrohne ADS 95 Ranger, im COCKPIT auf zwei Seiten ausführlich beschrieben.

Eine spannende Geschichte war die Flucht von drei deutschen Offizieren mit zwei Ehefrauen und einer sechsjährigen Tochter an Bord eines modernen Nachtjägers Junkers Ju 88G-6 von Lübeck-Blankensee nach Dübendorf. Ein geschichtliches Thema war auch der erste Teil eines zweiteiligen Berichtes über die Flugzeugmontagen von Alfred Comte, die in Oberrieden am Zürichsee konstruiert wurden.

Im Rahmen des Luftfahrzeugregisters wurden die drei ersten Dornier Do 328 der Air Engiadina gezeigt. Die Berner setzten als erste diesen Flugzeugtyp ein. In Altenrhein wurde vor 20 Jahren das erste «fliegende» Museum der Schweiz eröffnet. Ein Bericht zeigte die fliegenden Ausstellungsstücke Mustang, Vampire-Trainer, Hunter und Bristol Sycamore.

Franz Wegmann

Der Eröffnung des ersten «fliegenden» Museums der Schweiz in Altenrhein war ein grosser Farbbericht gewidmet.



Der Kondor E IIIA war mit der Immatriculation CH-1 das erste im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragene Flugzeug.



Die Aufklärungsdrohne ADS 95 Ranger wurde 1995 neu für die Schweizer Luftwaffe beschafft. Sie wurde im Juni-COCKPIT desselben Jahres ausführlich beschrieben.

Bern: Die in Malta beheimatete Dornier Do328-100 der Medavia wird hauptsächlich für Kunden im nordafrikanischen Ölgeschäft eingesetzt. Für einen Wartungsbesuch bei der Ruag war die Maschine jedoch in Bern.

Foto: Ian Lienhard



Bern: Small Planet Airlines brachte mit einer Boeing 737-300 eine Delegation auf den Hauptstadthafen. Um die Delegation einige Tage später wieder abzuholen, kam sogar der grössere Airbus A320 LY-SPA zum Einsatz. Dies war erst die dritte Landung überhaupt eines A320 in Bern-Belp.

Foto: Ian Lienhard

Basel: Während zwei Wochen im März setzte DHL auf ihren täglichen Flügen nach East Midlands anstatt des sonst üblichen B737 Frachters der West Atlantic UK Maschinen desselben Typs der spanischen Swift Air ein. Im Bild die Boeing B737-301(SF) EC-LJI des Carriers auf dem abendlichen EuroAirport am 17. März. **Foto:** Dennis Thomsen



Genf: Zuvor durch TNT als OO-TAZ eingesetzt, ist der BAe 146-200 ZE707 nun für die Royal Air Force unterwegs. Der Jet war in Genf, um den britischen Außenminister zu den Abrüstungsgesprächen mit dem Iran in Lausanne zu bringen.

Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich: 5. April: Der Airbus A380 von Emirates macht sich auf den Weg nach Dubai, während hinter ihm das schlechte Wetter aufzieht. **Foto:** Thierry Weber

Genf: Dieser Airbus A319-111 von Easy Jet trägt seine neue, spezielle Bemalung zur Schau. Es handelt sich um die G-EZDN «Amsterdam», dekoriert mit Tulpen.

Foto: Jean-Luc Altherr



Basel: Am 9. April fand sich erstmals die Antonov An-26B EW-378TG der südafrikanischen Vulkan Air am EuroAirport ein. Der Vollfrachter, von der weissrussischen Grodno Aviakompania betrieben, verliess den Flughafen am Rheinknie wieder mit einer Ladung pharmazeutischer Hilfsgüter in Richtung Damaskus. **Foto:** Dennis Thomsen



Genf: Der Let 410UVP-E L4-01 der slowenischen Armee brachte die Piloten eines Falcon 2000 zu ihrem Flugzeug. Dieses weilte für Maintenance-Arbeiten in Genf.

Foto: Jean-Luc Altherr

Zürich: Ein spezieller Gast in Zürich: Dieser A330 von Scandinavian Airlines besuchte am 5. April den Flughafen Zürich für Maintenance-arbeiten.

Foto: Thierry Weber



Basel: Erst zum zweiten Mal kreuzte am späten Abend des 14. April überraschend der neue Boeing B737-430(F)-Frachter HA-FAU von Farnair Europe (vom ungarischen Ableger aus Budapest) im Rahmen eines zusätzlichen TNT-Fluges nach Liège am EuroAirport auf.

Foto: Dennis Thomsen

Start für den «Monument Circle»

Mit einem symbolischen Spatenstich ist der Startschuss für das grösste Bauprojekt am Flughafen Zürich erfolgt. «The Circle» wird zu einem grossen Dienstleistungszentrum. Die Investitionskosten betragen 1 Milliarde Franken.

Nach einer sechsjährigen Planungszeit ist Ende April der symbolische Spatenstich für eines der grössten Bauprojekte der Schweiz erfolgt – «die grösste private Baustelle», wie Flughafen-Verwaltungsratspräsident Andreas Schmid stolz verkündete. René Huber, Stadtpräsident von Kloten, traf den Nagel mit seiner Aussage vom «Monument Circle» wohl auf den Kopf. Die Nutzfläche beträgt 161 500 Quadratmeter. Erste Gebäude werden Anfang 2016 sichtbar sein. Die erste Etappe von «The Circle» wird voraussichtlich Ende 2018 fertiggestellt, die zweite 2019. Huber gab aber auch zu verstehen, dass die Verbindung zur Stadt verbessert werden und ein wachsames Auge auf den Strassenverkehr gerichtet werden müsse. Kein Wunder, entstehen doch in unmittelbarer Nähe zu den Flughafen terminals am Fuss des «Butzbeüels» 6000 neue Arbeitsplätze.

Allerdings wird er sich auch auf die zusätzlichen Steuereinnahmen freuen und darüber, dass «sein» Kloten sich im Städteranking wegen der vielen neuen Hotelzimmer weiter nach vorne orientieren wird.

Grosses medizinisches Zentrum

Ausser der Hyatt-Group, die im «Circle» gleich zwei neue (zur gehobenen Klasse zählende) Hotels errichten wird, fällt auf, dass das Universitätsspital Zürich ein grosses medizinisches Zentrum plant. Die Direktorin des Unispitals, Rita Ziegler, will dort neue Spezialkliniken für Diagnostik und mit Therapieangeboten bauen. Am alten Standort gebe es keine Möglichkeit zu expandieren. Sie machte aber deutlich, dass das neue medizinische Zentrum am Flughafen nicht die medizinische Versorgung der Region übernehmen werde.

Flughafen und Swiss Life

«Der Business- und Lifestyleort» – so die Eigenwerbung – wird von der Flughafen Zürich AG und der Swiss Life AG betrieben. Sie bilden eine Eigentümergemeinschaft, an welcher der Flughafen mit 51 und Swiss Life mit 49 Prozent beteiligt sind. Projektleiter ist Beat Pahud; gebaut wird «The Circle» von der HRS Real Estate AG. **CP**

Patrick Huber

Spanische Euro-Fighter im Baltikum

Von Beginn des Jahres bis Ende April patrouillierten spanische Eurofighter C.16 Typhoon zusammen mit anderen NATO-Kampffjets über dem Baltikum. Die entsendeten Eurofighter stammen von der Basis Morón in der Nähe von Sevilla und waren auf dem estnischen Luftwaffenstützpunkt Ämari stationiert. Da die drei Staaten Estland, Lettland und Litauen nicht in der Lage sind, ihren Luftraum aus eigenen Mitteln zu schützen, führte die NATO in einem drei bis vier Monate dauernden Turnus den Luftpolizeidienst durch. Das spanische Détachement umfasste 114 Angehörige der Luftwaffe. Neben den Eurofightern standen eine Hercules C-130H und eine Boeing B-707 im Einsatz. **RM**

Comac C919 soll noch 2015 abheben

Der staatliche chinesische Flugzeughersteller Commercial Aircraft Corporation of China (Comac) hat die Endmontage des neuen Mittelstreckenjets C919 beendet und will noch in diesem Jahr zum Erstflug starten. Mit dem sehr ambitionierten Termin hat Comac noch immer Verspätung auf den ursprünglichen Zeitplan.

Der als Konkurrenzmodell zur Boeing 737 und zum Airbus A320 entwickelte Zweistrahler, der bis zu 174 Passagiere aufzunehmen vermag, ist denn auch in den Abmessungen mit dem A320 vergleichbar. Das maximale Startgewicht des von zwei Triebwerken des Typs CFM International LEAP 1C angetriebenen Modells liegt bei 77,3 Tonnen, die maximale Reichweite bei 5555 Kilometer. **AM**

Boeing 787-8 an Museum übergeben

Boeing hat sich von einem weiteren Dreamliner getrennt und diesen an das Pima Air & Space Museum in Tucson (Texas) abgegeben. Die zuvor für Systemleistungstests eingesetzte ZA002 stand nur gerade sechs Jahre im Einsatz. Bereits im Herbst 2014 hat Boeing die ZA003 übergeben, die nun im Museum of Flight in Seattle besichtigt werden kann. **AM**



So könnte es am «Circle» am Flughafen Zürich einmal aussehen. Rechts der Architekt, der Japanner Riken Yamamoto.

Anerkennungs-Preis an Ian Logan

Ian Logan wurde für seine Verdienste um die AIR14 in Payerne mit dem Anerkennungspreis der Stiftung Pro Aero ausgezeichnet.

Am 17. April fand auf dem Militärflugplatz Emmen der traditionelle Medientag der Vorführteams der Schweizer Luftwaffe statt. Im Beisein von Korpskommandant Aldo C. Schellenberg, Kommandant der Luftwaffe, haben die Teams sich vorgestellt. Höhepunkt des Tages war die Verleihung des Anerkennungspreises der Stiftung Pro Aero an die AIR14, welche 2014 in Payerne stattfand.

«Bevölkerung fasziniert»

Stiftungspräsident Markus Gygax überreichte in Emmen die renommierte Auszeichnung an Oberst im Generalstab Ian Logan, den Direktor der AIR14. Gygax betonte, dass es der AIR14 gelungen sei, «weite Kreise der Bevölkerung zu faszinieren». Mit Airshows schaffe man Verständnis für die Luftfahrt und könne deren Leistungsfä-



Markus Gygax (rechts), Stiftungspräsident der Pro Aero, überreicht Oberst i Gst Ian Logan, Direktor der AIR14, den Pro Aero-Anerkennungspreis.

higkeit einem breiten Publikum vor Augen führen. Zugleich erziele man mit Airshows auch einen Werbeeffekt für alle Aviatikbereiche und im Speziellen für den Beruf des Piloten, sagte Gygax.

Die Stiftung Pro Aero, welche die Förderung der Schweizer Luftfahrt zum Ziel hat,

vergibt seit 1985 Anerkennungspreise für besondere Leistungen in der Luftfahrt. Abgeschlossen wurde der Anlass mit Vorführungen der Patrouille Suisse und des PC-7 TEAM. Beide Staffeln sind gegenwärtig damit beschäftigt, das Programm 2015 einzüben. **cp**

Meilenstein: PC-24 hob ab

Pilatus hat den ersten Testflug mit dem PC-24 erfolgreich absolviert.

Der neue Business-Jet der Pilatus Flugzeugwerke, der PC-24, hat am 11. Mai um 10 Uhr vom Flugplatz Buochs zum Jungfernflug abgehoben. Der Prototyp flog 55 Minuten über der Zentralschweiz. Der Flug sei exakt nach Testplan verlaufen und es zeigten sich keine Probleme, teilten die Pilatus Flugzeugwerke AG mit. Der zweistrahlige Business-Jet hob nach knapp 600 Metern von der Startbahn ab und stieg in rund drei Minuten auf 3000 Meter. Der Erstflug führte über den Grossraum Zentralschweiz – von Altdorf über Engelberg bis hin zum Brünig. Der PC-24 wurde während des gesamten Flugs von einem PC-21 begleitet und überwacht. Wie bei Erstflügen üblich, ist das Fahrwerk des PC-24 noch nicht eingefahren worden. Gegen 1800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Pilatus verfolgten mit zahlreichen Schauspielern den Jungfernflug des PC-24. **cp**



Der erste Prototyp des PC-24 hat am 11. Mai den Erstflug erfolgreich absolviert.

News

Easy Jet eröffnet Basis in Amsterdam

Easy Jet hat am Flughafen Schiphol in Amsterdam eine neue Basis eröffnet und kündigte Pläne an, ab Oktober 2015 die Flotte vor Ort um ein viertes Flugzeug zu erweitern. Das zusätzliche Flugzeug schafft schätzungsweise 40 Jobs und erhöht die Gesamtzahl der Easy Jet-Mitarbeiter mit niederländischen Arbeitsverträgen am Amsterdamer Standort auf etwa 160. **CP**

Schulthess in der Luftfahrtkommission

Der Bundesrat hat den Vertreter der Schweiz in der Luftfahrtkommission (ANC) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in Montreal ernannt: Ab dem 1. Januar 2016 wird Christian Schulthess während dreier Jahre für die Schweiz in dieser Kommission Einsitz nehmen. Christian Schulthess ist als Fluginspektor beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) tätig. Er arbeitete zwischen 1980 und 2002 als Berufspilot für CTA, BalairCTA und Swissair. **CP**

Edelweiss Air mit Blumenthal-Käse

Foto: Edelweiss Air



Gelungene PR-Aktion des Schweizer Ferienfliegers Edelweiss Air: Der Bio-Bergkäse von Mister Schweiz 2005 Renzo Blumenthal (Bild) wird ab Mai den Passagieren der Business Class bei Edelweiss serviert. **CP**

Stefan Vasic neuer Swiss-Sprecher

Foto: Swiss



Stefan Vasic (Bild) ist neuer Mediensprecher bei der Swiss. Der 29-jährige Schweizer begann 2007 seine Karriere als Flight Attendant und war zwischenzeitlich in diversen Funktionen im Cabin Crew-Management tätig, zuletzt als Leiter der Cabin Crew-Communication. Per Ende April hat Mehdi Guenin Swiss verlassen. Er hat neben seiner Funktion als Mediensprecher massgeblich zum Aufbau des

internen Fernsehkanals Swiss TV beigetragen. Weiterhin zum Mediensprecher-Team unter der Leitung von Daniel Bärlocher gehören Karin Müller und Sonja Ptassek. **CP**

Hamburg: Zehn Jahre Airbus A380

Rund 1000 Mitarbeiter aus allen deutschen Airbus-Standorten haben bei Airbus in Hamburg mit einem Gruppenfoto den zehnten Jahrestag des A380-Erstfluges gefeiert. Am 27. April 2005 hob erstmals ein Airbus A380 ab. In Hamburg stellten Mitarbeiter aus Entwicklung, Produktion und Auslieferungszentrum das «A380 Love at first flight»-Logo nach.

Foto: Airbus



Mehr als 150 Airbus A380-Flugzeuge sind bisher ausgeliefert worden und bei Fluggesellschaften weltweit im Einsatz. Alle A380 erhalten in Hamburg ihre Innenausstattung und werden in den Farben der Kunden-Airline lackiert. **CP**

BA und Iberia beim Low Cost-Verband

Aufgrund unterschiedlicher Vorstellungen zum Thema Liberalisierung und Haltung gegenüber den Golfcarriern ist die International Airlines Group (IAG) mit British Airways und Iberia vor wenigen Tagen aus dem Verband europäischer Fluggesellschaften AEA ausgetreten. Die IAG tritt neu der European Low Fares Airline Association (ELFAA) bei. **CP**

Rekordverlust für Air Berlin

Die Fluggesellschaft Air Berlin hat 2014 wie erwartet den höchsten Verlust ihrer Geschichte eingeflogen. Unter dem Strich stand auch wegen der Kosten für das jüngste Sanierungsprogramm ein Verlust von 377 Mio. Euro. Damit fiel das Minus rund 19 Prozent höher aus als 2013. Konzernchef Stefan Pichler stellt erst für 2016 schwarze Zahlen in Aussicht. Unter anderem soll ein neues System zur Kalkulation der Ticketpreise zu höheren Einnahmen führen. **CP**

Swiss mit 51 Mio. Franken Gewinn

In den ersten drei Monaten 2015 verzeichnete Swiss eine leichte Erhöhung des Betriebsertrags um 0,2 Prozent auf 1,19 Milliarden Franken. Die Aufhebung des Euro-Mindestkurses und der hohe Wettbewerbsdruck hätten sich negativ auf den Geschäftsverlauf ausgewirkt. Der EBIT liegt mit 51 Mio. Franken deutlich höher als im Vorjahr

(minus 1 Mio.). Gemäss Swiss gelang dies dank einer höheren Auslastung der Flüge sowie günstigeren Treibstoffkosten. **CP**

AUA: Kratky folgt auf Albrecht

Kay Kratky übernimmt bei Austrian Airlines (AUA) die Funktion als CEO. In dieser Funktion folgt er am 1. August auf Jaan Albrecht, der zu Sun Express, einem Joint Venture von Lufthansa und Turkish Airlines, wechselt. Kay Kratky (57) ist seit 2011 Mitglied des Passagevorstandes der Deutschen Lufthansa AG. Dort trägt er als Chief Operating Officer (COO) die Verantwortung für das Ressort Operations und den Hub Frankfurt mit rund 20 000 Mitarbeitern. **CP**

Schon wieder eine neue Schweizer Airline?

Das Airline-Projekt Eurosky, das vor einem halben Jahr erstmals auf dem Radar erschien, wurde in Metropolitan Airlines umbenannt. Dabei geht es um eine neue Fluggesellschaft, die von Oliver Meier (ex-Crossair, ex-Emirates) letztes Jahr mit einem Startkapital von 250 000 Franken ins Leben gerufen wurde. Geplant sind Linienflüge ab 2016 «in unterversorgte Gebiete Europas». Metropolitan Airlines soll eine innovative Boutique-Regionalairline auf Nischenstrecken werden, erklärt Meier. Die komplette Finanzierung soll bis im Spätsommer 2015 abgeschlossen werden, Gespräche mit Investoren seien am Laufen. Zwei weitere Airline-erfahrene Manager sind ebenfalls an Bord, namentlich Luca Pedrioli (ex-Baboo) und Peter M. Schellenberg (ex-Crossair, Swiss, Air Berlin). **CP**

Mathias Häberli verlässt den Flughafen Bern

Foto: Flughafen Bern AG



Der Direktor der Flughafen Bern AG, Mathias Häberli (Bild), hat sich entschieden, das Unternehmen nach sieben Jahren per Ende Oktober 2015 zu verlassen.

Nach 22 Jahren in der Luftfahrtbranche, davon sieben Jahre als CEO des Flughafens Bern, will Häberli eine neue berufliche Herausforderung ausserhalb der Aviatikbranche annehmen. «Mit 48 Jahren möchte ich nochmals etwas Neues anfangen», begründet Häberli seinen Entscheid. Der Zeitpunkt sei günstig, da wichtige Projekte wie die Namensänderung, die neue Organisation oder die Kapitaler-

höhung abgeschlossen seien. Im Verwaltungsrat wurde die Suche nach einem Nachfolger eingeleitet. **CP**

Swiss will Vertrag mit Swissport verlängern

Swissport International und Swiss haben einen Vorvertrag über die Verlängerung ihrer Zusammenarbeit im Bereich Bodenabfertigungs-Dienstleistungen am Flughafen Zürich bis Ende 2020 unterzeichnet. Die Absichtserklärung umfasst Passagierdienstleistungen am Check-in und am Gate sowie sämtliche Vorfeld-Services wie das Be- und Entladen von Flugzeugen, das Abfertigen der Gepäckstücke sowie das Enteisern von Flugzeugen am Flughafen Zürich. Im vereinbarten Zeitraum wird Swissport somit geschätzte 120 000 An- und Abflüge pro Jahr und sieben Millionen abfliegende Fluggäste im Auftrag der Swiss in Zürich abfertigen. Auch für die weitere Zusammenarbeit in Genf steht ein neues Übereinkommen kurz bevor – hier bläuft sich der Umfang der genannten Dienstleistungen auf circa 20 000 An- und Abflüge im Jahr. **CP**

Istanbul: Lounge für Economy-Passagiere

Auf der Langstrecke sollen bei Turkish Airlines künftig auch Economy-Passagiere Zugang zu einer eigenen Lounge erhalten. Im neuen Istanbul Flughafen, der 2017 in Betrieb gehen soll, sei ein solcher Bereich geplant, sagte Turkish Airlines-Chef Temel Kotil der Deutschen Presse-Agentur. Wie in der Business-Class-Lounge sollen die Economy-Passagiere kostenlos essen und trinken sowie duschen können. Die Mehrkosten für die Airline von rund 20 Euro pro Kunde seien bei den Langstrecken-Ticketpreisen überschaubar. **CP**

Emirates mit Gewinn von 1,5 Milliarden Dollar

Die Emirates Group hat im vergangenen Geschäftsjahr zum 27. Mal in Folge einen Gewinn erwirtschaftet. Dieser betrug 5,5 Mia. Dirham, beziehungsweise 1,5 Mia. Dollar. Dies entspricht einem Zuwachs von 34 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Fluggesellschaft Emirates hat einen neuen Rekordumsatz von 88,8 Mia. Dirham (24,2 Mia. Dollar) erzielt. Der Airline gelang ein Rekordgewinn von 4,6 Mia. Dirham (1,2 Mia. Dollar), plus 40 Prozent! **CP**

Bombardier entlässt 1750 Mitarbeiter

Der kanadische Flugzeugbauer Bombardier entlässt noch mehr Angestellte. Wegen der schwachen Nachfrage nach Firmenjets fielen bis zu 1750 Jobs weg. Am stärksten betrifft der Stellenabbau die Region Montreal, wo 1000 Arbeitsplätze gestrichen werden sollen. **CP**

Zeppelin-Flüge der Edelweiss

Den Anblick eines majestätischen Zeppelins am Himmel kennt man normalerweise vom Bodensee. In diesem Sommer ist das Luftschiff aber auch am Himmel über sechs Schweizer Städten zu sehen. Die Flugesellschaft Edelweiss Air feiert ihr 20-jähriges Bestehen und hat zum Jubiläum einen Zeppelin für eine Schweiz-Tournee gechartert. Dieser fliegt zwischen Ende Mai und August von Basel, Zürich, Interlaken, Birrfeld, Grenchen und Sitterdorf aus. Allerdings sind sämtliche Flüge bereits ausgebucht.

Im vergangenen Jahr wurden insgesamt mehr als 18 000 Passagiere mit den beiden deutschen Zeppelinlinien transportiert.

Die Termine sind: Mönchaltorf: bis 1. Juni. Basel-Münchenstein: 6. bis 12. Juli. Flugplatz Interlaken: 27. Juli bis 2. August. Flugplatz Sitterdorf: 7. bis 9. August. Flugplatz Grenchen: 17. bis 24. August. Flugplatz Birrfeld: 25. bis 31. August. **js cp**

Mehr Infos unter www.edelweissair.ch oder unter www.zeppelinflug.de



Fotomontage: Edelweiss Air

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

Elbit Systems

NEXT IS NOW®
www.elbitsystems.com

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 30. April 2015

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
07.04.2015	HB-289	Grunau Baby II B	AB201	1992	Von Arx Werner, Riehen	Basel-Mulhouse
13.04.2015	HB-1967	ASK 23 B	23104	1988	Segelfluggruppe Cumulus, Amlikon-Bissegg	Amlikon
09.04.2015	HB-2266	ASH 26 E	26057	1995	Henggeler Ernst, Ennetbürgen	Schänis
30.04.2015	HB-AFD	ATR 42-320	121	1989	OFSB Ltd. / Farnair Switzerland AG, Allschwil	Basel-Mulhouse
13.04.2015	HB-BFU	Cameron N-90	1083	1984	Sky Fun Ballon AG, St. Margrethen SG	Winterthur
01.04.2015	HB-BVT	MFM RX-8	E-267	1992	Künzi Klaus, Ranflüh	Ottenbach
23.04.2015	HB-BZO	Fire Balloons G 36/24	431	1994	Frei Rolf, «Frei's Ballonfahrten», Etzgen	Etzgen
07.04.2015	HB-CTR	Ce F172H	0582	1968	Monnier Steve Jean-Paul / Monnier Jean-Paul, Rueyres-les-Prés	Ecuwillens
13.04.2015	HB-FQT15	Pilatus PC-12/47E	1524	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.03.2015	HB-FQX15	Pilatus PC-12/47E	1528	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.04.2015	HB-FRB15	Pilatus PC-12/47E	1532	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.04.2015	HB-FRC15	Pilatus PC-12/47E	1533	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.04.2015	HB-FRD15	Pilatus PC-12/47E	1534	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.04.2015	HB-FRE15	Pilatus PC-12/47E	1535	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.04.2015	HB-IZX	Saab 2000	041	1996	Kirk Aviation A/S / Darwin Airline SA, Lugano	Lugano
16.04.2015	HB-JEL	EMB-135BJ	14500933	2005	G5 Executive AG, Zug	Zürich
27.04.2015	HB-KAD	Robin DR 400/120 D	1632	1983	Spichtin Dieter / Flugschule Basel AG, Basel	Basel-Mulhouse
28.04.2015	HB-LUR	Piaggio P.180	1153	2008	Edula AG, Agno	Lugano
07.04.2015	HB-OWB	Piper PA-22-108	22-9565	1963	Von Arx Werner, Riehen	Basel-Mulhouse
21.04.2015	HB-QBJ	Raven S-60A	S60A-3209	1995	Gschwendtner Walter / Ballonsport-Club Emil Messner, Sattel	Hinwil
02.04.2015	HB-QEZ	Raven RX-9	RX9-3008	1998	Otto's Warenposten AG / Bossart Pius, Büron	Hilfikon
08.04.2015	HB-QHG	Kubícek BB45N	174	2001	Trachsel Kaspar, Schwarzenburg	Niederscherli
07.04.2015	HB-VOW	Ce 525B	525B-0209	2008	Mathys Aviation Ltd., Grenchen	Grenchen
28.04.2015	HB-XGJ	Schweizer-Hughes 269C	S1688	1994	Gallair AG, Meyrin	Grenchen
28.04.2015	HB-XPT	Schweizer-Hughes 269C	S1229	1986	Gallair AG, Meyrin	Grenchen

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
13.04.2015	HB-612	L-Spatz 55	646	1958	Stierli René / Oldtimer Segelflug-Gruppe Rätikon, Walenstadt	Bad Ragaz
22.04.2015	HB-1179	ASW 15 B	15306	1973	Fischer Ron, Hosenruck	Hausen am Albis
14.04.2015	HB-2420	Nimbus-4M	19	2006	Zumbrunnen Martin, Schlosswil	Bern-Belp
08.04.2015	HB-2427	Discus-2cT	32	2006	Schneebeli Felix / Segelfluggruppe Oberamt, Hausen am Albis	Hausen am Albis
23.04.2015	HB-CYM	Ce 182S	18280312	1998	Studer René / Speck Flyers, Russikon	Speck-Fehraltorf
16.04.2015	HB-DHI	M20J	24-1039	1980	Uehlinger Marco Daniel, Würenlos	Birrfeld
14.04.2015	HB-DIK	M20J	24-3392	1996	Neukomm Pascal, Courgenay	Bressaucourt
21.04.2015	HB-IJH	A320-214	0574	1996	NBB-574 Lease Partnership / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
27.04.2015	HB-OBG	PA J3C-65/L-4	9777	1942	Actis Franco, Epagny	Gruyères
17.04.2015	HB-OYW	PA-28R-180	28R-30100	1967	Associazione YW / Avilù SA, Agno	Lugano
09.04.2015	HB-QOM	Dederod	DED 001	2011	Duvoisin Pierrick, Savagnier	Genève
29.04.2015	HB-UBW	AA-5	AA5-0035	1972	Mayor Bertrand Francis, Aubonne	Lausanne-La Blécherette
20.04.2015	HB-UPM	DH 82 A	DHNZ 135R	1940	Hulliger Thomas, Zürich	Sitterdorf
21.04.2015	HB-WYK	CTLS-ELA	F-11-09-13	2011	Bernhard Reto / Heidiland Flyers, Malix	Bad Ragaz

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
30.04.2015	HB-3452	Schempp-Hirth Discus-2C	61	2015	Segelfluggruppe Dittingen, Dittingen	Dittingen
10.04.2015	HB-EJO	Siai-Marchetti F.260C	567/41-003	1980	Progin Philippe, Morlon	Ecuvillens
08.04.2015	HB-FRG15	Pilatus PC-12/47E	1537	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.04.2015	HB-FRH15	Pilatus PC-12/47E	1538	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.04.2015	HB-FRJ15	Pilatus PC-12/47E	1540	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.04.2015	HB-FRL15	Pilatus PC-12/47E	1542	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.04.2015	HB-FRM15	Pilatus PC-12/47E	1543	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.04.2015	HB-FRN15	Pilatus PC-12/47E	1544	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.04.2015	HB-HLM6	Pilatus PC-7 Mk. II	754	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.04.2015	HB-HLN6	Pilatus PC-7 Mk. II	755	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.04.2015	HB-HLO6	Pilatus PC-7 Mk. II	756	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.04.2015	HB-HLP6	Pilatus PC-7 Mk. II	757	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.04.2015	HB-HVO	Pilatus PC-21	224	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.04.2015	HB-IGU	Dassault Falcon 2000EX	111	2007	Carunia AG / Cat Aviation AG, Zürich-Airport	Zürich
02.04.2015	HB-JUF	Gulfstream G VI	6118	2015	Air Engiadina G650 AG / Swiss Jet AG, Zürich	Samedan
28.04.2015	HB-JVP	Embraer ERJ 190-100 LR	19000387	2010	Bernina Aircraft Leasing Inc. / Helvetic Airways AG, Zürich	Zürich
14.04.2015	HB-KLM	Robin DR 400/140 B	2675	2014	Bieri Christoph, Les Mosses	Saanen
17.04.2015	HB-KMG	Tecnam P2008 JC	1041	2015	Flugsportgruppe Zürcher Oberland, Fehraltorf	Speck-Fehraltorf
17.04.2015	HB-KMH	Tecnam P2008 JC	1042	2015	Flugsportgruppe Zürcher Oberland, Fehraltorf	Speck-Fehraltorf
23.04.2015	HB-KMI	Tecnam P2008 JC	1043	2015	BS Business Aviation AG / Flugschule Basel AG, Basel	Basel-Mulhouse
23.04.2015	HB-KMJ	Tecnam P2008 JC	1044	2015	BS Business Aviation AG / Flugschule Basel AG, Basel	Basel-Mulhouse
10.04.2015	HB-LRJ	DHC-6 Series 300	244	1969	RUAG Schweiz AG, Ruag Aviation, Emmen	Bern-Belp
02.04.2015	HB-ORK	Piper PA-18 «150»	18-7035	1959	Starbase AG, Bleienbach	Langenthal
02.04.2015	HB-QOH	Special Shape (F-9 Bottella de Agua)	F9/03	2015	Ballonpilot GmbH, Riken AG	Riken AG
17.04.2015	HB-SGT	Aquila AT01-100C	AT01-100C-324	2015	Motorfluggruppe Thurgau, Lommis	Lommis
27.04.2015	HB-SRE	Aero AT-3 R100	AT3-063	2012	AA-Air GmbH, Unterseen	Reichenbach
24.04.2015	HB-UGM	Aeronca 11AC	11AC-1611	1947	Golding Martin, Schindellegi	Lommis
14.04.2015	HB-VXA	Pilatus PC-24	P01	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.04.2015	HB-XDH	Bell 206B	1970	578	Firma Rotorair, Alterswil FR	Grenchen
24.04.2015	HB-ZAZ	Airbus EC 130 T2	7989	2015	Europavia (Suisse) SA / Air Zermatt AG, Zermatt	Zermatt
15.04.2015	HB-ZSZ	Robinson R44 II	12523	2008	Lamprecht Leadership Consultants AG, Wollerau	Schindellegi



Eintragung Pilatus PC-24 HB-VXA: 1800 begeisterte Pilatus-Mitarbeiter beobachteten am 11. Mai, wie der erste PC-24-Prototyp nach knapp 600 Metern zum ersten Flug abhob. Die Testpiloten Paul Mulcahy und Reto Aeschlimann erreichten nach drei Minuten eine Höhe von 10 000 Fuss und landeten nach 55 Minuten wieder.



Löschung Piper PA-22-108 Colt HB-OWB: Der zweiplätzige Piper PA-22-108 Colt entstand aus dem Vierplätzer PA-22 Tri-Pacer mit Bugfahrwerk und erhielt die Zulassung am 21.10.1960. Der nun gelöschte Oldtimer gehörte zuletzt zur Sammlung des Basler Aviatik-Enthusiasten Werner von Arx.

Events, Agenda, Wettbewerb

Red Arrows besuchen Payerne

Die britische Kunstflug-Truppe Red Arrows hat auf dem Heimweg aus Griechenland in der Romandie einen Zwischenstopp zum Tanken und Übernachten eingelegt. Einen Tag später traten die Piloten von Payerne aus ihren Heimweg an. In Griechenland hatte das an Airshows sehr gefragte Kunstflugteam der Royal Air Force für die kommende Saison trainiert. Seit 1964 ist die Flugstaffel ein Profiteam, das aus Kampffjet-Piloten besteht. **cp**



Foto: Sven Zimmermann

Das läuft 2015

15. – 21. Juni

Paris Airshow

17. – 19. Juli

Royal Air Tattoo in Fairford

8. – 9. August

50 Jahre Flugplatz Sitterdorf

22. – 23. August

Ditinger Flugtage

29. August

Hunterfestival in St. Stephan

Wettbewerb – Flughäfen dieser Welt

Foto: Dennis Thomsen



Wie heisst der Flughafen?

Die Swiss will diesen Flughafen künftig nicht mehr anfliegen. Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 11. Juni 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 Juli-Ausgabe publiziert.

Auflösung Wettbewerb Nr. 05: Lugano.

Richtig geantwortet haben: Michael Frei, 5436 Würenlos; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Heinz Lang, 3111 Tägertschi; Jürg Dorninger, 8488 Turbenthal; Thomas Winkler, 3018 Bern; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Erwin Steiner, 8910 Affoltern am Albis; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Beat Schärer, 7527 Brail; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Bastien

Dévaud, 3904 Naters; Fritz Wyss, 6043 Adligenswil; Melgg Lütschg, 8754 Netstal; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Max Donzé, 2533 Evilard; Bruno Widmer, 3095 Spiegel b. Bern; Karl Betschart; 6340 Baar; Kurt Stirnimann, 4058 Basel; Kuno Matter, 5046 Walde; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Sämi Vetsch, 9536 Schwarzenbach; Ernst Scheidegger, 4803 Vordemwald; Werner Mathys, 8124 Maur; Emil Ramsauer, 3714 Frutigen; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Kathrin Stäubli, 8400 Winterthur, Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Markus Hirter, 9545 Wängi; Heinz P. Bächler, 3309 Kernried; Roland Rebmann, 5082 Kaisten; Fritz von Allmen, 3600 Thun; Pius Wigger, 8124 Maur; Markus Leiser, 6260 Reidermoos; Jean-Pierre Cornu, 6500 Bellinzona; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Kurt Büchel, 9410 Heiden; Jacques Delay, 1009 Pully; Pierre-André Perret, 1008 Prilly; Mario Arnold, D-80687 München; Franz Neeracher, 8172 Niederglatt; Sven Steinmann, 8548 Ellikon/Thur.

Als Gewinnerin wurde Gabriela Röthlisberger ausgelost. Die Gewinner werden im Dezember 2015 kontaktiert.

Foto: Archiv Cockpit



FULL STOP.

CHICKEN WINGS®

VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER





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



COCKPIT B50

THE ULTIMATE **PILOT'S** INSTRUMENT

Der beispiellos leistungsstarke Multifunktionschronograf Cockpit B50 prägt eine neue Ära der Aviatik. Kernstück dieser Performance ist ein speziell für die Aeronautik entwickeltes, von der COSC Chronometer-zertifiziertes SuperQuartz™-Werk von Breitling. Die Cockpit B50 setzt mit ihrem leichten und robusten Titangehäuse, der breitgefächerten Funktionspalette, dem Bedienkomfort, dem Akku und den ultraslebsaren Anzeigen auf Hochintensitätsdisplays neue Maßstäbe. Präzise, zuverlässig, effizient – das ultimative Piloteninstrument.

BREITLING.COM



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™