

Flugplatzfest in St. Stephan

Hochbetrieb im Simmental



Military Aviation

Der heimliche
Stealth-Bomber

Report

Fly-in La Côte:
klein, aber fein

Civil Aviation

Bazl-Chef Peter Müller
im grossen Interview



HOTEL GARDENA GRÖDNERHOF
 I-39046 St. Ulrich / Ortisei :: Gröden / Val Gardena :: Südtirol / South Tyrol :: Dolomiten / Dolomites
 Tel. +39 0471 796 315 :: info@gardena.it :: www.gardena.it

THE BEST OF LIFE



A UNIQUE NATURE EXPERIENCE IN THE DOLOMITES

ALPINA DOLOMITES
 I-39040 Compatsch :: Seiser Alm / Alpe di Siusi :: Südtirol / South Tyrol :: Dolomiten / Dolomites
 Tel. +39 0471 796 004 :: info@alpinadolomites.it :: www.alpinadolomites.it



Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Ich bin ein «normaler» Sporttaucher. Kein Apnoe-Taucher, der sich, nur mit Maske und Flossen ausgerüstet, mittels eines Flaschenzugs mit nur einem Atemzug Luft in den Lungen in die Tiefe reissen lässt, um seine Limiten auszuloten. Seit fast 30 Jahren tauche ich vorschriftsgemäss – ausgestattet mit Maske, Tauchweste, Flossen und Flasche. Auf diese Weise erkunde ich die Schönheiten des Meeres – immer in Begleitung eines ortskundigen Tauchführers.



Es kommt kaum je vor, dass ich mit weniger als der ratsamen Mindestmenge an Sauerstoff von 50 Bar an die Oberfläche zurückkehre. Das Risiko eines Unfalls lässt sich so minimieren – ausschliessen lässt es sich aber trotzdem nie ganz.

Auch die Fliegerei ist sicher, wenn man sich an die Vorschriften hält. Trotz allem Training, der besten Vorbereitung und dem besten Material lässt sich ein Unfall jedoch nie ganz ausschliessen, wie die Besucher der Dittinger Flugtage mit grosser Betroffenheit erleben mussten. Formationsflüge sind äusserst anspruchsvoll; Nähe und Geschwindigkeit lassen keine Fehler zu.

Beim Zeppelinfliegen spielt die Geschwindigkeit nur eine untergeordnete Rolle. Sie ist gerade so gross, dass das Betrachten der Landschaft unter sich mit aller Gemütlichkeit möglich ist. Glücklicherweise diejenigen, die sich, wie in Grenchen (Bild oben), einen Flug sichern konnten.

**Einen schönen, unfallfreien Herbst wünscht Ihnen
Patrick Huber, Chefredaktor**



Mehr als nur Sommerurlaub

Lech am Arlberg ist berühmt für seine traumhafte Winterlandschaft - ein echter Geheimtipp aber ist Lech im Sommer. Inmitten der imposanten Berglandschaft präsentiert sich das Dörfchen so gänzlich anders als man es weltweit kennt. Lech bietet nicht nur Aktivitäten in den Bergen wie Wandern, Klettern oder Mountainbiken – es gibt unzählige Möglichkeiten den Urlaub in Lech zu verbringen.

Das fünf Sterne Superior Hotel Aurelio bietet Ihnen jeden erdenklichen Luxus und Komfort, den man sich nur wünschen kann – vereint mit dem Ambiente und der Eleganz einer Privatresidenz. Alle 18 Zimmer und Suiten sind individuell eingerichtet und verbinden in harmonischer Weise modernen, zeitgenössischen Stil und Eleganz mit dem alpinen Charme der heimischen Bergwelt. Es wird ein modernes Ambiente geboten, in dem Sie sich wie zu Hause fühlen werden. Neben all dem Luxus, den Sie sich von einem Weltklassehotel erwarten dürfen, sorgt der diskrete und vorzügliche Service dafür, dass Sie Ihren Urlaub in vollen Zügen genießen können.

Der exklusive und großzügige Aurelio Spa bietet 1000m² Entspannung pur. Der Wellnessbereich verfügt über einen 23 m langen Indoor Pool, ein Klangbecken, ein Kaltwasserbecken sowie einen Jacuzzi, eine umfangreiche Thermal Suite und einen Ruhebereich. Genießen Sie wohltuende Massagen und exklusive Behandlungen mit erstklassigen Pflegerinnen von Ligne St. Barth und Dr. Barbara Sturm.



Im von Gault Millau mit drei Hauben ausgezeichneten Gourmet Restaurant Aurelio's werden Sie mit österreichischen sowie internationalen Köstlichkeiten á la `Natural Art Cuisine` verwöhnt. In der



Licca Lounge Bar sind Sie jederzeit willkommen, in entspannter Atmosphäre einen Drink am offenen Kamin einzunehmen. Besonders beachtlich ist das exquisite Weinangebot, das diverse Raritäten und Jahrgangsweine umfasst. Im Keller lagern auch hochklassige, sehr lange gereifte Spirituosen, von denen einige sogar über 100 Jahre alt sind.

www.aureliolech.com

Military Aviation

- 6** Italian Blade: Die Show der Helikopter-Piloten
- 9** Meiringen: Interview mit Kdt Reto Kunz
- 10** Nurflügeljet Horten wird restauriert

Civil Aviation

- 14** Finnair setzt ganz auf die Karte A350 XWB
- 18** Monatsinterview: Bazl-Chef Peter Müller zieht Bilanz
- 22** Der B777-Swiss-Simulator ist bereit

Cover Story

- 30** Hunter-Festival in St. Stephan

General Aviation

- 24** Ein Schatten liegt über den Dittinger Flugtagen

Mittelposter

- 26** Doppelsitzer-Hunter T.Mk.68, J-4205 (HB-RVP) in St.Stephan

Report

- 29** Passagiere werden auf Sprengstoff untersucht
- 36** Der Flugplatz La Côte für zwei Tage im Rampenlicht

Helicopter

- 33** Data Sheet: Agusta Westland AW169

History

- 38** Der Untergang der Comte AC-3

Regelmässige Rubriken

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

18

Civil Aviation

Bazl-Chef Peter Müller im grossen Interview



General Aviation

Schatten über Dittinger Flugtagen



24

Report

Fly-In La Côte: Kleine aber feine Flugvorführung



36

Titelbild: Pilot Ueli Leutert im Cockpit des Papyrus-Hunter.
Foto: Andrea Bolliger

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
Aemmenmattstrasse 22
3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 42
inerate@cockpit.aero

Aboservice:

Jordi AG – das Medienhaus
Aemmenmattstrasse 22
Franziska Schüller
3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 27
abo@cockpit.aero

Abonnementspreise:
Inlandabo jährlich Fr. 87.-

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

Auflage

6000 Exemplare
11 775 Leser (gemäss Umfrage 2008)

Notariell beglaubigt 2012

Total verkaufte Auflage: 4677 Exemplare

Text- und Bildredaktion:

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

Redaktions-Mitarbeiter:

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

Bolliger, Hansjörg Egger, Markus Herzig, Walter Hodel, Felix Kälin, Ian Lienhard, Georg Mader, Rolf Müller, Jürgen Schelling, Samuel Sommer, Dr. Bruno Stanek, Hans-Heiri Stapfer, Thomas Strässle, Dennis Thomsen, Claudia von Känel, Simon Vogt, Franz Wegmann, Anton E. Wettstein, Rino Zigerlig, Marco Zatta, Sven Zimmermann, Franz Zussner

Artikel und Fotos bitte nur nach vorheriger Absprache einsenden.

Druckvorstufe:

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

Druck und Vertrieb:

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

ISSN 0010-0110

Ernstfall-Training in der Heli-Liga

40 Maschinen und über 1000 Soldaten aus acht Nationen nahmen in den Monaten Juni und Juli in Viterbo an der grössten europäischen Helikopter-Übung teil. Das «Italian Blade 2015» beeindruckte durch die Vielfalt der Maschinen.



Zwei Mil Mi-24 der Tschechischen Republik gaben Deckung. Dreimal überflogen sie das Übungsgelände bei Tarquinia sehr tief.

Foto: Marco Zatta



Die hervorragend getarnte Mil Mi-17 der Ungarn diente als Truppentransporter.

Foto: Sven Zimmermann



Der belgische A-109BA war der kleinste Helikopter im Rahmen der Übung.

Foto: Marco Zatta



Eine EH-101 der italienischen Marine nimmt die abgesetzten Truppen wieder auf.

Die multinationale Übung «Italian Blade 2015» wurde von der European Defence Agency, unter der Aufsicht des Helicopter Exercise Programme (HEP), organisiert und vom Kommando der Aviazione dell'Esercito (AVES; Heeresflieger) aus Viterbo koordiniert.

Ziel der Übung: Geiselbefreiung

Die Besatzungen und Soldaten wurden bei dieser zweiwöchigen taktischen Ausbildung auf Situationen vorbereitet, wie sie bei zukünftig möglichen Operationen vorzufinden sind; gleichzeitig wurden gemeinsame Verfahren trainiert.

An einem der zwei flugintensivsten Tage wurde eine Übung durchgeführt mit dem Ziel, von «irregulären Truppen» (eine gut ausge-

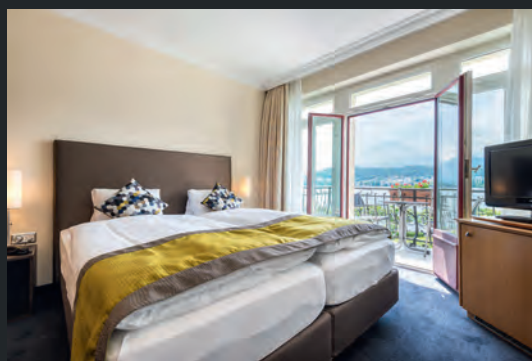
rüstete und militärisch ausgebildete, aber ohne reguläre Uniform agierende Einheit) als Geisel genommene Soldaten, respektive Personen, zu befreien und auszufliegen. Der Einsatz wurde durch den österreichischen «Air Mission Commander» geplant und befehligt. Sieben Nationen beteiligten sich an dieser Übung: Italien (4 UH-90A, 1 EH-101, 4 Agusta A129CBT, 4 AB212, 2 CH47C Chinook, 4 NH90-TTH), Deutschland (1 CH-53G, 3 UH-1D, 3 NH90-TTH), Slowenien (1 AS532 Cougar), Tschechische Republik (3 Mil Mi-24V), Ungarn (1 Mil Mi-17), Belgien (4 Agusta A109BA) und Österreich (4 AB212). **cp**

Marco Zatta, Sven Zimmermann



Hotel Seeburg Luzern

Erleben Sie
das einmalige
Weihnachtshotel
mit seinen 300'000
Lichtern ab dem
15. November
2015



LAGE

10 Fahrminuten von Bahnhof / KKL
10 Gehminuten vom Verkehrshaus
Bus Nr. 24 vor dem Hotel | 60 hoteleigene Parkplätze

ANGEBOT

45 Standard Zimmer ***
16 Deluxe Zimmer und Juniorsuiten ****
Restaurants mit Seeterrasse, Lounge und Bar
Weihnachtshotel, Rigi-Hütte, Openair Fondueterrasse
Panoramasaal, Seeburgsaal und Rosenheim

VERANSTALTUNGEN

Seminare, Hochzeiten, Bankette, Weihnachtsfeiern
Hüttenabende, Fondueplausch, Geburtstagsfeste, ...

Das grosse
Weihnachtsbuch
ist jetzt online unter
weihnachtshotel.ch
oder hier als ePDF.



«Die Akzeptanz stärken»

Am 12. Juni hat auf dem Flugplatz Meiringen die offizielle Stabsübergabe stattgefunden. Die Nachfolge des bisherigen Flugplatzkommandanten, Oberst i Gst Peter «Pablo» Merz, hat Oberstleutnant i Gst Reto «Reti» Kunz angetreten. Im nachfolgenden Interview steht er Red und Antwort.

«Cockpit»: Herr Kunz, Ihr Vorgänger, Peter Merz, war sehr engagiert und kommunizierte offen. Werden Sie diesen Stil weiterführen oder sind Änderungen geplant?

Den eingeschlagenen Weg werde ich versuchen weiterzuführen, denn das hilft, die Akzeptanz der Luftwaffe in der Bevölkerung zu stärken. Es ist mir auch ein Bedürfnis, der Gegend und den Leuten zu zeigen, wer wir sind und was wir machen.

In Ihrer Funktion als Kommandant sind Sie auch mit Flugplatz-Gegnern konfrontiert. Wie sieht Ihre Taktik aus?

Es gibt keine Taktik, sondern nur offen und ehrlich zu kommunizieren. Primär haben wir einen nationalen Auftrag. Diese Aufgabe mit den Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung in Einklang zu bringen, ist eine meiner Aufgaben.

In Meiringen ist auch die Staffel 11 stationiert, ein Mitglied der NATO-Tiger Association. Wird dadurch ein Tiger-Meet im Berner Oberland ein Thema?

Nein, schon aus logistischen Gründen nicht. Wir können nicht 70 Fighter-Jets in



Foto: Felix Kälin

Reto Kunz hat auf dem Flugplatz Meiringen das Kommando übernommen.

Meiringen stationieren, ganz zu schweigen von den Transport-Maschinen. Auch gestaltet sich das Lande- und Startverfahren in Meiringen nicht nach internationalem Standard und birgt seine Tücken. Zudem würden die benötigten Flugräume in der Schweiz fehlen. Wir erhalten jedoch regelmässig Besuch von befreundeten Staffeln, beispielsweise aus Belgien, und profitieren von den Teilnahmen an den Tiger-Meets im Ausland.

Zurück zu Ihrer Person: Werden Sie weiterhin als Pilot tätig sein?

Ja, ich bin weiterhin als Pilot und taktischer Fluglehrer auf der F/A-18 tätig.

Wie viele Flugstunden müssen Sie im Jahr fliegen, um die F/A-18-Lizenz nicht zu verlieren?

Dazu sind mindestens 60 Flugstunden auf der Hornet notwendig. Dies ist für nicht-aktive Staffelpiloten die Untergrenze; aktive Staffelpiloten fliegen mindestens 120 Stunden pro Jahr. In meiner bisherigen Laufbahn haben sich insgesamt über 2300 Flugstunden auf der Hornet angesammelt.

Welche Flugzeugtypen sind Sie im aktiven Dienst bereits geflogen?

Angefangen habe ich, wie alle Pilotenschüler, mit dem Pilatus PC-7, danach folgte der BAE Hawk, gefolgt vom Northrop F-5 Tiger, und nun seit 14 Jahren die Boeing F/A-18 Hornet.

Bringt Ihr Amt als Flugplatz-Kommandant noch weitere Funktionen in der Luftwaffe mit

sich? Ihr Vorgänger war ja auch als Cheffür die Gripen-Einführung vorgesehen und dadurch in die Evaluation involviert.

Diese Situation bei Peter Merz war unüblich; die Arbeit als Airbase-Commander ist ein 100-Prozent-Job. Natürlich sind im Rahmen dieser Aufgabe auch Sonderdienste oder Einsätze möglich.

Wird es den aktiven Militärflugplatz Unterbach-Meiringen in zehn Jahren noch geben?

Das ist eine politische Frage. Aus meiner Sicht aber bestimmt, denn er ist der einzige Militärflugplatz in der Schweiz mit einem Kavernensystem für Kampfflugzeuge. Zudem ist der Flugplatz Meiringen ein fixer Bestandteil der WEA, der Weiterentwicklung der Armee.

Wie beurteilen Sie das aus Spargründen kolportierte Szenario, wonach die Luftwaffe nur noch ab Payerne operieren würde und die anderen Flugplätze nicht mehr genutzt werden sollen, inklusive Meiringen?

Auch das ist eine politische Frage. Wir, die Luftwaffe, sind nur das ausführende Organ.

Welche Herausforderungen erwarten Sie in Meiringen?

Die Symbiose mit dem Umfeld und der Einklang mit der Bevölkerung und der Gegend ist sehr wichtig. Beide Seiten können profitieren; man muss aber offen kommunizieren und kompromissbereit sein. **CP**

Reto Kunz

Von 1993 bis 1995 absolvierte Reto Kunz die Piloten-Rekrutenschule mit Brevetierung im Juni 1995. Anschliessend war er Pilot in der Fliegerstaffeln 1 und 17, bevor er 2002 die Möglichkeit hatte, im Rahmen des PEP (Pilot Exchange Programm) für vier Jahre zur US Navy wechseln zu können. Nach seiner Rückkehr in die Schweiz kam er zur Staffel 11. Ab Januar 2014 war er für anderthalb Jahre Kommandant des Fliegergeschwaders 13. Seit dem 1. Juli ist er Kommandant des Flugplatzkommandos in Meiringen.

Interview: Felix Kälin

Horten Ho-229



Nein, das ist nicht die Horten – aber ein Zeitgenosse. In Kalifornien fliegt noch Jack Northrops Testträger N-9M aus 1942. Bei den darauf folgenden Bombern YB-35 und YB-49 wusste er schon von den Horten-Brüdern; es gab aber keine Zusammenarbeit, ganz im Gegenteil...

Zufällig Stealth...?

In den USA wird der Nurflügeljet-«Mythos» Horten Ho-229 restauriert. Er hatte indirekt Einfluss auf die Entwicklung des Stealth-Bombers beziehungsweise auf heutige Nurflügel-Drohnen.

Am 23. Januar dieses Jahres traf das Mittelrumpfteil eines legendären Unikats in der Expositur des «National Air & Space Museums (NASM)» am Washingtoner Dulles-Flughafen ein: der von Mythen umrankte deutsche Nurflü-

gel-Düsenjäger Horten H IX (oder Ho-229). Dieser dritte Prototyp (V-3) des neunten Entwurfs der Gebrüder Horten wurde am 14. April 1945 vom V. Korps der 3. US-Armee in Friedrichroda (Tübingen) halbfertig erbeutet, mit den schon begonnenen V-4 bis V-6 in die USA verschifft und 1945/46 – wie andere deutsche innovative Beuteflugtechnik – in Freeman Field (Indiana) begutachtet. Danach gelangte der Prototyp, nachdem er 1950 in Park Ridge (heute Flughafen Chicago O'Hare) zwischengelagert worden war, an die Smithsonian Institution. In Folge verblieb der auch heute noch «futuristische Sperrholzjet» 65 Jahre in eher traurigem Zustand in einem der 19

Hangars der Paul E. Garber Facility in Silverhill (Maryland). Bevor das neue Museum 2003 eröffnet wurde, konnte man als Journalist und Mitglied der Smithsonian Society die Lagerstätten auf Anfrage hin noch besuchen. Danach wurde dies unmöglich.

Zuerst geht es eher um Konservierung

Das fünfköpfige Team unter der Leitung von Chefkurator Russ Lee und des Holz-/Möbelkonservators Donald Williams teilte kürzlich mit, dass der Wiederaufbau des Ho-229 auf gutem Weg sei. Allerdings gelte es die fragile Zentralrohrsektion zu stabilisieren und sich eingehend mit der Analyse der 1945 verwendeten Farben, der Holzfüllmas-

se, Verklebung und der Zusatzstoffe zu beschäftigen. Mittels Laserschneider wurden bereits einige aus noch brauchbaren Verwitterungskanten angepasste Ersatzpanele angefertigt. Viele der 15-lagigen Furniere sind stark deterioriert (*Anm.d.Red.: in der Substanz vermindert*). Konservierung und Wiederaufbau werden wohl ein paar Jahre dauern; aber Senior-Conservator Melvin Wachowiak meinte einst, er sei beeindruckt vom bruchlosen Zustand der über die Rumpfnase gebogenen, Lamine – dies nach 70 Jahren!

Geniale Brüder

Die Bonner Brüder Reimar und Walter Horten waren autodidakte und begnadete Pioniere in der Entwicklung der Nurflügel-Flugzeuge, die sie seit den frühen 1930er-Jahren auf dem Flughafen Bonn-Hangelar erprobten; anfangs noch als Modelle. Überzeugt davon, dass die Aerodynamik ihrer Konstruktionen konventionellen Flugzeugen mit den Bauelementen Rumpf, Tragflächen und Leitwerk weit überlegen sei, entwarfen sie mehr als zwei Dutzend Nurflügler, meist Segler. In der deutschen Konstrukteursgemeinde blieben sie Aussenseiter – weil sie nicht dem akademischem Ingenieurs-Bild entsprachen.

Den Höhepunkt ihrer Laufbahn erreichten die Brüder Horten mit der Konstruktion der Ho IX, die im September 1943 nach einer Forderung von Hermann Göring den Zuschlag erhielt. Göring verlangte nach einem 1000 km/h schnellen Muster, mit 1000 Kilogramm Bombenlast und 1000 Kilometer Eindringtiefe (ein Drittel der Reichweite). Besonders bestechend fand der Reichsmarschall den Gedanken, in der immer schlechter werdenden Kriegs- und Materiallage Flugzeuge aus nicht strategischen Werkstoffen wie Holz bauen zu lassen – durch Personal aus der Möbelproduktion.

Als antriebsloser Gleiter V-1 hob die als Ho-229 (auch Go-229, wegen des späteren Serienbaus in der Gothaer Waggonfabrik) bezeichnete Maschine am 5. März 1944 hinter einer He-111 ab. Die V-2 mit zwei Jumo-004-Turbinen flog in Oranienburg erstmals zu Weihnachten 1944 (so erinnerte sich zumindest Reimar Horten) oder nach offizieller Angabe am 2. Februar 1945.

Fataler Testflug

Am Steuer war Leutnant Erwin Ziller. Er hatte fünf Flüge auf der Me-262 gemacht, um die Charakteristika von Strahltriebwerken kennenzulernen. Der zweite Flug war ein Vergleichsfliegen gegen die Me-262. Ziller konnte schneller steigen und enger



Foto: NASM-Smithsonian

Aus den in den letzten Jahren leider unzugänglichen Lagerstätten in Maryland wurde die heikle Fracht...



Foto: Georg Mader

...professionell in die stets einsehbare Restaurierungshalle im neuen Museum am Washingtoner Flughafen gebracht.



Foto: Northrop-Grumman

Das Holzmodell des Ho-229, gefertigt von Northrop-Grumman für National Geographic – und für eigene Radartests. Heute im Air & Space-Museum in San Diego zu sehen.

Horten Ho-229



Foto: zvg

Reimar Horten erklärt 1943 Luftwaffen-Ingenieuroffizieren einen der Vorläufer (Gleiter) der Ho-229. In den 1950ern entwarf er für Argentiniers Juan Peron noch einen Nurflügel-Jet, die IAe-33. Jene war einstrahlig im Heck und hatte dann – doch wieder – zwei kleine Seitenruder an der Hinterkante in der Mitte des Nurflüglers.

kurven – was bei der deutlich geringeren Flächenbelastung auch zu erwarten war. Der dritte Flug am 17. Februar war wegen eines Triebwerksausfalls auch der letzte. Damalige Turbinen blieben bei Schubwechsel oft stehen, oder die materiell schlechten Schaufeln «verbrannten». Ziller musste das Fahrwerk mittels Pressluft not-ausfahren, verlor dann nach zwei Kreisen den Auftrieb und starb beim folgenden Aufschlag am Platzrand von Oranienburg.

Die Horten-Brüder waren an diesem Tag nicht dabei; sie arbeiteten an Görings sechsstrahligem «Amerika-Bomber» H XVIII, der ab 1. April 1945 in Kahla gebaut werden sollte. Die Ho-229 blieb, mit zwei 30mm-Kanonen ausgestattet, ein reiner Jäger. Bis zuletzt wurden keinerlei Vorarbeiten für das Anbringen von Bomben geleistet.

Doch dann schlug die Stunde Null in Deutschland, auch für die beiden Brüder. Beide wurden gefangengenommen und von amerikanischen und britischen Fachoffizieren verhört. Die Reste der V-2 gingen nach Farnborough. In der Luftfahrt konnten beziehungsweise durften die Hortens in Deutschland nicht mehr Fuss fassen. Reimar ging 1948 nach Argentinien, wo er als Dozent an der Universität Cordoba und Regierungsberater weitere Nurflügler baute.

Einfluss auf Formen, nicht auf Stealth

Reimar und Walter Horten haben zwar aerodynamisch einzigartige, wenn auch richtungsstabil «herausfordernde» Entwür-

fe hinterlassen. Deren später untersuchtes und auch veröffentlichtes Erbe dürfte auf die äussere Form in Northrops B-2A und möglicherweise sogar auf das Marine-UAV X-47B Einfluss gehabt haben. Aber die Brüder hatten keine Funkmessausbildung oder wellenelektronische Kenntnisse von VHF-UHF- oder L-Band-Charakteristika, um 1944 an effektives «Stealth» zu denken. Trotzdem ist der Horten-Entwurf – so auch die Meinung von Russ Lee – wegen seiner teils bis 17 mm dicken Furnierschichtenbauweise wellenelektronisch auf jeden Fall als «unfreundlich» einzustufen. Dazu tragen generell der hohe Holzanteil und die äussere Form ohne Heckflosse bei. Trotz diesen Nachteilen wird die beabsichtigte Verringerung der Radarsignatur (RCS) in Büchern und auf Websites bereits den Hortens beziehungsweise dem Ho-229 zugeschrieben.

Radartarnung nicht vollständig

Wohl auch deshalb, weil Reimar Horten dies 1982 im Buch «Nurflügler» (Weishaupt-Verlag/Graz) selbst ins Spiel bringt. Für die reisserisch mit «Hitlers Stealth Fighter» betitelte Filmdokumentation «Northrop-Grumman» von National Geographic wurde 2008 ein Ho-229 aus Holz perfekt nachgebaut (heute im Luftfahrtmuseum San Diego zu sehen). Nachdem dieser Nachbau auf dem Tejon-Testgelände mit Radar in der Charakteristika von 1945 bestrahlt wurde, resultierten Radarfrequenzen von 20 bis 30 Prozent niedrigerer Reflektionswerte als

bei den damals herkömmlichen Flugzeugtypen – aber das Cockpit und ungeschützte Verdichterschaukeln in den Lufterläufen «leuchteten» wie Stopplichter.

Der Ho-229 war auf jeden Fall genialer Höhepunkt der Nurflügel-Entwürfe, wie die Brüder sie seit der Ho-I und der «Habicht» von 1933/34 verfolgt und verbessert hatten. Aber eben: Es handelte sich nicht um eine geplante «Tarnkappe». Die Northrop-Leute haben sich die vom US-Militär nach Kriegsende zur Verfügung gestellten deutschen Ergebnisse und Versuchsmuster genau angesehen. Jack Northrop hat aber schon Anfang der 1940er-Jahre auf Nurflügler gesetzt. Damals wusste er nichts von den Hortens. Der Autor hat sich dessen kleinen gelben Testträger N-9M von 1942 in Kalifornien intensiv erklären lassen; die nachfolgenden Nurflügel-Bomber YB-35 (Propeller, 1946) und YB-49 (Jet, 1947) erlangten nie Serienreife – wegen den Stabilitätsproblemen.

Keine Antwort

Reimar Horten hatte Jack Northrop kontaktiert, um ihn auf – aus seiner Sicht – offenkundige Fehler bei der «Glockenauftriebsverteilung», (eine Strömungsformel) beziehungsweise «Querrudergiermoment» hinzuweisen. Er erhielt jedoch nie eine Antwort... **cp**



patrouille suisse
fanclub

Inside



Foto: Zentrum für elektronische Medien (ZEM)

1. Reihe v.l.: Innozenz Mettler, Paul Christen, Devis Gianetta, Josef Stocker, Erwin Felber, Thomas Widmer, Adrian Schwarzentruher, Patrick Pfeiffer; 2. Reihe v.l.: Bruno Ziswiler, Josef Winiger, Christoph Gut, Peter Wisler, Rolf Zingre, Jan Niederberger, Karl Piazza, Roland Müller, Daniel Schurtenberger, Paul Berlinger, Stephan Schelbert; 3. Reihe v.l.: Philippe Fries, Herbert Furrer, Walter Christen, Franz Wyss, Pius Elmiger (auf dem Gruppenbild fehlen Jost Imgrüth und der Chef Support Flugbetrieb und Chef Logistik Patrouille Suisse Markus Flecklin).

Die Ground Crew der PS

Bevor die Piloten der Patrouille Suisse mit ihren Northrop F-5E Tiger II starten können, müssen sie ihre Arbeit erledigt haben: die Spezialisten der Bodenmannschaft. Dies unter dem Motto «Bei uns wird nichts dem Zufall überlassen – und das ist sicher.»

Die Spezialisten der Bodenmannschaft für die Patrouille Suisse (PS) gehören zum Flugplatzkommando Emmen. Sie sind auf dem Militärflugplatz Emmen, der Heimatbasis der Patrouille Suisse, stationiert. Es ist ein 26-köpfiges Team aus Flugzeug- und Waffenwarten, Avionikern und Flugzeugelektrikern. Zu ihren Aufgaben gehört die Betreuung der Flugzeuge der Patrouille Suisse bei Einsätzen und Trainings im In- und Ausland. Dabei arbeiten sie in Teams mit unterschiedlicher Zusammensetzung. Bei Einsätzen ab der Heimatbasis sind zusätzlich zwei Angehörige der Logistikbasis der Armee (LBA) für die Reinigung der Start- und Landepiste und das Betanken der Flugzeuge besorgt.

Punkt für Punkt

Die Bodenmannschaft stellt vor dem Einsatz die Flugbereitschaft der Northrop F-5E Tiger II sicher. Zusätzlich zu den sechs Einsatzmaschinen wird ein Reserveflugzeug vorbereitet. Zwei Teams, bestehend jeweils aus einem Gruppenführer und zwei Flugzeugwarten, sind für die sieben Jets zuständig. Sie benötigen pro Flugzeug im Schnitt

15 bis 20 Minuten. Der erste Gruppenführer arbeitet mit seinem Team an den ersten vier Einsatzmaschinen, während der zweite Gruppenführer mit seinem Team die zwei verbleibenden Tiger und die Reservemaschine betreut. Die Tiger-Flugzeugwarte arbeiten strikt nach einer Checkliste. Diese enthält einige Punkte, die mit einem «K» markiert sind. Dieser Buchstabe steht für Kontrolle und dient als Hinweis für den Gruppenführer. Der Flugzeugwart 1 erstellt die Flugbereitschaft im vorderen Teil des Flugzeuges und im Cockpit, während der Flugzeugwart 2 für die Flügel, das Fahrwerk und das Triebwerk zuständig ist. Der Gruppenführer beteiligt sich nicht aktiv an den Arbeiten, sondern überprüft die «K»-Punkte zusätzlich. Ein solcher bezieht sich zum Beispiel auf die Verriegelung der Fahrwerksklappen. Sie muss in der Stellung «Normal» sein.

Vertrauen

Die Arbeiten beginnen mit dem Öffnen der Cockpit-Haube. Anschliessend werden die Deckel von den Triebwerkeinlässen links und rechts und dem Triebwerksauslass ent-

fernt. Ebenso die roten Fähnchen «Remove before Flight», die an verschiedenen Splinten oder als Abdeckungen an Sonden angebracht sind. Die gesamte Checkliste wird nun Punkt für Punkt abgearbeitet. Am Ende übergibt der Flugzeugwart dem Piloten seine Maschine. Die Übergabe wird im Log-Buch festgehalten. Sofort steigt der Pilot ins Cockpit und bereitet sich auf seinen Flug vor. In anderen Luftwaffen macht der Pilot nach der Übergabe durch die Bodenmannschaft einen Rundgang (Exterior Inspection) um sein Flugzeug. In der Schweizer Luftwaffe verlässt sich der Pilot vollumfänglich auf seine Bodenmannschaft. Nach dem Einsatz wird der Pilot vom gleichen Team am Boden empfangen. Er notiert die Flugminuten, die Landung, die maximal erreichte G-Belastung sowie den Zustand des Flugzeuges im Log-Buch und visiert dieses. Dann übergibt er das Log-Buch und somit das Flugzeug wieder dem Wart. Dieser überprüft das Flugzeug aufgrund einer Checkliste und stellt es für den nächsten Flug oder das Einsatzende bereit. **cp**

Walter Hodel

Airbus A350 XWB



Fotos: Finnair

So luxuriös reisen Business-Class-Passagiere künftig bei der Finnair.

Finnair setzt ganz auf den Widebody

Als Launching Customer des Airbus A350 XWB steht die Finnair im Fokus der Airline-Welt. Am 25. Oktober wird das Flugzeug der neusten Generation erstmals zum Flug von Helsinki nach Shanghai abheben. Finnair ist die erste europäische Fluggesellschaft, die den A350 XWB im Liniendienst einsetzt. Er soll punkto Umweltverträglichkeit, Passagierkomfort und operationeller Effizienz neue Massstäbe setzen.

In Zürich und Genf werden Spotter das neue Flugzeugmodell vorderhand nicht so schnell ablichten können: Auch auf den jetzigen Testflügen sind die beiden Schweizer Landesflughäfen keine Zieldestination des A350XWB von Finnair. Testflughäfen für die sogenannten Einweisungsflüge sind London, Hamburg, Berlin, Brüssel, Stockholm und Wien.

Zuvor machen sich die Piloten und das Kabinenpersonal auf innerfinnischen Strecken mit dem neuen Flugzeugtyp vertraut. Der erste Flug findet am 5. Oktober nach Rovaniemi (Lapland) statt.

Die Freude über den A350 XWB bei der Finnair sei riesengross, weiss Ivan Rasovsky, Country Sales Manager Schweiz. Kein Wun-

der, rechnet sich Finnair doch grosse Chancen aus, die Anzahl der verkauften Flugzeugsitze steigern zu können. Vor allem Flüge über Helsinki nach Asien sind kürzer als «unten durch» (Kontinentaleuropa). «Das wissen aber noch zu wenige Leute», führt der Airline-Manager aus, der seit drei Jahren im Zürcher Büro der Finnair arbeitet. Obwohl der Konkurrenzdruck auf den Asien-Routen gross ist, hat die Finnair gute Karten. Die beiden Verbindungen von Helsinki nach Singapur und Bangkok erfreuen sich grosser Nachfrage. Die Umsteigezeit für Singapur liegt bei 60 Minuten, diejenige nach Bangkok gar bei nur gerade 50 Minuten. Dies, weil eine zweite Securitykontrolle für Passagiere im Transit nach Asien ent-

fällt, was die Routen noch attraktiver macht. In der Regel beträgt die Reiseersparnis mit einem Flug über Helsinki 800 bis 1000 Kilometer. 60 Prozent der am Flughafen Helsinki-Vantaa ankommenden Passagiere fliegen weiter, viele davon nach Asien. Finnair ist deshalb eine Codeshare-Partnerschaft mit Japan Airlines und der australischen Qantas eingegangen. Dank dieser Zusammenarbeit kann Finnair neue Verbindungen nach Busan (Südkorea) und Perth (Australien) anbieten.

Finnair bei Schweizern beliebt

Drei Jahre lang flog Finnair konkurrenzlos aus der Schweiz nach Finnland, nachdem SAS die Strecke Genf-Helsinki und Blue1



So soll der neue Airbus A350 XWB der Finnair aussehen (aktuelle Bilder existieren noch nicht).

Zürich–Helsinki eingestellt hatten. Mit der Swiss hat Finnair neue Konkurrenz bekommen, auch wenn Finnair mit 24 Flügen pro Woche sechsmal mehr Verbindungen anbietet. «Das Gesamtpassagiervolumen ist angestiegen», stellt Ivan Rasovsky einigermaßen erstaunt fest. Dies könnte mit den Direktflügen nach Asien zusammenhängen, aber auch mit der Gymnaestrada, die in diesem Sommer in Helsinki stattgefunden hat.

Insgesamt transportiert die Gesellschaft jährlich neun Millionen Fluggäste. Der Anteil von Schweizer Geschäftsleuten, die bei Finnair einen Business-Class-Flug buchen, ist mit acht bis zehn Prozent hoch. Ab Genf sei der Anteil der Geschäftsleute etwas tiefer. Dies habe aber auch mit den kleineren Flugzeugtypen zu tun.

Grosse Ziele bis 2020

Finnair setzt ganz auf die Karte Asien. Mit Hilfe der Widebodies des A350, welche die in die Jahre gekommenen A340-Maschinen ersetzen, soll die Anzahl Passagiere bis 2020 verdoppelt werden. Sukzessive wird die Anzahl dieses neuesten Flugzeugtyps auf 19 (bis 2023) angehoben. Ab dem 10. Dezember wird zudem auch Ho Chi Minh City (das frühere Saigon) als 16. Destination in Asien ins Streckennetz integriert.

Grossen Anklang findet die Economy-Comfort-Class, die acht bis zehn Zentimeter mehr Sitzabstand bietet. Für einen Aufpreis von 60 bis 75 Euro pro Weg kann einer

der 40 bis 45 Sitze gebucht werden, die sich an die Business Class anschliessen. Auch auf dem A350 wird diese Klasse angeboten.

Grösstes Investmentprogramm

Um wieder eine führende Rolle spielen zu können, investiert Finnair eine namhafte Summe (die genaue Zahl wird nicht genannt). Das A350-Investitionsprogramm sei das grösste in der 92-jährigen Firmengeschichte, berichtet CEO Pekka Vauramo. Der A350 soll um 25 Prozent sparsamer sein als der Vorgänger A340. Dies wird auch nötig sein, um auf den Strecken nach Asien Gewinne erwirtschaften zu können. Trotzdem

wird Finnair weitere Anstrengungen unternehmen müssen. Im vergangenen Jahr verlor sie 37 Millionen Euro. Dieser Verlust soll durch den Einsatz des neuen Flugzeugtyps wieder wettgemacht werden.

Im Gegensatz zu den europäischen Mitbewerbern hat Finnair keine Angst vor den arabischen Golfcarriern. «Es ist sicher eine gewisse zusätzliche Konkurrenz vorhanden, doch bietet diese ein ganz anderes Produkt an», sagt Country Sales Manager Rasovsky dazu. **cp**

Patrick Huber



In der Economy-Class dürfen sich die Passagiere über grössere Bildschirme freuen.



Compliance Monitoring Manager 80%

DESCRIPTION

Based in Switzerland, SFS is a growing company with a total of 40 persons employed, and operating several aircraft (Piston and TurboProp). As one of the important Aerial Survey Company in Europe, we fly around several countries and different kind of airports. We value the quality of our services and are proud of it. Reliability, safety and friendliness are integral part of our daily targets.

We are looking for a Compliance Monitoring Manager to monitor compliance of the organisation with the applicable regulations, as described below:

MISSION

- ◆ Edit audit and inspection procedures including related documents,
- ◆ Identify and edit scope and area of audit and inspection, including related checklists,
- ◆ Build and implement the schedule for the program (e.g. audit-schedule),
- ◆ Establish and manage follow-up and corrective action procedures,
- ◆ Communicate and give feedback to the Accountable Manager,
- ◆ Manage the compliance monitoring Record and Archive,
- ◆ Support the Training Manager to establish a training program relative to the Compliance Monitoring,
- ◆ Implement a proper Compliance Monitoring Program and continuously maintain, review and improve it,
- ◆ Tailor the Compliance Monitoring system to the size of the SFS operation, complexity and activity.
- ◆ Monitor compliance with the designed procedures,
- ◆ Lead and perform audits related to Compliance Monitoring, and CAMO.

REQUIRED SKILLS

- ◆ Experience with an EASA AOC and CAMO
- ◆ Be a Lead Auditor with experience auditing quality and airworthiness regulatory requirements
- ◆ Must be privately located at a maximum 1 hour driving distance from Colombier (NE)
- ◆ Proficient user of Microsoft office tools
- ◆ Proficient in English language
- ◆ Clean criminal record
- ◆ Swiss or European citizen
- ◆ Experience in developing, implementing and managing operational regulatory requirements and policies
- ◆ Good repute, Maturity, integrity and loyal personality with leadership experience and social skills
- ◆ Good working ethic mentality and demonstrated teamwork skills

NICE TO HAVE SKILLS

- ◆ Fluent in German and/or French
- ◆ Experience within an international operation
- ◆ Experience in Flight operation management or the Aircraft maintenance
- ◆ Approved by the authority as Compliance Manager

WE OFFER

- ◆ A growing company and be established in the area of Neuchâtel
- ◆ Contemporary and competitive wage and social condition
- ◆ Dynamic, ambitious and progressing company
- ◆ Unlimited contract (Neuchâtel area), ideally starting on 1st February 2016

APPLYING

Please send your application including cover letter, certificates, and CV (with color photo) by e-mail to job@sfsaviation.ch. Application will be treated with a high level of confidentiality, and exclusively by our HR.

Doppel-Stuttgart

«Kurzstrecke ist relativ.» Mit diesen Worten habe ich meinen ersten Artikel begonnen. Das ist auch heute noch so. 21 Minuten vom Abheben in Zürich bis zum Aufsetzen in Stuttgart. Seit vielen Monaten konnte ich meine persönliche Rekordzeit auf einem Linienflug in unserem Netzwerk nicht unterbieten. Kurzstreckenfliegerei pur!

Mir gefällt die Zeit im Briefingraum vor unseren Flügen. Man begibt sich an das zugewiesene Computerterminal, studiert Wetter und Fluginformationen, bereitet Flugpläne vor. Um halb sechs Uhr morgens ist die Stimmung zwar meist eher verschlafen als ausgelassen, aber trotzdem begrüßt man sich freundlich unter Kollegen. Für ein, zwei Minuten Small-Talk findet man fast immer Zeit. Meist wird nach Befindlichkeit von Familie oder Partner gefragt oder ob der Einsatzplan für den kommenden Monat etwas taugt. Fast immer hört man ausserdem die Frage nach dem Flugziel des Gegenübers. «Quo vadis?» – frei übersetzt aus dem Lateinischen: «Wo ane gahsch?» Beantwortet man diese Frage mit «Doppel-Stuttgart» bekommt man nicht selten ein neidisch-verschmitztes Grinsen des Kollegen zurück.

Die morgendlichen Flüge zwischen der Hauptstadt Baden-Württembergs und unserem Hub in Zürich sind eine gefragte Rotation bei uns Piloten. Die vier Starts und Landungen lassen einem zwar keine Zeit für Kaffeepausen, sind dafür aber auch schnell vorüber, und bereits kurz vor 12 Uhr mittags kann sich die glückliche Crew bereits in den Feierabend verabschieden.

Speditives Arbeiten

Der erste Start in Kloten erfolgt bereits um fünf Minuten nach 7 Uhr, also bevor richtig Schwung in den Abflugverkehr kommt. Die Flugzeiten variieren je nach Wochentag und Pistenbetrieb der beiden Flughäfen. So

wird beispielsweise montags bis freitags am Morgen in Zürich auf Piste 28 gen Westen gestartet. Dann brauchen wir etwas länger. Am Wochenende hingegen starten wir auf Piste 32 in Richtung Nordwesten. Kurz nach dem Abheben können wir bereits in Richtung Osten abdrehen und steigen auf die Reiseflughöhe von nur 15 000 Fuss. Vor allem bei guter Auslastung des Fluges ist unsere Cabin Crew gefragt und arbeitet im Rekordtempo. Viel mehr als zehn Minuten bleiben nicht, um Wasser und Schokolade an die bis zu 97 Passagiere zu verteilen.

Keine Zeit zum Durchatmen

Im Cockpit ist der Druck eher ein mentaler. Zeit zum Durchatmen bleibt keine, denn sobald die Startphase beendet und die letzte Checkliste abgearbeitet ist, beginnt schon fast der Anflug. Gute Vorbereitung am Boden ist hier essenziell. Vor allem für neue Kollegen können vier solche Flüge herausfordernd sein. Es gilt, in der kurzen Zeit den Flugplan auszufüllen, das Cockpit für die Landung vorzubereiten und mit dem Captain den Sink- und Anflug zu besprechen. Danach werden auch die Anschallzeichen wieder eingeschaltet und der Sinkflug begonnen. Wenn einige Minuten übrig bleiben, kann man einen kurzen

Blick auf den Flugplan für den Retourweg nach Zürich werfen.

Drehkreuz Zürich

Viele an Bord sind Heimkehrer, welche aus dem Urlaub oder von Geschäftsterminen zurück nach Stuttgart wollen. In Gegenrichtung wiederum reisen jede Menge Anschlusspassagiere, welche über unseren Hub in die weite Welt fliegen. Pünktlichkeit ist hier besonders wichtig. Von A nach B fliegen nur wenige. Ein verspäteter Flug hätte viele verpasste Umsteigeverbindungen mit erheblichen Mehrkosten für die Airline und Unannehmlichkeiten für die Passagiere zur Folge.

«Swiss 118D, wind 050 degrees 9 knots, runway 07, you are cleared to land.» Mit der Landeerlaubnis vom Stuttgarter Fluglotsen und nach einer Flugzeit von 24 Minuten sind wir wieder am Boden, wenn für die meisten meiner Kollegen erst der Reiseflug beginnt. Mit einem Augenzwinkern stelle ich bei der Verabschiedung noch fest, dass die Fahrt mit der S-Bahn vom Flughafen ins Zentrum von Stuttgart wohl länger dauern wird als der vergangene Flug. Der Passagier mir gegenüber lächelt müde und stimmt mir zu. **CP**

Florian Trojer



Foto: Florian Trojer

Ein Blick auf den Flughafen Stuttgart nach dem Abflug von Piste 07 in Richtung Zürich.

Monatsinterview



Sechs Jahre war Peter Müller Chef des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl). Ende 2015 wird er pensioniert.

«Ich würde mehr aufs Tempo drücken»

Ende Jahr geht Peter Müller in Pension. Den Job als Bazl-Vorsteher hat er nie gesucht. Er wurde angefragt und sagte zu, obwohl er von der Luftfahrt anfänglich wenig verstand. Lärmdiskussionen, Gebührenaueinandersetzungen oder Südanflüge in Zürich haben die Amtszeit des früheren Diplomaten geprägt. Mit dem Wissen von heute hätte er schon früher das Tempo erhöht und Entscheide schneller gefällt.

«Cockpit»: Peter Müller, Sie sind als Quereinsteiger zum Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) gekommen. Welche Bilanz ziehen Sie nach sechs Jahren?

Peter Müller: Ich denke, dass sich die Kommunikation innerhalb des Bundesamts, aber auch die Einheitlichkeit im Handeln während meiner Amtszeit insgesamt ein rechtes Stück verbessert hat. Der Dialog mit den Stakeholdern ist deutlich entspannter geworden. Auch wenn es hin und wieder rumpelt, empfinde ich den Austausch beispielsweise mit der General Aviation als recht konstruktiv.

Was die Safety betrifft, sind wir mutiger geworden. Wir setzen Massnahmen nötigenfalls auch gegen Widerstände durch. Beispiele sind etwa das Emas am Flughafen Zürich (ein Bremssystem am Ende der Piste 28, die Red.) oder der Anflug auf den Flugplatz Samedan, wo wir eine Einweisungspflicht vorgesehen und Sichtweiten für gewisse Flugzeuge neu definiert haben. Wir packen Themen an, beispielsweise den Südanflug in Zürich, auch wenn sie zu kontroversen und heftigen Reaktionen führen. Und wir versuchen die Bedingungen für die Luftfahrt konkret zu verbessern, indem wir das Projekt Dübendorf – einen neuen zivilen Flugplatz für die General Aviation – angestossen haben.

Zudem haben wir erreicht, dass der Bund in Zukunft die Ausbildung des Luftfahrtpersonals finanziell unterstützen wird.

Wie schwierig war es für Sie als langjähriger Diplomat, das Bazl zu übernehmen?

Es war für mich eine grosse Herausforderung, weil ich vorher kaum Berührungspunkte mit der Luftfahrt hatte. In fachtechnischer Hinsicht konnte ich meinen Leuten nicht vorturnen. Aber ich denke, dass ich mit der Zeit meinen Experten die richti-

gen Fragen gestellt habe und sie dazu anhalten konnte, gerade auch bei sicherheitstechnischen Themen Position zu beziehen. Denn daran hat es etwas gefehlt: an klaren Antworten auf die Fragen der Stakeholder. Bei Amtsantritt war eine Reihe von technischen und rechtlichen Projekten seit längerem pendent. Unterdessen haben wir viele Baustellen schliessen können.

Wie sind Sie aufgenommen worden? Hiess es da nicht, «der hat ja keine Ahnung!»?

Ja, sicher hat es das geheissen. Was soll ein Diplomat im Bazl? Ich hatte in der Tat Respekt vor der Aufgabe. Ich hatte mir nach der Anfrage des Uvek denn auch sorgfältig überlegt, ob ich den Job annehmen soll. Aus eigenem Antrieb hätte ich mich nicht be-

«Was die Safety betrifft, sind wir mutiger geworden und setzen Massnahmen auch trotz Widerständen durch.»

worben. Meine Zeit als Diplomat war relativ kurz. Zuvor war ich Generalsekretär im EDA und Vizedirektor im Bundesamt für Justiz. In diesen Funktionen musste ich mich immer wieder in Sachgebiete einarbeiten, von denen ich vorher keine Ahnung gehabt hatte. Ich musste zum Beispiel unerwartet einen Entwurf für ein Datenschutzgesetz erarbeiten, später Strafrechtsrevisionen betreuen, hatte die Aufsicht über Strafanstalten, hatte Spitallisten und Spitaltarife zu genehmigen, habe in einem Kanton einen Gesetzesentwurf über den öffentlichen Verkehr erarbeitet – das waren immer wieder neue Herausforderungen.

Ich glaube, recht viele dieser Arbeiten sind gut herausgekommen, was mir letztlich das nötige Selbstvertrauen gab, die Aufgabe im Bazl anzunehmen.

Was würden Sie anders machen, wenn Sie nochmals als Bazl-Direktor beginnen könnten?

Gute Frage. Ich glaube nicht, dass ich vieles anders anpacken würde. Hätte ich schon bei Amtsantritt das Wissen von heute gehabt, hätte ich noch früher das Tempo erhöht und von meinen Leuten raschere und eindeutiger Positionsbezüge verlangen können. So sind wir etwa in den Problemen rund um den Luftraum nicht richtig vorwärtsgekommen. Ich will aber, dass bis Ende Jahr in dieser Beziehung noch einiges läuft.

Es ist allerdings so, dass eine sicherheitstechnisch begründete Änderung des Luftraums Einschränkungen insbesondere für die Leichtaviatik mit sich bringen kann und deshalb fast immer auf starke Opposition stösst. Es muss möglich sein, den Luftraum so zu strukturieren, dass die «Grossen» und die «Kleinen» zusammen existieren können. Ich hege nicht die Absicht, die «Kleinen» hinauszuerwerfen. Aber es handelt sich dabei um schwierige politische Prozesse, die entsprechend Zeit brauchen.

Hatten Sie während Ihrer Amtszeit manchmal das Gefühl, an Ihre Grenzen zu stossen?

Nein. Ich habe meine Aufgabe als herausfordernd betrachtet, aber hatte nicht das Gefühl, überfordert zu sein.

Die Swiss und auch die europäischen Airlines rufen nach Schutz. Die Golf-Carrier würden immer aggressiver auftreten und in ihren Hoheitsgebieten wildern. Kann das Bazl besondere Bestimmungen, beispielsweise zum Schutz der Swiss, erlassen?

Monatsinterview

Die Schweiz gehört einem liberalen Wirtschaftssystem an. Würden wir Gegenmassnahmen gegen die Golf-Carrier ergreifen, beispielsweise mit dem Entzug von Verkehrsrechten reagieren...

...wie dies in Deutschland der Fall ist...

...könnte dies Retorsionsmassnahmen zur Folge haben. Davon wären nicht nur die aviatische Industrie betroffen, sondern möglicherweise auch andere Industriezweige. Hingegen müssen wir darauf achten, dass wir die Rahmenbedingungen für Airlines und Flughäfen – Betriebszeiten, Gebühren, Bewilligungsverfahren – nicht weiter einschränken, sondern im Rahmen des politisch Möglichen verbessern.

Der Luftraum in der Schweiz ist sehr eng. Am Flughafen Zürich kam es in letzter Zeit zu gefährlichen Annäherungen. Wie kann das Problem gelöst werden?

Es gibt eine ganze Palette an Massnahmen. Erstens Schulung und Aufklärung. Flugschulen, die den Luftraum rund um den Flughafen benutzen, müssen ihre Schüler sehr intensiv mit diesem vertraut machen. Der Luftraum ist im Übrigen so komplex, dass er von auswärtigen und unerfahrenen Piloten erst gar nicht befliegen werden sollte. Zweitens gilt es die Luftraumstruktur zu vereinfachen. Drittens sollen auch technische Hilfsmittel vermehrt genutzt

werden. Wir möchten, dass Moving-Maps in die kleinen Flugzeuge eingebaut werden, damit jeder Pilot gewarnt wird, wenn er im Begriff ist, eine Luftraumverletzung zu begehen. Viertens müssen Piloten, die grobfahrlässig eine Luftraumverletzung herbeiführen, bestraft werden; bei einem Wiederholungstäter kommt ein Lizenzentzug in Frage. Und fünftens, fast das Wichtigste: die Eigenverantwortung der Piloten muss spielen.

Am 24. Juli drang ein VFR-Pilot ohne entsprechende Bewilligung in die CTR Zürich ein. Man sagt, der fehlbare Pilot sei eruiert worden. Wird er mit einer Bestrafung rechnen müssen? Ist dies mit einem Verkehrsdelikt im Strassenverkehr vergleichbar?

Ja, wir konnten den Piloten eruieren und klären nun den Tatbestand ab. Es handelt sich um einen deutschen Piloten, der in den Kontrollraum Zürich einflog. Dieser wird nun entweder von der deutschen oder der schweizerischen Behörde bestraft. Doch gilt es, die Verhältnismässigkeit zu beachten: Wenn ein Pilot nur mit dem Flügel den Luftraum streift, wollen wir ihn nicht mit drastischen Strafen belegen.

Die Flugverkehrsleiter beschwerten sich immer wieder, dass die Betriebsverfahren zu komplex und deshalb anfälliger für Fehler seien. Könnte die Aufteilung der Lizenzen

der Fluglotsen auf entweder Tower oder Approach die Belastung reduzieren?

Wir prüfen diese Idee. Ein Entscheid ist aber noch nicht gefallen.

In Dübendorf soll ein Innovationspark entstehen. Wie lautet Ihre Meinung dazu?

Das ist eine gute Sache. Es wird eine Co-Habitation zwischen Innovationspark und Flughafen geben, die von Synergieeffekten profitieren kann. Für internationale Firmen ist es äusserst attraktiv, wenn sie quasi vor die Haustür des Innovationsparks fliegen können. Von den 240 Hektaren des Areals sind lediglich 30 für den Innovationspark vorgesehen; für den Flughafen bleibt genügend Raum.

Die Piste bleibt in jedem Fall bestehen?

Für die nächsten 30 Jahre sicher. Die folgende Generation muss dann entscheiden, was sie mit dem Gelände machen will. Der Helikopterbetrieb wird voraussichtlich aber in Dübendorf bleiben, ein kleiner Teil des Areals bleibt für die Luftwaffe reserviert. Es finden jedoch keine Schulungen mehr statt.

Die allfälligen An- und Abflugrouten von Dübendorf werden auch in das Flugroutensystem von Zürich integriert werden müssen. Wird dadurch die Komplexität für die Flugverkehrsleiter nicht noch mehr erhöht?

Nein. Der Verkehr zwischen den Flugplätzen Dübendorf und Zürich wird heute schon koordiniert. Es entsteht keine qualitativ neue Situation. Sollten jedoch Südstarts in grösserem Umfang hinzukommen, kämen bereits eingespielte Verfahren noch vermehrt zur Anwendung.

Sie sprechen die Südstarts an. Niemand will sie über Zürich und die Goldküste hinweg, sie würden den Flughafen aber entlasten. Wann braucht es sie zwingend, damit sich das Gesamtsystem weiterentwickeln kann?

Es stellt sich die Frage, ob und wie sich der Flugverkehr am Flughafen Zürich weiterentwickeln soll. Was liegt in Sachen Kapazität und vor allem in Bezug auf die Sicherheit drin? Wir möchten die Sicherheitsmarge für den Flugbetrieb in Zürich noch erhöhen. Leider führen entsprechende Massnahmen zu höheren Lärmbelastungen für die Bevölkerung im Süden des Flughafens.

Südstarts bei Bise und Nebel etwa hätten jährlich rund 10 000 Starts mehr über den Süden zur Folge. Ob und wie weit solche Südstarts opportun sind, wird im Rahmen des SIL 2 (Sachplan Infrastruktur Flughafen) entschieden, über den ab Herbst debattiert wird.



Müsste er das Bazl noch ein zweites Mal übernehmen, würde Peter Müller noch mehr aufs Gas drücken.

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?
Kreta.

Ihre Lieblingsdestination?
Spanien, vor allem Katalonien.

Wo wollten Sie immer schon mal hin?
Singapore.

Ihr Lebensmotto?
Soyez réalistes, faites l'impossible!

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?
Kaum. Der Anteil von Banalitäten und Selbstgefälligkeit in diesem Netz ist gross.

Letztlich wird es einen politischen Entscheid geben. Mir ist es aber ein Anliegen, dass dieser in voller Kenntnis der Sachlage gefällt wird.

Wie soll damit die Sicherheit erhöht werden? Bei Starts auf der Piste 16 wird ja wohl auch noch auf Piste 28 gestartet werden. Das heisst, die Pistenkreuzung bleibt bestehen!

Es gibt Modelle, die davon ausgehen, dass auf der Piste 10/28 bei einem Südstart keine Starts erfolgen dürfen. Das würde zu einem Parallelbetrieb führen: Starts auf der Piste 16 nach Süden, Landungen auf die Piste 14. Aber bei einem solchen Betriebssystem wäre der Aufschrei der neu belärmten Bevölkerung natürlich enorm. Unter Sicherheitsgesichtspunkten wäre ein solches Flugregime ideal; es würde aber zu ungemein grossen Lärmbelastungen im Süden führen.

Sie haben bei Ihrem Stellenantritt die Vorbereitung wichtiger Entscheide über den zukünftigen Betrieb des Flughafens Zürich im Rahmen des SIL als grösste Herausforderung bezeichnet. Gilt dies immer noch?

Ja. Der SIL Zürich ist das Dossier, das uns am meisten beschäftigt. Auch meinen Nachfolger noch.

Von den Flughäfen und Fluggesellschaften ist immer wieder zu hören, das Bazl agiere nicht, sondern reagiere – meistens auf Geheiss der EU. Was sagen Sie zu diesem Vorwurf?

Das mag ich langsam nicht mehr hören. Es gibt kaum ein Luftfahrtamt in Europa, das sich bei der EASA derart stark macht für eine vernünftige, massvolle Regulierung. Wir sind aber in das Regelsystem der EU

eingebunden – durchaus zum Vorteil für einen Grossteil der schweizerischen Industrie – und müssen das Luftverkehrsabkommen respektieren.

Bazl und EU haben mehrmals erklärt, Regelungen für die Leichtaviatik reduzieren zu wollen. Bisher spürt man wenig davon. Wann ist mit ersten Resultaten zu rechnen?

Im Maintenance-Bereich gibt es erste Resultate, wie beispielsweise die Part-M-Light oder Erleichterungen bei der Lizenzierung von technischem Personal. Aber: Zurückregulieren ist auch ein Prozess, der mit einem gewissen Aufwand verbunden ist. Ich bin überzeugt, dass die EASA es mit ihrer «better, lighter regulation» ernst meint. Aber einen Flugbetrieb ohne Regulierungen wird es nie geben.

Der Flughafen Zürich kämpft mit den Folgen des fehlenden Staatsvertrags, respektive der deutschen Verordnung. Wie wird es am Flughafen Zürich weitergehen? Wird aus dem Status Quo ein «Providurium»?

Das könnte der Fall sein. Die Situation ist blockiert. Die deutsche und die schweizerische Flugsicherung haben zusammen un-

«Wir haben keine Signale aus Berlin, dass die Verordnung verschärft wird.»

tersucht, ob es lärmgünstigere Routen gibt als jene, auf denen der Staatsvertrag beruht. Es zeigt sich aber, dass die jetzigen An- und Abflugsrouten die besten sind. Dies nicht nur aus Sicherheitsüberlegungen: Man kann zwar ein Gebiet vom Fluglärm entlasten, dafür wird ein anderes mehr belärmt. Das erweckt jedes Mal neuen politischen Widerstand.

Was wäre, wenn die Deutschen ihre Drohung wahr machen, ihre Verordnung noch verschärfen sollten und nur noch 80 000 Landeanflüge über ihr Gebiet erlauben würden?

Dann hätte der Flughafen Zürich ein grosses Problem. Wir haben jedoch keine Signale aus dem deutschen Verkehrsministerium, dass es die Verordnung verschärfen will. Aber wir befinden uns in einem etwas labilen Zustand...

...das heisst: Niemand will die heisse Kartoffel in die Finger nehmen.

Es geht in diese Richtung. Die Gemeinden im Norden des Flughafens Zürich haben

sich ja dafür ausgesprochen, dass man das Anflugregime so belassen möchte, wie es ist.

Die Entflechtung der An- und Abflugrouten soll die Sicherheit erhöhen. Hat es denn mit dem heutigen System je Vorfälle gegeben und wenn ja, welche?

Wir reagieren nicht nur, wir agieren! Erkennen wir einen Risikofaktor, versuchen wir, diesen auszuschalten. So etwa würde das entflochtene Ostkonzept viele Kollisionsrisiken eliminieren. Die deutschen Fachgremien teilen diesbezüglich unsere Meinung. Widerstand erfährt das Konzept aber in drei deutschen Landkreisen, obwohl damit keinerlei unzulässige Lärmeinwirkungen verbunden sind.

Flughafenchef Stephan Widrig äusserte sich kürzlich in einem Interview, dass die Pistenverlängerung 28 nur mit einem Staatsvertrag Schweiz-Deutschland nötig sei. Teilen Sie seine Meinung?

Nein, diese Meinung teile ich nicht. Die Verlängerung der Piste 28 zur Verbesserung der Sicherheit ist in jedem Fall richtig.

Die EU verfolgt das Rentenalter 60 für Helikopter-Piloten, was die schweizerischen Heli-Unternehmen in grosse Nöte bringt. Was kann das Bazl tun, damit in der Schweiz bis 65 geflogen werden kann?

Wir haben bei der EU interveniert. Wir möchten, dass für eine Übergangszeit die Piloten bis 65 noch fliegen können, sofern sie sich einer intensiveren medizinischen Untersuchung unterziehen. Wir haben in dieser Beziehung unterdessen auch einen gewissen Sukkurs von anderen Gebirgsländern wie Österreich und Deutschland erhalten. Die Heli-Industrie hätte allerdings schon lange selber aktiv werden können und das Problem nicht vor sich hinschieben sollen. **cp**

Interview: Patrick Huber

Christian Hegner neuer Bazl-Chef

Der Bundesrat hat Christian Hegner zum neuen Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl) ernannt. Der 54-jährige Maschineningenieur ETH ist seit 2005 Vizedirektor des Amtes und Leiter der Abteilung Sicherheit Flugtechnik. Er besitzt das Berufspiloten-Brevet und hat eine Ausbildung zum Fluglehrer absolviert. Hegner wird seine neue Funktion am 1. Januar 2016 antreten.

B777-Simulator



Der weltweit erste EASA-zertifizierte Simulator der neuesten Boeing 777-300ER-Version steht bei Swiss Aviation Training für die Pilotenumschulung bereit. Die Bilder auf der rechten Seite stammen vom Aufbau des Simulators.

B777-Simulator für Piloten bereit

Am 18. August 2015 wurde der neue B777-Simulator von Swiss Aviation Training eingeweiht und der Swiss für das Umschulungsprogramm der Piloten übergeben. Entstanden ist das moderne Trainingsgerät durch einen anspruchsvollen Umbau eines Airbus-Simulators.

Ein Simulator von Swiss Aviation Training (SAT) steht während rund fünf- bis sechstausend Stunden pro Jahr im Einsatz, dies an 365 Tagen. Seit kurzem steht nun ein brandneuer Boeing B777-Simulator im Trainingscenter der SAT – bereit für die Umschulung der Piloten auf das neuste Langstreckenflugzeug der Swiss-Flotte. «Nach der Sidestick-Ära mit Airbus haben wir jetzt wieder einmal ein Flugzeug mit Steuerhorn in der Mitte», sagte Marcel Witzig, CEO von SAT, anlässlich der Einweihung.

Aus Airbus wurde Boeing

Swiss Aviation Training, zusammen mit Teams von CAE (Hersteller und globaler Simulationsanbieter) und Boeing, schlugen nach eigenen Angaben «einen zwar mutigen, aber innovativen und neuen Weg ein»: Innerhalb von nur vier Monaten bauten sie einen Airbus- zu einem Boeing-Simulator um. Mutig auch deshalb, weil der Simulator vor dem Bau des Masterflugzeugs konzipiert, geplant und gebaut werden musste, noch ohne Kenntnisse der Konfiguration des Flugzeugs. Doch es hat sich ausbezahlt:

«Heute wissen wir, dass die Konfiguration des Simulators zu 99,9 Prozent der Boeing 777-300ER entspricht, welche die Swiss nächstes Jahr erhalten wird», erläuterte David Birrer, COO von SAT. Dadurch entfällt die üblicherweise notwendige Differenzschulung zum Trainieren der Unterschiede von Flugzeug und Simulator.


Realitätsnahes Sichtsystem

Das Sichtsystem (Visual) ist mit der aktuellsten Technologie (Tropos 6000 XR) ausgestattet und ermöglicht mit seinen integ-

rierten, hochauflösenden Satellitenbildern ein sehr realitätsnahes Training. Nebst der Möglichkeit einer Simulation der automatisierten Kommunikation zwischen dem Flugzeug mit der Flugverkehrs- und Bodenleitstelle ist beim B777-Simulator auch das «iBag» eingebunden, welches eine Weiterentwicklung des EFB (Electronic Flight Bag) auf Basis eines iPads darstellt. Das «iBag» dient zur erleichterten, papierlosen Informationsverwaltung und ersetzt sozusagen den Crew-Koffer einer Pilotin oder eines Piloten.

220 Pilotenumschulungen

Mit der Inbetriebnahme des B777-Simulators beginnt die Umschulung der künftigen Piloten. Cheffluglehrer B777 ist Urs Baltisberger. Ein Umschulungskurs dauert elf Wochen. «Zuerst wurden 20 Instruktoren bei den Austrian Airlines ausgebildet», erläuterte Ola Hansson, Flottenchef B777 bei Swiss. «Sie werden unsere künftigen B777-Piloten ausbilden.» Geplant ist, bis 2018 für alle neun bestellten B777 insgesamt 220 Piloten umzuschulen.

Die Zahl der Bewerbungen für einen Platz im B777-Cockpit habe den Bedarf bei weitem übertroffen, betonte David Birrer. «B777 und Langstrecke zu fliegen ist attraktiv und spannend. Zudem stellt die Maschine eine Abwechslung zur Airbus-Welt dar.» 

Jürg Wyss

Unten: SAT-CEO Marcel Witzig (links) überreicht symbolisch den neuen B777-Simulator an Swiss-COO Rainer Hiltbrand.





Foto: Andrea Bolliger

Der Bücker Bü 131B Jungmann mit der Seriennummer 27 ist in Frankreich unter der Nummer F-AZVK immatrikuliert.

Freude und Trauer nah beisammen

Es sollte die grösste Flugveranstaltung der Schweiz im Jahr 2015 werden: das Flugmeeting im Laufental. Tragischen Umständen zufolge wurde aus den Dittinger Flugtagen ein einzelner.

Den Organisatoren war es auch ohne die Teilnahme der Patrouille Suisse gelungen, ein abwechslungsreiches Flugprogramm zusammenzustellen. Neben den Stammgästen in Dittingen wie der North American Rockwell OV-10 Bronco, die einige Überflüge gemeinsam mit der Yak-52 zeigte, waren auch Premieren wie jene von Gleitschirmpilot Christian «Chrigel» Maurer angesagt. Dieser zeigte mit seinem Bruder eine Gleitschirm Synchron-Akro und kommentierte sie auch gleich selber. Ein Höhepunkt war die Vorführung des Swiss Hornet Display Teams. Die beeindruckende Demonstration des Kampfflottschen das Publikum in einen Bann gezogen zu ha-

ben, denn es brauchte einen Moment, bis alle realisierten, dass die Vorführung vorbei war. All jene, die sich entschieden, den herrlichen Sommerabend auf dem Flugplatz zu verbringen, erlebten einen wunderschönen und unvergesslichen Dämmerungsflug. Das Blanix-Team aus dem österreichischen Aigen im Ennstal hatte bereits am Nachmittag begeistert. Die mit verschiedenfarbigen Rauchpetarden ausgestatteten LET Blanik L 13-Segelflugzeuge wurden für die Abendvorführung mit Pyrotechnik ausgestattet und brachten den dunkelblauen Himmel zum Glänzen. Die beiden Piloten durften sich beim Aussteigen über tosenden Applaus freuen.

Abbruch nach Unfall

Am Sonntagmorgen gegen 11.15 Uhr kollidierten zwei Flugzeuge des Typs Comco Ikarus C42B der deutschen Dreierformation «Grasshoppers» während ihrer Vorführung. Eines der beiden Flugzeuge konnte mit Hilfe des Rettungssystems am Dorfrand Dittingens aufsetzen. Dessen Pilot blieb unverletzt. Das zweite stürzte auf eine Scheune im Dorf. Der 50-jährige Pilot verstarb noch auf der Unfallstelle. Das dritte, unbeteiligte Flugzeug konnte unversehrt landen. Organisationskomitee und Piloten entschieden sich, die Veranstaltung abbrechen. **cp**

Andrea Bolliger

Fotos: Ian Lienhard

Vom Start weg beeindruckte North American Rockwell OV-10 Bronco (F-AZKM) aus dem französischen Montelimar die anwesenden Zuschauer mit ihrer Wendigkeit.



Nils Hagander ist kein Unbekannter in der Schweizer Kunstflugszene. Er demonstrierte in Dittingen das Potenzial seiner Suchoi SU-26MX.



Das österreichische Team Blanix fliegt mit zwei LET Blanik L13-Segelflugzeugen ein Kunstflugdisplay auf sehr hohem Niveau, wobei Rauchpatronen an den Flügelenden für eindruckliche Effekte sorgen.



Nr. 10/Oktober 2015

Hunter-Meeting St. Stephan.

Foto: Sven Zimmermann





J-4205 HB-RVP



WWW.SEILPARK-ZÜRICH.CH

Schlufweg 10, 8302 Kloten

Spass

Nervenkitzel

Adrenalin

Teamgeist



Firmen



Schulen



Kindergeburt



Familien



Sport



Mehr als 4'500 Modelle!

A320 Edelweiss
Herpa 1:200
CHF 55.-



www.flugzeugmodelle.com

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



Fliegershop Brodbeck
Brückenstrasse 4
4853 Murgenthal

Tel: 079/844 56 80 Mail: airforceshop@bluewin.ch

www.airforceshop.ch

- Bücher (auch Antiquariat)
- grosse Ansichtskarten-Sammlung (ca. 20000 Stück)
- Fotos/Poster
- Zeitschriften (u.a. TANKOGRAD-Hefte)
- Flugzeug-Modelle

Themen: Aviatik, Eisenbahn, Autos/Lkw/Motorrad, Militaria

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



Der Traumberuf über dem Nebel!
Bist du geeignet für eine Ausbildung zum Piloten?

Informationen und Anmeldung
www.horizon-sfa.ch/ea

Melde dich **JETZT** an für die Standortbestimmung und wir sagen es dir!

Sprengstoff-Detektive

Seit dem 1. September 2015 gilt an den Schweizer Landesflughäfen eine neue Bestimmung: Sicherheitsbeamte führen stichprobenartige Tests durch, um allfälligen Sprengstoff im Handgepäck der Passagiere zu entdecken.

Die neue Regelung stammt von der Europäischen Union (EU). Sie verlangt per 1. September, dass bei der Sicherheitskontrolle von Passagieren und deren Handgepäck stichprobenartige Kontrollen mit Sprengstoffspuren-Detektionsgeräten, so genannten ETDs (Englisch für explosive trace detection), durchgeführt werden. Der Flughafen Zürich hat die Sicherheitskontrolle für Passagiere und Handgepäck entsprechend angepasst.

Kontrollen nach dem Zufallsprinzip

Bei den Passagieren werden hierzu Proben, beispielsweise an Händen und im Taillensbereich, genommen und auf Sprengstoff untersucht. Die Kantonspolizei betonte an einer Medienorientierung, die Kontrollen würden nach dem Zufallsprinzip erfolgen. «Es können aber nach wie vor bei Verdacht gezielte Kontrollen durchgeführt werden», ergänzte ein Beamter. Die Auswertung der Proben erfolgt in wenigen Sekunden mittels chemischer Analyse und ohne Verwendung einer radioaktiven Quelle. Die Stichprobenkontrollen mit den Sprengstoffspuren-Detektionsgeräten seien für Passagiere gesundheitlich absolut unbedenklich.

Keine zeitraubenden Kontrollen

Der Securityablauf sollte nicht mehr Zeit in Anspruch nehmen als bisher. Am Flughafen Zürich sind 47 Sicherheitskontrolllinien angepasst worden. Insgesamt wurden 36 Sprengstoff-Detektionsgeräte installiert. Die Gesamtinvestition dafür beträgt 2,6 Millionen Franken und sollte durch die normalen Sicherheitsgebühren pro Passagier gedeckt werden. 900 Mitarbeitende sind auf die Entdeckung von Sprengstoff geschult worden. In Zürich wurde bisher noch bei keinem Passagier Sprengstoff entdeckt.



In den Kontrollen können auch Feuerwerksliebhaber hängenbleiben.

Foto: Flughafen Zürich

Lediglich Kleinstpartikeln an Händen von Personen, die beispielsweise als Sprengstoffmeister beruflich mit explosiven Substanzen zu tun hatten, seien bisher festgestellt worden, erwähnte Fritz Marti, Chef der Kontrollabteilung der Flughafenpolizei. In den Kontrollen könnten jedoch Feuerwerksfans hängenbleiben, wenn sie beispielsweise am 2. August abfliegen sollten und am 1. August Feuerwerk gezündet hatten.

Flüssigkeitsverbot bleibt bestehen

Die Regelung betreffend verbotener Gegenstände und Flüssigkeiten im Handgepäck bleibt für Passagiere unverändert. Nach wie vor dürfen im Handgepäck in einem durchsichtigen Beutel nur 100-ml-Fläschchen mitgeführt werden. ph



Mit diesem «Stab» und einer Wischbewegung, zum Beispiel über eine Handtasche, lässt sich nach einem anschliessenden chemischen Vergleich erkennen, ob sich in der Handtasche Sprengstoff befindet.

Foto: Patrick Huber

Hunter-Euphorie in St. Stephan



Pilot Ueli Leutert präsentiert den einheimischen Papyrus Hunter vor der Bergkulisse des Obersimmmentals.

Foto: Andrea Bolliger

Schönstes Wetter lockte am letzten Augustwochenende eine grosse Zuschauerschar ans Flugplatzfest nach St. Stephan.

Auf über 4000 schätzte der Präsident des Huntervereins Obersimmental, Beat Radelfinger, die Besucherzahl. Nach den tragischen Ereignissen in Dittingen und im englischen Shoreham hatten sich die Veranstalter entschieden, auf Formations- und Akrobatikflüge zu verzichten. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) stützte diesen Entscheid mit einer Verfügung. Ungeachtet dessen erfreuten die Starts und Landungen das Fliegerherz ebenso wie Vorbeiflüge. Kaum jemand, der nicht in den Himmel schaute, als die Super Constellation majestätisch von der Lenk her vorbeischwebte. Und doch fehlte der alleine fliegenden DC-3 etwas, zumal sie üblicherweise zusammen mit zwei Beech 18 als «Classic Formation» auftritt.

Es war gegen 16.30 Uhr, als wieder Ruhe ins obere Simmental einkehrte – bis am 27. August 2016. **cp**

Andrea Bolliger



Foto: Andrea Bolliger

Der «getigerte» Hunter vor ländlicher Kulisse liess Zuschauerherzen höher schlagen.

Bilder rechte Seite: ❶ Der Hawker Hunter T.Mk.68 HB-RVR (ex J-4201). ❷ Gruss aus dem Cockpit. ❸ Die Passagierflüge mit den ehemaligen PC-7-Maschinen der Schweizer Luftwaffe waren gut gebucht. ❹ Stammgast aus Altenrhein: Der Oris-Hunter T.Mk.68 startet zu einem neuen Passagierflug.



Ein besonderer Anblick: die «Super Connie» tief im Obersimmental mit ausgefahrenem Fahrwerk.

Foto: Marco Zatta



Foto: Sven Zimmermann

1



Foto: Andrica Bolliger

2



Foto: Sven Zimmermann

3



Foto: Marco Zatta

4

Als Pilot mit Edelweiss die Welt entdecken

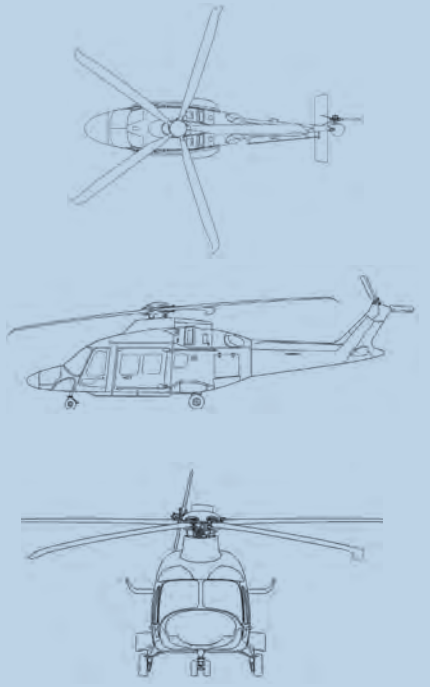


Sind Sie von der Ferienfliegerei begeistert, technisch interessiert, verantwortungsvoll und zuverlässig? Schätzen Sie es, in einem jungen, professionellen Team zu arbeiten? Bewerben Sie sich jetzt als Ready Entry First Officer oder Linienpilot ab initio: flyedelweiss.com/company/jobs

AgustaWestland AW169

Mit dem AW169 brachte Agusta Westland den seit Jahrzehnten ersten neu entwickelten Helikopter der 4,5-Tonnen-Klasse auf den Markt. Die erste von über 150 bestellten Maschinen wurde am 8. Juni in England an die Dubai Air Wing übergeben.

Technische Daten	
Hersteller	AgustaWestland
Typ	Mittlerer zweimotoriger Mehrzweckhelikopter
Erstflug	4. Mai 2012
Länge (inklusive Rotor)	14,65 m
Kabinenbreite	2,05 m
Max. Höhe	4,50 m
Besatzung/Pax	1-2/10
Rotordurchmesser	12,12 m
Max./Dauerleistung	2 x 653 kW / 2 x 615 kW
Max. Abfluggewicht	4600 kg
Triebwerk	Pratt & Whitney Canada PW210A
Treibstoff	1130 l
Höchstgeschwind.	306 km/h
Reichweite	550 km
Website	www.agustawestland.com



Am 19. Juli 2010 gab AgustaWestland in Farnborough die Entwicklung eines zweimotorigen Mehrzweckhubschraubers der neuesten Generation bekannt. Der AW169 sollte ein umweltfreundliches Design erhalten, was mit der konsequenten Verwendung von Kompositmaterialien, einem aerodynamischen Rumpf sowie der neuesten Generation von Avionik-Systemen erreicht werden sollte. Die Entwickler strebten möglichst geringe CO₂- und Lärmemissionen an. 2013 erhielt der AW169 als erster Hubschrauber ein um 15 Prozent leichteres Höhenleitwerk aus Thermoplast.

Im Cockpit dominieren drei Multifunktionsbildschirme mit Touchscreen. Ein digitaler «Vierachsen-Autopilot», der auch ein automatisches Schweben ermöglicht, und die vollständig digitale Zweikanal-Triebwerksregelung «FADEC» (Full authority digital engine control) erleichtern dem Piloten die Arbeit erheblich.

Beim AW169 legten die Ingenieure Wert auf einen geringen Unterhaltsaufwand, lange Wartungsintervalle und eine möglichst geringe Anzahl an Teilen mit eingeschränkter Lebensdauer.

Der AW169 erfüllt höchste Sicherheitsstandards. So weist zum Beispiel das Hauptgetriebe eine Trockenlaufzeit (das Hauptgetriebe läuft bei einem Ölverlust trocken weiter) von 30 Minuten auf. Zwei Jahre nach der ersten Präsentation hob am 4. Mai 2012 in Cascina Costa (Italien) der erste Prototyp ab, gefolgt vom zweiten am 9. Juli 2012 und dem dritten am 24. November 2012. Diese drei Prototypen hatten bereits 150 Flugstunden absolviert, als am 3. Februar 2013 in Vergiate (Italien) der letzte abhob. Der vierte Prototyp war in lediglich 71 Tagen gebaut worden und entsprach dem zukünftigen Serienhubschrauber.

Als AgustaWestland am 12. Januar dieses Jahres den Start der Serienproduktion bekannt gab, befand sich die erste Serienmaschine bereits in der Endmontage. Die vier Prototypen hatten über 1200 Flugstunden in Italien, Grossbritannien und den USA absolviert. Nach den «Hot & High»-Tests in Arizona bestand der neue Hubschrauber im März auch die Kältetests in Alaska bei Temperaturen von minus 40 Grad Celsius. Bereits rund einen Monat vor der EASA-Zulassung am 16. Juli lieferte AgustaWestland die erste Serienmaschine an die Dubai Police aus. Das Dubai Government Aviation Department (Dubai Air Wing) hatte im November 2013 fünf Helikopter bestellt. **cp**



Foto: AgustaWestland

Politisch schlechter Stil

Die politische Interessenvertretung muss unbedingt gestärkt werden. Das Zusammenwirken der verschiedenen Branchenvertreter ist zu intensivieren, und die Einflussnahme auf Verwaltung und Gesetzgebung hat früher und wirkungsvoller zu erfolgen.

Das eidgenössische Parlament mit Nationalrat und Ständerat bestimmt als Gesetzgeber die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Aviatik der Schweiz. Aufgabe der Verwaltung und damit von Uvek und Bazl ist es, die beschlossenen Gesetze anzuwenden und umzusetzen. Dies ist nur erfolgreich möglich, wenn zwischen Verwaltung und der betroffenen Luftfahrt ein Verhältnis des Respekts, des gegenseitigen Verständnisses und des Vertrauens besteht. Dabei hat die Aviatik nicht nur Pflichten, sondern auch berechnete Ansprüche. Das Bazl ist nicht nur polizeiliches Aufsichts- und Kontrollorgan, sondern hat auch Dienstleistungsaufgaben zu erfüllen. Diese sind in hoher Qualität, effizient und realitätsbezogen zu erbringen.

Widerspruch zur Luftfahrtpolitik

Leider geht die per 1. Januar 2016 in Kraft zu setzende neue Gebührenverordnung des Bazl in die gegenteilige Richtung. Als erstes steht sie im Widerspruch zur bundesrätlichen Luftfahrtpolitik. Im Jahr 2004 hat der Bundesrat seinen Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz publiziert. Darin werden folgende Ausführungen gemacht: «Der schweizerischen Luftfahrt kommt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu (...). Deshalb ist die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt zu fördern» (S. 1782). Im Weiteren wird folgendes festgehalten: «Im Bereich der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit heisst das Ziel, ein gutes Verhältnis zwischen direkten Kosten und Nutzen zu schaffen, die indirekten wirtschaftlichen Wirkungen zu optimieren und die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu fördern. Konkret sollen die direkten Kosten im Betrieb und bei geplanten Vorhaben minimiert werden» (S. 1807). Die geplante Erhöhung der Bazl-Gebühren steht im klaren Widerspruch zu diesen luftfahrtpolitischen Zielen des Bundesrats.

Verfahren optimieren

Obschon zwischen Bazl und der SHA regelmässig Gespräche stattfinden, sind wir über die bevorstehende Revision der Gebührenverordnung nicht informiert worden.



Foto: voliano

In der Herbst-Session zwei Vorstösse eingereicht: Nationalrat Rudolf Joder.

Dies ist deshalb bedauerlich, weil seitens der SHA verschiedene Verbesserungsvorschläge zur Optimierung der Verfahrensabläufe im Bazl mit Zeiteinsparung gemacht werden könnten. Die Einführung von Leistungsindikatoren ist notwendig. Das Bazl ist ein behördlicher Dienstleister, der seine Monopolstellung nicht mit überhöhten und nicht verständlichen Gebühren ausnützen darf. Dies ist nicht im Interesse der schweizerischen Luftfahrt.

Dass die Gebührenrevision mitten im Sommerloch durchgeführt wird, ist politisch nicht korrekt. Es ist schlechter Stil, wenn von vorneherein klar ist, dass die betroffene Luftfahrt die volle Vernehmlassungsdauer wegen Ferienabwesenheiten gar nicht nutzen kann. Es entsteht der Eindruck, man wolle ein heikles Geschäft auf die Schnelle durch die Hintertür schmuggeln. Auf diese Weise wird das Vertrauensverhältnis untergraben.

Massive Mehrbelastung möglich

Die Aussage des Bazl, das Projekt beinhalte «keine zusätzliche Belastung der Luftfahrtbranche», steht im krassen Gegensatz zum Verordnungsentwurf. Verschiedene gebüh-

renpflichtige Tatbestände werden neu und zusätzlich geschaffen. Bei vielen Positionen wird der Gebührenrahmen stark nach oben erhöht. Dadurch wird der Handlungsspielraum der Verwaltung massiv erweitert, und der Gebührenpflichtige ist diesem Tun schutzlos ausgeliefert. Es droht die Gefahr der Verwaltungswillkür und der Unverhältnismässigkeit. Bereits die bestehenden Gebühren liegen wesentlich über den Ansätzen in unseren Nachbarländern.

Gegen Grundsatz der Rechtssicherheit

Auch der Grundsatz der Rechtssicherheit wird verletzt. Es kann nicht sein, dass bereits 3 1/2 Monate nach Abschluss der Vernehmlassung die neue Verordnung in Kraft gesetzt wird. Hinzu kommt, dass in Folge des deutlich erhöhten Gebührenrahmens die Voraussehbarkeit und Berechenbarkeit der Gebühren für die Pflichtigen stark erschwert wird.

Ungenügende Begründung

Ebenfalls ungenügend ist die Begründung für die Erweiterung und Erhöhung des Gebührenrahmens. Wegen ungünstigen Erfahrungen im Einzelfall muss nicht eine Änderung der gesamten Verordnung vorgenommen werden. Zudem ergibt die Analyse eines Bundesgerichtsurteils, dass nicht zwingend eine Revision der Gebührenverordnung erfolgen muss.

Politische Massnahmen

Auf Grund der sehr unbefriedigenden Rechtssetzung besteht politischer Handlungsbedarf. Mit einer Motion an den Bundesrat verlange ich, dass die vorgesehene Revision der Bazl-Gebühren zurückgezogen wird. Die schweizerische Luftfahrt befindet sich aktuell und generell in einer sehr schwierigen Situation und kann keine zusätzlichen Kosten mit entsprechenden Wettbewerbsnachteilen verkraften. **cp**

Der Vorstoss wurde in der soeben zu Ende gegangenen September-Session im Nationalrat eingereicht.

Rudolf Joder, Nationalrat, Präsident SHA



Fotos: Markus Herzig

SA.315B HB-ZHZ auf der Lauberhornschulter vor der Kulisse des Wetterhorns.

Heli «Hotel Zulu»

Zwei Helikopter aus dem Hause Aero-spatiale tragen das Callsign «Hotel Zulu», und beide wurden in den späten siebziger Jahren gebaut.

Der SA.319B Alouette 3 «Xray Hotel Zulu» wurde im Mai 1979 von der Schweizerischen Rettungsflugwacht fabrikneu übernommen. Er trug Taufnamen aus der Ostschweiz, vorerst «Säntis» und später «Gallia». Nach 16 Betriebsjahren bei der Rega wurde der HB-XHZ zusammen mit drei weiteren Alouette 3 nach Albanien verkauft, wo die Rega beim Aufbau eines


Flugrettungsdienstes Unterstützung bot. Der SA.315B Lama «Zulu Hotel Zulu» wurde im November 2007 von der Europavia aus Deutschland importiert.

Im darauffolgenden Frühling übernahm die Air Glaciers SA den HB-ZHZ. Heute ist dieser «Drahtesel der Lüfte» einer der noch wenigen flugbereiten Helikopter dieses Typs in der Schweiz.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XHZ SA.319B Alouette 3; S/N 2378; B/J 1979; Eintrag: 25. Mai 1979, Eigentümer & Halter: Schweizerische Rettungsflugwacht;

Löschung: 23. November 1995, neues Kennzeichen: ZA-XHZ.

HB-ZHZ SA.315B Lama; S/N 2486; B/J 1977; Vorher: D-HUAF, N315LG, D-HURA, I-MADO; Eintrag: 2. November 2007, Eigentümer & Halter: Europavia (Suisse) SA; Handänderung: 14. Mai 2008, neuer Halter: Air Glaciers SA; Handänderung: 22. Dezember 2008, neuer Eigentümer: Air Glaciers SA. 

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



Foto Archiv: Markus Herzig

SA.319B HB-XHZ in der ersten Lackierung im Berner Inselspital.



SA.319B HB-XHZ in den neuen Rega Farben auf der Basis in Bern.

Prangins

Eindrücklicher Synchron-Kunstflug mit Cap-10-Maschinen: Das Team Captens aus Frankreich bildete einen der Höhepunkte am Fly-in in Prangins.



Fly-in an der «Côte»

Der kleine Aérodrome La Côte in Prangins bei Nyon trumpfte auch in diesem Sommer mit einem Saisonhöhepunkt auf. Am Genfersee treffen sich jeweils alle zwei Jahre im August Piloten aus dem In- und Ausland und präsentieren dem Publikum eine kleine, aber feine Flugvorführung.

Wie alle zwei Jahre war das kleine Flugfeld bei Nyon Schauplatz des internationalen Fly-in. Aufgrund des schlechten Wetters kamen weniger Flugzeuge als angemeldet. Nichtsdestotrotz wurden in Prangins einige «aviatische» Leckerbissen zum besten gegeben.

Die Organisatoren hatten verkündet, dass das Fly-in bei jedem Wetter stattfinden würde. Obwohl es in den Vortagen ziemlich viel geregnet hatte, war die 490 Meter lange Graspiste in einem sehr guten Zustand und erlaubte einen normalen Flugbetrieb.

Franzosen sorgten für Highlight

Pünktlich um zehn Uhr trafen im Verbandsflug der Cougar der Schweizer Luftwaffe und der EC-145 der Rega Lausanne ein. Das Super Puma-Display-Team flog das Programm auch am Nachmit-

tag. Das Rega-Team stand den vielen Schaulustigen und Fans den ganzen Tag über für Fragen zur Verfügung.

Der am Vortag eingetroffene Bronco aus Montélimar demonstrierte am Morgen wie auch am Nachmittag enge Kurven, Rollen und Loopings. Ebenfalls aus Frankreich waren die Captens auf ihren Cap-10-Kunstflugflugzeugen angereist. Sie präsentierten am Nachmittag gewohnt professionell ihre Flugshow. Als weitere Highlights sind die Überflüge einer Falcon 50 sowie der Super Constellation zur erwähnen.

Das Fly-in am Genfersee war auch heuer ein gelungener Anlass. Dass das Wetter nicht richtig mitspielen wollte, hat dem «gemütlichen Familienanlass» nichts anhaben können. **cp**

Marco Zatta



Foto: Joël Bessard



1



2

Foto: Marco Zatta



3

Foto: Joël Bessard

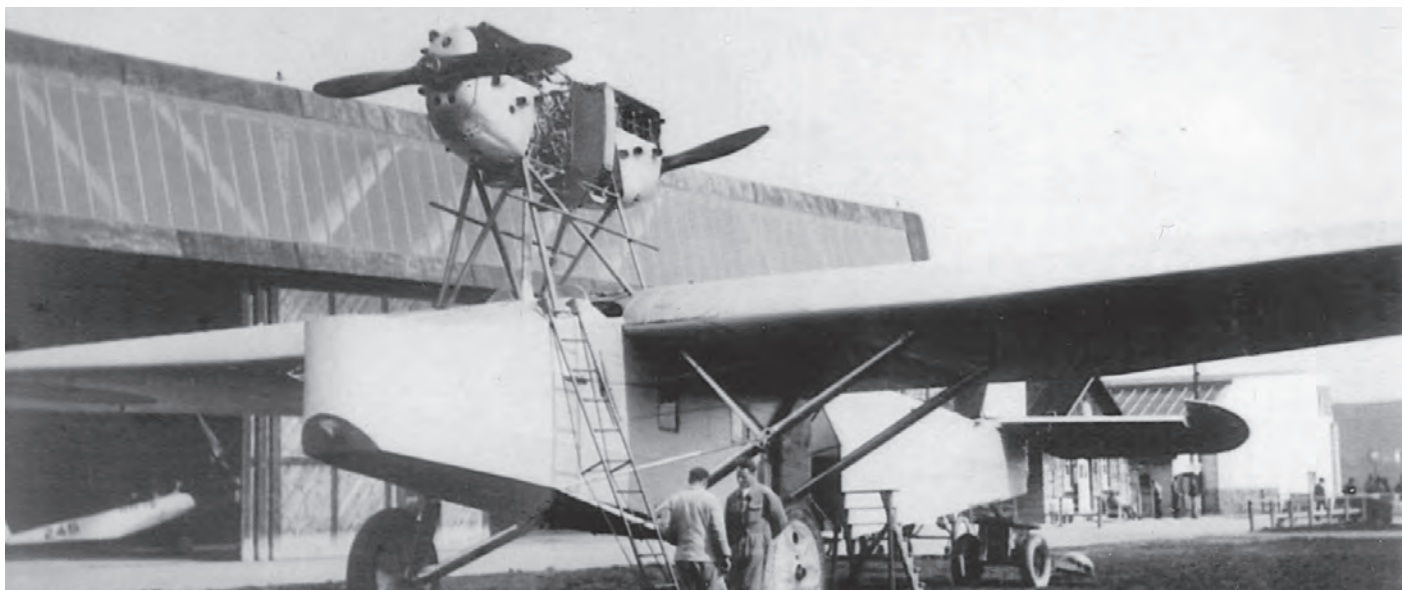


4

Foto: Marco Zatta

- 1 Zwei Antonov An2-Maschinen im Einsatz. In der Luft diejenige des Aérodrôme de la Côte, am Boden jene aus dem Birrfeld.
- 2 Der Direktor des Musée Européen de l'Aviation de Chasse aus Montélimar zeigte höchstpersönlich die beeindruckenden Flugleistungen dieses OV-10 Broncos.
- 3 Das Publikum nützte die Gelegenheit, die diversen Maschinen einmal aus nächster Nähe zu bewundern und mit den Piloten ins Gespräch zu kommen.
- 4 Der De Havilland Moth Major aus dem Jahr 1934 im Endanflug auf die Piste 22.

Das Ende der Comte AC-3 (Teil 2)



Fotos: Chronikstelle Oberrieden

Da war die Welt noch in Ordnung: Die Comte AC-3 präsentierte sich während des Roll-Outs im Februar 1930 in einem silbernen Anstrich sowie mit zweiblättrigen Astra-Luftschauben. Kurze Zeit später stornierte die bolivianische Abnahmekommission die Order für die drei AC-3.

Der Untergang

Viel fehlte nicht, und die Fliegertruppe hätte sich von Bankern einen flügelahmen Bomber andrehen lassen. Ein in der 100-jährigen Geschichte der Schweizer Luftwaffe einmaliger Vorgang. Schlussendlich blieb die Volksbank als unfreiwillige Eigentümerin auf dem ursprünglich für Bolivien bestimmten AC-3 sitzen – was vor genau 80 Jahren die Insolvenz der Flugzeugfabrik von Alfred Comte besiegelte.

Es herrschte beste Champagnerlaune in den Werkhallen der «Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik», als im November 1928 eine Order im Wert von 675 000 Franken zum Bau von drei Bomberflugzeugen für die bolivianischen Luftstreitkräfte hereinflatterte. Mit einer Spannweite von 26 Metern sowie einer Länge von 18 Metern ist die AC-3 auch heute noch das mit Abstand grösste, jemals in der Schweiz entwickelte Flugzeug («Cockpit» Juli 2004 und September 2015). Die Stornierung des Auftrags wegen ungenügender Flugleistungen sorgte nicht nur für Katerstimmung, sondern riss das Herstellerwerk am Zürichsee in den Strudel des wirtschaftlichen Ruins. Alfred Comte sah sich konfrontiert mit den Forderungen der Bolivianischen Regierung nach Rückzahlung der bereits geleisteten 441 015 Franken sowie einem Schuldenberg von 304 000 Franken gegenüber der Schweizerischen Volksbank. Mangels Aktiven zederte die «Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik» die in der Flugerprobung befindliche AC-3 (Werknummer 27).

Banker starten Testprogramm

Die in Bern domizilierte Direktion der Schweizerischen Volksbank unternahm in der Folge verschiedene Versuche, für den Bomber einen Käufer zu finden, wie erst kürzlich im Bundesarchiv in Bern aufgefundene Dokumente belegen. Mit dem Erlös sollte ein Teil der Forderungen gedeckt werden. Zu diesem Zweck war Odas Testpro-

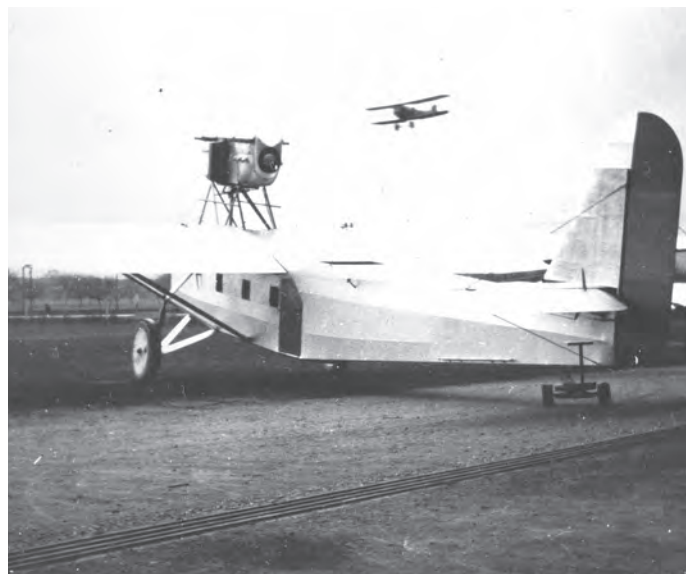
gramm der AC-3 am 23. März 1931 wieder aufgenommen wurden. Als sich die AC-3 erstmals nach neun Monaten Grounding wieder in die Luft erhob, waren 900 Kilogramm Ballast an Bord. Bei diesem Flug erreichte der Bomber eine Höchstgeschwindigkeit von 202 km/h. Nach einer Flugzeit von 44 Minuten landeten Ernst Nyffenegger und Bordmechaniker Karl Schroeder wieder in Dübendorf. Ein weiterer Test, diesmal mit 1300 Kilogramm Zuladung, fand mit der gleichen Besatzung am 24. April 1931 statt. Hier ging es um das Ausloten der Dienstgipfelhöhe, die bei 4600 Metern erreicht war. Zwischen dem 23. März und 25. April 1931 wurden insgesamt vier Flüge mit der zweiflügligen Astra-Luftschaube durchgeführt; dann sah die Werkserprobung den Wechsel auf die vierflügligen Schwarz-Propeller vor.

Eine Diva der Lüfte

In dieser Konfiguration startete die AC-3 am 12. Mai 1931 erstmals in Dübendorf. Messungen zeigten auf, dass der Bomber damit eine um zwei Kilometer pro Stunde geringere Höchstgeschwindigkeit aufwies. Das Muster offenbarte beim Ausfall eines Triebwerkes seine Schattenseiten: «Das Halten des Flugzeuges mit einem Motor erfordert eine sehr grosse Geschicklichkeit des Piloten», notierte Ernst Nyffenegger in seinem im Bundesarchiv in Bern lagernden Bericht über den Flug am 29. Mai 1931. Der Balair-Flugkapitän notierte zudem eine unerwünschte Bremswirkung des leer



Ab Mitte Mai 1931 waren auf der AC-3 die vierblättrigen Schwarz-Propeller montiert. Das Verschalungsblech der Triebwerke war mit zusätzlichen Lufteinlässen versehen worden.



Noch ohne ihre zweiblättrigen Astra-Luftschauben präsentiert sich die brandneue Comte AC-3 im Februar 1930 auf dem Militärflugplatz von Dübendorf.

laufenden Starrpropellers. Weitere Flüge lassen sich nach diesem Datum nicht mehr nachweisen.

Die zwischen März und Mai 1931 im Auftrag der Volksbank durchgeführten zwölf Flüge zeichneter auf, dass die AC-3 in der Lage war, eine Dienstgipfelhöhe von 7500 Metern zu erreichen oder mit nur einem Motor auf 1800 Meter zu steigen. Flugkapitän Ernst Nyffenegger und sein aus Richterswil am Zürichsee stammender Bordmechaniker Karl Schroeder waren bei einem Teil der Erprobung auf Sauerstoffmasken angewiesen.

Dank den im Bundesarchiv in Bern vorgefundenen Dokumenten sind zwischen dem 22. Februar 1930 und dem 29. Mai 1931 insgesamt 31 Flüge mit der AC-3 nachweisbar. Zwei weitere Bomber (Werknummer 28 und 29) befanden sich in Oberrieden in einem fortgeschrittenen Baustadium, als Bolivien den Auftrag stornierte: «Mit Ausnahme des Eintuchens sowie dem Einbau der Motoren sind beide Bomber fertig gestellt», hält ein Bericht vom 29. Dezember 1932 fest.

Verkaufsbemühungen fruchten nicht

Mittlerweile waren, durch das Boliviendebakel bedingt, die Finanzen der «Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik» vollends in Schieflage geraten, was den Eigentümer veranlasste, am 22. Juli 1931 mit der Bitte um ein Darlehen in der Höhe von 200 000 Franken ans Eidgenössische Militärdepartement zu gelangen – um so die drohende Insolvenz abzuwenden.

Zu diesem Zeitpunkt bestand die Sorge der Eidgenossen, dass Dornier nach dem Wegfall der von der Entente auferlegten Baubeschränkungen sein Zweigwerk in Altenrhein schliessen könnte. «Es steht ausser Zweifel, dass vom Standpunkt der Landesverteidigung ein Weiterbestand der Flugzeugfabrik Comte richtig ist», hält ein von der Generalstabs-Abteilung ans Eidgenössische Militärdepartement verfasstes Schreiben vom 10. August 1931 fest. Auch die Banker blieben beim Militär am Ball: Im Zuge ihrer Verkaufsbemühungen trat die Schweizerische Volksbank im November 1933 mit einer Verkaufsofferte an das Eidgenössische Militärdepartement heran, das sich allerdings für den Exoten nicht erwärmen konnte. Efforts der Volksbank, im Ausland einen Käufer zu finden, waren ebenfalls nicht von Erfolg gekrönt. Worauf

sich das Kreditinstitut am 9. Oktober 1934 ein weiteres Mal an die Armee wandte. Dies mit der Bitte, doch noch die AC-3 oder wenigstens die beiden Hispano Suiza 12 Lb-Motoren zu übernehmen. Das Schreiben schloss mit den Worten «Sollten Sie keine Möglichkeit sehen, unserem Gesuche Rechnung zu tragen, wären wir genötigt, das Flugzeug zum Alteisenpreis auf Abbruch zu verkaufen.» Das Militärdepartement liess sich nicht beeindruckt und winkte ein weiteres Mal ab. Hätte sich die Fliegertruppe für die AC-3 entschieden, wäre erstmals in der 100-jährigen Geschichte dieser Truppengattung ein veritabler Grossbomber ins Arsenal der Luftwaffe gelangt. In der Tat hat die Schweizer Luftwaffe niemals strategische Bomberflugzeuge besessen – es blieb während des Zweiten Weltkriegs bei Testflügen mit internierten Boeing B-17 Flying Fortress und Consolidated B-24 Liberator.

Es lauert die Schrottpresse

Weil die Entwicklung von Militärflugzeugen während der Zwischenkriegsjahre ungewöhnlich dynamisch voranschritt, war die AC-3 schon vier Jahre nach ihrem Erstflug hoffnungslos veraltet. Die Schrottpresse wartete auf den Bomber und die beiden im Herstellerwerk ihrer Vollendung beraubten Einheiten. Die auf dem Militärflugplatz von Dübendorf eingelagerte einzige flugfähige AC-3 wurde im Frühjahr 1935 abgewrackt.

Vom Bolivien-Debakel hat sich der finanziell schwer taumelnde Alfred Comte nie mehr erholt: Seine Flugzeugfabrik musste am 5. August 1935 Konkurs anmelden. Eine ungleich glücklichere Zukunft war dem Konstrukteur Henri Fierz beschieden. Im Jahre 1940 von den in Stans domizilierten Pilatus-Werken als Chefkonstrukteur angeheuert, gelang dem geistigen Vater der AC-3 mit der PC-6 Porter ein überragender Wurf. Der «Jeep der Lüfte» startete am 4. Mai 1959 zum Erstflug und befindet sich heute noch in Produktion. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern, bei Werner Waldmeier, der Chronikstelle Oberrieden, dem Staatsarchiv Zürich sowie der Heimatkundlichen Sammlung Richterswil für die Überlassung von Unterlagen und Fotos.

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.

Besuchen Sie unseren
ONLINE SHOP

Control AG, Bösch 35, 6331 Hünenberg, Switzerland
T 041 781 17 17, F 041 781 11 94, www.control.com



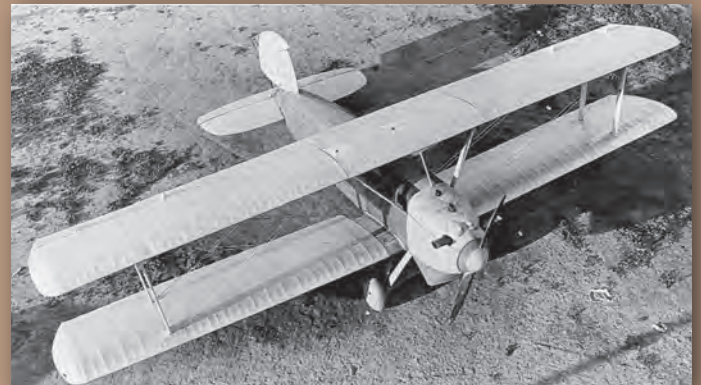


Vor 20 Jahren im «Cockpit»

Ein Seenotrettungs-Amphibium über der Leventina – ein seltener Anblick, den die auf dem COCKPIT-Titelblatt vom Oktober vor 20 Jahren abgebildete Consolidated PB5 Catalina bot. Der erste Artikel im Heft war den Pilatus Flugzeugwerken gewidmet, wo soeben der Serienbau des PC-12 begonnen hatte. Gleich anschliessend wurden die ersten Bilder der in Emmen anlaufenden Produktion des F/A-18 publiziert. Serienbau gibt es auch bei den Segelfliegern, wie ein Bild im «Tagebuch der Luftfahrt» mit sechs Moswey der gleichnamigen Horgener Firma zeigte. Farbaufnahmen waren vom Wasserflugzeug-Treffen in Como (u.a. Caproni Ca 100) und vom Flugmeeting in Ambri (u.a. Bell P-63A Kingcobra) zu sehen.

Dem krisengeplagten, traditionsreichen amerikanischen Flugzeugbauer Douglas in Long Beach war ein fünfseitiger Bericht gewidmet, der in einer pessimistischen Prognose endete: «Es ist zu hoffen, dass das traditionsreiche Werk sich ins nächste Jahrhundert hineinretten kann und nicht wie zahllose andere ehemals berühmte Flugzeugfirmen im Dunkel der Geschichte verschwindet» – was leider wenig später auch geschah.

Ein ausführlicher Bericht stellte die Kenmore Air Harbor vor, eine Fluggesellschaft, die von Seattle aus eine Flotte von De Havilland DHC-2 Beaver und Turbo-Beaver sowie DHC-3 Otter und Turbo-Otter auf Schwimmern betrieb. Auch interessant ist der Beitrag über die Cessna UC-78 Bobcat, von der zwischen 1947 und 1970 sieben Exemplare in der Schweiz eingetragen waren.



Vor 20 Jahren im COCKPIT zu sehen (von oben): Bell P-63A Kingcobra am Flugmeeting in Ambri, Saab 2000 HB-IZK der Crossair als Werbeträger und Davis-Douglas Cloudster, das erste Flugzeug der Douglas-Werke.

Genf: Diese schöne Antonov An-74TK-300D 5A-CAA des «Directorate of Civil Aviation Libya» ist im Rahmen eines Gipfeltreffens mit einer Delegation nach Genf gereist.

Foto: Joël Bessard



Genf: Der neue Airbus A330-343 B-5971 von Hainan Airlines hat eine Delegation jenes chinesischen Unternehmens nach Genf geflogen, welches die Swissport International AG übernommen hat.

Foto: Jean-Luc Altherr



Basel: Am 29. August 2015 führte Turkish Airlines Cargo einen Frachtcharterflug von Basel nach Bagdad durch. Zum Einsatz gelangte dabei der Airbus A310-308(F) TC-SGM der ULS Cargo, der erst seit kurzem in die neue Bemalungsvariante des Carriers umgespritzt wurde. Transportiert wurden 28,9 Tonnen pharmazeutischer Produkte.

Foto: Dennis Thomsen

Genf: Die spanische Low-Cost-Gesellschaft Vueling hat kürzlich ihre fünf bestellten Airbus A321 mit 220 Plätzen erhalten. Damit weist die Flotte 100 Maschinen der A320-Familie aus.

Foto: Jean-Luc Altherr



Genf: Die bulgarische Frachtgesellschaft Cargo Air hat ihre dritte Boeing 737-4Y0SF, immatrikuliert als LZ-CGT, in Betrieb genommen. Vor allem für DHL unterwegs, ist das Flugzeug mit den Farben der beiden Unternehmen bemalt worden.

Foto: Jean-Luc Altherr

Bern: Diese A319 der Azerbaijan Airlines brachte Anfang September die Fussballer von Karabach an das Europa-League-Playoff-Spiel nach Bern. YB schied sang- und klanglos aus.

Foto: Ian Lienhard



Genf: Ausgeliefert am 23. Juni 2015, ist der Airbus A330-243 9K-APA der erste einer Bestellung von fünf Maschinen dieses Typs der Kuwait Airways. Die Gesellschaft feiert 60 Jahre ihres Bestehens und hat ihre Flugzeuge mit einem entsprechenden Emblem versehen.

Foto: Jean-Luc Altherr



Basel: Maschinen aus dem Hause McDonnell Douglas sind immer seltener auf europäischen Flughäfen anzutreffen. Dies gilt auch für den jahrzehntelangen Dauerbrenner DC-9 und seine verschiedenen Varianten. Bulgarian Air Charter ist einer der letzten Carrier in Europa, der noch die McDonnell Douglas MD-82 einsetzt. Im Bild die LZ-LDM bei der Ankunft in Basel am 30. Juli 2015. **Foto:** Dennis Thomsen

Bern: Staatsbesuch des deutschen Aussenministers Frank-Walter Steinmeier am 17. Mai in Bern. Die Bombardier DB-700-1A11 Global 5000 «14+04» der deutschen Luftwaffe rollt zur Piste 32.

Foto: Marco Zatta



Sion: Am 30. August flog die Breitling Super Constellation für einen Tag ins Wallis. Eingeladen hatte der Weinproduzent «Connie» oberhalb von Sion in Mazôts clos du Château.

Foto: Joël Bessard

75 Jahre Fliegerschule Birrfeld

Foto: Jürg Wyss



Andreas Bracher hat seine Pilotenkarriere einst im Birrfeld gestartet. Heute fliegt er als Captain auf dem Airbus A330/A340 und soll auf die CSeries umgeschult werden.

Alle fangen mal klein an. Manche im Birrfeld bei der dortigen Fliegerschule, die diesen Sommer ihren 75. Geburtstag feierte. Andreas Bracher (41) ist einer von vielen, der es ins Swiss-Cockpit geschafft hat.

Zum Flugplatz hatte es Andreas Bracher nie weit: Er ist in der aargauischen Gemeinde Birr aufgewachsen und weilte als Bub oft auf dem Flugplatz Birrfeld. Auch er absolvierte seine ersten fliegerischen «Gehversuche» bei der dortigen Fliegerschule, die dieses Jahr ihr 75-Jahre-Jubiläum feiern konnte.

Zuerst Gleitschirmpilot

Seine Karriere begann er jedoch in Engelberg als Gleitschirmpilot. Einen 15-Kilo-Rucksack musste er jeweils den Berg hinaufbuckeln, bevor er für seine Mühe mit einem 20-Minuten-Flug belohnt wurde. «Damals waren die Gleitschirme noch nicht so komfortabel ausgerüstet wie heute», erinnert sich der langjährige Saab-2000-Captain, der 2001 zur Swiss kam, heute auf 18 Dienstjahre zurückblickt und 10000 Flugstunden zählt. «Ich flog jeweils auf einem

Holzstuhls ins Tal hinunter.» Doch schon damals war seine Faszination für das Fliegen riesengross, was bis heute so geblieben ist. So geniesse er heute immer wieder auch die Nachtflüge über den Atlantik. Bevor es jedoch so weit war, durchlief Bracher als erstes die Privatpiloten-Ausbildung bei der Fliegerschule im Birrfeld. Seinen ersten Soloflug absolvierte er mit 17 Jahren.

Dem Birrfeld verbunden

Auch heute ist Andreas Bracher noch oft auf dem Flugplatz Birrfeld anzutreffen, meistens mit seinen beiden kleinen Kindern auf dem Spielplatz, von wo aus man einen guten Blick auf die Piste hat. «Mir gefällt der familiäre Rahmen im Birrfeld.»

Der Swiss-Captain wird in Kürze auf die neue CSeries der Swiss umgeschult und freut sich sehr auf das neue Bombardier-Flugzeug. Nach wie vor gehört er auch dem Rundflugteam im Birrfeld an, obwohl er aus beruflichen Gründen nicht mehr so viele Rundflüge absolvieren kann.

Roger Trüb, Leiter der Fliegerschule Birrfeld AG, beziffert die Ausbildungskosten für einen Segelflugpiloten mit rund 5000 Franken. Wer die Privatpilotenlizenz (PPL) für Motorflugzeuge erwerben will, muss etwa 15000 Franken budgetieren. **cp**

Patrick Huber

Grünes Licht für Drohnenkauf

Nach dem Nationalrat gibt auch der Ständerat grünes Licht für die Beschaffung von sechs Aufklärungsdrohnen des Typs Hermes 900 HFE von Elbit. Der Kaufpreis beläuft sich auf 250 Mio. Franken und umfasst Bodenkomponenten, Simulator und Logistik. Die Ausbildung wird bei der israelischen Firma Elbit Systems erfolgen. In einer der nächsten Ausgaben wird «Cockpit» über diese führende israelische Luft- und Raumfahrt-Firma aus Rechovot berichten. **RM**



Foto: Rolf Müller

Die neun Meter lange Drohne wird 2019 an die Schweizer Armee ausgeliefert.

Luftfahrtstiftung Swiss eingestellt

Die Swiss Luftfahrtstiftung SLS läuft nach zehnjähriger Wirkungszeit im Oktober aus. Das Ziel der Stiftung, die Eigenständigkeit der Swiss trotz Übernahme durch die Lufthansa zu erhalten, konnte vollumfänglich erreicht werden. Mit der Übernahme der Swiss durch die deutsche Lufthansa-Gruppe 2005 wurden in der Schweiz Befürchtungen laut, dass die Swiss ihre Eigenständigkeit verlieren und Schaden nehmen könnte. **cp**

Fliegen PC-21 bald in Australien ?

Australien plant den Kauf von 49 Pilatus PC-21-Trainingsflugzeugen. Sie sollen die heute im Einsatz stehenden Pilatus PC-9A ersetzen. Pilatus hat sich zusammen mit Lockheed Martin Australia und Hawker Pacific an der Ausschreibung für ein neues Pilotenausbildungssystem beteiligt. **WH**





Das nicht optimale Wetter konnte dem Anlass am Brienersee nichts anhaben. Hier überfliegt eine Piper PA-18 Super Cub das Kursschiff.

Foto: Joël Supper

Bönigen im Mittelpunkt

Dem Seaplane-Meeting in Bönigen war Mitte August leider kein Wetterglück beschert. Der guten Stimmung tat dies aber keinen Abbruch.

Das diesjährige Seaplane Meeting in Bönigen bei Interlaken konnte höchste Ansprüche befriedigen, obwohl die meteorologischen Bedingungen nicht optimal waren.

Am Freitag traf als erstes Flugzeug die HB-PMN (Piper Super Cub) ein. Kurz später landeten die D-ERNC (Piper Super Cub) und die F-JTMO (Savannah) auf dem Brienersee bei Bönigen. Die Wetterbedingungen liessen jedoch nur einen sehr eingeschränkten Flugbetrieb zu. Auch am Samstag waren wetterbedingt nur wenige Flüge möglich. Zu Besuch kam die HB-ORK (Piper Super Cub). Gut kam bei den Teilnehmern der Vortrag von Markus Blum (www.blumundweg.ch) über Kanada und seine Erlebnisse mit dem Wasserflugzeug an.

Am Sonntag schaffte es auch die HB-LSK (Twin Bee) bis nach Bönigen, und so konnten doch noch zahlreiche Passagierflüge mit allen anwesenden Flugzeugen durchgeführt werden. Kein Glück hatten die Modellflugzeugbauer: Sie konnten ihre Schätze weder ausstellen, noch konnte damit geflogen werden. Sie müssen sich bis nächstes Jahr gedulden. **cp**



Foto: Deliah Frauenfelder



Foto: Joël Supper

Piper PA-18 Super Cub aus Lutry (Mitte) und die UC-1 Twin Bee (unten).

News

Airbus erhält Grossauftrag aus Indien

Der europäische Flugzeughersteller Airbus hat einen Grossauftrag aus Indien erhalten. Die bedeutendste indische Inlandfluglinie IndiGo bestellt 250 Flugzeuge des Typs A320neo. So viele Airbus-Maschinen auf einmal seien noch nie zuvor bestellt worden, schreibt das Unternehmen. Der Auftrag erreicht einen Wert von rund 25 Milliarden Franken. Auf diesen Preis dürften allerdings Rabatte gewährt worden sein. **CP**

Fraport übernimmt 14 griechische Flughäfen

Der Frankfurter Flughafenbetreiber Fraport bekam nach langem Zögern der griechischen Regierung unter Ministerpräsident Alexis Tsipras den Zuschlag für 14 griechische Regionalflughäfen. Der Gesamtkaufpreis für die Betreiberkonzessionen beträgt 1,234 Milliarden Euro. Unter den Flughäfen, die die Fraport AG übernehmen soll, sind jene der Jet-Set-Inseln Mykonos, Santorini sowie der Touristeninseln Rhodos, Korfu, Skiathos und Kos sowie einer im Westen der Mittelmeerinsel Kreta bei Chania. Das Mehrheitlich von Fraport geführte Konsortium übernimmt auch den Flughafen der zweitgrössten griechischen Stadt Thessaloniki. **CP**

Foto: Swiss



Kloten Flyers spielen in der Swiss Arena

Swiss International Air Lines hat am 9. Februar zusammen mit der Stadt Kloten und dem EHC Kloten einen Drei-Parteienvertrag mit einer Laufzeit von sechs Jahren über das Namensrecht für das Eishockeystadion in Kloten unterzeichnet. Seit 1. Mai heisst das der Stadt Kloten gehörende Stadion offiziell «Swiss Arena». Das Gebäude ist aussen entsprechend beschriftet. Sowohl an den Eingängen Nord/Ost und Süd als auch an der Stirnseite des Gebäudes wurden bis zu 17 Meter lange Leuchtschriftzüge (Bild) angebracht. **CP**

Qantas mit bestem Ergebnis seit 2008

Noch im vergangenen Jahr musste die australische Airline Qantas das schlechteste Ergebnis der Firmenge-

schichte bekannt geben. Der damalige Verlust von 646 Mio. australischen Dollar (459 Mio. Franken) konnte im vergangenen Geschäftsjahr 2014/15 nun aber in einen Vorsteuergewinn von 975 Mio. AUD (692 Mio. Franken) umgewandelt werden – das beste Resultat seit 2008. Die zweite Hälfte des Geschäftsjahres war sogar die beste der Firmengeschichte.

Der Turnaround soll sich nun auch in der Flotte widerspiegeln. Qantas hat acht Boeing 787-9 Dreamliner bestellt, die ab 2017 geliefert werden und fünf alte Boeing 747 ersetzen sollen. Grosse Hoffnungen setzt CEO Allan Joyce in deren Reichweite – ein essenzielles Kriterium für eine australische Airline – und in die Treibstoffeffizienz. **CP**

Bund erhält 130 Mio. Fr. aus Swissair-Liquidation

14 Jahre nach dem Swissair-Grounding erhält der Bund rund 130 Mio. Fr. aus dem Konkurs. Es handelt sich um die erste Zahlung überhaupt, die der Bund aus dem Nachlassliquidationsverfahren erhält. Die 130 Mio. Franken stammen aus Vermögenswerten wie Markenrechten oder Immobilien, aber auch Erinnerungsstücken wie Essgeschirr und Flugzeugmodellen. Zwar ist das Liquidationsverfahren noch nicht beendet; Zahlungen stellt Liquidator Karl Wüthrich dem Bund aber nicht in Aussicht. Damit müsste der Bund rund 1 Milliarde Franken abschreiben. Nach dem Grounding gewährte der Bund der Swissair einen Notkredit von 450 Mio. Franken. **CP**

Brian Tsoi neuer Cathay-Schweiz-Chef

Seit Anfang März fliegt die in Hongkong beheimatete Cathay Pacific nach langjähriger Absenz wieder täglich nach Zürich. Nun hat die Fluggesellschaft mit Brian Tsoi einen Country Manager Switzerland ernannt. **CP**

Swiss: Reto Francioni soll VR-Präsident werden



Foto: zvg

Der Schweizer Reto Francioni (60, Bild) wird als neues Swiss-Verwaltungsratsmitglied vorgeschlagen. Dies hat der Lufthansa-Konzernchef Carsten Spohr an einer Medienkonferenz des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) in Bern bekannt gegeben. Der ehemalige CEO der Deutschen Börse AG soll an der Swiss-Generalversammlung im Herbst gewählt werden. Damit wäre der vierköpfige Verwaltungsrat nach dem Ausscheiden von Monika Ribar wieder vollständig. Francioni ersetzt den

in Pension gehenden VR-Präsidenten Bruno Gehrig und soll dessen Nachfolge antreten. **CP**

Swiss-Passagiere können Gepäcketiketten drucken

Seit dem 18. August gibt es bei Swiss die Möglichkeit, seine Gepäcketikette daheim selber auszudrucken. Dies gilt vorerst aber nur für Abflüge ab Genf sowie für einige ausgewählte Flüge aus dem Ausland nach Genf, namentlich ab New York JFK, Pristina, Marrakesch, Skopje und Moskau. Zukünftig wird die Option der Gepäcketikette zum Selberdrucken auch auf Swiss-Flüge aus dem Ausland nach Zürich ausgeweitet. Als erstes folgen alle Swiss-Flüge aus den USA sowie von weiteren Stationen, die ausserhalb der EU liegen. **CP**

Foto: zvg



Hotelplan trennt sich von Germania Schweiz

Nach wenigen Monaten Zusammenarbeit gehen Hotelplan und Germania Flug AG («Cockpit» 05/2015), die unter dem Markennamen Holidayjet einen A319 betreibt, getrennte Wege. Der Touroperator wird im Winterflugplan mit Helvetic und Air Berlin fliegen. Gemäss Urs Pellizzoni, Verwaltungsrat der Germania Flug AG, will die Airline ihrerseits per 25. Oktober 2015 einen A321 als dritten Jet in ihre Flotte aufnehmen und diesen unter anderem im Auftrag der Air Prishtina auf den Strecken nach Pristina und Skopje einsetzen. Neu soll Pristina auch ab Genf anfliegen werden. **CP**

Flughafen Bern: Neue Konzession

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) erteilt dem Flughafen Bern die Konzession für den Betrieb der nächsten 30 Jahre. Auch das überarbeitete Betriebsreglement wurde genehmigt. **CP**

Flughafen Zürich mit 40 Mio. Franken Gewinn

Der Flughafen Zürich AG weist ein solides Halbjahresergebnis aus. Die Flughafenbetreiberin hat für das erste Halbjahr einen Gewinn von 40,3 Mio. Franken erwirtschaftet. Der Rückgang ist auf eine Rückstellung von 100 Mio. Franken für das erweiterte Schallschutzprogramm zurückzuführen. Von Januar bis Juni nutzten 12,2 Mio. Passagiere (plus 2,7 Prozent) den Flughafen Zürich. Gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres erhöhte sich die

Anzahl Lokalpassagiere um 6,9 Prozent. Die Zahl der Transferpassagiere ging im Vergleich um 6,3 Prozent zurück. Der Transferanteil am Passagiervolumen ging von 31,4 im vergangenen Jahr auf 28,7 Prozent im laufenden Jahr zurück.

Die Anzahl Flugbewegungen blieb im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres praktisch unverändert. **CP**

Flughafen offenbar vor Einigung mit der Swiss

Zusammen mit den Beschwerdeführerinnen Swiss, Lufthansa, Edelweiss Air, Austrian Airlines und Germanwings hat der Flughafen Zürich einen revidierten Gebührenvorschlag für eine vierjährige Gebührenperiode vereinbart und wird diesen beim Bazl einreichen. Die Rechtskraft des Vorschlages und die Umsetzung sind von einer entsprechenden Verfügung des Bazl abhängig. Mit der Umsetzung würden Passagiere und Fluggesellschaften von einer Reduktion der Gebühren im Umfang von rund 40 Mio. Franken pro Jahr profitieren. **CP**

Flughafen Zürich wieder der beste Europas

Der Airport Zürich setzte sich gegen acht Mitbewerber durch: Amsterdam, Barcelona, Hamburg, London HRW, Lissabon, München, Pristina und Paris CDG. Vergeben wird der Preis vom Londoner Medienhaus World Travel Award Ltd. Seit 1993 werden in zahlreichen Kategorien Leistungen in der Reise- und Tourismusbranche gewürdigt. Die Wahl erfolgt übers Internet durch Stimmen von Reiseexperten und aus der Öffentlichkeit. **CP**

Lukas Meyer neuer Aeropers-Chef

Aeropers, der Berufsverband des Cockpitpersonals von Swiss International Air Lines, hat mit Lukas Meyer einen neuen Präsidenten. Dieser übernimmt das Amt von Rolf Odermatt, der im Sommer 2014 in einer Phase schwieriger Verhandlungen mit dem Management vorübergehend ein zweites Mal ins Präsidium gewählt wurde. Lukas Meyer ist seit 2011 Mitglied des Aeropers-Vorstandes und war bisher in der Führung des Ressorts Flight Operations tätig. **CP**

Gategroup streicht 300 Stellen

Airline-Caterer Gategroup meldet für das erste Halbjahr einen hohen Verlust. Das Unternehmen muss seine Ziele anpassen – und baut rund 300 Stellen ab. Der Umsatz erreichte in der Periode von Januar bis Juni knapp 1,42 Milliarden Franken, was einem Minus von 0,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Unter dem Strich weist das Unternehmen einen Verlust von 87,5 Mio. Franken aus (2014: minus 6,5 Mio.). **CP**

10 Jahre «Runway 34»

Keiner hätte wohl gedacht, dass sich das «Runway 34» im Süden des Flughafens Zürich in den zehn Jahren seit der Gründung zu einem Publikumsmagneten entwickeln würde. Das Restaurant in Opfikon-Glattbrugg zieht sowohl Flugzeugfans wie auch kulinarisch Interessierte an.

Besitzer Reto Seipel, zu 50 Prozent als Captain bei der Edelweiss Air tätig, zog denn am Jubiläumsanlass ein sehr positives Fazit: «Es brauchte Mut und Wahnsinn, um sich diesen Traum zu erfüllen», meinte er selbstkritisch. Sein Bruder hatte Seipels Traum als Architekt 1:1 realisiert. In der Mitte des Restaurants dominiert eine Ilyushin Il-14 den Raum. Am 26. Juni 2005 landete diese «in einem Stück» in Zürich und wurde von SR Technics wieder auf Vordermann gebracht. Nur gerade 109 Tage später eröffnete das «Runway 34». Die Maschine mit Jahrgang 1967 wird heute als Bar genutzt. Eine Original-Mirage III, die mit einem Lastwagen von Genf nach Zürich transportiert wurde, und ein Red-Baron-Feuerwehr-Löschfahrzeug ergänzen die kleine Sammlung.

Anfänglich hatten Reto Seipel und sein Geschäftspartner Stefan Hunziker mit kleineren Problemen zu kämpfen. So wurden immer wieder die Sonnenschirme nach dem Start der Maschinen auf der Piste 16 davongeweht. Im «Runway 34» haben in den vergangenen zehn Jahren Plattentaufen, Filmpremieren und jede Menge Firmenanlässe stattgefunden. Als Geschenk überreichte Christoph Zogg, Operationschef der Edelweiss Air, Jubilar Seipel ein komplettes A320-Galley, das im Restaurant einen Platz finden wird. **ph**



Foto: Patrick Huber

Das «Runway 34»: Treffpunkt von Flughafenfans und Feinschmeckern.



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



CHF 39.-
statt CHF 44.50
zzgl. Versand



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

VERLAG Cockpit
Jordi AG – das Medienhaus

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

Bestellen Sie per Mail: verlag@jordibelp.ch

Telefonisch: **031 818 01 27**

Bild: Joel Super

Bundle 1
 +  = **CHF 45.-**
 statt CHF 51.-
 zzgl. Versand

Bundle 2
 +  = **CHF 75.-**
 statt CHF 81.-
 zzgl. Versand

Bundle 3
 +  = **CHF 99.-**
 statt CHF 108.-
 zzgl. Versand

Bundle 4
 +  +  = **CHF 109.-**
 statt CHF 120.-
 zzgl. Versand

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 31. August 2015

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
27.08.2015	HB-798	Glasflügel H 301 Libelle	47	1967	Drake Ross Andrew, Effretikon	Winterthur
28.08.2015	HB-3209	ASW 27	27028	1996	Moesching Ulrich / Segelfluggruppe Oberamt, Hausen am Albis	Zweisimmen
13.08.2015	HB-CIR	Ce 182Q	182-66647	1978	Weber Moritz / Motorfluggruppe Basel, Hofstetten SO	Basel-Mulhouse
25.08.2015	HB-CYU	Ce 172S	172S9323	2003	Filli Alexander / Flying Bee Blotze, Biel-Benken BL	Basel-Mulhouse
07.08.2015	HB-KAL	Jodel DR 250/180	47	1966	Schweizer Gregor / Skyrocket Club, Aesch BL	Ausland
31.08.2015	HB-KFS	Jodel DR 250/160	66	1966	Meyer Andreas Felix, Féchy	Môtiers
27.08.2015	HB-NCG	Rockwell 112TC	13074	1976	Fribair AG, Zug	Ecuvillens
19.08.2015	HB-QPV	Ultramagic M-145	145/80	2012	Balloon Concept, Savagnier	Neuchâtel
07.08.2015	HB-SEY	Jodel D 120	154	1959	Schweizer Gregor / Skyrocket Club, Aesch BL	Ausland
03.08.2015	HB-SGB	DA 40 D	D4.372	2010	Premier Aviation AG / Fliegerschule St. Gallen Altenrhein AG (FSA), Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
03.08.2015	HB-SGC	DA 40 D	D4.367	2009	Premier Aviation AG / Fliegerschule St. Gallen Altenrhein AG (FSA), Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
12.08.2015	HB-SRE	AT-3 R100	AT3-063	2012	AA-Air GmbH / Fluggruppe Reichenbach, Reichenbach	Reichenbach

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
21.08.2015	HB-FBP2	Pilatus PC-6/B2-H4	1005	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.08.2015	HB-FMX	Pilatus PC-6/B2-H4	954	2007	Scenic Air AG, Matten bei Interlaken	Reichenbach
03.08.2015	HB-FSC15	Pilatus PC-12/47E	1558	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.08.2015	HB-FSD15	Pilatus PC-12/47E	1559	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.08.2015	HB-FSE15	Pilatus PC-12/47E	1560	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.08.2015	HB-FSF15	Pilatus PC-12/47E	1561	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.08.2015	HB-FSG15	Pilatus PC-12/47E	1562	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.08.2015	HB-FSH15	Pilatus PC-12/47E	1563	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.08.2015	HB-FSI15	Pilatus PC-12/47E	1564	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.08.2015	HB-FSJ15	Pilatus PC-12/47E	1565	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.08.2015	HB-FSK15	Pilatus PC-12/47E	1566	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.08.2015	HB-FSM15	Pilatus PC-12/47E	1568	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.08.2015	HB-FSN15	Pilatus PC-12/47E	1569	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.08.2015	HB-HLW6	Pilatus PC-7 Mk. II	764	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.08.2015	HB-HVS	Pilatus PC-21	228	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.08.2015	HB-HX02	Pilatus PC-21	195	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.08.2015	HB-HXP2	Pilatus PC-21	196	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.08.2015	HB-HXR2	Pilatus PC-21	198	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.08.2015	HB-HXT2	Pilatus PC-21	200	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.08.2015	HB-HXU2	Pilatus PC-21	201	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.08.2015	HB-LRQ	DHC-6 Srs. 310	696	1980	RUAG Schweiz AG, RUAG Aviation, Emmen	Bern-Belp
24.08.2015	HB-LZC	Cessna 340A	340A1263	1981	HS-Air GmbH, Luzern	Grenchen
21.08.2015	HB-QZM	Ultramagic T-180	180/125	2015	Ballonpilot GmbH, Riken AG	Riken AG
28.08.2015	HB-VRW	Embraer EMB-505	50500308	2015	air-connect International AG, Stans	Zürich
31.08.2015	HB-ZPI	Airbus Helicopters EC 130 T2	8149	2015	Europavia (Suisse) SA, Bern	Balzers FL
20.08.2015	HB-ZQP	MD Helicopters 500N	LN108	2008	Britannia Air Service SA, Genève	Genève-Cointrin
13.08.2015	HB-ZSS	Enstrom 280FX	2113	2005	Marti Samuel, Schindellegi	Mollis
31.08.2015	HB-ZXB	Marengo SKYe SH09	02	2015	Marengo Swisshelicopter AG, Mollis	Mollis



Handänderung: Rockwell 112TC HB-NCG. Der amerikanische Flugzeughersteller Rockwell entwarf 1970 das vierplätige Reiseflugzeug Rockwell 112, das ab 1972 an die Kunden ausgeliefert wurde. Vier Jahre später erhielt das Flugzeug unter der Bezeichnung 112TC einen leistungsstärkeren Motor, der ein höheres Abfluggewicht erlaubte.



Handänderung: Jodel DR 250/160 HB-KFS. Der Jodel DR250/160 Capitaine wurde aus dem verbreiteten Jodel DR 1050 entwickelt und zwischen 1965 und 1967 in 21 Exemplaren gebaut. Das Flugzeug erhielt einen stärkeren Motor von 160 PS (118 kW) sowie ein durchdachteres Instrumentenbrett und wurde generell geräumiger ausgelegt.



Handänderung: Jodel D 120 HB-SEY. Seit dem 4. Februar 1969 ist diese vor 56 Jahren gebaute Jodel D 120 im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragen. Im Laufe dieser Zeit hat sie verschiedene Bemalungen getragen (im Bild jene von 1971). Nun wurde der Oldtimer von Gregor Schweizer übernommen.



Löschung: Aero AT-3 R100 HB-SFN. Die Aero AT-3 wurde von Tomasz Antoniewski in Polen entwickelt und flog 1997 erstmals. Ab 2002 wurde sie an Kunden geliefert. Die Version R100 wird von der Aero AT in Mielec serienmässig hergestellt und ausgeliefert, während die Variante SK als Kit zum Selbstbau angeboten wird.

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
27.08.2015	HB-798	Glasflügel H 301 Libelle	47	1967	Drake Ross Andrew, Effretikon	Winterthur
28.08.2015	HB-2503	Arcus M	79	2014	BMGA – Bex Motor Glider Association, Vevey	Bex
03.08.2015	HB-FRK15	Pilatus PC-12/47E	1541	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.08.2015	HB-FSA15	Pilatus PC-12/47E	1556	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.08.2015	HB-FSB15	Pilatus PC-12/47E	1557	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.08.2015	HB-FSC15	Pilatus PC-12/47E	1558	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.08.2015	HB-FSE15	Pilatus PC-12/47E	1560	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.08.2015	HB-HLR6	Pilatus PC-7 Mk. II	759	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.08.2015	HB-HXG2	Pilatus PC-21	187	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.08.2015	HB-HXH2	Pilatus PC-21	188	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.08.2015	HB-IXW	Avro 146-RJ100	E3272	1995	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Basel-Mulhouse
28.08.2015	HB-LRJ	DHC-6 Srs. 300	244	1969	RUAG Schweiz AG, RUAG Aviation, Emmen	Bern-Belp
12.08.2015	HB-LZB	DA 42	42.AC0008	2006	BlueEn Swiss Service AG, Gersau	Grenchen
20.08.2015	HB-PMR	PA-28-181	2890131	1989	Air-Fribourg Services SA, Ecuwillens	Ecuwillens
10.08.2015	HB-QLM	Cameron V-90	10862	2006	Held & Partner PIM GmbH, Zug	Zug
18.08.2015	HB-SFN	AT-3 R100	AT3-010	2004	AA-Air GmbH, Unterseen	Grenchen
19.08.2015	HB-VWF	Ce 525	525-0650	2007	Waltair AG / Verein JET Circle, Niederwangen bei Bern	St. Gallen-Altenrhein
07.08.2015	HB-YMG	Kitfox 7	570407063	2011	Huber Hans-Rudolf, Nesslau	Bex

Events, Agenda, Wettbewerb

Swissair zu Besuch in Grenchen

Swissair – welch ein grosser Name! Wer erinnert sich nicht an die Blütezeit der früheren Vorzeige-Airline, die 2001 Konkurs ging. Längst haben sich die Schweizer an das Nachfolge-Unternehmen Swiss gewöhnt. Die guten alten Zeiten, denen allerdings auch heute noch viele nachtrauern, erlebten unlängst in Grenchen ein kurzes Revival, wie diese Aufnahme der DC-3 mit dem Schriftzug der Swissair beweist. **cp**



Foto: Ulrich Mahmi

Das läuft 2015

26. – 27. September

Malta Air Show mit PC-7 TEAM

7. – 8. Oktober

Fliegerdemonstration Schweizer Luftwaffe auf der Axalp

10. Oktober

Air Days im Verkehrshaus Luzern mit PC-7 TEAM, Super Puma

11. – 13. Oktober

Seaplane-Meeting Genève

Wettbewerb – Flughäfen/Orte dieser Welt

Foto: Rino Zigerlig



Wie heisst dieser Ort?

Der Flugplatz feierte kürzlich ein Jubiläum. Wie heisst er? Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 12. Oktober 2015.

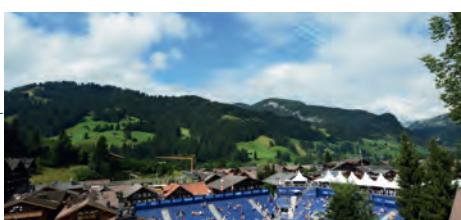
Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre **vollständige Adresse** bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2016. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der November-Ausgabe publiziert.

Auflösung Wettbewerb Nr. 09: Gstaad.

Richtig geantwortet haben: Max Donzé, 2533 Evilard; Sandro Süess, 1712 Tafers; Hanspeter Kunz, 8636 Wald; Beat Elsasser, 8134 Adliswil; Bruno Richter, 8706 Meilen; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Pius Wigger, 8124 Maur; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Jürg Dorninger, 8488 Turbenthal; Peter Willmann, 8049 Zürich; Ernst Scheidegger, 4803 Vorderwald; Max Bosshard, 8105 Watt; Kurt Studer, 3297 Leuzigen; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Markus Forrer, 9442 Berneck; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Daniel Gautschi, 5735 Pfeffikon; Kurt Stirnimann, 4058 Basel; Hans Walker, 6206 Neuenkirch; Richard Gähwiler, 5623 Boswil; Christoph Schmon, 6374 Buochs; Niklaus Hofer, 3504 Oberhünigen; Heinz P. Bächler, 3309 Kernenried; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Jürg Rimensperger, 8049 Zürich; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Fritz von Allmen, 3600 Thun; Urs Gysin, 4303 Kaiseraugst; Riccardo Franchi, 6517 Arbedo; Hans-Peter Würsten, 3073 Gümligen; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Michael Frei, 5436 Würenlos; Derrick Wildi, Calgary (Kanada); Dario Duppenhaler, 3656 Aeschlen ob Gunten; Sven Steinmann, 8548 Ellikon/Thur; Leander Arnold, 4102 Binningen; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Ernst Scheidegger, 4803 Vorderwald; Kuno Matter, 5046 Walde; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Fritz Hofer, 3672 Oberdiessbach; Beat Schärer, 7527 Brail.

Als Gewinner wurde **Niklaus Hofer** ausgelost. Die Gewinner werden im Dezember 2015 kontaktiert.

Foto: Archiv Cockpit



FULL STOP.

CHICKEN WINGS®

www.chickenwingscomics.com



VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER

© Michael and Stefan Strasser - 897

„Patrouille Suisse – Rot-Weisse Präzision“

Die atemberaubende Flugformation der Patrouille Suisse
Erstmals auf einem Qualitäts-Taschenmesser



Die 8 Funktionen

1. grosse Klinge
2. kleine Klinge
3. Schere
4. Dosenöffner mit
5. - kl. Schraubendreher
(auch für Kreuzschrauben)
6. Kapselheber mit
7. - Schraubendreher
8. - Drahtabisolierer

Länge: 9 cm

Produktpreis: Fr. 99.90
oder 2 Raten à Fr. 49.95
(+ Fr. 11.90 Versand und Service)



- Griffschale mit Gemälde von Wilfred Hardy
- Patrouille Suisse Heckflosse auf der Rückseite
- Klinge mit PS Schriftzug-Gravur
- Limitierte Auflage
- Mit handnummeriertem Zertifikat
- Exklusiv bei Bradford Exchange

Seit mehr als 50 Jahren fasziniert die Patrouille Suisse durch ihre Präzision und ihre spektakulären Formationen am Himmel. Patrouille Suisse, das ist mehr als nur ein geflügeltes Wort, Patrouille Suisse das ist die perfekte Visitenkarte für die Schweiz. Das hochwertige Taschenmesser „Rot-Weisse Präzision“ widerspiegelt eindrücklich diese Präzision und diesen „Spirit“, mit welchem uns die Patrouille Suisse in ihren Bann zieht und uns seit Jahren fasziniert. Bestellen Sie jetzt gleich und schon bald sind Sie stolzer Besitzer des ersten und einzigen Taschenmessers mit dem spektakulären Patrouille-Suisse Gemälde von Wilfred Hardy!



Sie erhalten Ihr Messer in einer Sammelbox zum Aufbewahren und einem von Hand nummerierten Echtheits-Zertifikat



Die Nummerierung wird auf der kleinen Klinge einzeln geprägt



Auf der Klinge ist der Schriftzug der Patrouille Suisse dauerhaft eingraviert



Die edel gestaltete Rückseite mit Schriftzug und Patrouille Suisse Heckflosse

365-Tage-Rücknahme-Garantie

Für Online-Bestellung:
Referenz-Nr.: 54115

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

EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN

Reservierungsschluss 16. November 2015

Ja, ich bestelle das Taschenmesser

„Rot-Weisse Präzision“ • Die exklusive Sonder-Edition

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

54115



**ALERT
LOCALIZATION
RESCUE**

BREITLING
EMERGENCY



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

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

BREITLING.COM



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™