

Interview mit Bruno Jans und Tobias Pogorevc

## Helvetic Airways ist fit



**Military Aviation**  
Spektakuläre  
Axalp-Bilder

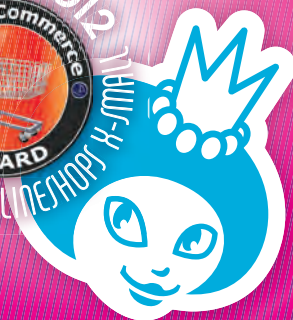
**Report**  
Venom-Absturz:  
50 Jahre später

**Civil Aviation**  
Harry Hohmeisters  
Swiss-Bilanz



Postkarten,  
Visitenkarten,  
Flyer und  
mehr.

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



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



Foto: Rino Zigerlig

# Take your seats

## Liebe Leserinnen und Leser

**A**xalp, Mollis (Bild) oder Wangen-Lachen: Überall, wo sie auftritt, folgt der Patrouille Suisse eine Heerschar von Anhängern. Kein Weg ist ihnen zu weit, kein Aufstieg zu mühsam. Die Schweizer Luftwaffe kann sich wahrlich nicht über mangelnde Unterstützung ihrer treuen Fans beklagen. Jedes Jahr nehmen viele den steilen Weg zur Axalp unter die Füsse, nur um die Piloten bei ihrer Arbeit hautnah beobachten zu können.



Einer schwebte bisher über allen, fast wie in höheren Sphären: Oberstleutnant Daniel «Dani» Hösli, Kommandant der Patrouille Suisse. Er verstand es wie kein anderer, seine Piloten mit viel Gespür zu

vermarkten – fast wie Popstars. Die Ära des umtriebigen Hösli geht Ende Jahr endgültig zu Ende. Sogar die Super Constellation Association erwies ihm ihre Reverenz (Seite 14).

Ebenfalls zu Ende geht eine andere Ära: diejenige von Swiss-Chef Harry Hohmeister (Seite 15). Der Norddeutsche schaffte es, die Swiss auf den Erfolgspfad zu bringen und die Arbeit seines Vorgängers Christoph Franz kontinuierlich weiterzuführen. Dabei hat er auch ein feines Gespür für die Schweizer Mentalität entwickelt.

Last but not least: Mit Regula Eichenberger tritt die erste Schweizer Linienpilotin ab. Dies nach einer über 30-jährigen Karriere, die bei der Crossair begann und sie für die TEA Switzerland unter anderem nach Australien und Vietnam führte (Seite 45).

---

**Patrick Huber, Chefredaktor**

# Luftfahrtversicherungen

mit Vertrauen – von Pilot zu Pilot, klicken Sie

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

Generalagentur Fred Schneider

Länggasse 2A, 3601 Thun

Tel. 058 357 17 02, Fax 058 357 17 18

z.T. mit Vergünstigungsverträgen

(AeCS)

Walter Schneider

Marc Herzig

**Allianz** 

## Operating above FL285?

Stay part of the system - Line up your track.

**FANS**



**KUERZI**  
avionics

*More than you expect!*

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



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



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



Mehr als 4'500 Modelle!  
**Ju-52 Ju-Air IWC**  
Herpa 1:160  
CHF 69.50  
[www.flugzeugmodelle.com](http://www.flugzeugmodelle.com)

**Flugschule**

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

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



ab Fr. 230.-

**Rundflüge | Flugschule**  
Flüge ab Basis:  
Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten

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

**mt-propeller**

Über 200 STCs weltweit!

*The Winner's Propeller!*

- 33 Jahre Produktion und Service bei MT-Propeller
- 60 Service Center weltweit
- 110 Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Mehr als 50.000 Propellerblätter in Betrieb
- Verfügbar für Flugzeuge, Luftschiffe, Hovercraft und Windtunnel
- OEM Lieferant für 90% der europäischen und 35% der US-Flugzeughersteller

Flugplatzstr. 1  
94348 Atting / Germany  
Tel.: +49(0)9429 9409-0  
Fax: +49(0)9429 8432  
[sales@mt-propeller.com](mailto:sales@mt-propeller.com)

[www.mt-propeller.com](http://www.mt-propeller.com)




Beech King Air 90 Serie




Piper PA 31 T Serie

Verkauf und Service von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.


**Terra-Grid E 35**  
Solution to Stabilize your Grass-Runways




**Big-Marker E 35**  
Solution to Mark your Runways



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



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



## Military Aviation

- 6** Demonstration der Luftwaffe auf der Axalp
- 10** Zu Besuch beim Drohnenhersteller Elbit in Israel
- 14** Danke, Daniel Hösli!

## Civil Aviation

- 15** Harry Hohmeisters Leistungsausweis nach sechs Jahren CEO Swiss
- 22** AUA im Wetlease für die Swiss

## Cover Story

- 18** Bruno Jans und Tobias Pogorevc im grossen Helvetic-Interview

## Report

- 24** 50 Jahre später: Pilot erzählt vom Venom-Absturz
- 28** Happy Birthday DC-3: 80 Jahre und noch immer voll im Saft

## Mittelposter

- 26** Axalp: Wo sich Fliegerfreunde treffen

## General Aviation

- 30** Pilot Peter Misteli über die Geheimnisse der Dewoitine

## Helicopter

- 33** Data Sheet: Agusta Westland PZL-Swidnik SW-4
- 36** Marengo: Entwicklung des SKYe SH09 auf Kurs

## History

- 38** Erstflug der B-26 Marauder (Teil 1)

## 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

# 15

## Civil Aviation

### CEO Harry Hohmeister verlässt die Swiss



## Report

### Dem Tod in letzter Sekunde entronnen



# 24

## General Aviation

### Dewoitine: an jedem Meeting eine Augenweide



# 30

**Titelbild: Helvetic Airways, die Airline von Financier Martin Ebner, wird immer grösser. Foto: Helvetic Airways**

#### 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:

Christian Aeschlimann  
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  
Jana Fuchs  
Aemmenmattstrasse 22  
3123 Belp  
Telefon +41 31 818 01 42  
inserate@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

9000 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

#### 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

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

gedruckt in der  
**schweiz**



## Für Hartgesottene

Das Axalp-Schiessen musste einmal mehr abgesagt werden: Das Wetter spielte nicht mit. In den Tagen davor verfolgten hingegen viele eingefleischte Fans der Schweizer Luftwaffe das Training im Berner Oberland.

Jeweils 6000 bis 8000 Zuschauer aus dem In- und Ausland besuchen die Demonstrationstage der Schweizer Luftwaffe auf der Axalp im Berner Oberland. Im Jahr 2009 waren es sogar rekordverdächtige 9000 Zuschauer, die sich nach einem langen und beschwerlichen Aufstieg auf dem Schiessplatz auf 2500 Metern trafen.

Das Axalp-Schiessen gilt als Jahresabschlussvorführung der Schweizer Luftwaffe. Seit bald 20 Jahren haben zivile Zuschauer die Möglichkeit, die Flugshow auf der Axalp zu verfolgen. Die Anfänge reichen allerdings zurück bis in die 40er-Jahre – und waren ausschliesslich als fliegerischer Feinschliff für die Piloten gedacht.



Viele Unentwegte nehmen einen stundenlangen Aufstieg in Kauf, um den Auftritt der Schweizer Luftwaffe hautnah miterleben zu können.

### Ein Publikumsmagnet

Die ersten ausländischen Gäste überhaupt auf der Axalp waren der englische General Feldmarschall Montgomery und der englische Luftmarschall Lord Tedder: Am 18. Februar 1950 wurde im Beisein dieser Herren das Fliegerschiessen durchgeführt.

Als erstes Flugzeug kam auf der Axalp der offene Doppeldecker C-35 zum Einsatz. Im Laufe der Jahrzehnte trainierten Schweizer Piloten mit beinahe der gesamten Palette von Kampfflugzeugen bis hin zur F/A-18 Hornet auf dem Gebirgsschiessplatz.

### Meilenstein 1949

Ein Meilenstein war im Jahr 1949 das erste Schiessen mit Kampfflugzeugen, damals vom Typ De Havilland D.H.100 Vampire. Ab etwa 1960 konnten auch die ersten Helikopter auf der Axalp landen. Aus den histo-

rischen Unterlagen ist jedoch nicht ersichtlich, ab wann diese an der «Show» teilnahmen.

### Der Nebel verhinderte den Event

Der diesjährigen Veranstaltung war allerdings kein Glück beschieden, nachdem der Anlass schon vor zwei Jahren aus Witterungsgründen hatte abgesagt werden müssen (letztes Jahr fand wegen der AIR14 kein Schiessen statt). Am Mittwoch und Donnerstag (7./8. Oktober) verhinderte der dichte Nebel die Demonstrationsflüge. Zahlreich waren indes die Schaulustigen, welche die Trainingsflüge Anfang Woche bei schönstem Wetter verfolgen konnten. **cp**

## Axalp

Foto: Marco Zatta



1 Trainingsflug von Hptm Julien «Teddy» Meister für die Vorführung auf der Axalp.

2 Oberstlt Daniel «Stampa» Stämpfli grüsste die 120 Zuschauer auf dem Wildgärist mit ein paar schönen Vorbeiflügen mit seiner PC-21.

3 F/A-18 Hornet-Solo-Display vor imposanter Kulisse.

4 Nach der Schussabgabe geht dieser F-5E Tiger II mit einer engen Linkskurve wieder in Deckung.

Foto: Sven Zimmermann



Foto: Marco Zatta



Foto: Marco Zatta





# Winter Specials in Luzern

An der absolut besten Lage der Leuchtenstadt Luzern treffen Sie bei uns auf ein besonderes und sympathisches 5-Sterne-Festivalhotel mit fünf Generationen Familientradition.

In jedem unserer neuen und preisgekrönten Zimmer und Suiten erzählen wir Ihnen eine Geschichte eines ehemaligen Hotelgastes. Seien Sie gespannt und freuen Sie sich auf Ihren Besuch bei uns!

## **Vorweihnachts-Special**

Gültig vom 15. November bis 24. Dezember 2015

- Eine Übernachtung in einem preisgekrönten Hotelzimmer
- Ein Getränk an der Schweizerhof Bar

Ab CHF 149.00 pro Person

## **Winterliche Zentralschweiz entdecken**

Gültig 1. Januar bis 31. März 2016

- Zwei Übernachtungen im Doppelzimmer
- Tell-Pass für zwei Tage freie Fahrt in der Zentralschweiz mit Bus, Bahn und Schiff

Ab CHF 329.00 pro Person

Zusätzlich geniessen Sie bei beiden Angeboten:

- Unser reichhaltiges Frühstücksbuffet
- Mineralwasser, Früchte und ein Schweizerhof-Törtchen auf dem Zimmer
- Kostenfreier Zugang zum Wellness und Beauty Bereich
- Kostenfreies WLAN im gesamten Hotelbereich
- Shopping Angebote direkt vor dem Haus

Lucerne Festival am Piano, Piano Off-Stage oder Indiana Jones live in concert mit dem 21<sup>st</sup> Century Symphony Orchestra, dazu diverse Weihnachtsmärkte und «Live on Ice» vor dem KKL Luzern. Es ist genug los in Luzern während dieser Zeit!

Buchen Sie jetzt direkt auf unserer Webseite [www.schweizerhof-luzern.ch](http://www.schweizerhof-luzern.ch) oder unter +41 (0)41 410 0 410.





Aufklärungsdrohne Hermes 900 HFE während eines Testflugs in Israel.

# Mit «C-Music» gegen terroristische Anschläge

Kurz nach Beschluss beider eidgenössischer Räte über das Rüstungsprogramm 2015 kann der Bund nun sechs Aufklärungsdrohnen Hermes 900 HFE aus Israel kaufen. «Cockpit» erhielt Gelegenheit, das führende private israelische Rüstungsunternehmen Elbit Systems in Tel Aviv zu besuchen, um Einblicke in die Fertigung der Drohnen und des zivilen Raketen-Abwehrsystems «C-Music» zu erhalten.

**W**er kurz vor dem israelischen Neujahrstag das Heilige Land besucht, geniesst die Gastfreundschaft der Israelis in besonderer Weise. Während im Vorhof des Elbit-Verwaltungsgebäudes die Infrastruktur für die Neujahrsparty aufgebaut wird, herrscht im Betrieb der normale Tagesablauf. Pressechefin Rosen Dalia, die auch auf den internationalen Luftfahrt-Messen Le Bourget und Farnborough den Medien kompetent zur Verfügung steht, hat ein attraktives Programm zusammengestellt. Nach kurzem Sicherheitscheck erläutert Manager Eli Dotan die Hermes 900 HFE, die auch die Schweiz kürzlich durch Parlamentsbeschluss bestellte.

## 36 Stunden in der Luft

Die Drohne basiert auf dem Vorgänger-Modell Hermes 450, deren Einführung bei der britischen Armee Eli Dotan begleitete.

Unter dem Namen Watchkeeper WK450 bestellten die Briten 54 Exemplare, die in Afghanistan bereits erfolgreich für Aufklärungsflüge im Einsatz waren. Die Verluste seien sehr gering gewesen, erklärte Dotan, der die Robustheit der Drohne hervorhob. Die Hermes 900 HFE ist beinahe doppelt so gross und leistungsfähiger als das Vorgängermodell. Wichtiger als das Fluggerät seien die eingesetzten Sensoren. Standardmässig rüste Elbit die Hermes mit dem 33 bis 38 Kilogramm leichten optischen Sensor für Tag und Nacht mit einer Blende von 38,1 cm, einer Farb-TV-Kamera mit 1394x1040 Pixel aus. Hermes 900 HFE könne gemäss Kundenwunsch auch mit weiteren Sensoren bestückt werden. Die Drohne sei in der Lage, bis zu 36 Stunden in der Luft zu bleiben, erklärte Eli Dotan.

## Exportaufträge sind wichtig für Elbit

In der ultramodernen Elbit-Montagehalle

steht ein bereits fertiggestellter Hermes 900 HFE, bestimmt für die israelische Luftwaffe. Noch fehlt die Elektronik, die aus dem Werk in Haifa stammt und bereitsteht. In wenigen Wochen wird die Drohne für Testflüge abheben. Die Montagehalle erlaubt die jährliche Produktion von sechs Drohnen. Bald wird Platz für die Bearbeitung der Schweizer Bestellung geschaffen, denn Exportaufträge sind für Elbit äusserst wichtig. Es sei auch möglich, je nach Bedarf die jährliche Produktionsrate zu erhöhen, erläutert Eli Dotan, der die hervorragende Zusammenarbeit mit Armasuisse hervorhebt.

Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) verspricht sich vom neuen Drohnensystem Allwettertauglichkeit, grössere Reichweite, kleinere Lärmemissionen und tiefere Kosten. Auch wenn ein Simulator beschafft wird: Die Grundausbildung der Drohnen-Operateure soll zu Beginn in Israel erfolgen.

### 60-jährige Erfolgsgeschichte

Elbit Systems Ltd, 1966 von Elron Electronic Industries gegründet, konzentrierte sich in der Anfangszeit auf die Entwicklung und Produktion von Navigationsausrüstung für die Flugzeuge der Israelische Luftwaffe (IAF). 1996 wurde Elbit in drei Gesellschaften Elbit Medical Imaging, Elbit Systems und Elbit aufgeteilt. Im Jahr 2000 fusionierte Elbit Systems mit El-Op, eine Firma des derzeitigen Vorsitzenden Michael Federmann, und gilt heute als grösstes nichtstaatliches Unternehmen für Verteidigungselektronik in Israel. Elbit und ihre Tochtergesellschaften sind im Bereich Luft- und Raumfahrt tätig und führend in der Entwicklung von Drohnen. RM

Notlandung war erfolgreich. Der versuchte Abschuss konnte auf Video aufgezeichnet werden. Zu sehen waren vermummte Männer, die mit einer von der Schulter abgefeuerten Rakete (MANPAD = Man Portable Air Defence System) versuchten, den Airbus vom Himmel zu holen. Um künftig solche Angriffe abwehren zu können, entwickelte die israelische Rüstungsindustrie verschiedene Abwehrsysteme, die mit Laser, Infrarot und Flares ausgerüstet sind. Das Rennen machte das Elbit System «C-Music», das mit Laser operiert.

### Schutz vor Raketen

Das «C-Music»-Abwehrsystem wird unter dem Rumpf des Flugzeugs angebracht. Die

Montage erfordere weniger als eine Stunde Arbeitszeit, erklärt die Projektmanagerin. In einer Kapsel befindet sich ein Infrarot-Abwehrsystem zur Ortung anfliegender Raketen. Nach der Ortung lenkt ein Laser die feindliche Rakete in eine andere Richtung; das Flugzeug wird nicht getroffen, die Lenkwaffe zerschellt am Boden. Der Vorgang erfolgt automatisch, ohne Intervention der Piloten, die somit nicht abgelenkt werden.

Inzwischen sind sämtliche Maschinen der El Al, Israir und Arkia mit «C-Music» ausgerüstet. Elbit ist nun bestrebt, das System auch anderen Airlines anzubieten. **cp**

Rolf Müller

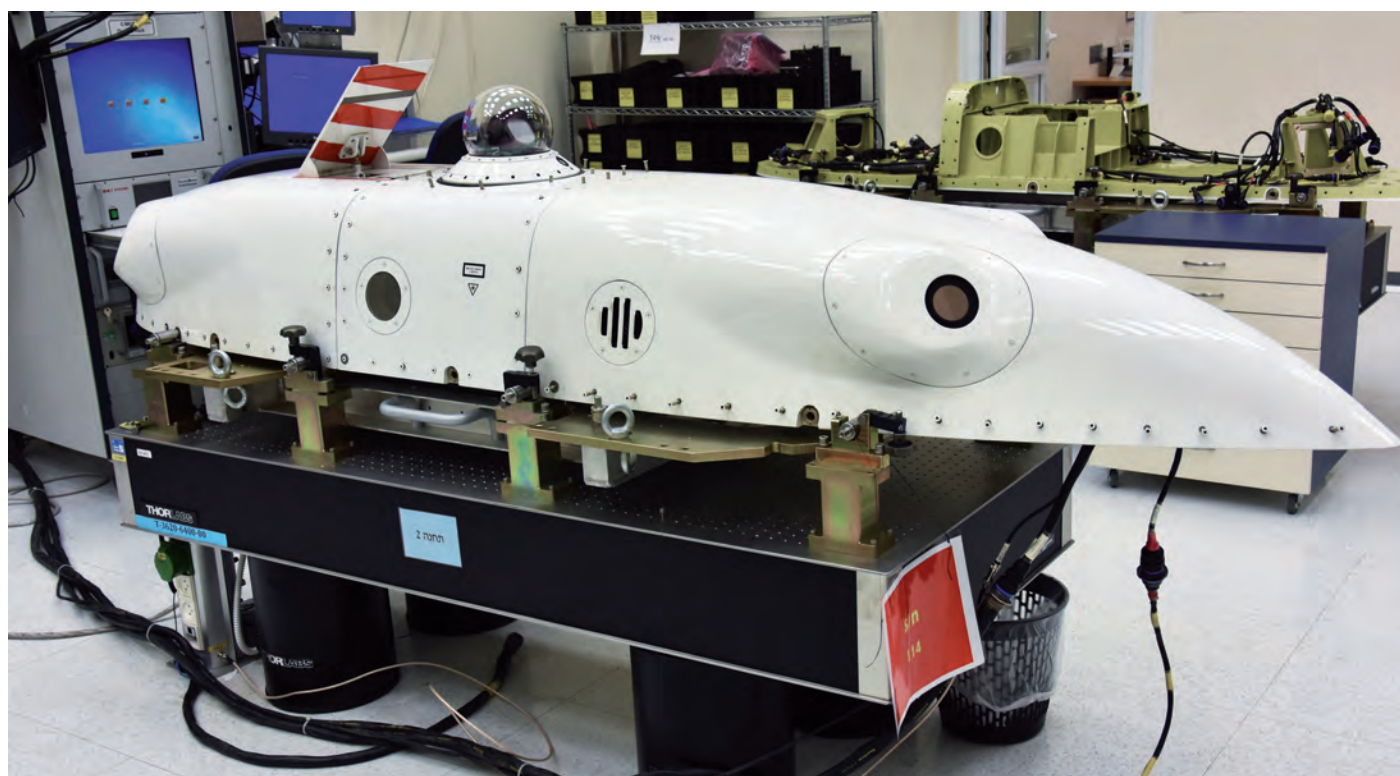
### Mit «C-Music» gegen Terroristen

Den 28. November 2002 dürften die 261 Passagiere des Arkia-Fluges von Mombasa nach Tel Aviv wohl nicht mehr so schnell vergessen. Nur um Haaresbreite entging die Passagiermaschine der israelischen Chartergesellschaft einem Anschlag, als Al-Kaida-Terroristen zwei SA-7 Strela-Flugabwehrraketen auf die Boeing 757 abschossen. Allein das Geschick der Piloten und eine Portion Glück verhinderten die Katastrophe.

Ein Jahr später wurde ein DHL-Frachter in Bagdad getroffen: Der Airbus A300 verzeichnete einen Triebwerkstreffer; die eingeleitete



Hermes-Drohne vor den Montagehallen der Elbit.



So sieht das Elbit System «C-Music» in der Produktionshalle in Tel Aviv aus. Das Abwehrsystem wird unter dem Rumpf des Flugzeugs angebracht. In einer Kapsel befindet sich ein Infrarot-Abwehrsystem zur Ortung anfliegender Raketen.



**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](http://verlag.jordibelp.ch)

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

Telefonisch:  
**031 818 01 27**

### 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



# EINMAL AB BERN IMMER AB BERN

Ihr schnellster Weg ans Ziel.



[flyskywork.com](http://flyskywork.com) | Flights made in Switzerland

# Ground Crew auf Reisen

Auf ihrer Heimatbasis Emmen wird die Patrouille Suisse von einer 26-köpfigen Bodenmannschaft unterstützt. Wenn die Schweizer Jet-Kunstflugformation ins Ausland reist, werden die Piloten von 13 Mann aus der Bodenmannschaft begleitet.

Um einensicheren und reibungslosen Betrieb im Ausland zu garantieren, wird die Patrouille Suisse jeweils von einem 13-köpfigen Team der Ground Crew begleitet. Die Abläufe zur Bereitstellung der sieben Northrop F-5E Tiger II der Patrouille Suisse unterscheiden sich im Ausland nicht von denjenigen auf der Heimatbasis Emmen (siehe Cockpit 10/2015).

## Unterwegs

Angeführt wird die Ground Crew bei Auslandseinsätzen von einem Détachement-Chef, unterstützt von einem Chef Technik. Ihnen unterstehen zwei Avioniker/Elektriker, ein Waffenwart Tiger, ein Détachement-Logistiker und ein Mann der Logistikbasis der Armee (LBA). Für die Bereitstellung der Flugzeuge stehen zwei Gruppen mit jeweils zwei Flugzeugwarten für Tiger zur Verfügung. Diese werden von Gruppenführern kommandiert, die selber Flugzeugwarte und Avioniker, Flugzeugelektriker oder beides sind. Das Material für den Betrieb der Northrop F-5E Tiger II im Ausland wird von zwei Lastwagen mit Anhängern zum jeweiligen Aufführort transportiert. Sie werden von zwei Doppelbesatzungen der Bodenmannschaft gesteuert.

## Explosiv

Bei den Überflügen zu ausländischen Vorführorten sind die sieben F-5E Tiger II mit zusätzlichen Treibstofftanks ausgerüstet. Aus diesem Grund gehört auch ein Waffenwart Tiger zum Auslandsteam der Bodenmannschaft. Er ist für die Demontage am Einsatzort und die Montage der Zusatztanks (sogenannte RUNT = Rumpf-untertanks) zuständig. Die zwei mitgereisten Avioniker/Elektriker unterstützen ihn bei dieser Arbeit. Sie sind ebenfalls für die Montage und Demontage der Tanks ausgebildet. Die Flugzeuge müssen ihre Zusatztanks im Notfall abwerfen können. Aus diesem Grund ist der Lastenträger (Pylon) an den zwei Befestigungspunkten mit jeweils einer sogenannten Lastenabschusspatrone ausgerüstet. Wenn der Pilot den Notabwurf auslöst, werden mit den Sprengpatronen



Oben: Devis Gianetta sorgt mit seinen Kollegen dafür, dass die F-5E Tiger der Patrouille Suisse die Vorführungen reibungslos absolvieren können. Unten: Einsatz im Ausland unter widrigen Bedingungen.



Fotos: Luftwaffe

die zwei Befestigungskrallen geöffnet und der Zusatztank löst sich vom Pylon. Diese Sprengpatronen sind der Grund, warum ein Waffenwart für die Befestigung der Zusatztanks zuständig ist. Der Waffenwart ist zudem für die Bestückung der Flugzeuge mit Leuchtfackeln (Flare) verantwortlich.

## Mobile Werkstatt

Die Ground Crew ist auch bei Auslandseinsätzen für kleinere Reparaturarbeiten an den Einsatzflugzeugen vorbereitet. In den zwei Anhängerzügen werden einige Ersatzteile und alles für eine Reparatur nötige Werkzeug mitgeführt. Grössere Ersatzteile oder zum Beispiel ein ganzes Triebwerk müssten jedoch aus der Schweiz angeliefert werden. Der Transport erfolgt in solchen Fällen mittels Flugzeug des Lufttransportdienstes des Bundes (LTDB) oder mit einem Lastwagen. Vor Ort führt ein Mechaniker, eventuell

unterstützt von einem zweiten Kollegen, die Reparaturen aus. Als Verantwortlicher für die einwandfreie Erledigung der Arbeit unterschreibt er den Instandhaltungsnachweis. Der Gruppenführer überprüft die Reparaturarbeiten laufend und visiert die Erledigung auf dem Formular. Anschließend überprüft der Chef Technik spezifische Punkte und visiert ebenfalls. Er amtiert bei Reparaturen zudem als Kontrolleur und überprüft die ordnungsgemässe Ausführung zusätzlich. Es ist aber der Détachement-Chef, der das Flugzeug schliesslich für den Betrieb frei gibt und die Daten aus dem Formular in die Bordakten des Flugzeugs einträgt. So greift das Motto «Bei uns wird nichts dem Zufall überlassen – und das ist sicher» nicht nur auf der Heimatbasis, sondern auch an jedem Ort im Ausland. **cp**

Walter Hodel

## Verabschiedung



Foto: VBS

## «Danke, Dani»

Das ganze Team wusste von der Aktion, nur dessen Kommandant nicht: Mit einem Formationsflug von Patrouille Suisse und «Super Connie», letztere versehen mit einer speziellen Aufschrift, wurde am 17. August Oberstleutnant Daniel «Dani» Hösli, der per Ende Jahr in Pension geht, gewürdigt.

Nur wenige waren eingeweiht, unter anderem Hauptmann Simon «Billy» Billeter, Leader der Patrouille Suisse. «Super Connie»-Captain Ernst Frei fasste an der AIR14 den Entschluss, den auf Ende Jahr in den Ruhestand gehenden PS-Kommandanten, Oberstleutnant Daniel «Dani» Hösli, mit einer speziellen Aktion zu verabschieden. Der Plan sah

vor, Hösli zu einem Fotoflug zu bewegen, anstelle ihn mit dem PC-6 nach Wangen-Lachen fliegen zu lassen, wo er eigentlich die PS-Trainingsflüge beobachten wollte. Auf dem Fotoflug sollte der Formationsflug von Patrouille Suisse und der Super Constellation festgehalten werden.

Am Vorabend des 17. August wurde im ehemaligen Swiss-Hangar in Basel die «Connie»

«versteckt» und der grosse Schriftzug «Danke DANI» auf der rechten Seite angebracht. Der Schriftzug wurde abgedeckt und erst fünf Minuten vor Start der Motoren aufgedeckt, als die Passagiere bereits im Flugzeug sassen und somit keine Möglichkeit mehr bestand, Fotos via Social Media zu verschicken, die Dani Hösli möglicherweise im letzten Moment noch erreicht hätten.



Grosses Bild: Formationsflug der Tiger F-5E-Maschinen mit der «Super Connie», die den temporären Schriftzug «Danke DANI» trug. Links: Der scheidende Kommandant der Patrouille Suisse, Oberstleutnant Daniel «Dani» Hösli (links), zusammen mit «Super Connie»-Captain Ernst Frei.

### «Überraschung war ein Volltreffer»

Der Formationsflug traf in der Gegend von Schwyz zuerst auf den Doppelsitzer-Tiger von Daniel Hösli, während die PS noch über Wangen-Lachen trainierte. Nachdem Hösli einige Zeit auf der linken Seite der «Connie» flog, entdeckte er schliesslich die Inschrift auf der rechten Seite, was er mit Begeisterung quittierte. «Die Überraschung war ein 100-prozentiger Volltreffer», bestätigt Ernst Frei. Etwas später schlossen die «Tiger» der PS auf und gemeinsam wurden zwei Mal die Mythen umrundet. Nach der Landung in Emmen wurde der langjährige Kommandant mit einem Fliegerfest gefeiert. **cp**

# Hohmeisters Bilanz

Sechs Jahre lang war Harry Hohmeister CEO der Swiss. Jetzt verlässt der 51-Jährige per Ende Jahr die Kommandobrücke. Nachfolger wird der bisherige Chef der Lufthansa München, Thomas Klühr.

Was sich intern schon längere Zeit abzeichnete, ist Mitte September Tatsache geworden: Harry Hohmeister verlässt die Swiss nach sechs erfolgreichen Jahren. Der in der Nähe Bremens aufgewachsene Hohmeister wechselt auf den 1. Januar 2016 nach Frankfurt und wird dort die Leitung des Hub-Managements übernehmen. Mit dem Hub-Management soll die kommerzielle Steuerung der Premium-Airlines Lufthansa, Swiss und Austrian Airlines (AUA) sichergestellt werden. Kommerzielle Funktionen wie Netz- und Flottenplanung, Produkt und Vertrieb werden künftig über alle Netz-Airlines und Drehkreuze hinweg enger koordiniert.

## Bilanz lässt sich sehen

Der österreichische Aviatik-Journalist Kurt Hofmann, der Hohmeister seit Jahren publizistisch begleitet, zieht eine positive Bilanz über das Wirken des Norddeutschen. «Seine Bilanz darf sich durchaus sehen lassen. Der Erfolg der Swiss basiert nicht zuletzt auf Hohmeisters Wirken.» Dieser habe sich

konzernintern auch für die Edelweiss Air stark gemacht. Die Swiss-Schwester dürfte auch in Frankfurt einen Fürsprecher haben. Trotzdem war Hohmeister intern nicht immer unumstritten. Die Gewerkschaften der Piloten und des Kabinenpersonals äusserten sich verschiedentlich negativ über den forschen Umgangston bei den Verhandlungen (siehe «Cockpit» 11/2014). Trotzdem beeindruckte Hohmeister durch sein eloquentes Auftreten und punktete bei den tendenziell eher distanzierten Schweizern mit seiner schlichten Art.

## Swiss – eine Qualitäts-Airline

Was unter Hohmeisters Vorgänger Christoph Franz begann, setzte Hohmeister nahtlos weiter um: den Aufstieg der Swiss zu einer Premium-Marke. Die Swiss wurde in der Lufthansa-Group zur «Cash Cow», die immer schöne Gewinne erwirtschaftet. Die Swiss lieferte dem Lufthansa-Konzern zuletzt einen Gewinnbeitrag von 100 Millionen Euro.

«Das gute Bild der Swiss dürfte Hohmeister in seiner neuen Position auch mehr Freiheiten ermöglichen», glaubt Hofmann. Die Swiss sei so etwas wie der Musterknabe des Airline-Verbunds. Was von den übrigen Airlines des Konzerns nicht unbedingt gesagt werden könne.

Die AUA beispielsweise hat über Jahre Verluste angehäuft und hätte wohl ohne ein strenges Sparkorsett nicht überlebt. Erst nachdem die AUA auf der Kostenbasis der viel billigeren Tochter Tyrolean einen Neu-

start lancierte, konnte der Cashdrain gestoppt werden. «Die AUA wird in drei Jahren ein ähnliches Ergebnis wie die Swiss heute erwirtschaften müssen», ist Aviatikexperte Kurt Hofmann gesagt worden. Gefordert ist in Wien der neue CEO der AUA, Kay Kratky.

## Thomas Klühr: der grosse Unbekannte

Hohmeisters Nachfolger Thomas Klühr ist in der Schweiz ein unbeschriebenes Blatt. Aktuell ist er als Mitglied des Passagevorstands der Lufthansa Group für den Hub München und die Finanzen verantwortlich. Der 53-Jährige gilt als enger Vertrauter von Lufthansa-Chef Carsten Spohr. In München hat der designierte Swiss-Chef, der im Februar 2016 in Zürich seine Arbeit aufnimmt, gute Arbeit geleistet, weiss Hofmann. München ist der zweitgrösste Hub der Lufthansa. Trotzdem wird ihm zumindest anfangs wohl ein kühler Wind entgegenwehen. Die Pilotengewerkschaft Aeropers fürchtet «um die Eigenständigkeit der Airline» und erwartet, dass sich der neue CEO dafür in Frankfurt stark macht. Die Lufthansa-Piloten haben allein in diesem Jahr mit 13 Streiks viel Geld verbrannt und den Ruf der Kranich-Airline arg ramponiert. Hohmeister dürfte auch in Frankfurt noch einiges zu tun haben. Es ist ein weiter Weg, bis die drei Airline-Kulturen zu einer einzigen verschmolzen sind. «Das ist ein ziemlicher Brocken», so Kurt Hofmann. **CP**

Patrick Huber



Fotos: SWISS

Nach sechs Jahren verlässt Harry Hohmeister die Kommandobrücke der Swiss. Thomas Klühr (rechts) wird neuer Swiss-CEO.

# THE HOTEL

LUCERNE

AUTOGRAPH COLLECTION®  
HOTELS



Stars und Helden unter sich – so liesse sich das wohl aussergewöhnlichste Hotelkonzept der Schweiz mit wenigen Worten beschreiben. Denn der französische Stararchitekt, Pritzker-Preisträger und Filmliebhaber Jean Nouvel bediente sich der Genialität der Starschauspieler und Regisseure seiner Lieblingsfilme, um ein Hotel zu gestalten, das einer Traumreise durch die grossen Leinwandepen der Kinogeschichte gleichkommt.

Mitten in Luzern am Vierwaldstättersee gelegen und von Bergpanorama und Parks umgeben, könnte die Kulisse für dieses eigenwillige Haus nicht atemberaubender sein. Die Seepromenade, das bekannte Kultur- und Kongresszentrum, die Kapellbrücke und viele weitere Sehenswürdigkeiten sind zudem nur einen Steinwurf entfernt.

HOSPITALITY AND DESIGN BY JEAN NOUVEL

THE HOTEL, SEMPACHERSTRASSE 14, 6002 LUZERN, SWITZERLAND  
PHONE +41 41 226 86 86, WWW.THE-HOTEL.CH



# «Last flight»

Nein, ich gehe noch nicht in Pension. Trotzdem durfte ich bei einem «last flight» dabei sein. 44 635 Flugstunden in zwanzig Jahren. 42 105 Starts und Landungen seit dem 19. Oktober 1995. Es wird Zeit für den Ruhestand! An Bord der Avro HB-IXX auf ihrer letzten Reise.

Für einen «last flight» könnte das Wetter wahrlich nicht besser sein. Die Sonne strahlt vom stahlblauen Himmel, als wir mit einem Crew-Bus zu unserem Flugzeug gefahren werden. Der Flughafen Zürich zeigt sich gerade von seiner ruhigeren Seite. Die meisten Kurz- und Mittelstreckenflüge der Swiss sind nach dem Abflug frühmorgens noch unterwegs zurück in die Schweiz und viele der verfügbaren Standplätze sind unbesetzt. Unsere «Perle» – die HB-IXX – steht auf «I95» und man könnte fast meinen, sie würde den Ausblick auf ihren Heimatflughafen noch ein letztes Mal geniessen.

«Zeit für den Ruhestand», denke ich mir, als ich, nicht wie sonst in Uniform, sondern in ziviler Kleidung, das Flugzeug betrete. Auf dem heutigen Flug haben wir keine Passagiere und auch kein Catering. An Bord befinden sich nebst mir und vier weiteren Angestellten aus der Technik und dem Asset Management unserer Firma noch drei Captains, welche bereits Erfahrung mit Überflügen haben.

## Auf Nimmerwiedersehen, Zürich!

«Swiss 5114, you are cleared for take-off runway 10, the wind 040 degrees 11 knots.» Ein letzter Start in Zürich. Eine spezielle Verabschiedung gibt es nicht. Nur ein paar Erinnerungsfotos haben wir zuvor als Crew geschossen. Das Flugzeug ist leicht und hebt bereits nach wenigen Hundert Metern ab. Ein letztes Mal «gear up». Ein letztes Mal in den Himmel über Zürich steigen. Unsere Destination ist Kemble Airfield in England. Dort werden meist Wartungsarbeiten an Flugzeugen durchgeführt. Die ersten zwei unserer Avros, welche die Swiss-Flotte

verlassen haben, wurden dort auseinandergenommen. Brauchbare Teile kamen nach Zürich zurück, um als Ersatzteile für die verbleibende Flotte auf Lager zu sein. Nummer drei und vier, also auch IXX, wurden hingegen komplett verkauft.

Im Cockpit ist die Anflugvorbereitung heute besonders ausführlich. Auf dem linken Sitz der Mission Commander, welcher auch die Landung durchführen wird. Er hat schon zwei Avros unserer Flotte nach England überflogen.

## Goodbye HB-IXX

Wir fliegen am London City Airport vorbei und erblicken kurze Zeit später bereits Kemble. Das Wetter spielt eine entscheidende Rolle, denn Instrumentenanflug gibt es keinen. Hier werden wir im Sichtflug anfliegen und dann auf der geschichtsträchtigen Piste landen. Zwischen 1966 und 1983 war der Platz die Heimatbasis der Kunstflugstaffel «Red Arrows» der Royal Air Force. Danach diente er als Wartungsbasis für die Luftwaffe der Vereinigten Staaten von Amerika. Seit 2001 ist der Flughafen auch für den zivilen Luftverkehr geöffnet.

Wir überfliegen zuerst die Piste in Gegenrichtung und beginnen dann den Endanflug

auf Piste 08. Bereits von oben sehen wir die vielen ausgemusterten Flugzeuge, welche auf dem Vorfeld parkiert sind. Einige Boeing 747, mehrere Avros und ein paar Airbus-Langstreckenflugzeuge von namhaften Fluggesellschaften warten hier auf Abnehmer oder die Verschrottung. Anhand der Bemalungsvarianten lässt sich noch der Vorbesitzer erahnen; die Logos und Schriftzüge sind hingegen meist abgeklebt.

## Schon vier nicht mehr flugfähig

Das wars – ein letztes Mal ist die HB-IXX zurück am Boden angekommen und hat ihren letzten Flug ohne Probleme überstanden. Die Triebwerke werden abgestellt und wir werden von dem Schleppfahrzeug der Wartungsfirma empfangen, welches die Maschine in den Hangar zieht. Wir erblicken unsere drei bereits ausgefrotteten Avros. HB-IXR, HB-IXN und HB-IXW sind bereits nicht mehr flugtauglich.

Diese vier Überflüge markieren den Anfang vom Ende unserer Avros, welche 2016 durch die modernen Bombardier C Series ersetzt werden. Goodbye HB-IXX! **cp**

**Florian Trojer**



Foto: Florian Trojer

Ein letztes Mal Zürich: Die Avro HB-IXX vor ihrem letzten Flug.

## Monatsinterview



Ein eingespieltes Team: CEO Bruno Jans (57, links) und Finanzchef Tobias Pogorevc (45).

# «Es ist schwierig, Nischen zu finden»

Vom Low-Cost-Carrier zur anerkannten Linienfluggesellschaft: Die einst vom Financier Martin Ebner vor dem Konkurs gerettete Helvetic Airways hat sich zum zuverlässigen Partner gemausert, der sowohl als Charter- wie als Wet-Lease-Fluggesellschaft agiert. Der Nischencarrier transportiert aber auch Fussballclubs wie den FC Basel oder Eishockeyvereine wie den HC Davos an entlegenste Winkel Europas. CEO Bruno Jans und Finanz- und Kommerzchef Tobias Pogorevc äussern sich zu den künftigen Plänen.

**«Cockpit»:** Herr Pogorevc, Herr Jans, wie schlägt sich die Helvetic Airways im hartumkämpften Airline-Markt?

**Tobias Pogorevc:** Wir hatten ein sehr anspruchsvolles Frühjahr. Wir haben die 400er-Marke bei den Mitarbeitern zum ersten Mal übertroffen. Zum Vergleich: Im Mai 2010 beschäftigte Helvetic Airways noch 120 Mitarbeiter. Im Januar dieses Jahres lag die Zahl bei 320 – kurz: Das Jahr war sehr anspruchsvoll. Allein in den ersten sechs Monaten kamen sechs Flugzeuge hinzu. Vom operationellen Standpunkt aus gesehen war das Ganze sehr, sehr herausfordernd.

**Bruno Jans:** Wir haben die ganze Rekrutierung alleine gemacht; wir verfügen nämlich nicht über ein spezielles Personalbüro. Nebst dem Cockpit- und dem Kabinenpersonal mussten noch viele lizenzierte Mechaniker gesucht, das ganze Engineering erweitert werden. Dazu kam die Suche nach Ersatzteilen für die neue Flotte. Zusätzlich mussten für die Embraer-Flotte neue Maintenance-Programme geschrieben werden.

**In den letzten Jahren hat Helvetic Airways massiv expandiert. Ich schliesse daraus, dass das Fluggeschäft profitabel sein muss.**

**Pogorevc:** Das Fluggeschäft, wie wir es betreiben wollen – nämlich konservativ – kann profitabel sein. Unser Geschäft basiert auf drei Standbeinen: ACMI (*Aircraft, Crew, Maintenance und Insurance, die Red.*) für die Swiss, das unsere Fixkosten deckt. Das ist quasi die Grundaustattung, die uns das Wachstum erlaubt. Dazu kommen das Charter- und unser Linienfluggeschäft. Das führte zu einem Flottenwachstum von 7 auf 13 Maschinen: ein A319, fünf Fokker-100 und sieben Embraer-190.

Wir sind heute die Nummer 1 in der Schweiz, was den Bereich Spezialcharter für

Firmen und Sportvereine betrifft. Wir betreiben ein konservatives Geschäftsprinzip und konzentrieren uns auf die Nischen. So erwirtschaften wir einen akzeptablen Yield (*Durchschnittserlös pro Passagier, die Red.*).

**Wie ist das Verhältnis von Wet-Lease-Flügen für andere Airlines wie die Swiss zu eigenen Flügen?**

**Pogorevc:** Acht Maschinen fliegen für die Swiss, fünf stehen für Helvetic Airways im Einsatz.

**Das gibt ein Verhältnis von 60 zu 40 Prozent.**

**Pogorevc:** Das kommt in etwa hin.

«Wir sind viel flexibler als andere.» (Jans)

**Helvetic operiert einen Airbus A319. Ist das Flugzeug von der Grösse her nicht ein Klumpenrisiko?**

**Pogorevc:** Kuoni war der Grund dafür, dass wir einen A319 geleast haben. Was sich für die nächste Sommersaison abzeichnet, wissen wir noch nicht. Wir haben aber schon diesen Sommer für viele Tour Operator mit dem A319 Vollcharterflüge durchgeführt. Unsere Strategie lautete schon immer, sich nicht nur auf einen einzigen Partner zu konzentrieren.

**Jans:** Das hilft uns auch im volatilen Balkan-Geschäft. Der Kuchen ist recht stabil, obwohl immer wieder neue Mitbewerber ins Geschäft einsteigen. Im Winter füllen wir unsere Flugzeuge mit Balkanpassagieren. Aber wirklich Geld verdienen tut damit niemand. Deshalb kreieren wir bei entsprechenden Kundenanfragen spezielle

Flugprogramme. Wir sind viel flexibler als andere und scheuen die Arbeit nicht.

**Pogorevc:** Helvetic hat diesen Sommer 50 Prozent weniger Flüge in den Balkan durchgeführt, weil die Germania mit einer höchstgewichtigen Tiefpreisstrategie auf den Markt gekommen ist.

**Jans:** Uns ist es trotzdem gelungen, die wegfallenden Flüge durch solche für andere Kunden und an andere Destinationen zu ersetzen.

**Ende Oktober beginnt der Winterflugplan. Welche News hat Helvetic Airways für ihre Kundschaft?**

**Jans:** Wir führen für Hotelplan viele Flüge durch – ein schöner Auftrag. Wir sind voll ausgelastet, sodass wir keine neuen Destinationen mehr ins Flugprogramm aufnehmen können. Zudem müssen viele unserer Flugzeuge gewartet werden. Daneben gilt unser Augenmerk der Konsolidierung, sind wir doch stark gewachsen. Wenn sich aber die eine oder andere Gelegenheit ergibt, erfüllen wir diese Anfragen.

**Stichwort Hotelplan: Wie lief die ganze Aktion ab? (Helvetic fliegt ab Winterflugplan für Hotelplan und nicht mehr Holiday Jet, die Red.)**

**Pogorevc:** Innert Stunden mussten wir quasi eine ganze Operation aus dem Boden stampfen, nachdem wir handelseinig geworden waren.

**Mussten Sie zuerst das Okay von Martin Ebner einholen?**

**Jans und Pogorevc:** Nein. Das entschieden wir selber. Das ist ein operationelles Geschäft. Wir hatten ihn darüber informiert, nachdem wir mit Hotelplan handelseinig geworden waren.

# Monatsinterview

## Und wie lange läuft der Vertrag?

**Pogorevc:** Es handelt sich um einen ganz normalen Vollchartervertrag bis Ende März 2016. Was danach sein wird, wissen wir nicht.

**Jans:** Wir lösen nicht die Germania Flug AG ab. Wir führen im Auftrag von Hotelplan das normale Flugprogramm durch. Germania hatte einen Zusammenarbeitsvertrag mit entsprechenden Blockstunden.

## Ein wichtiges Standbein der Helvetic Airways sind die Charterflüge. Wo wäre die Helvetic ohne diese?

**Pogorevc:** Wir predigen seit Jahren, dass unser Geschäftsmodell auf drei Pfeilern basiert. Unser Charterprogramm ist erfolgreich, aber wir sind nicht allein von ihm abhängig.

**Jans:** Wir gehen jedes Projekt konservativ an. Aber wir haben immer einen Plan B – zum Beispiel für den Fall, dass der A319 nicht mehr richtig ausgelastet wäre. Wir lassen uns nicht auf abenteuerliche Geschäfte ein und kalkulieren das Risiko immer genau.

## Wie sieht eine Eigenproduktion bei Helvetic aus?

**Pogorevc:** Das kann sich um eine neue Liniendestination oder um einen Charter-

flug handeln, den wir in Eigenregie an die Tour Operator verkaufen. Teilweise haben wir mehr oder weniger Kontingente von Tour Operator auf unseren Flügen. Auf den Bordeaux-Flügen beispielsweise hatten wir diesen Sommer keinen einzigen Sitz an die Tour Operator «verkauft». Im nächsten Jahr wird dies aber wieder der Fall sein.

**Jans:** Können wir nicht das ganze Flugzeug «verkaufen», nehmen wir in Eigenregie eine Charterdestination ins Programm auf und versuchen, die Sitzplätze zu verkaufen. Das ist uns bis jetzt recht gut gelungen.

**Pogorevc:** Wir waren die erste Charterfluggesellschaft, die dem Kunden angeboten hat, Plätze über unseren GDS-Kanal (*General Distribution System, die Red.*) zu verkaufen. Das war bei Hello nicht der Fall, auch bei Edelweiss Air nicht, bis sie von der Swiss

«Die Swiss hat uns auf dem linken Fuss erwischt.»  
(Pogorevc)

übernommen wurde. Wir tun alles, damit unser Kunde erfolgreich ist – eine Win-Win-Situation.

## Helvetic Airways war immer als Nischen-carrier bekannt. Wie schwierig ist es, solche Nischen zu finden?

**Pogorevc:** Das ist sehr schwierig und wird immer schwieriger. Vieles ist jetzt noch durch das Hub-Plus-Konzept der Swiss abgedeckt worden, das uns auf dem linken Fuss erwischt hat. Die Swiss hat entschieden, nach Brindisi und Bari zu fliegen – Destinationen, die wir über Jahre aufgebaut haben. Damit hat uns die Swiss sehr wehgetan.

«Wir haben immer einen Plan B.» (Jans)

## Wieso hat die Swiss nicht auf Ihre Erfahrung zurückgegriffen?

**Jans:** Es gibt keine Absprachen. Wenn die Swiss das Gefühl hat, der Markt sei interessant genug, dann führt sie die Flüge in Eigenregie durch. So ist das Geschäft.

**Pogorevc:** Das war auch bei Valencia, Alicante oder Jerez der Fall – klassische Helvetic-Destinationen. Plötzlich entdeckten auch Air Berlin und Edelweiss Air diese Destinationen. Wir waren mit unserer 100-plätzigigen Fokker erfolgreich. Dann erhöhten unsere Mitbewerber die Kapazitäten massiv. Sie konnten jedoch ihre 168-plätzigigen Maschinen nicht füllen – mit dem Resultat, dass heute niemand mehr Jerez bedient.

## Bordeaux ist eine typische Eigenkreation von Helvetic. Wie lief sie diesen Sommer?

**Pogorevc:** Mai und Juni waren schlecht. Wir wissen nicht warum. Mit dem Sommergeschäft waren wir zufrieden, im Herbst waren wir sogar super ausgelastet. Wir gehen deshalb davon aus, dass wir Bordeaux im nächsten Sommer wieder anfliegen werden.

## Worauf führen Sie diese Schwankungen zurück?

**Pogorevc:** Frankreich figuriert nicht auf der Landkarte der Deutschweizer Reiseveranstalter. Frankreich ist ein klassisches Auto-land.

**Jans:** Das ist gleich wie Süditalien. Italien ist für die Reisebüros zudem zu teuer. Sardinien ist massiv teurer als Griechenland.

## Von Cardiff und Bristol hat sich Helvetic verabschiedet. Was war der Grund?

**Jans:** Leider haben sich diese Destinationen nicht nach unserem Wunsch entwickelt. Wir haben sie schon dieses Jahr nicht mehr bedient. Irgendwann mussten wir die Konsequenzen ziehen.

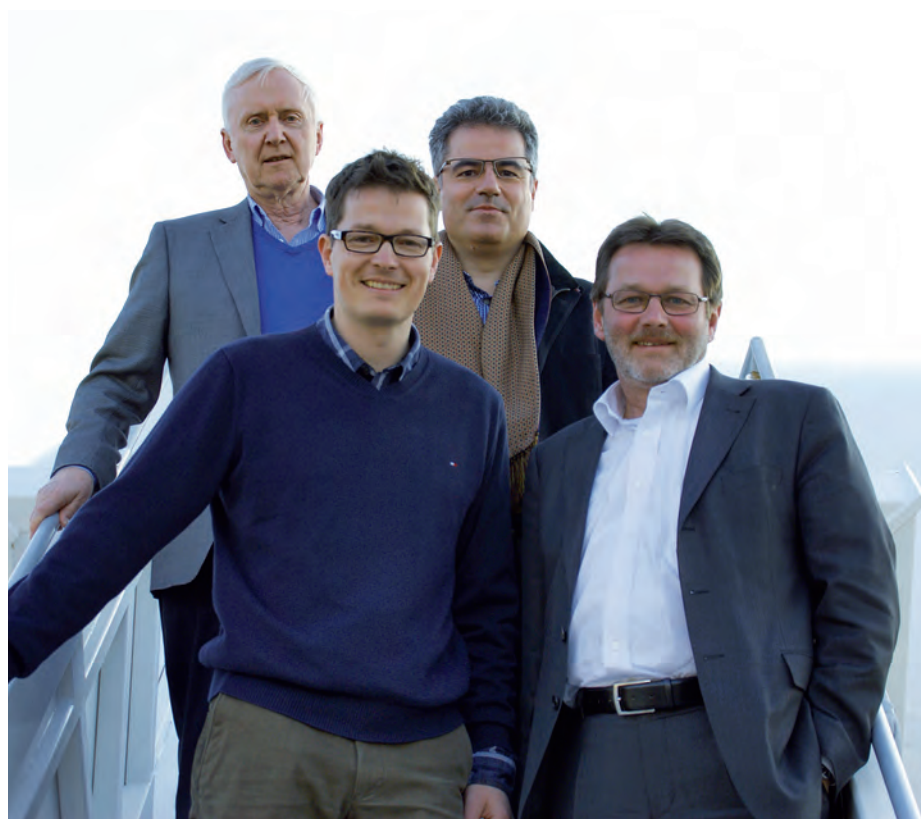


Foto: Patrick Huber

Sie geben bei der Helvetic den Ton an (hintere Reihe von links): Besitzer Martin Ebner und VR-Präsident Leonardo de Luca. Vorne: Tobias Pogorevc (links) und Bruno Jans (die Aufnahme stammt vom Erstflug nach Bordeaux vor 1 1/2 Jahren).

## Auf ein Wort

### Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?

Jans: Mit dem Töff während drei Monaten auf der Seidenstasse (Iran, Usbekistan, Tadschikistan, Russland).

Pogorevc: Andalusien.

### Ihre Lieblingsdestination?

beide: Bordeaux.

### Wo wollten Sie immer schon mal hin?

Jans: Wieder nach St. Petersburg.

Pogorevc: Argentinien.

### Wen würden Sie gerne mal an Bord begrüessen?

Jans: Richard Branson.

Pogorevc: Larry Page oder Sergey Brin von Google, um über die Zukunft der Informationstechnologie zu philosophieren...

### Ihr Lebensmotto?

Jans: Nichts ist unlösbar.

Pogorevc: Heute ist ein guter Tag!

### Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?

Jans: Nein.

Pogorevc: Nur auf LinkedIn.

**Pogorevc:** Nach Bordeaux und Süditalien lässt sich immerhin ein anständiger Preis generieren. Das ist in Grossbritannien nicht der Fall. England ist ein klassischer Low-Cost-Markt. Wenn die Auslastung nicht in einer kurzen Zeit massiv ansteigt, hat man als Fluggesellschaft verloren.

### Hat Helvetic Airways Pläne, neue Destinationen anzufliiegen?

**Pogorevc:** Pläne haben wir viele. Ob allerdings schon nächsten Sommer etwas spruchreif ist, wird sich weisen. Das hängt auch von den Rahmenbedingungen ab. Es muss eine Leisure-Destination sein. Wenn wir zusätzlich noch attraktiv sind für Business-Leute – dann umso besser.

**Jans:** Eine neue Destination ins Programm aufzunehmen erfordert viel und teure Aufbauarbeit. Die Nachfrage muss vorhanden sein. Da müssen wir – zumindest für eine gewisse Zeit – etwas bewegen können, damit wir auch etwas verdienen. Entwickelt sich eine Nische erfolgreich, ist auch schnell ein «Grosser» da.

**Wie klärt Helvetic das Risiko ab, bevor sie eine neue Destination ins Netz aufnimmt?**

**Pogorevc:** Das ist sehr schwierig. Exotische Leisure-Destinationen ohne einen Reiseveranstalter im Rücken anfliegen zu wollen – dieses Risiko würde ich nie eingehen. Irgendjemand muss die Route ja auch verkaufen.

### Die Umschulungskurse von der Fokker 100 auf die Embraer 190 haben Helvetic Airways den ganzen Sommer beschäftigt. Konnten alle Hindernisse überwunden werden?

**Jans:** Wir haben es geschafft und alle Crews in der zur Verfügung stehenden Zeit umgeschult. Die Zusammenarbeit mit der SAT war perfekt. Die ganze Umschulung dauert noch 1 1/2 Jahre, müssen wir doch wieder neues Personal schulen.

### Wieviele Personen mussten umgeschult werden?

**Pogorevc:** Rund 100 Piloten, wenn wir alle Teilpensen zusammenrechnen. In der Kabine waren es etwa 150 Flight Attendants.

**Jans:** Dazu kamen noch neue Mitarbeiter, die zu uns gestossen sind.

### Was passiert mit den Fokker 100-Maschinen?

**Jans:** Unsere fünf Fokker 100 fliegen noch bis 2017/18 für uns. Alle Checks werden vorschriftsgemäss durchgeführt. Ein Teil der Maschinen wird auch später noch für uns fliegen.

«Wir haben unseren Preis. Darüber wird nicht verhandelt.»  
(Pogorevc)

### Lohnt es sich denn, drei verschiedene Flugzeugtypen in der Flotte zu halten?

**Jans:** Da sind wir wieder beim Thema Arbeit. Ich würde sofort auf einen einzigen Flugzeugtyp setzen, wenn ich dadurch ein Einsparpotenzial sehen würde. Aber das ist nicht der Fall. Die Flexibilität bleibt so gewahrt.

### Wie steht Helvetic Airways nach dieser Sommersaison finanziell da?

**Pogorevc:** Wir hatten ein gutes Jahr. Genaue Zahlen geben wir nicht bekannt. Wir haben konservativ gerechnet. Nur soviel: Wir sind noch nie so viel geflogen wie diesen Sommer. Wir konnten sämtliche Zusatzkapazitäten verkaufen. Das ergibt ein Plus von rund 40 Prozent. Unser Embraer-Ersatz-

flugzeug wollten wir eigentlich als Back-up benutzen – und jetzt flog es teilweise sieben Tage die Woche.

**Jans:** Die Zuverlässigkeit des Embraers ist so hoch wie die des Fokkers. Wir müssen noch unsere Maintenance-Abteilung auf den neusten Stand bringen. Mit der SRTechnics haben wir einen Pool-Vertrag für Ersatzteile, so dass wir abgesichert sind.

### Helvetic Airways fliegt ja auch immer Spitzenfussballclubs an entlegene Destinationen. Läuft das Geschäft nach wie vor?

**Pogorevc:** Wir haben diesen Sommer fast alle Schweizer Vereine geflogen – den FC Basel, YB und Thun. Interessanterweise haben sie immer gewonnen, wenn sie mit Helvetic unterwegs waren... Aber auch den SC Bern und den HC Davos haben wir zu den Eishockey-Europacupspielen transportiert. Wir sind dank unserer grösseren Flotte flexibler. Es findet auch fast keine Autopremiere mehr statt, ohne dass wir die Verkäufer an den Präsentationsort fliegen. Da haben wir uns einen guten Namen geschaffen.

### Das dürfte finanziell lukrativ sein.

**Pogorevc:** Wir haben unseren Preis. Darüber wird nicht verhandelt. Vor allem können wir das Flugzeug nicht drei Tage an einem Ort stehen lassen, was auch immer wieder verlangt wird.

Stolz sind wir, dass wir zum ersten Mal für die Schweizer Fussball-Nationalmannschaft geflogen sind – nach Litauen –, bisher eine Domäne der Swiss.

**Jans:** Auch der Bund bucht uns regelmässig. Das macht uns schon ein bisschen stolz. **cp**

### Interview: Patrick Huber

#### Helvetic pusht Bern

Helvetic Airways fliegt ab nächstem Sommer (Mitte Mai bis Mitte Oktober 2016) sieben Mal wöchentlich Feriendestinationen ab Bern im Mittelmeerbereich an. Das ist nicht nur für die Schweizer Airline gut: Auch der Flughafen Bern, der in den letzten Jahren immer wieder grosse Probleme hatte, neue Fluggesellschaften zu gewinnen, profitiert davon. Helvetic wird für Hotelplan am Mittwoch und Samstag nach Kreta fliegen, am Donnerstag nach Kos, am Dienstag nach Rhodos, am Donnerstag und Sonntag nach Mallorca und am Freitag nach Zypern.

## AUA-Wetlease



Anspruchsvoller Anflug auf den Flugplatz Lugano-Agno.

## In Schweizer Diensten

Seit einem Jahr fliegt AUA mit vier Dash 8-Q400 im Auftrag von Swiss verschiedene Ziele in deren Kurzstreckennetz an. Dabei nimmt Lugano-Agno eine Sonderstellung ein: Der Anflug auf den Tessiner Flugplatz gilt als anspruchsvoll. Zudem herrscht auf den Strecken zwischen der Sonnenstube der Schweiz und den grossen Landesflughäfen ein harter Verdrängungskampf.

In der kommerziellen Luftfahrt ist es üblich geworden, dass – in der Regel – kleinere Airlines für grosse Netzwerkcarrier im so genannten Wetlease-Verfahren unterwegs sind. Dabei stellen sie ihrem Partner das Flugzeug sowie die Kabinen- und Cockpitbesatzung zur Verfügung und sind für Wartung und Versicherungen der Maschine verantwortlich.

Dies bringt beiden Vertragsparteien Vorteile: Der Auftraggeber profitiert von tieferen Produktionskosten und kann auf einer Strecke ein Fluggerät einsetzen, dessen Grösse dem dort erwarteten Aufkommen besser entspricht. Der Fluggesellschaft, welche die Flüge durchführt, wiederum kommt entgegen, dass sie ihre Maschinen über längere Zeit – meist erstreckt sich ein Wetlease-Vertrag über mehrere Jahre – im Einsatz weiss

und so über eine Grundausrüstung eines Teils der Flotte und eine gesicherte Einnahmequelle verfügt.

### Duell mit Etihad Regional

Seit einem Jahr versieht auch Austrian Airlines (AUA) solche Wetlease-Dienste für Swiss. Zum Einsatz kommen vier der insgesamt 18 Dash 8-Q400, welche die österreichische Fluggesellschaft betreibt. Zwei der kanadischen Turboprops sind in Lugano stationiert, je eine Maschine in Zürich und Nürnberg. Die Wartung der Flugzeuge stellt AUA mit 120 Mitarbeitern am Technik-Standort Innsbruck sicher. Laut Marco Giacomuzzi, Q400-Flottenchef bei AUA, wurden die Verträge für fünf Jahre abgeschlossen und dauern bis Herbst 2019. Im Winter 2015/16 fliegen die 76-plätzi-

gen Regionalflugzeuge auf folgenden Strecken: von Zürich nach Lugano (vier Mal pro Tag die ganze Woche), Nürnberg (ebenfalls vier Mal täglich an sechs Wochentagen) und Lyon (drei Mal täglich an sechs bis sieben Tagen). Ab Genf geht es nach Lugano (drei Mal täglich an fünf bis sechs Tagen) sowie nach Florenz und Valencia. In der vergangenen Sommersaison startete ab Cointrin jeweils auch eine Maschine nach Biarritz und – an bestimmten Wochenenden – sogar nach London Heathrow. Auf zwei dieser Strecken – nämlich Genf-Lugano und Genf-Florenz – steht Swiss mit den AUA-Maschinen in direkter Konkurrenz zu Etihad Regional. In der zu Ende gegangenen Sommersaison duellierten sich die beiden Kontrahenten auch auf den Linien Genf-Biarritz und Genf-Valencia.

Dass für derartige Einsätze gerade die Q400 ausgewählt wurde, hat laut Giacomuzzi einen Grund: «Mit seiner Sitzkapazität und für eine Flugdauer bis eineinhalb Stunden ist es das ideale Flugzeug, was die Kostenstruktur anbelangt.» Kommt dazu, dass die Avro RJ100, die zu Crossair-Zeiten häufig am Flugplatz Agno zu Gast war, derzeit nicht ins Tessin fliegen darf. Das Problem ist allerdings nicht das Flugzeug an sich, denn Hochdecker sind ja gerade für kurze Pisten, wie Lugano sie hat, gemacht. Swiss bildet derzeit keine Piloten für den anspruchsvollen Anflug auf den Airport in der Sonnenstube der Schweiz aus. «Die dafür notwendige Pilotenschulung ist sehr zeit- und kostenintensiv», sagt Karin Müller von der Swiss-Pressestelle. Weil die Avros ab Mitte kommenden Jahres bekanntlich durch die CSeries abgelöst werden, lohnt sich eine solche Investition wohl nicht mehr.

### Lugano nimmt besondere Stellung ein

Die Q400-Besatzungen sind jeweils während drei bis fünf Tagen an einem der drei Standorte stationiert und logieren im Hotel. Die Cockpitcrews, unter denen auf dem rechten Sitz auch Schweizer Staatsangehörige zu finden sind, absolvieren in der Regel vier Legs pro Tag und kehren nach den Wetlease-Einsätzen wieder ins herkömmliche Streckennetz der AUA zurück. Einige der Besatzungsmitglieder kennen die Schweiz aus früherer Zeit, als sie regelmässig auf der bis Frühjahr 2013 von AUA bedienten Linie Altenrhein-Wien eingesetzt wurden.

Unter den Wetlease-Zielen nimmt Lugano eine besondere Stellung ein. Grund dafür ist einerseits, dass Swiss die Zusammenarbeit mit Darwin Airline auf der Strecke nach Zürich auf Ende Oktober 2014 kündigte, nachdem sich Etihad Airways an der kleinen Airline aus dem Tessin beteiligt hatte. Harry Hohmeister und seine Kollegen in der Geschäftsleitung von Swiss wollten diese Route nicht einem harten Konkurrenten aus der Golfregion übertragen. Zum Handkuss kam dann AUA, die seither für ihre Schwester aus der Schweiz auch weitere Wetlease-Ziele ansteuert. Etihad Regional hat ihre Flüge zwischen Lugano und Zürich mittlerweile eingestellt.

Andererseits stellt die von Bergen umgebene Tessiner Finanz- und Handelsmetropole in fliegerischer Hinsicht einige Anforderungen an die Piloten. Auf einem Flug nach Lugano überzeugen wir uns selber davon.

### Einmal Lugano retour

Es ist Freitag, 28. August, kurz nach 9 Uhr. Unser Flug LX2905 startet in Zürich mit 40



Das Cockpit-Team: Captain Thomas Bleienmuth (links) und First Officer Max Schelin.

Passagieren, 37 in der Economy und 3 in der Business Class. Auf dem Rückflug werden es 42 Fluggäste sein, darunter 34 in der Economy und 8 in der Business. Viele davon sind Anschlusspassagiere und werden in Zürich die Mittagswelle für einen Weiterflug benutzen.

Die Flughöhe beträgt auf dieser Strecke immer zwischen 15 000 und 20 000 Fuss. Heute haben wir die Flugfläche 190 zugewiesen erhalten. Nach einer knappen halben Stunde nähern wir uns bereits im Sichtanflug von Süden der Piste 01. Die Geschwindigkeit beträgt 140 Knoten, die Sinkrate 1350 Fuss pro Minute. Wegen des steilen Anflugs von 5,4 Grad fährt First Officer Max Schelin das Fahrwerk auffällig früh aus. Auf diese Weise lässt sich wegen des Luftwiderstands schneller Geschwindigkeit abbauen, damit das Flugzeug auf der nur 1350 Meter langen Landebahn in Lugano rechtzeitig zum Stillstand kommt.

Die AUA-Richtlinien verlangen, dass nur der Captain in Lugano landen darf, der Start hingegen erfolgt meist durch den Copiloten. Schliesslich kommt unsere Maschine nach 700 Meter und einem Treibstoffverbrauch von 570 Kilogramm zum Stillstand. Wenn eine weniger gute Sicht herrscht, geschieht der Anflug zunächst ebenfalls aus südlicher Richtung. Danach wird parallel zur Landebahn ein Circling eingeleitet und die Maschine mittels eines Localizer-Approaches

und anschliessender steiler Linkskurve von Norden her auf die Piste 19 gelenkt.

### Knacknuss Nebel

Der Rückflug erfolgt auf der Runway 19. Bei einer Steigrate von 3000 Fuss pro Minute erreichen wir innerhalb von drei Minuten eine Höhe von fast 10 000 Fuss. Schon bei 5000 Fuss hat Copilot Schelin eine starke Linkskurve eingeleitet, und wir fliegen nordwärts über das Gotthard-Massiv zurück nach Zürich.

Thomas Bleienmuth, der Captain auf diesem Flug, erwähnt im Gespräch neben dem steilen Anflug und dem darauf folgenden Ausschweben auf geringer Höhe eine weitere Herausforderung, mit denen die Piloten bei Landungen in Lugano konfrontiert sind: «Im Frühjahr und Herbst herrscht hier manchmal Nebel, so dass nach Mailand ausgewichen werden muss.» Ein Head-up Guidance System (HUGS) könne in diesem Fall auch nicht weiterhelfen, weil solche Geräte nur für 3-Grad-Anflüge zugelassen seien. Entsprechend sind die vier Dash 8-Q400, die für Swiss unterwegs sind, im Gegensatz zu den restlichen Exemplaren der Dash 8-Flotte von AUA auch nicht mit dem HUGS ausgerüstet. **cp**



Ein Vampire-Trainer überfliegt am 14. September 2015 zu Ehren dieses besonderen Tages die Brauerei Rugenbräu. Eine Granate hatte vor 50 Jahren beim Absturz einer Venom unmittelbar hinter dem Gebäude die Mauer des Malzsilos (kleines Bild) durchschlagen.

# You only live twice

Um eine Zehntelsekunde ist Venom-Pilot Rolf Schneeberger vor 50 Jahren am Tod vorbeigeschrammt. Im letzten Moment konnte er sich mit dem Schleudersitz retten, bevor seine Maschine nahe Interlaken hinter einem Malzsilos der Brauerei Rugenbräu im Wald zerschellte. 50 Jahre später, anlässlich der Gedenkfeier, erinnert sich der frühere Militärpilot an das Ereignis zurück – und freut sich, am Leben zu sein.

«**H**at jemand meine Maschine gesehen?», soll der völlig verwirrte Militärpilot Rolf Schneeberger das Brauerei-Personal gefragt haben. Am 14. September 1965 hatten bei seiner DH-112 Mk.1 Venom beim Erdangriffverfahren «Salto» um 10.49 Uhr die Steuerimpulse versagt. Das in Matten bei Interlaken gestartete Militärflugzeug mit der Immatrikulation J-1604 geriet ins Trudeln. Pilot Schneeberger löste buchstäblich in letzter Sekunde den Schleudersitz aus und konnte sich retten. Die Maschine zerschellte hinter der Rugenbräu.

50 Jahre später wurde dieses Anlasses gedacht. Der mittlerweile 74-jährige frühere Feldweibel erfreut sich bester Gesundheit und

war ein gefragter Interviewpartner. Der einstige Swissair-Captain erinnert sich noch heute an den für ihn glimpflich ausgegangenen Unfall, als wäre er gestern passiert. Schneeberger flog die Kurveninnenseite und sein Flugzeug wies viel zu viel Querlage auf. «Es reicht nicht mehr», schoss es ihm durch den Kopf, und innert einer Zehntelsekunde löste er den Schleudersitz aus.

«Ich hatte gar keine Zeit mehr, Angst zu haben», gibt er 50 Jahre später zu Protokoll. Eigentlich sei er für einen erfolgreichen Schleudersitzabschuss zu tief gewesen. Durch die starke Querlage des Flugzeugs sei er aber glücklicherweise vom Hang weg katapultiert worden, was dann die nötige Höhe über Grund ergeben habe.



Schneeberger, der in der Nähe des Flughafens Zürich wohnt, war kurz bewusstlos, was bei einer Beschleunigung von 16 G normal sei, wie er bestätigt. Nach einem kurzen Schlag, dem Moment, wo sich der Fallschirm geöffnet hatte, spürte er die frische Luft im Gesicht, um zehn Sekunden später nicht weit von einer Hochspannungsleitung entfernt zu landen.

### Pilot trifft kein Verschulden


Im Unfallschlussbericht der Behörden steht, dass den Piloten keine Schuld trifft. Die Untersuchungen und die aerodynamischen Abklärungen des Flugzeugwerks Emmen ergaben, dass die befohlene Aufgabe – ein Start ab dem Flugplatz Matten bei Interlaken mit Volllast – nicht machbar sei. Solche Volllastflüge wurden danach verboten.

«Wir flogen immer unter Extrembedingungen», erinnert sich der frühere Kommandant der Fliegerstaffel 7, Nik Grob, der selber manch brenzlige Situation erlebt hat. Die Schweizer Luftwaffe sei den potenziellen Feinden aus dem Ostblock hoffnungslos unterlegen gewesen, weshalb die Piloten immer ans Limit gehen mussten. «Ich habe jedes Jahr an drei, vier Beerdigungen teilnehmen müssen», sinniert der heute 80 Jahre alte Gründer der Edelweiss Air. Grob hat den Kalten Krieg noch in lebendiger Erinnerung und warnte vor dem Irrglauben vom «ewigen Frieden». In der Staffel 7 jedenfalls wurde jedem Piloten eingetrichtert, es werde bald Krieg herrschen.

### Ein Prosit auf den Schleudersitzerhersteller

Nik Grob hatte mit dem Schlimmsten gerechnet, als er damals vom Absturz vernahm. Überglücklich war er, als er erfuhr, dass er nicht schon wieder an eine Beerdigung musste... Nach einer fliegerärztlichen und psychologischen Untersuchung startete Feldweibel Schneeberger bereits am nächsten Tag wieder mit einer Venom. Das «Wunder von Rugenbräu» wurde mit einer denkwürdigen und fröhlichen Feier im Kursaal von Interlaken begangen. Angestossen wurde auf das Produkt Martin Baker, den Schleudersitzerhersteller. Der Schaden in der Brauerei betrug 40 000 Franken, der Verlust des Flugzeugs, inklusive zweier Manipuliergranaten, bezifferte sich auf 726 000 Franken. «Eine lächerlich tiefe Summe», meinte Brauerei-CEO Bruno Hofweber augenzwinkernd.

Die Brauerei nutzte damals den Absturz geschäftstüchtig mit dem Slogan «Wenn auch vom Venom leicht verwundet – Rugenbräu noch immer mundet...»

Zu Ehren dieses Gedenkanlasses kreierte die Brauerei den Swiss Highland-Whisky «Salto». Dieser sechs Jahre lang gelagerte Whisky wurde in 520 1/2-Liter-Flaschen abgefüllt. Eine davon erhielt auch Rolf Schneeberger. «Zu deinem Fünfzigsten», wie Hofweber vielsagend gratulierte. Oder, wie heisst es doch bei James Bond? You only live twice... 



Pilot Rolf Schneeberger (links) und der CEO der Rugenbräu AG, Bruno Hofweber, enthüllen die Gedenktafel.



Im kleinen Wäldchen hinter der Brauerei zerschellte die Venom.



# **Cockpit**

Nr. 11/November 2015

Zwei F/A-18 beim Training auf der Axalp.

**Foto: Sven Zimmermann**



# Robuste und rüstige DC-3



Die beiden DC-3-Maschinen der Classic Air waren oft während des Genfer Automobilsalons zu sehen, wie hier am 13. März 1987.

Fotos: Jean-Luc Altherr

In der ganzen Historie der Zivilluftfahrt können sich nur wenige Flugzeugtypen mit einer 80-jährigen Vergangenheit brüsten. Die DC-3 zum Beispiel. Happy Birthday, DC-3!

Die Douglas DC-3 ist das beste Beispiel für Langlebigkeit, aber auch für eine grosse Produktionszahl. Über 600 zivile Modelle und 10 600 militärische Versionen (unter den Bezeichnungen C-47, C-53 und R4D) wurden in nur zehn Jahren erbaut, die 5000 Exemplare aus Russland, die unter der Bezeichnung Lisunov 2 figurieren, nicht mitgezählt. Dazu kommen noch knapp 500 Flugzeuge aus Japan, die die Bezeichnung L2D trugen. Noch heute fliegen mehr als 100 DC-3-Flugzeuge weltweit, davon gut 15 in Europa. In Kolumbien werden mit diesem Flugzeugtyp sogar noch kommerzielle Flüge durchgeführt. Die meisten DC-3-Maschinen gehören jedoch privaten Organisationen und Liebhabern dieser fast unzerstörbaren Flugzeuge.

## Swissair und DC-3

Die Swissair war während fast 60 Jahren – von 1936 bis 1992 – eine treue Kundin von

McDonnell Douglas. Das erste Modell im Besitz der Swissair war eine DC-2, von der sie sechs Exemplare besass. Swissair war die erste europäische Fluggesellschaft, die diesen Flugzeugtyp einsetzte. Bis auf die DC-5 flog sie alle Modelle des amerikanischen Herstellers. Das letzte war die MD-11, die sie Anfang 1992 bestellte. Die DC-3 nutzte die Swissair von 1937 bis 1964 in der kommerziellen Luftfahrt. Die letzte war bis 1969 im Dienst der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS). Im Verkehrsmuseum in Luzern kann immer noch ein Exemplar besichtigt werden: die HB-IRN.

## Die DC-3 nach der Swissair

Auch nachdem die Swissair den Flugbetrieb mit der DC-3 eingestellt hatte, war am Schweizer Himmel eine DC-3 unterwegs: Es handelte sich um die Maschine mit der Seriennummer 9995. Sie war unter N88YA immatrikuliert und gehörte dem indischen

Guru Maharishi Mahesh Yogi, der in Seelisberg zu Hause war. Später, im Oktober 1986, wurde sie von der Classic Air übernommen und trug die Immatrikulation HB-ISC. Diese DC-3 fliegt immer noch und gehört der Mathys Aviation, die in Grenchen domiziliert ist. Sie trägt die Farben der Swissair und ist als N431HM immatrikuliert. An Flugmeetings fliegt sie oft in Formation mit zwei Beechcraft 18-Maschinen, die den gleichen Besitzern gehören.

Die zweite DC-3 der Classic Air wurde im Dezember 1985 als HB-ISB immatrikuliert und trägt die Seriennummer 4666. Diese Maschine flog vor allem in Kanada. Sie trägt immer noch die Farben der Classic Air und steht die meiste Zeit in einem Hangar in Mollis.

## Classic Air als Charteroperateurin

Classic Air führte zwischen 1986 und 2003 zahlreiche Charter- und Rundflüge

für private Unternehmen aus oder flog an Flugmeetings. In den 1990er-Jahren waren die beiden DC-3 im März häufig in Genf-Cointrin während des Automobilsalons zu sehen. 1998 tauchte die HB-ISC am Himmel ganz in Blau auf – gesponsort vom Parfumbrikanten Alrodo.

### In Lausanne stationiert

Auch auf dem Aérodrôme Lausanne «La Blécherette» war eine DC-3 zu sehen. Es handelte sich um N64784, Seriennummer 25482, die im Juli 1944 gebaut wurde. Nach einem kurzen militärischen Einsatz von etwas über einem Jahr wurde die Maschine 1946 zu einem Geschäftsflugzeug modifiziert. Besitzer war der Kaugummi-Hersteller Philip K. Wrigley, der die Maschine bis zu seinem Tod 1977 behielt. Insgesamt wurden mit ihr lediglich 3000 Flugstunden absolviert, was für eine DC-3 extrem wenig ist. Die Gesellschaft Dream Aire SA kaufte das Flugzeug später. Ab 1986 hatte die DC-3 während der Sommermonate ihren Standort in Lausanne, im Winter in Sion. Die Maschine nahm an zahlreichen Flugmeetings in der Schweiz teil, bevor sie 1994 nach Kalifornien verkauft wurde. Nach 20 Jahren fliegerischer Inaktivität wurde sie 2014 von einem neuen Besitzer komplett restauriert und wieder in flugfähigen Zustand versetzt.

Die letzte noch in der Schweiz fliegende DC-3 ist die HB-IRJ (Seriennummer 2204), die von der Super Constellation Flyers Association betrieben wird. Dies ist dank der grossen Unterstützung des Uhrenherstellers Breitling möglich. Die Maschine mit Jahrgang 1940 kam 2009 aus Florida in die Schweiz und ist normalerweise in Dôle im Burgund zu sehen. Während der Sommersaison ist sie oft in Genf stationiert.

### Die Zukunft der DC-3

Viele Flugzeughersteller haben im Verlauf der Zeit versucht, ein Nachfolgemodell der DC-3 zu entwickeln. Wie ein geflügeltes Wort besagt, ist die beste Nachfolgerin der DC-3 eine andere DC-3! Dies hat wohl auch damit zu tun, dass die DC-3 sehr robust und fast unzerstörbar ist. Mehrere dieser Flugzeuge konnten sogar nach Abstürzen wieder repariert und flugtüchtig gemacht werden. Es gilt deshalb, möglichst viele Exemplare zu erhalten. Die berühmte «Dakota» wird also wohl 2035 ihren 100. Geburtstag feiern können. **cp**



80 Jahre DC-3! Hoffentlich fliegt sie noch viele Jahre.



Die DC-3 N88YA des indischen Gurus Maharishi Mahesh Yogi, fotografiert 1977 in Basel.



Die DC-3 N64784 der Dream Aire mit einem «touch and go» am Flugmeeting in Bex am 22. August 1987.

## Dewoitine



Die Dewoitine HB-RAG hat in Grenchen ein neues Zuhause gefunden.

# Das zweite Leben der Dewoitine HB-RAG

Die Dewoitine D-26 HB-RAG hat eine bewegte Vergangenheit. Alles begann vor über 80 Jahren in Thun und führte über Luftwaffe, Segelfluggruppen, verstaubte Keller und Museen nach Grenchen, wo die «alte Dame» ein neues Zuhause erhalten hat.

**G**ebaut wurde die D-26 1931 von den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun, unter Anleitung eines Teams rund um den französischen Flugzeugentwickler Emile Dewoitine. Unter dessen Aufsicht wurden in Thun 66 Exemplare der Dewoitine D-27 gebaut, welche als Jagdflugzeug konzipiert waren. Für die Schulung der Schweizer Piloten auf den für damalige Zeiten modernen Jäger war dieser mit seinem 500 PS-Motor jedoch zu stark.

Aus diesem Grund stattete man die D-27 mit einem halb so starken 250 PS-Motor

von Hispano Suiza aus und bezeichnete das nun entstandene Schulungsflugzeug als Dewoitine D-26, von welcher schliesslich elf Exemplare für die Fliegertruppen beschafft wurden.

Bis die elf Maschinen mit den Kennzeichen U-280 bis U-290 im Sommer 1948 ausgemustert wurden, standen sie im Truppeneinsatz.

#### Verschiedene Käufer

Die Maschinen wurden danach an verschiedene Halter verkauft. Neben dem Eidgenössischen Luftamt und diversen Flug-

sportgruppen wurde auch Grenchen zur neuen Heimat einer Maschine. Die ehemalige U-286, mittlerweile zivil als HB-RAG eingetragen, diente der Segelfluggruppe Grenchen bis 1964 als Schleppflugzeug, bevor sie bei einem Startunfall beschädigt wurde und nicht mehr flugfähig war.

Von diesem Moment an sah es für lange Zeit so aus, als würde die HB-RAG nie mehr den Wind unter den Flügeln spüren. Mit der Idee, die Maschine im geplanten Heimatmuseum auszustellen, wurde sie an die Stadt Grenchen verschenkt. Danach fristete die zerlegte Maschine lange Zeit in

staubigen Kellern, Schulhäusern und auf einem Bauernhof ein trauriges Dasein. Das Museum wurde nie verwirklicht.

Abgesehen von einem Auftritt als Ausstellungsmodell an den Flugtagen 1982 erwachte die Dewoitine D-26 erst zu Beginn der 90er-Jahre wieder aus ihrem Dornröschenschlaf. Mangels Platz wurde die Maschine 1994 an das Luftwaffenmuseum in Dübendorf verschenkt, welches das zerlegte und immer noch beschädigte Flugzeug repariert haben wollte.

So fand die Maschine dank der Initiative des Kantonspolitikers und damaligen AeCS-Grenchen-Präsidenten Peter Brotschi ihren Weg nach Interlaken, wo sich ehemalige Mechaniker der Schweizer Luftwaffe daran machten, während sechs Jahren und in über 11 000 Arbeitsstunden die HB-RAG wieder instandzusetzen.

### Nur ein einziges Mal in der Luft

Fortan war die Maschine in Dübendorf ausgestellt und dem Publikum zugänglich. In die Luft kam die Maschine dabei jedoch nur ein einziges Mal, im Jahr 2002.

Sechs Jahre später, im Jahr 2008, erwarb der Ostschweizer Albert Zeller die Maschine und brachte sie dank tatkräftigem Einsatz und weiteren Investitionen innert kürzester Zeit in einen tadellosen, flugtüchtigen Zustand.

Durch den Grenchner Verein Hangar 31 rund um Peter Brotschi kam die Dewoitine D-26 zurück in ihre alte Heimat und ist seither regelmässig am Himmel zu sehen: Nach langer und intensiver Geldsuche konnte der Verein, welcher sich als Vereinsziel gesetzt hat, neben dem Betrieb der HB-RAG auch die Grenchner Luftfahrtgeschichte aufzuarbeiten, die tadellos gewartete Maschine im Frühjahr 2015 von der Familie Zeller übernehmen und sie nach Grenchen in ihre neue Heimat überfliegen.

Ein weiterer Höhepunkt im zweiten Leben der Dewoitine D-26, mittlerweile auf den Namen «Stadt Grenchen» getauft, fand anlässlich der Flugtage 2015 in Dittingen statt. In Formation mit der HB-RAI der AMPA Lausanne konnte man so die letzten beiden flugfähigen Dewoitines D-26 bei einem gemeinsamen Display bestaunen. **cp**

Ian Lienhard

Weitere Informationen über die HB-RAG unter [www.hangar31.ch](http://www.hangar31.ch)

## «Eine grosse Ehre»

**«Cockpit»: Paul Misteli, seit wann sind Sie in das Projekt «HB-RAG» involviert?**

**Paul Misteli:** Präsident Peter Brotschi und ich kennen uns seit über 35 Jahren. Er hat mich vor ungefähr 1 1/2 Jahren mit ins Boot genommen. Wir sind für die Finanzierung zuständig.

**Sie sind als Chefpilot zuständig für den Unterhalt. Wie viel Aufwand benötigt die Dewoitine D-26, um in flugfähigem Zustand zu bleiben?**

Die Dewoitine benötigt alle fünf Flugstunden einen sogenannten Schmier-service. Da werden die Stösselstangen demontiert, überprüft und gefettet. Das Ventilspiel wird frisch eingestellt und alle Zylinder abgeschmiert. Alle 25 beziehungsweise 50 Stunden sind grössere Unterhaltsarbeiten notwendig. Die Dewoitine erfordert natürlich einiges mehr an Aufwand als eine moderne Maschine. Auch wenn sie in Top-Zustand ist, überprüfen wir vor jedem Einsatz Zelle und Triebwerk ganz genau.

**In welchem Bereich bewegt sich der Flugstundenpreis eines 84-jährigen Oldtimers?**

Der Flugstundenpreis liegt knapp unter 1000 Franken. Die Versicherung und die Rückstellungen für das Triebwerk machen den grössten Anteil aus.

**Wie lange kann die HB-RAG aus technischer Sicht noch flugfähig bleiben?**

Wir haben das Ziel, die Dewoitine mindestens bis zu ihrem 100-Jahr-Jubiläum flugtauglich zu erhalten.

**Welches sind die fliegerischen Besonderheiten der Maschine?**

Die D-26 ist ein typischer Taildragger. Schlechte Sicht nach vorne, doppelt so

schwer wie eine Bucker. Sie hat keine Bremsen an den Fussspitzen, sondern eine Art Handbremse, die mehr oder weniger stark angezogen werden kann; zwei Zylinder verteilen den Bremsdruck auf die Radbremsen vom Typ Palmer. Diese Bremsanlage erlaubt keine schnellen Bremskorrekturen bei der Landung. Die Dewoitine muss deshalb absolut gerade aufgesetzt werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass sie ausbricht. Die Steuerdrücke sind nicht besonders gut abgestimmt, die Querruder erfordern ziemlich viel Kraft und haben eine träge Wirkung. Die Steigleistung hingegen ist phänomenal.

**Was macht den fliegerischen Reiz eines Oldtimers aus?**

Einen Oldtimer zu fliegen ist etwas ganz Besonderes. Man fühlt sich in die Pionierzeit der Fliegerei zurückversetzt. Eine so seltene Maschine wie die D-26 fliegen zu dürfen, ist eine grosse Ehre.

**Ein Highlight war sicher der Formationsflug der beiden letzten noch flugtüchtigen Dewoitine D-26 anlässlich der Flugtage in Dittingen. Wie empfanden Sie dies aus Sicht des Piloten?**

Der Formationsflug mit der D-26 war ein tolles Erlebnis. Laurent Calame, der die D-26 von Lausanne fliegt, ist ein sehr erfahrener Airshow-Pilot. Mit ihm macht es sehr viel Spass, die beiden Maschinen in Formation vorzuzuliegen.

**Abschliessend die Dewoitine HB-RAG in drei Worten?**

Enorme Steigleistung, Anfangszeit unserer Luftwaffe, Öl an den Kleidern. **cp**

Interview: Ian Lienhard



Foto: Ian Lienhard

Paul Misteli im Cockpit der Dewoitine «Stadt Grenchen».



## Piloten & Aviatik SPEZIALIST

### Unsere Highlights

- ★ Portofreie Lieferung
- ★ 24 h Lieferung
- ★ Eigenes Lager
- ★ Demogeräte zum ausprobieren
- ★ Von Piloten für Piloten
- ★ Stammkunden kaufen auf Rechnung

### BOSE A20 Aviation Headset

Twin Stecker, Bluetooth

- PJ Stecker
- 5 Jahre Garantie
- Inkl. Headset Tasche
- Nur 340 Gramm



1045 CHF

### RAM MOUNT Halterungen

Für alle Geräte / Kameras

- Saugnapfhalterungen
- Steuerhornhalterungen
- Mount Panel
- Flexibel einsetzbar



ab 39 CHF

### Kniebrett Profi

Design4pilots

- A5 Kniebrett
- Klemmbügel
- Inkl. Klarsichthüllen
- Steckfach für Karten



32.90 CHF

### Cockpit Leser Rabatt 5.- CHF

Für die erste Bestellung in unserem Shop

- [www.kniebrett.ch](http://www.kniebrett.ch)
- Kundenkonto erstellen
- Warenkorb füllen
- Gutscheincode eingeben:

COCKPIT5



# PZL-Swidnik SW-4

Bis heute wurden über 40 der im polnischen Swidnik gebauten Mehrzweckhelikopter SW-4 an Kunden auf der ganzen Welt verkauft. Nun strebt PZL-Swidnik den chinesischen Markt an. An der Heli-Expo wurde der erste offizielle Vertreter in China präsentiert. Er erhält zehn SW-4.

## Technische Daten

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Hersteller</b>              | PZL-Swidnik  |
| <b>Typ</b>                     | Leichter Mehrzweckhelikopter                                       |
| <b>Erstflug</b>                | 26. Oktober 1996   |
| <b>Länge (inklusive Rotor)</b> | 10,58 m  |
| <b>Kabinenbreite</b>           | 1,41 m   |
| <b>Max. Höhe</b>               | 3,14 m   |
| <b>Besatzung/Pax</b>           | 1-2/4-3  |
| <b>Rotordurchmesser</b>        | 9,00 m   |
| <b>Max./Dauerleistung</b>      | 1 x 336 kW /<br>1 x 283 kW   |
| <b>Leergewicht</b>             | 998 kg   |
| <b>Max. Abfluggewicht</b>      | 1800 kg  |
| <b>Triebwerk</b>               | Roll-Royce 250C20R/2SP   |
| <b>Treibstoff</b>              | 471 l  |
| <b>Max. Unterlast</b>          | 650 kg   |
| <b>Höchstgeschwind.</b>        | 254 km/h   |
| <b>Reichweite</b>              | 850 km   |
| <b>Website</b>                 | <a href="http://www.agustawestland.com">www.agustawestland.com</a> |

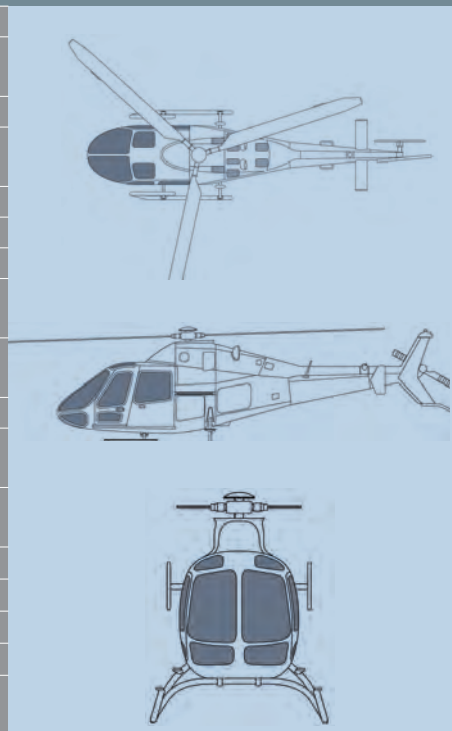


Foto: AgustaWestland

Die Entwicklung des leichten fünf-sitzigen Helikopters SW-4 Maluch (polnisch für Knirps/Wicht) begann 1985.

Als Antrieb war anfänglich ein polnisches Turbintriebwerk GTD-350 vorgesehen. Der damals staatlich polnische Hersteller PZL-Swidnik aus Swidnik stellte 1987 ein originalgrosses Mockup fertig. Doch in den Jahren 1989/1990 veränderten die Polen das Design des SW-4 stark. Der Heli erhielt einen stromlinienförmigeren Rumpf, ein neues Heck und ein Allison-250-Turbintriebwerk (heute Rolls-Royce). Der Rollout des ersten Prototyps erfolgte im Dezember 1994. Er wurde lediglich für Boden- und Systemtests verwendet. Der Erstflug erfolgte mit dem dritten Prototyp am 26. Oktober 1996, wobei der offizielle Erstflug erst drei Tage später stattfand.

In diesem frühen Stadium der Entwicklung stellte PZL-Swidnik eine spätere Serienausführung mit einer zweiten Triebwerksvariante, dem leistungsstärkeren Pratt&Whitney Canada P200/9 in Aussicht. Auch eine zweimotorige Version werde geprüft, liessen die Polen verlauten.

Die weitere Entwicklung basierte jedoch auf dem heute verwendeten Triebwerk von Rolls-Royce. Die im Jahr 1997 durchgeführten Testflüge führten zur Entwicklung eines neuen Hauptrotorkopfes für den SW-4. Der Einbau eines robusteren Hydrauliksystems und die Vergrösserung des horizontalen Stabilisators waren weitere grosse Schritte in der Entwicklung. Am 14. November 2002 erteilte die polnische Luftfahrtbehörde PZL-Swidnik die Zulassung für den SW-4. Erst am 28. September 2007 erhielt der Turbinenhelikopter ein Typenzertifikat der europäischen Zulassungsbehörde EASA. Der Bau der ersten fünf Serienhubschrauber begann im Juli 2002.

PZL-Swidnik zeigte die Prototypen des SW-4 im Jahr 2001 in Paris und 2002 in Berlin anlässlich von Luftfahrtmessen dem Fachpublikum. Eine Bestellung für einen Hubschrauber konnte jedoch erst am 20. November 2003 verbucht werden. Die erste Serienmaschine lieferte PZL-Swidnik am 15. November 2004 an die polnische Luftwaffe. Seit Dezember 2010 verfügt der Mehrzweckhelikopter über einen zertifizierten Lastenhaken für Aussenlasten, wie zum Beispiel Wasserbehälter (Bambi Bucket).

Seit dem 29. Januar 2010 gehört PZL-Swidnik zum Konzern von AgustaWestland. Eine Zusammenarbeit bestand jedoch bereits seit 1997.

# Swiss Helicopter Association wird international aktiv

Die Schweizer Helikopterindustrie ist mit einschneidenden regulatorischen Knacknüssen konfrontiert. Deren Ursprung liegen in «Brüssel», die Umsetzung jedoch in der Schweiz, beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl). Der Präsident der Swiss Helicopter Association (SHA), Nationalrat Rudolf Joder, sprach in Köln am Sitz der EASA vor, um über offene Punkte zu diskutieren.

**«Cockpit»:** Herr Joder, am 25. September besuchten Sie die EASA, um sich ein Bild über die laufenden Arbeiten der Agentur zu machen. Das ist für einen Präsidenten eines nationalen Branchenverbandes ein ziemlich ungewöhnliches Vorgehen. «Partner» der EASA ist ja primär das Bazl. Welches waren Ihre Beweggründe? Und wurden Sie auf Augenhöhe empfangen?

**Rudolf Joder:** Das Gespräch konnte auf Grund meiner verschiedenen Beziehungen organisiert werden. Ich hatte drei hochrangige, fachlich sehr kompetente und interessierte Gesprächspartner. Die Unterredung verlief freundlich und in einer guten Atmosphäre. Es ging mir darum, den Vertretern der europäischen Gesetzgebung sehr genau und praxisbezogen aufzuzeigen, welche Probleme für die schweizerische Helikopterindustrie aktuell bestehen und wie die Auswirkungen der EASA-Regelwerke sind.

**Am meisten drängt eine Lösung in der Frage der (erzwungenen) Früh pensionierungen der CAT-Piloten. Bereits ab nächstem Jahr soll das tiefere Rentenalter die Regel sein. Ob eine mögliche Fristerstreckung gewährt wird, ist zum Zeitpunkt dieses Interviews – also drei Monate vor Termin! – noch nicht klar. Eine absolut unhaltbare Situation für die Betriebe und die betroffenen Piloten. Wie äussert sich die EASA dazu?**

Wir waren uns einig, dass die Inkraftsetzung der neuen Alterslimite für Helikopterpiloten um mindestens zwei Jahre bis 2018 hinausgeschoben werden muss. Während dieser Zeit geht es darum, Sinn und Zweck der Reduktion des Pilotenalters bei CAT-Flügen von 65 auf 60 Jahre nochmals sehr genau zu überprüfen. Bis jetzt gibt es keine zwingenden fliegerischen oder medizinischen Gründe dafür. Per Gesetz würden Arbeitslose geschaffen und die finanziellen Auswirkungen bezüglich Altersvorsorge wären immens und für die Operator nicht verkraftbar. Dies habe ich meinen Gesprächspartnern deutlich gemacht. Ziel muss es sein,



Nationalrat Rudolf Joder ist in Köln auf Verständnis gestossen.

auf die Herabsetzung des Piloten-Rentenalters definitiv zu verzichten.

**Ihre Motion im Jahr 2014 und die Antwort des Bundesrats darauf ist ein klarer Auftrag an die Verwaltung. Weshalb geht es nicht vorwärts?**

Diese Frage müssen Sie dem Bundesrat, dem UVEK und dem Bazl stellen.

**In einem Fachmagazin wirft der abtretende Bazl-Direktor der Branche vor, zu spät reagiert zu haben. Das ist ja wohl eine ziemliche Verdrehung der Realität?**

Ja. Von Anfang an liess die Helikopterbranche gegenüber dem Bazl keine Zweifel an ihrer klar ablehnenden Haltung offen.

**Haben Sie den Eindruck, dass «Brüssel», respektive die EASA-Spitze, die Anliegen der Schweizer Helibranche versteht?**

Das Gespräch war sehr konstruktiv. Ich hatte den Eindruck, dass meine Argumente Gehör fanden. Zur Vertiefung der Diskussion habe ich die Vertreter der EASA zu einem Informationsbesuch in die Schweiz eingeladen. Dieser wird zurzeit vorbereitet.

**Sind weitere politische Interventionen auf internationalem Parkett geplant?**

Ja. Die Aufgabenverteilung zwischen der EASA in Köln und der EU in Brüssel ist so, dass die EASA unter dem Aspekt «Sicherheit» Antrag stellt und die Kommission in Brüssel politisch entscheidet. Demzufolge ist auch eine politische Intervention in Brüssel notwendig. Botschafter Balzaretti, der Missionschef der Schweiz bei der EU, hat mir ein Treffen mit dem Generaldirektor DG MOVE in Aussicht gestellt (*Anmerkung der Redaktion: Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU-Kommission*).

**Hat Ihnen die EASA auch Ratschläge erteilt?**

Ja. Es wurde mir empfohlen, betreffend Reduktion des Pilotenalters ergänzend mit dem EU-Land Österreich Kontakt aufzunehmen und mit dem österreichischen Helikopterverband zusammenzuarbeiten.

**Ihre abschliessende Bewertung des Treffens in Köln?**

Es ist sehr wichtig, dass wir direkt vor Ort in Köln und Brüssel intensiv kommunizieren und die Situation und Probleme der schweizerischen Aviatik offen darlegen. Ich habe den Eindruck, dass meine Intervention auf Verständnis gestossen ist. **cp**

Interview: Max Ungricht, volcano

## Die EASA-Gesprächspartner in Köln

Ricardo Génova Galván  
Flight Standards Director der EASA

José Luis Penedo del Rio  
Chief Political Affairs der EASA

Georges Rebender  
Head of Air Crew and Medical Department der EASA



Foto: Markus Herzig

EC-120B Colibri HB-ZLP in Mollis.

# Heli «Lima Papa»

Zwei Helikopter im einheitlichen schwarzen Erscheinungsbild tragen das Callsign «Lima Papa». Der schwarze Hughes 369D «Xray Lima Papa» wurde im November 1980 aus Deutschland importiert und auf die Transair SA eingetragen.

Am 10. März 1981 verliess der HB-XLP an Bord einer Transamerica Hercules die Schweiz Richtung Kanada. Während eines Jahres war der Helikopter in der Flotte der Heliswiss, bevor er verkauft und als C-

GFOI eingetragen wurde. Aktuell fliegt die ehemalige HB-XLP erneut in schwarz – mit etwas rot – als N4265J in den USA.

Der EC-120B Colibri «Zulu Lima Papa» wurde von der Helipool GmbH aus Neuseeland importiert. Seit November 2008 ist der schwarze HB-ZLP auf Peter Hagmann eingetragen.

Die beiden Helikopter im Detail:

**HB-XLP Hughes 369D**; S/N 79-0542D; B/J 1979; Vorher: D-HAJP; Eintrag: 20. Novem-

ber 1980, Eigentümer & Halter: Transair SA; Handänderung: 12. März 1981, neuer Eigentümer & Halter: Heliswiss; Löschung: 23. April 1982; neues Kennzeichen: C-GFOI.

**HB-ZLP EC-120B Colibri**; S/N 1537; B/J 2008; Vorher: ZK-HIN; Eintrag: 14. November 2008, Eigentümer & Halter: Hagmann Peter.

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



Foto: Paul Schüpbach

Hughes 369D HB-XLP in Bern-Belp.



Foto: Steve Feutz

Der ehemalige HB-XLP als C-GFOI der Heli-Max in Kanada.

# SKYe SH09 auf Kurs

Die Entwicklung des ersten Schweizer Helikopters macht mit dem Bau des zweiten Prototyps einen weiteren Schritt vorwärts. Trotz Verzögerungen ist man bei Marengo Swisshelicopter weiterhin auf Kurs. Neben der Hubschrauber-Weiterentwicklung wird nun auch die Firma für die zukünftigen Herausforderungen vorbereitet.



Fotos: Walter Hodler

Links: Dieses Mockup präsentierte Marengo Swisshelicopter mit Erfolg an der diesjährigen Heli-Expo in Orlando (Florida). Rechts: Die am 22. September 2015 in Mollis enthüllte Zelle des Prototyps P2, der die Immatrikulation HB-ZXB erhalten wird.

Mit dem Erstflug des SKYe SH09 am 2. Oktober 2014 haben die Entwickler von Marengo Swisshelicopter bewiesen, dass sie einen flugfähigen Hubschrauber bauen können. Dieser wichtige Schritt steigert auch das Vertrauen potenzieller Käufer in den Schweizer Hersteller. Dies beweisen zwölf weitere Kaufoptionen, die Marengo im März an der Heli-Expo in Orlando (USA) entgegennehmen durfte.

Damit verfügt Marengo Swisshelicopter über die stolze Zahl von rund 70 Kaufoptionen für ihren SKYe SH09. Und obwohl der Zeitplan einige Monate im Rückstand liegt, kann Martin Stucki, CEO von Marengo nach wie vor auf den russischen Investor zählen.

Solche Verzögerungen sind in der Entwicklung eines Hubschraubers oder Flugzeugs nicht ungewöhnlich. Sie gründen teilweise im Umstand, dass das Fluggerät schon während dem Prototypenbau und den Testflügen ständig weiterentwickelt wird. Das führt zu Änderungen, die wenn immer möglich sofort umgesetzt werden. «Wenn zwischen dem ersten und dem zweiten

Prototyp keine Unterschiede bestehen, hat man etwas falsch gemacht», sagt Stucki. Beim Flugzeug- und Helikopterbau ist ein Unternehmen zudem auf viele einzelne Lieferanten angewiesen, die neue Teile in geringen Stückzahlen produzieren müssen. Dabei kann es zu Lieferengpässen kommen, was einen direkten Einfluss auf den Zeitplan für den Bau der Prototypen und damit den Zeitpunkt der Zertifizierung hat.

Mit dem Rückhalt des Investors und dem Vertrauen potenzieller Kunden kann Marengo jedoch beruhigt in die Zukunft blicken: Das Projekt ist nach wie vor auf Kurs.

## Der zweite Prototyp

Zwischen dem Erstflug im Oktober 2014 und dem Frühjahr 2015 führte Marengo viele erfolgreiche Flüge mit dem ersten Prototyp P1 vorwärts, seitwärts und rückwärts durch. Anschliessend stellte Marengo die Testflüge ein, um die vorhandenen Ressourcen für die Entwicklung des zweiten Prototyps P2 zur Verfügung zu haben. Bereits vor dem Erstflug des P1 wurde entschieden, den verwendeten Rotorkopf nicht zu zertifizieren. Den modifizierten Hauptrotorkopf

haben die Ingenieure zwischenzeitlich auf dem firmeneigenen Prüfstand, dem sogenannten Whirl-Tower, in Ennetmoos (NW) getestet. Er wird nun im zweiten Prototyp P2 eingebaut. Der weiterentwickelte Rotorkopf verfügt über einen vereinfachten Aufbau und soll bezüglich der Belastbarkeit stabiler sein. Marengo hat für das neue Design des Hauptrotorkopfes drei Patente angemeldet. Der zweite Prototyp unterscheidet sich äusserlich nur gering vom ersten. Viele Änderungen sind nicht sichtbar. Sie sollen zum Beispiel den Unterhalt, die Lebensdauer der Teile oder die Fertigung verbessern.

## Optimierte Sicht

Eine sichtbare Änderung, welche jedoch bereits im P1 realisiert wurde, entspricht einem Wunsch der Piloten. Sie soll die Sicht über die Schulter nach unten erhöhen. Obwohl der SKYe SH09 in der Mitte zwischen den Pilotensitzen über ein grosses Fenster verfügt, wollen viele Piloten über die Schulter aus der Türe möglichst gut nach unten blicken können. Diese Eigenschaft ist vor allem bei Arbeitsflügen und im speziellen mit Aussenlasten wichtig. Um diesem

Wunsch nachzukommen, haben die Ingenieure bei Marenco das Design der Türen angepasst. Sie sind etwas stärker gewölbt, vollständig verglast und leicht unter den Rumpf gezogen. Damit kann der Pilot sowohl über das Fenster in der Kabinenmitte als auch aus der Türe nach unten blicken. Gleichzeitig werden die Kufen nun nicht mehr seitlich am Rumpf, sondern unten am Rumpf angebracht.

### Dritter Prototyp im Bau

Die fertige Zelle des zweiten Prototyps konnte am 22. September in der neuen Halle von Marenco auf dem Flugplatz Mollis enthüllt werden. Sie war vorgängig in Näfeln zusammgebaut und verklebt worden. Nun wird der Prototyp P2 in Mollis fertig zusammgebaut. Der Erstflug ist für Ende Dezember 2015 oder Januar 2016 geplant. Gleichzeitig baut Marenco bereits den dritten Prototyp P3. Er soll im nächsten Jahr fertiggestellt werden und dem späteren Serienhelikopter entsprechen. Er wird aber sicherlich noch kleine Änderungen erfahren, die nicht mehr im P2 eingebaut werden können. Während mit dem P2 im kommenden Jahr die volle Flugerprobung erfolgt, wird der P1 auf den Stand des P2 gebracht. Mit den drei Prototypen testet Marenco im nächsten Jahr alle Komponenten und bereitet die Zulassung vor. Die Serienfertigung soll 2016 gestartet werden. Die EASA-Zertifizierung und die Auslieferung der ersten Serienmaschine sind für 2016/2017 geplant.

### Ausgewählte Erstkunden

Für das erste Jahr plant Marenco die Auslieferung von zehn SKYe SH09 an ausgewählte Erstkunden in der Schweiz und im nahen Ausland. Für sie hat der Hersteller ein sogenanntes «Launch Customer Concept» entwickelt. Dieses beinhaltet eine spezielle Unterstützung der ersten zehn Kunden des brandneuen Helikopters. Im Gegenzug erwartet der Hersteller ein Feedback des Kunden über die Erfahrungen im Einsatz und in der Wartung des Hubschraubers. Bedingung für die Launch Customer ist, dass der SKYe SH09 kommerziell und während mindestens einer definierten Anzahl Stunden eingesetzt wird. Marenco wird eine Art Verbund der Erstkunden bilden.

### Firmenentwicklung

«Am Anfang entwickelten wir einen Helikopter. Zurzeit entwickeln wir eine Firma», sagt CEO Martin Stucki. Als die Firma 2010 mit der Entwicklung des Helikopters begann, zählte es fünf Personen. Heute ist es auf über 100 Mitarbeitende ange-



Martin Stucki, CEO von Marenco Swisshelicopter, plant die Auslieferung der ersten SKYe SH09 für 2016/2017.

wachsen. Konnte Martin Stucki anfänglich als Entwicklungs-Ingenieur und CEO noch vieles selber erledigen, muss er sich heute auf ein professionelles Management verlassen können. Mittlerweile hat er die nötigen Strukturen für die Firma geschaffen. Neben der eigentlichen Entwicklung des Helikopters geht es nun um die Vermarktung des Produktes, die Serienfertigung des Helikopters, die Lieferkette mit heute rund 200 Zulieferern aus der Schweiz und dem Ausland sowie die Endmontage. Weitere Bereiche sind der Customer Service und die Dokumentation sowie der Aufbau der Infrastruktur. So ist zum Beispiel als Folge der grossen Nachfrage mit 70 Kaufoptionen

der Bau einer neuen, zusätzlichen Montagehalle auf dem Flugplatz Mollis geplant. Sie soll rund viermal grösser werden als die bestehende Halle. Gegenwärtig wird zudem ein internationales Partnernetzwerk aufgebaut. Es ist auch ein strategischer Montage- und Auslieferungsort in Nordamerika geplant.

### Zertifizierungen

In der Aviatik müssen nicht nur die Fluggeräte selber zertifiziert sein (Type Certificate); auch die verschiedenen Firmenteile müssen geprüft und von der Luftfahrtbehörde zugelassen werden.

So bemüht sich Marenco um die Zertifizierung als Entwickler (Design Organisation Approval – DOA) und als Hersteller (Production Organisation Approval – POA). Während für die DOA-Zertifizierung die EASA direkt zuständig ist, zeichnet das Bazl im Namen der EASA für die POA-Zertifizierung zuständig. Die Zertifizierung als Wartungsbetrieb (Maintenance Organisation Approval – MOA) strebt Marenco zum Beispiel für die Überholung der Getriebe und der Hydraulik an. Die eigentliche Wartung soll von Partnern und Kunden durchgeführt werden.

Eine weitere Zertifizierung bezieht sich auf die Ausbildung (Training Organisation – TO). Während Marenco das Wartungspersonal selber ausbilden wird, soll das Pilotentraining von der Linth Air Service in Mollis ausgeführt werden. **cp**

Walter Hodel



Beim Prototyp P2 wurden die ausklappbaren Tritte für das Wartungspersonal weggelassen. Dieses wird zukünftig über eine externe Leiter zum Triebwerksgehäuse gelangen.

## B-26 Marauder: Erstflug vor 75 Jahren (Teil 1)



Foto: GUMMAM

Eleganz pur: Vor genau 75 Jahren hob die allererste Martin B-26 Marauder vom Martin-Werkflugplatz Middle River in Baltimore zu ihrem Erstflug ab. Im Cockpit saßen Chefpilot William K. Ebel sowie sein Co-Pilot Bob Fenimore.

# Diva der Lüfte

Das war Eleganz pur, was am 25. November 1940 erstmals in die Lüfte entschwebte. Die Rede ist von der B-26 Marauder. Zu diesem Zeitpunkt war dieser pfeilschnelle Bomber technologisch allen Mustern im Inventar der United States Army Air Force eine Generation voraus.

Mit grösster Wahrscheinlichkeit hat kein anderes Flugzeug mehr Kontroversen ausgelöst als die B-26 Marauder. Der Typ vom Reissbrett der Glenn L. Martin-Company besass mit weniger als einem Prozent die mit Abstand geringste Verlustrate aller während des Zweiten Weltkrieges eingesetzten amerikanischen Bomberflugzeuge. Während der 129 943 Einsätze über Europa gingen gerade einmal 911 Marauder verloren. Über 60 Prozent aller B-26, die im Sommer 1943 mit ihren Einsätzen begannen, waren zwölf Monate später immer noch im Einsatz. Bei den Boeing B-17 Flying Fortress und Consolidated B-24 Liberator betrug dieser Wert weniger als zwei Prozent, was alles über die Konstruktion und die Nehmer-Qualitäten der in 5266 Exemplaren hergestellten B-26 sagt. Doch die Marauder hatte auch ihre pechschwarzen Seiten. Der rasante Bomber erwies sich vor allem bei Start und Landung der hohen Geschwindigkeit wegen als eine ziemlich harte Nuss für Greenhorn-Piloten. Zudem kam es während der Einführung zu zahlreichen gravierenden Unfällen, welche dem Typ den Ruf eines Witwenmachers eintrug, den die Marauder nie ganz ablegen konnte. Wohl aus diesem Grund hat die United States Army Air Force (USAAF) unmittelbar nach Kriegsende im Mai 1945 die Verschrottung aller B-26 angeordnet.

### Technologisches Meisterwerk

Die vom damals 28-jährigen Chefkonstrukteur Peyton Marshall Magruder entwickelte B-26 war ganz auf perfekte Aerodynamik getrimmt. Genau so schnell unterwegs wie die Jagdflugzeuge jener Zeit, konnte der Typ die gleiche Bombenlast stemmen wie die B-17 Flying Fortress.

Beim Bau betrat das Herstellwerk in mehrfacher Hinsicht Neuland: So war die B-26 der erste Bomber im Inventar der USAAF mit selbstdichtenden Tanks und einem elektrisch betriebenen Geschützturm. Als erstes Flugzeug war die Marauder mit den gigantischen Pratt & Whitney R-2800-Doppelsternmotoren mit einer Startleistung von 1850 PS ausgerüstet, welche auf eine Vierblatt-Luftschaube wirkten; ein weiteres Novum. Magruder verwendete zur Gewichtseinsparung im grossen Stil Kunststoffmaterialien als Metalleersatz.

Für eine reibungslose Massenproduktion von Rumpf und Tragflächen waren Pressen üblich, wie sie zuvor nur in der Autoindustrie bekannt waren. Das hatte allerdings ihren Preis: Die B-26 war mit einem Stückpreis von 79 602 Dollar rund ein Viertel teurer als die praktisch zum gleichen Zeitpunkt vom Band laufende North American B-25 Mitchell.

Bereits auf dem Reissbrett beeindruckte die B-26 das Army Air Corps, das vom Fleck

weg 201 Einheiten bestellte. Der 15 Millionen Dollar schwere Deal erwies sich als die bis dato grösste Order in der Geschichte der Vereinigten Staaten. Martin verzichtete auf den Bau eines Prototypen. Die erste B-26-MA (Werknummer 40-1361) hob am 25. November 1940 mit dem 41-jährigen Chefpiloten William K. Ebel und seinem Co-Piloten Bob Fenimore vom Werkflugplatz Middle River in Baltimore zum Jungfernflug ab.

Nach der Werkerprobung übernahm die USAAF diese Maschine und setzte die B-26 als Trainingsflugzeug auf der Luftwaffenbasis Laughlin Field im Texanischen Del Rio ein, wo der Erstling den Übernamen «Gran Pappy» erhielt. «Gran Pappy» endete im Februar 1945 unter dem Schneidbrenner. Der Schweiz brachte die Marauder Ende 1944 Tod und Verwüstung: Der zweite und letzte Teil dieser Artikelserie befasst sich mit der Bombardierung von Thynggen durch B-26 der 320<sup>th</sup> Bomb Group. **cp**

### Hans-Heiri Stapfer

Der amerikanische Verlag Squadron/Signal Publications hat rechtzeitig zum Jubiläum das Buch «B-26 Marauder in action» (ISBN 978-0-89747-549-5) des «Cockpit»-Redaktors Hans-Heiri Stapfer als stark erweiterte Wiederauflage mit zahlreichen Farbfotos publiziert.

# Drama über dem Rhein

Die Schweiz als rettende Insel: Ihre Marauder von deutscher Flak über Donaueschingen waidwund geschossen, entzog sich ein Teil der zur 387<sup>th</sup> Bomb Group gehörenden Besatzung kurz vor Kriegsende nur haarscharf der drohenden Gefangenschaft.

Am 16. April 1945 holte die 9<sup>th</sup> Air Force im Süddeutschen Raum zu einem vernichtenden Schlag gegen die Wehrmacht aus. Insgesamt 38 Marauder der im französischen Clastres stationierten 387<sup>th</sup> Bomb Group hatten den Auftrag, den Güterbahnhof von Kempten aufs Korn zu nehmen.

## Granate reisst ein klaffendes Loch

Auf dem Weg zum Ziel verstümmelte deutsche Fliegerabwehr in der Nähe von Donaueschingen das rechte Triebwerk der Marauder des stellvertretenden Staffelführers Lieutenant Raymond W. Reid. Dabei muss eine ganze Armada von Schutzengeln die Crew begleitet haben. «Das Geschoss selbst explodierte Gott sei Dank nicht, was uns wohl das Leben rettete. Doch es klaffte ein riesiges Loch in unmittelbarer Nähe unseres Co-Piloten Lt. Kenneth J. Stear», erinnert sich der damalige Bordmechaniker Sgt. Robert L. Mercado im November 1988 in einem Brief an den Verfasser. «Die Wucht der Granate riss Stear aus seinem Sitz und liess ihn für einige Zeit bewusstlos werden.»

Wenig später betätigte Reid den Alarmknopf zum sofortigen Verlassen der B-26, worauf Funker Sgt. Johnnie F. Jones und Heckschütze S/Sgt. Earl L. Theis noch über Deutschland absprangen. Die restliche Besatzung hingegen wollte den Bomber nicht aufgeben und drängte Reid, Kurs auf den Rhein zu nehmen, um so der drohenden Kriegsgefangenschaft zu entgehen. «Kaum kam der Fluss in Sichtweite, verlor unsere Marauder dramatisch an Höhe», sagt Mercado. «Es war nun an der Zeit, die Maschine zu verlassen.» Während Co-Pilot Stear, Bombenschütze S/Sgt. Richard J. Bockhahn und Bordmechaniker Mercado sicher Schweizer Boden erreichten, öffnete



Foto: Alan Crouchman

Als Ersatz für die am 16. April 1945 über der Schweiz verlorengegangene Marauder übernahm die 387<sup>th</sup> Bomb Group diese B-26 B-55-MA (Werknummer 42-96191), welche das gleiche Geschwaderkennzeichen TQ-M erhielt.

sich der Fallschirm des stellvertretenden Geschwaderführers nicht. «Möglicherweise hat das Flak-Geschoss seinen Fallschirm beschädigt», vermutet Mercado. Raymond W. Reid war der letzte von 61 amerikanischen Fliegern, die während des Zweiten Weltkriegs in der Schweiz ihr Leben lassen mussten.

## Fürchterliche Detonation

Die führerlose B-26 G-15-MA (Werknummer 44-67894) schlug mit voller Wucht am Zeinigerberg in der Nähe von Zuzgen im aargauischen Fricktal auf. Die fürchterliche Detonation liess ganze Bäume entwurzeln und verwandelte den Bomber in einen wüsten Trümmerhaufen. Dies war der allerletzte Verlust der 387<sup>th</sup> Bomb Group während des Zweiten Weltkriegs und gleichzeitig die einzige Marauder auf Schweizer Boden.

Die Marauder mit dem Verbandskennzeichen TQ-M befand sich auf ihrer 42. Mission. Als Ersatz erhielt der Verband von der 397<sup>th</sup> Bomb Group die B-26 B-55-MA (Werknummer 42-96191) mit dem Nickname «The Milk Run Special» zugeteilt, welche die Geschwadermarkierung der über Zuzgen abgestürzten Marauder übernahm. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

## «Flak Bait» flog 202 Missionen

Kein amerikanisches Flugzeug hat während des Zweiten Weltkriegs mehr Einsätze absolviert als die B-26 B-25-MA (Werknummer 41-31773) «Flak Bait». Der 322<sup>nd</sup> Bomb Group mit dem taktischen Kennzeichen PN-O zugeteilt, flog diese Marauder zwischen dem 16. August 1943 und dem 24. April 1945 insgesamt 202 Missionen. Eine Marke, die von keinem anderen Kampfflugzeug der United States Army Air Force (USAAF) auch nur annähernd erreicht worden ist. Hauptmann William G. Fort pilotierte die «Flak Bait» während ihres 200. Einsatzes, als die Einheit am 18. April 1945 den Verschiebebahnhof von Magdeburg bombardierte. Das Rumpfvorderteil von «Flak Bait» ist heute im National Air and Space Museum in Washington DC der Öffentlichkeit zugänglich. (sta)



Die B-26 «Flak Bait» absolvierte am 18. April 1945 als Führungsflugzeug der 322<sup>nd</sup> Bomb Group ihren 200. Einsatz.

# Firmen-Verzeichnis

**swissbroke**  swissbroke  
Unabhängiger  
Luftfahrzeug-Versicherungsbroker  
Bahnhofstrasse 40  
CH-8890 Flums  
T +41 81 710 15 15  
F +41 81 710 17 21  
www.swissbroke.ch  
mirco.buchli@swissbroke.ch

**AAA**   
**Alpine Air Ambulance**  
Postfach 233  
CH-8058 Zürich Flughafen  
Hotline +41 44 813 10 10  
Phone +41 44 813 09 09  
Fax +41 43 422 11 77  
info@air-ambulance.ch  
www.air-ambulance.ch

**FLUGSCHULE EICHENBERGER AG**   
**Flugschule Eichenberger AG**  
Flugplatz Buttwil  
5632 Buttwil  
Tel. 056 675 50 50  
Fax 056 675 50 55  
info@flugschule-eichenberger.ch  
www.flugschule-eichenberger.ch

  
**Jordi AG**  
Aemmenmattstr. 22  
CH-3123 Belp  
Tel. 031 818 01 11  
Fax 031 819 38 54  
www.jordibelp.ch

  
Günstig  
und  
einfach  
drucken  
**printzessin.ch**

  
**WeLoveYou**  
Aemmenmattstrasse 22  
3123 Belp  
031 818 01 10  
mail@weloveyou.ch

## AUF DIESER SEITE KÖNNTE IHR EINTRAG STEHEN!

Neu in der Zeitschrift Cockpit: Kleininserate mit Ihrem Logo.

Interessiert? Kontaktieren Sie uns!

jana.fuchs@jordibelp.ch oder unter 031 818 01 17

## Hermes 900 – durchdacht, flexibel und sicher

UNMANNED AIRCRAFT  
SYSTEMS (UAS)



### Durchdachte Beschaffung

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

### Flexibler Einsatz

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

### Sichere Standards

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

**Elbit Systems**

NEXT IS NOW®  
www.elbitsystems.com





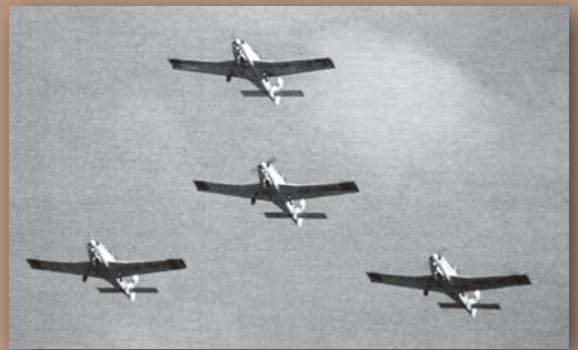
# Vor 20 Jahren im «Cockpit»

Zum Jubiläum des sechzig Jahre zuvor erfolgten Erstflugs der ersten DC-3 zeigte das Titelbild des COCKPIT vor 20 Jahren eine der beiden DC-3 der Classic Air. Im Heftinnern folgte der erste Teil einer DC-3-Entwicklungs- und Einsatzgeschichte dieses zeitlosen Flugzeugs. Vier Seiten waren der grossen russischen Luftfahrtausstellung Mosaeroshow gewidmet, mit zahlreichen Bildern von neuen russischen Flugzeugen wie der Tupolew Tu-334, der Kamow Ka-62 oder der MAPO Т101, die alle nie in den Serienbau gingen. Ebenfalls neu war damals das Projekt Premier I von Raytheon/Beech; ein kleiner Business-Jet mit weitgehend automatisch hergestelltem Vollkunststoffrumpf.

In der Flugzeuggalerie sind zwei Exoten erwähnenswert: Das Höhen-Forschungsflugzeug Grob Strato 2C, das für die DLR (Deutsche Luft- und Raumfahrtforschung und -wissenschaft) gebaut wurde, und der Sikorsky S-59 von 1954, ein Konkurrenzmuster zum Bell 47, von dem allerdings nur wenige Exemplare gebaut wurden. Einem speziellen Kunstflugteam war ein «Nachruf» gewidmet: Fünf Berner Piloten hatten während sechs Jahren mit ihren Formationsflügen unzählige Besucher von Flugtagen begeistert. Das Spezielle daran: Sie taten dies mit vier AS-202 Bravos, die sich nur bedingt für diese Art Fliegerei eignen. Schliesslich sei noch das «Tagebuch der Luftfahrt» erwähnt, das Luftfahrtereignisse beschrieb, die sich zwischen 1897 und 1978 im November ereigneten.

Franz Wegmann

Das «Mösliteam» wurde mit einem Beitrag im November-COCKPIT 1995 verabschiedet.



Die schwedische Flygflottilje F10 feierte 1995 50 Jahre Flugbasis Ängelholm. Der Kunstflugverband «Team 60» auf Saab 105 Sk 60 erwies ebenso seine Reverenz wie...



...diese Vertreter dreier Jäger-Generationen: vorne die Saab J29F Tunnan, dahinter zwei J35 Draken und eine ASJ37 Viggen.



**Genf:** Nach dem verlorenen Spiel gegen den FC Sion ist die Fussballmannschaft von Kazan an Bord der Boeing 737-5Y0 VP-BRI von Nordavia Regional Airlines nach Hause geflogen. Die Fluggesellschaft feiert dieses Jahr das 85-jährige Bestehen. **Foto: Jean-Luc Altherr**



**Zürich:** Die Super King Air 350 der Schweizer Luftwaffe, welche hauptsächlich von swisstopo für Fotoflüge eingesetzt wird, rollte am 29. September zum Start.

**Foto: Thierry Weber**



**Zürich:** Diese Boeing 737-448 der thailändischen Regierung mit der Immatrikulation HS-HRH war am 9. September in Kloten zu sehen. **Foto: Simon Vogt**



**Zürich:** Diese Embraer ERJ-135BJ Legacy 650 der Air Hamburg fiel am 29. September durch ihre Immatrikulation D-AERO auf. **Foto: Thierry Weber**



**Genf:** Die MD11F D-ALCB der Lufthansa Cargo hat für Air Algérie einen Flug ausgeführt, da deren Lockheed C-130 momentan ausser Dienst steht. **Foto: Jean-Luc Altherr**

**Sion:** Diese Saab von Etihad Regional landete im September zum ersten Mal in Sion. Sie transportierte am 30. September Kunden des Sponsors an ein Europa-Cupspiel der Walliser nach Liverpool.

**Foto: Joël Bessard**



**Basel:** Am 3. Oktober 2015 fand sich erstmals ein Airbus A330-243F Vollfrachter der Etihad Cargo Airlines ein, um 65 Tonnen Zigaretten mit Destination Bahrein zu laden. Der A6-DCB ist hier bei der Ankunft aus Abu Dhabi zu sehen. Auch zu erkennen ist der Radar des EuroAirports im Hintergrund. **Foto: Dennis Thomsen**



**Genf:** Erstmals ist eine Maschine der polnischen Regionalfluggesellschaft Sprint Air in Genf gelandet. Die SAAB 340A SP-KPL hingegen war in den 80er-Jahren mehrmals in Genf. Die Maschine hat ihre Karriere bei Crossair begonnen, immatrikuliert als HB-AHG.

**Foto: Jean-Luc Altherr**

**Basel:** Am 25. August gab sich die neue Boeing B747-8ZV (BBJ) der WorldWide Aircraft Holding Co. erstmals ein Stelldichein auf dem EuroAirport. Bei strömendem Regen ist hier schön zu sehen, wie sich der Captain bei der Landung auf der Piste 15 der Schubumkehr bedient. **Foto: Dennis Thomsen**



**Basel:** Besuch der «alten Dame». Am Abend des 6. Oktober traf eine alte Bekannte, die Antonov An-12BK EW-275TI der weissrussischen Ruby Star, für einen Frachtcharterflug am EuroAirport ein. Mit Baujahr 1970 gehört sie zu den älteren noch fliegenden Maschinen ihres Typs. Seit ihrem letzten Besuch am EuroAirport im November 2011 hat die Veteranin eine schicke neue Bemalung erhalten. Am frühen Morgen des folgenden Tages flog sie mit einer Ladung von 8039 Kilogramm pharmazeutischer Produkte nach Erevan. **Foto: Dennis Thomsen**

# Vito Wyprächtiger mit gutem 2. Rang



Vito Wyprächtiger war einmal mehr schnell – und erfolgreich – unterwegs.

Vito Wyprächtiger, Aushängeschild des Swiss Air Racing Teams (SART), gab in Reno einmal mehr alles. Daraus resultierte ein sehr guter zweiter Platz.

Vito Wyprächtiger konnte das Goldrace in der Formula One-Klasse aus der Poleposition in Angriff nehmen. Sein härtester Konkurrent und letztjähriger Dominator, Steve Senegal, wurde wegen zu tiefem Fliegen im letzten Qualifikationsrennen (Heat 3A) auf den vierten Startplatz zurückversetzt. Trotzdem schaffte es dieser,

erneut den Tagessieg herauszuholen. Der 34-jährige Wyprächtiger belegte den ausgezeichneten zweiten Schlussrang. Der Rückstand auf den Sieger Senegal betrug weniger als zwei Sekunden. Das SART-Team vertrat bei diesem legendären Rennen bereits zum sechsten Mal die Schweiz. Der im Baselbiet aufgewachsene Wyprächtiger lebt heute als Berufspilot in Salzburg. Im Jahr 2013 gelang ihm der grosse Coup: Als erster europäischer Pilot gewann er in Reno die Kategorie Formula One.

Das Breitling Jet-Team konnte sich über eine besondere Unterstützung freuen: Der flugbegeisterte Filmstar John Travolta, seit zehn Jahren Botschafter der Uhrenmarke, stattete dem Jet-Team einen Besuch ab. **cp**



Die sieben L-39 C Albatros-Maschinen des Breitling Jet-Teams in action.

## Aerosuisse Award für Piccard und Borschberg

Im Rahmen des diesjährigen Forums der Luft- und Raumfahrt in Luzern erfolgte auch die Verleihung des Aerosuisse Awards, mit dem der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt grosse Verdienste zu Gunsten des schweizerischen Luft- und Raumfahrtstandortes würdigt. Mit dem Award 2015 wurden die Gründer, treibenden Kräfte und Piloten von Solar Impulse, Bertrand Piccard und André Borschberg geehrt. Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus übergab den Award im Beisein von Bundesrätin Doris Leuthard an André Borschberg. Ein ausführlicher Beitrag folgt in der nächsten Ausgabe.

## B727-Prototyp fliegt noch einmal

Der seit rund 24 Jahren auf dem bei Everett gelegenen Paine Field abgestellte Prototyp der Boeing 727-022 ist vom dortigen Museum of Flight Restoration Center überholt und für den Überführungsflug bereitgestellt worden. Der Flug wird zum 50 Kilometer entfernten «Boeing Field», dem King County International Airport, führen, wo der Dreistrahler im Museum of Flight einen dauernden Standplatz haben wird. Die aufwändige Restaurierung der mit Korrosions- und Standschäden behafteten Maschine ist vor allem einem Team von Freiwilligen sowie FedEx zu verdanken, die eine ausgediente Boeing 727 als Ersatzteilsponder zur Verfügung stellte. Die 1991 stillgelegte B727 weist 64 495 Flugstunden und 48 060 Landungen auf. **AM**

## Delta Boeing 747-400 im Museum

Nach der Boeing 727-100 wird nun auch der Prototyp der 747-400 der Nachwelt erhalten bleiben. Der von Delta Airlines betriebene Jumbo, der am 9. September aus Honolulu kommend ein letztes Mal in Atlanta aufsetzte, wird ab anfangs 2016 die Ausstellung des Delta Flight Museum in Atlanta bereichern. Die am 26. Januar 1989 an Northwest Airlines ausgelieferte, mit der Fusion schliesslich in die Flotte von Delta Airlines integrierte B 747-451 hat in ihren 26 Betriebsjahren insgesamt über 61 Mio. Meilen zurückgelegt. Mit einer Reichweite von 9600 Kilometer konnte auf dem Weg nach Asien der Tankstopp Anchorage ausgelassen werden. **AM**

# Erste Schweizer Linienpilotin verlässt das Cockpit

Die erste Schweizer Linienpilotin geht Ende Oktober in Pension. Die heutige Belair- und frühere Crossair-Pilotin Regula Eichenberger (60) blickt auf eine schöne und bewegte berufliche Karriere zurück.

Der letzte Flug mit der Belair führte im Oktober nach Catania auf Sizilien. Verglichen mit den exotischen Destinationen, die Regula Eichenberger im Verlaufe ihrer fliegerischen Laufbahn in Australien, auf den Malediven oder in Vietnam anflug, fast ein bisschen ein «unterverkaufter» Abschiedsflug. Doch das stört die Tochter eines Fluglehrers nicht; genauso wenig wie die Tatsache, dass sie wohl nie mehr im Cockpit einer Linienmaschine sitzen wird. «Es passt», sagt sie, angesprochen auf ihre Pensionierung. Vor 32 Jahren hob sie erstmals am Steuer eines Metroliner 3 der Crossair ab. Sie hat viel erlebt, weiss, was es heisst, Kurzstrecke zu fliegen. «Wir haben wahnsinnig viel gearbeitet», blickt sie zurück. Patron Moritz Suter habe von seinen Piloten viel verlangt. Sie habe zwar nicht jeden Schritt des Basler Flugpioniers nachvollziehen können, ist ihm aber trotzdem sehr dankbar: Als Erster in Europa habe er Frauen beruflichen Zutritt ins Cockpit verschafft. Bei der Swissair wäre die Bewerbung einer Frau als Pilotin unweigerlich im Papierkorb gelandet. Suter habe diesem «Macho-Getue» ein Ende bereitet und den Frauen den Weg ins Cockpit gebnet.

## Schönste Zeit bei der TEA

Trotzdem bezeichnet Regula Eichenberger nicht die sechs Jahre bei der Crossair als ihre schönste Zeit im Cockpit. Diese verbrachte sie in den Diensten der TEA Switzerland von 1989 bis 1999, als sie in der Boeing 737 während je zwei Monaten unter anderem in Australien und Vietnam sowie später in Afrika flog. «Ich habe Vietnam noch erlebt, als es dort nur Velos gab und man sich bei der Polizei abmelden musste, wenn man Saigon verlassen wollte!» Noch heute habe sie viele Freunde unter den Piloten und Flight Attendants von damals. Nach der TEA folgte die Balair – und nach dem Swissair-Grounding die Belair. Bei den Flugzeugtypen kam nach der B737 die Boeing B767/757. Regula Eichenberger erinnert sich gerne auch an den dreiwöchigen Asien-Trip mit Globus-Reisen.

## Erste Versuche auf dem Flugplatz Buttwil

Zugang zur Aviatik fand sie dank ihres Vaters Werner Eichenberger, der Fluglehrer auf dem heute nicht mehr existierenden Flugplatz Spreitenbach war. Er betrieb danach auf dem Flugplatz Buttwil die Flugschule Eichenberger. «Er hat meine Schwester und mich aber nie gezwungen, mit der Fliegerei anzufangen.» Bevor sie Pilotin wurde, hatte sie das Lehrerseminar absolviert und als Primarlehrerin abgeschlossen. Bis auf ein paar Vikariate habe sie sich nie sonderlich für diesen Beruf erwärmen können. Als sie nach einem Sprachaufenthalt in Kanada eine dreimonatige Stellvertretung im Bündnerland hätte antreten sollen, versagten ihr dies die Behörden mit der Begründung, sie verfüge nur über ein Zürcher Lehrdiplom. Damit war das Thema ad acta gelegt. Sie schlug ein Ange-



Fotos: zvg

Captain Regula Eichenberger im Oktober im Cockpit des A320 der Belair vor einem ihrer letzten Flüge.



Vor dem Flug in einer Saab 340 der Crossair.

bot aus, in Kanada Wohnmobile zu verkaufen, arbeitete dafür als «Mädchen für alles» auf dem Flugplatz von Buttwil und forcierte ihre eigene Ausbildung als Pilotin. Dort entdeckte sie schliesslich Moritz Suter.

## Weiter für die Qualitätssicherung bei Belair zuständig

Obwohl die Muttergesellschaft Air Berlin in argen Schwierigkeiten steckt, schätzt Regula Eichenberger die Arbeit bei der früheren Hotelplan-Tochter Belair. «Der Teamspirit stimmt.» Sie wird dort noch eine Zeit lang als Compliance-Managerin für die Qualitätsentwicklung zuständig sein, bis ihr Nachfolger vollständig eingearbeitet ist. Danach will sie 2017 mit ihrem Mann für zwei Monate nach Neuseeland verreisen. Angst vor dem fliegerischen Nichtstun hat sie nicht. Einerseits wird sie weiterhin als Fluglehrerin tätig sein, andererseits hat sie wieder mehr Zeit, ihrem Hobby – dem Golfspielen – im Golfclub Schloss Goldenberg in Dorf zu frönen. Ihr Handicap beträgt derzeit noch 16,5. **cp**

Patrick Huber

# News

## Airbus eröffnet «Filiale» in den USA

Europa war bis jetzt die Domäne von Airbus, die USA jene von Boeing. Diese klassische Aufteilung wird immer mehr aufgeweicht. Airbus macht in den USA seit Jahren Boden gut und hält bereits einen Marktanteil von 40 Prozent. Um das Ziel von 50 Prozent zu erreichen, hat der Flugzeughersteller nun ein neues Werk in Mobile (Alabama) eröffnet. Dort sollen von nun an Flugzeuge der A320-Familie gefertigt werden; die erste Auslieferung ist bereits für Frühling 2016 geplant. Das neue Werk hat rund 600 Mio. Dollar gekostet und soll 1000 Arbeitsplätze generieren. **CP**

## Intersky steht vor dem Verkauf

Die von Renate Moser 2001 gegründete Intersky soll den Besitzer wechseln. Ein Investor beabsichtigt, 100 Prozent der Anteile zu übernehmen, bestätigt die österreichische Regional-Fluggesellschaft. Die deutsche Intro-Group mit Hauptgesellschafter Hans Rudolf Wöhrl ist seit 2012 Mehrheits-eigner von Intersky. Man sei bereits in Verhandlungen. Intersky hat ihren Heimatflughafen in Friedrichshafen, wobei Zürich der zweite grosse Standort der Airline ist. Geflogen wird auch ab Altenrhein und Memmingen. **CP**

## Pistenverlängerungen in Kloten möglich



Foto: Flughafen Zürich AG

Der Bundesrat hat die Teilrevision des Zürcher Richtplans zum Flughafen Zürich (Bild) genehmigt. Allerdings wurde der Richtplan dabei so angepasst, dass er den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) entspricht. Auf diese Weise schafft der Bundesrat Raum für eine allfällige Verlängerung der Pisten 28 und 32 und stösst damit den Entscheid des Zürcher Kantonsrats um. Dieser hatte im März entschieden, den Eintrag für mögliche Pistenbauten aus dem Richtplan zu kippen. **CP**

## Dem Klagenfurt Airport droht die Schliessung

Sollte die dringend erforderliche Sanierung der Piste in Klagenfurt nicht erfolgen, droht dem Flughafen die

Schliessung per 1. Januar 2017. Die Airportgesellschaft selbst kann die dafür erforderlichen Finanzmittel nicht aufbringen. Durch die schwierige Finanzlage des österreichischen Bundeslands Kärnten ist von dieser Seite auch keine Hilfe zu erwarten. Nun soll der Flughafen an eine Investitionsgruppe verkauft werden. **CP**

## Germania Flug AG klagt gegen Hotelplan

Die Germania Flug AG zieht den Veranstalter Hotelplan Suisse vor Gericht. Hotelplan Suisse bestätigt diesen Sachverhalt. Nach der Beendigung des Vollcharter-Projekts Holidayjet seitens Hotelplan hatte die junge Schweizer Charter-Airline diesen Schritt bereits angekündigt. Unter anderem geht es um die Klärung, ob Hotelplan durch die kurzfristige Beendigung der Partnerschaft zum Ende des Sommerflugplans 2015 Vertragsbruch begangen hat und der Germania nun eine Entschädigung zahlen muss. Fraglich ist auch die Nutzung des Namens Holidayjet ab dem kommenden Winterflugplan, der zwar der Germania Flug AG gehört, der Markenname jedoch in Besitz von Hotelplan Suisse ist. **CP**

## Kapo Zürich organisiert Rettungsdienst

Die Alarmierungs- und Leitstelle für den Such- und Rettungsdienst (SAR) der schweizerischen Zivilluftfahrt wird künftig von der Kantonspolizei Zürich (Kapo) übernommen. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat diese per 1. Januar 2016 damit beauftragt. Der Betrieb einer Alarmierungsleitstelle und Einsatzzentrale ist eine Kernkompetenz der Kapo Zürich; zudem verfügt sie über ein grosses Netzwerk zu allen schweizerischen Blaulichtorganisationen. **CP**

## Air France: keine Einigung mit Piloten

Bei der französischen Fluggesellschaft Air France (Bild) haben sich Konzernspitze und Piloten nicht über einen Restrukturierungsplan einigen können. Der Plan hätte laut der Konzernspitze Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sicherstellen sollen. Nun droht den Piloten eine Lohnkürzung. Air France ist Teil der französisch-niederländischen Fluggesellschaft Air France-KLM.

Foto: Air France



Bei der niederländischen Schwes-tergesellschaft hatten sich die Piloten im Juli mit dem Konzern auf ein Einfrieren der Löhne geeinigt. Air France-KLM hatte im zweiten Quartal einen Verlust von 79 Mio. Euro verzeichnet. **CP**

## City Jet übernimmt finnische Blue 1

Die deutschen Airline-Investoren Hans Rudolf Wöhrl und Peter Oncken kaufen mit ihrer irischen Tochter City Jet die finnische Blue 1. Zu diesem Zweck erwerben sie acht werksneue Bombardier CRJ900. City Jet hat mit SAS einen Vertrag über drei Jahre abgeschlossen. Die Fluglinie wird mit den acht CRJ900 für SAS Strecken bedienen, auf denen sich der Einsatz grosserer Maschinen nicht lohnt. Die Flugzeuge werden deshalb in den Farben von SAS bemalt sein. **CP**

## Delta unterstützt Brustkrebs-Hilfefonds

Das Pink Plane von Delta (Bild) ist in diesem Jahr in einem ganz neuen Look unterwegs und macht seit dem 1. Oktober auf den Brustkrebsmonat aufmerksam. Die Boeing 767-400ER mit der Immatrikulation N845H trägt die pinke Schleife, die als internationales Symbol auf die Thematik der Brustkrebskrankung hinweist, quer über ihren gesamten Rumpf. Seit 2005



Foto: Delta

haben Delta-Mitarbeiter, Kunden und Freunde Spenden in Höhe von mehr als 9,2 Mio. US-Dollar für die Breast Cancer Research Foundation gesammelt, darunter 1,3 Mio. Dollar im vergangenen Jahr. **CP**

## Transaero-Übernahme gescheitert

Eigentlich war der Deal besiegelt: Die russische Aeroflot sollte die private russische Airline Transaero übernehmen. Nun ist dieser aber gescheitert. Transaero hat die Flugtätigkeit eingestellt. Auch Airbus steht auf der Verliererseite, hatte Transaero doch vier A380-Maschinen geordert. **CP**

## Air France-Manager tätlich angegriffen

Air France geht schweren Zeiten entgegen: Die Airline will insgesamt 2900 Stellen abbauen und die Bestellung von 19 Boeing-Dreamlinern stornieren. Auch die Zahl der Flugverbindungen soll reduziert werden. Vom Stellenabbau betroffen sind 300 Piloten, 900 Flugbegleiter sowie 1700 Mitarbeiter am Boden. Die Ankündigung der Konzernleitung sorgte am Pariser Flughafen Charles-de-Gaulle für viel Missmut. Rund 100 erzuhrte Mitarbeiter der Fluggesellschaft stürmten ein Treffen der Konzernführung mit dem Betriebsrat. Bei der Auseinandersetzung wurden

mehrere Manager tätlich angegriffen. Diese mussten über einen Zaun klettern und sich anschliessend unter Polizeischutz in Sicherheit bringen. **CP**

## Air Berlin: Verpflegung weiterhin gratis

Air Berlin beabsichtigte, ab November mit wenigen Ausnahmen Reisende für Snacks und Getränke auf der Kurz- und Mittelstrecke zur Kasse zu bitten. Jedoch war man sich offenbar in der Führungsetage nicht einig. Eine Sprecherin der zweitgrössten Fluggesellschaft Deutschlands bestätigte nun, dass es auch weiterhin kostenfreie Getränke und Snacks an Bord geben wird. **CP**

## C-Series wird zur Belastung

Flugzeughersteller Bombardier hat Probleme mit seinem Projekt C-Series. Die Nachfrage für den neuen Jet, von dem Swiss 30 Stück bestellt hat, hält sich in Grenzen. Bisher konnte Bombardier nur 243 Festaufträge entgegennehmen, seit einem Jahr sind keine mehr dazugekommen. Dies bringt das Unternehmen nun offenbar in finanzielle Nöte, wie mehrere Medien und Onlineportale berichten. Die Entwicklungskosten betragen bisher 5,4 Mia. US Dollar, während die Bargeldreserven auf 3,1 Mia. US Dollar gesunken sind. Bombardier soll eine Schuldenlast von 9 Mia. US Dollar drücken. In der Not wandte sich Bombardier an Airbus, die eine Zusammenarbeit oder gar eine Übernahme des C-Series-Projekts aber ablehnte. Swiss hat verkündet, dass sie weiterhin grosses Vertrauen in Bombardier habe. **CP**

## Berlin-Brandenburg: Vier Monate Verzögerung

Der neue Hauptstadt-Flughafen in Berlin soll mit «drei bis vier Monaten» Verzögerung irgendwann im Jahr 2017 eröffnet werden. «Die Inbetriebnahme des BER im 2. Halbjahr 2017 ist und bleibt unser Ziel», betonte die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB). **CP**

## «Cockpit» erhöht Auflage

Das Aviatik-Magazin «Cockpit» steigert die Auflage auf 9000 Exemplare. Neu wird «Cockpit» auch an den Flughäfen Zürich und Basel aufgelegt. Damit erhöhen sich die Reichweite und die Zahl der Leserinnen und Leser erheblich. Für das uns entgegengebrachte Vertrauen möchten wir uns herzlich bedanken. Redaktion und Verlag wünschen weiterhin viel Vergnügen beim Lesen des «Cockpit».

# C130 Hercules landete in Sion

**G**rosser Tag für den kleinen Flugplatz Sion: Am 26. September staunten die zahlreichen Schaulustigen und Spotter nicht schlecht, als eine Transport-Maschine C130 Hercules der «Armée de l'Air Française» am stahlblauen Himmel auftauchte, um auf Sions Flugplatz zu landen. An Bord sasssen Mechaniker der Schweizer Luftwaffe, die die Schweizer F/A 18-Maschinen in Spanien an eine internationale Übung begleitet hatten, um sie dort zu betreuen.

Die C130 der Lockheed Corporation ist eines der vielseitigsten und am weitest verbreiteten militärischen Transportflugzeuge. Mit ihren diversen Weiterentwicklungen ist sie nach 60 Jahren in Produktion ausserdem eines der am längsten gebauten Flugzeuge der Welt. Der Schulterdecker wird von vier Turboprop-Triebwerken angetrieben. Die zivile Variante des Flugzeugs wird als Lockheed L-100 Hercules bezeichnet. **cp**



Foto: Joël Bessard

Eine C130 Hercules der französischen Armée de l'Air landete am 26. September in Sion.

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

## Flugverkehrsleiter/in oder Tactical Fighter Controller (HF)

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

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

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

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



skyguide ::

with you, all the way.

# Schweizerisches Luftfahrzeugregister

## 1. bis 30. September 2015

### Handänderungen

| Datum      | Immatrikul. | Typ          | Werk-Nr.        | Baujahr | Eigentümer / Halter  | Standort                    |
|------------|-------------|--------------|-----------------|---------|--|-----------------------------|
| 16.09.2015 | HB-1131     | B4-PC11AF    | 119             | 1974    | Grob Marco, Olten  | Olten                       |
| 08.09.2015 | HB-1294     | Hornet       | 30              | 1976    | Mayer Hans-Peter, Spiegel bei Bern   | Bern-Belp                   |
| 23.09.2015 | HB-2355     | HK 36 TTC    | 36.674          | 2000    | Segelfluggruppe Schaffhausen,<br>Schaffhausen                              | Schaffhausen                |
| 08.09.2015 | HB-2510     | ASH 25 EB 28 | 25260           | 2006    | Sütterlin Thomas, Duggingen  | Dittingen                   |
| 16.09.2015 | HB-3115     | LS 6-18w     | 6298            | 1993    | Cocho José Javier, Daillens  | Montricher                  |
| 15.09.2015 | HB-CDB      | Ce F150 L    | 0870            | 1973    | AéroFormation B Hanhart SA,<br>Lausanne                                    | Lausanne-<br>La Blécherette |
| 04.09.2015 | HB-DEZ      | M20F         | 670187          | 1966    | Pittet Paul, Biel/Bienne   | Langenthal                  |
| 07.09.2015 | HB-KHW      | SR20         | 2004            | 2008    | Mollet Claude, Sion  | Lugano                      |
| 07.09.2015 | HB-KPB      | P2002-JF     | 083             | 2008    | Aéro Club du Val-de-Travers, ACVT,<br>Môtiers NE                           | Môtiers                     |
| 07.09.2015 | HB-PNI      | PA-28RT-201T | 28R-<br>8431018 | 1984    | Stratus Services AG, Feusisberg  | Basel-Mulhouse              |
| 23.09.2015 | HB-PQS      | PA-28-181    | 2843069         | 1997    | PQS Flying Club, Herrliberg  | Lommis                      |
| 04.09.2015 | HB-PRY      | PA-28-236    | 28-8211013      | 1981    | Scheurer Hansueli, Kallnach  | Biel-Kappelen               |
| 28.09.2015 | HB-QBR      | JZ 30 F16    | 137             | 1995    | Andrey Gabriel, Palézieux-Village  | Montana                     |
| 01.09.2015 | HB-YLM      | Van's RV-7   | 70795           | 2005    | Müller Roy, Walperswil   | Biel-Kappelen               |
| 11.09.2015 | HB-ZLU      | AS 350 B3    | 7406            | 2012    | Lightair SA / Swift Copters SA, Genève                                     | Genève-Cointrin             |
| 29.09.2015 | HB-ZMZ      | A109E        | 11033           | 2001    | SIMU Trade Consulting GmbH & Co.<br>Leasing KG / Swiss Helicopter AG, Chur | Locarno                     |
| 09.09.2015 | HB-ZPI      | EC 130 T2    | 8149            | 2015    | ZPI Aircservices AG / Swiss Helicopter AG,<br>Chur                         | Balzers FL                  |

### Eintragungen

| Datum      | Immatrikul. | Typ                           | Werk-Nr.   | Baujahr | Eigentümer / Halter                                 | Standort                  |
|------------|-------------|-------------------------------|------------|---------|---|---------------------------|
| 23.09.2015 | HB-2497     | Schempp-Hirth Arcus T         | 61         | 2015    | Akademische Fluggruppe Zürich, Uster                | Birrfeld                  |
| 15.09.2015 | HB-3449     | DG-1000S                      | 10-222S141 | 2015    | Segelfluggruppe Skylark, Winkel                     | Hausen am<br>Albis        |
| 09.09.2015 | HB-FSL15    | Pilatus PC-12/47E             | 1567       | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 09.09.2015 | HB-FSO15    | Pilatus PC-12/47E             | 1570       | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 24.09.2015 | HB-FSP15    | Pilatus PC-12/47E             | 1571       | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 09.09.2015 | HB-FSR15    | Pilatus PC-12/47E             | 1573       | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 24.09.2015 | HB-FSS15    | Pilatus PC-12/47E             | 1574       | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 24.09.2015 | HB-FST15    | Pilatus PC-12/47E             | 1575       | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 21.09.2015 | HB-HVT      | Pilatus PC-21                 | 229        | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 04.09.2015 | HB-HXQ2     | Pilatus PC-21                 | 197        | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 04.09.2015 | HB-HXV2     | Pilatus PC-21                 | 202        | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 29.09.2015 | HB-HXW2     | Pilatus PC-21                 | 203        | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 29.09.2015 | HB-HXX2     | Pilatus PC-21                 | 204        | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 24.09.2015 | HB-IGV      | Dassault Mystère<br>Falcon 50 | 346        | 2006    | VF International SAGL, Stabio                       | Lugano                    |
| 16.09.2015 | HB-VXB      | Pilatus PC-24                 | P02        | 2015    | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                     | Buochs                    |
| 18.09.2015 | HB-YMS      | Lancair Legacy 2000           | 266        | 2015    | Novak Philippe / Cross Country Flyers,<br>Fehrltorf | Birrfeld                  |
| 21.09.2015 | HB-ZTU      | Eurocopter AS 350 B3          | 3449       | 2001    | Yankee Lima Suisse SA / Air-Glaciers SA,<br>Sion    | Leysin                    |
| 08.09.2015 | HB-ZWN      | Robinson R44 II               | 12338      | 2008    | Helialpin AG, Altenrhein                            | St. Gallen-<br>Altenrhein |



## Löschungen

| Datum      | Immatrikul. | Typ                            | Werk-Nr.   | Bau-jahr | Eigentümer / Halter  | Standort          |
|------------|-------------|--------------------------------|------------|----------|--|-------------------|
| 29.09.2015 | HB-1273     | Elfe 17A                       | 49         | 1975     | Meier Peter, Sevelen                                       | Bad Ragaz         |
| 21.09.2015 | HB-1594     | LS 4                           | 4158       | 1982     | Segelfluggruppe Roche Basel, Riehen                        | Basel-Mulhouse    |
| 09.09.2015 | HB-2163     | Kiwi                           | K3013      | 1991     | Stocker Daniel, Solothurn                                  | Grenchen          |
| 29.09.2015 | HB-2359     | ASH 25 E                       | 25061      | 1989     | Dünki Umberto / Segelfluggruppe Friedberg, Amlikon-Bissegg | Amlikon           |
| 15.09.2015 | HB-3397     | Ventus-2C                      | 67         | 2001     | Sahli Blaise, Yverdon-les-Bains                            | Yverdon-les-Bains |
| 14.09.2015 | HB-BTS      | Fire Balloons G 36/24          | 182        | 1991     | Klay Jürg, Neuchâtel                                       | Neuchâtel         |
| 11.09.2015 | HB-CHW      | Ce F172P                       | 2208       | 1983     | Aéro Club de Genève, Groupe Vol à Moteur, Meyrin           | Genève-Cointrin   |
| 01.09.2015 | HB-CYV      | Ce 170B                        | 20615      | 1952     | Misteli Paul, Aetigkofen                                   | Biel-Kappelen     |
| 01.09.2015 | HB-CZD      | Ce T206H                       | T20608429  | 2003     | Swiss Flight Services SA, Colombier NE                     | Neuchâtel         |
| 07.09.2015 | HB-ECF      | Be A35                         | D-1827     | 1948     | Koblet Daniel, Troistorrents                               | Bex               |
| 04.09.2015 | HB-FR013    | Pilatus PC-12/47E              | 1389       | 2012     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 10.09.2015 | HB-FSD15    | Pilatus PC-12/47E              | 1559       | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 09.09.2015 | HB-FSF15    | Pilatus PC-12/47E              | 1561       | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 09.09.2015 | HB-FSG15    | Pilatus PC-12/47E              | 1562       | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 21.09.2015 | HB-FSH15    | Pilatus PC-12/47E              | 1563       | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 21.09.2015 | HB-FSI15    | Pilatus PC-12/47E              | 1564       | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 29.09.2015 | HB-FSK15    | Pilatus PC-12/47E              | 1566       | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 25.09.2015 | HB-FSN15    | Pilatus PC-12/47E              | 1569       | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 16.09.2015 | HB-FVI      | Pilatus PC-12/47E              | 1209       | 2010     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 24.09.2015 | HB-HLS6     | Pilatus PC-7 Mk. II            | 760        | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 24.09.2015 | HB-HLT6     | Pilatus PC-7 Mk. II            | 761        | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 24.09.2015 | HB-HLU6     | Pilatus PC-7 Mk. II            | 762        | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 09.09.2015 | HB-HVP      | Pilatus PC-21                  | 225        | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 09.09.2015 | HB-HVQ      | Pilatus PC-21                  | 226        | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 02.09.2015 | HB-HX12     | Pilatus PC-21                  | 189        | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 02.09.2015 | HB-HXJ2     | Pilatus PC-21                  | 190        | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 09.09.2015 | HB-HXK2     | Pilatus PC-21                  | 191        | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 09.09.2015 | HB-HXL2     | Pilatus PC-21                  | 192        | 2015     | Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans                            | Buochs            |
| 09.09.2015 | HB-IAZ      | Falcon 2000                    | 030        | 1996     | Easy Five Corp. / TAG Aviation SA, Genève                  | Genève-Cointrin   |
| 10.09.2015 | HB-JVI      | F28 Mark 0100                  | 11325      | 1993     | HB-JV India AG / Helvetic Airways AG, Zürich               | Zürich            |
| 14.09.2015 | HB-QGL      | Special Shape (Flying Cow-110) | 4799       | 2000     | Schweizer Milchproduzenten SMP / Bollair GmbH, Rapperswil  | Rapperswil SG     |
| 16.09.2015 | HB-QHO      | LBL 90B                        | 836        | 2002     | Andrey Gabriel, Palézieux-Village                          | Genève            |
| 10.09.2015 | HB-WYM      | Flight Design MC               | A-11-07-31 | 2011     | Hartmann Roger, Bouveret                                   | Ecuvillens        |
| 03.09.2015 | HB-ZNG      | EC 120 B                       | 1434       | 2006     | noog GmbH / Swiss Helicopter AG, Chur                      | Untervaz          |



**Löschung: Dassault Falcon 2000 HB-IAZ.** Am 26. November 1996 wurde der Business Jet fabrikneu importiert, im Luftfahrzeugregister eingetragen und von Aeroleasing, ab 1998 von TAG Aviation SA, betrieben. Nun wurde er gelöscht und als N480CF an die Carrousel Aviation LLC im amerikanischen Monroe übergeben.



**Löschung: Cessna 170B HB-CYV.** Die Cessna 170 wurde als grössere Version aus der Ce 140 weiterentwickelt und zwischen 1948 und bis 1956 in über 5000 Exemplaren gebaut. Ab 1952 erfolgten die Auslieferungen der Version Ce 170B, mit 2907 Exemplaren die erfolgreichste Version, zu der auch die gelöschte HB-CYV gehört.

# Events, Agenda, Wettbewerb

## Neuer Heli für die Kapo Zürich

Die Kantonspolizei (Kapo) Zürich hat einen neuen Helikopter im Einsatz. Von der Heli-Linth AG gechartert, wird er durch die Kapo Zürich von der Basis in Dübendorf aus betrieben. Mehrere Partnerorganisationen finanzieren den Heli in einem Verbund mit: die Kantonspolizeikorps Appenzell Ausserrhoden, Aargau, Basel-Landschaft, Schwyz, St. Gallen und Zürich, die Stadtpolizei Zürich sowie kantonale Ämter aus dem Bevölkerungsschutz. **cp**



Foto: Kapo Zürich

### Das läuft 2016

**20.-23. April**  
AERO Friedrichshafen

**24.-26. Mai**  
Ebase Genf

**1.-4. Juni**  
ILA Berlin Air Show

**17./18. Juni**  
75 Jahre Militärflugplatz Meiringen

**8.-10. Juli**  
Royal International Air Tattoo Fairford

**11.-17. Juli**  
Farnborough Airshow

## Wettbewerb – Flughäfen/Orte dieser Welt



Foto: Patrick Huber

### Wie heisst dieser Ort?

Der Flugplatz befindet sich im Dodekanes. Der Ort stand zuletzt im Zusammenhang mit der Flüchtlingskrise im Rampenlicht. Wie heisst er?  
Antworten an: [wettbewerb@cockpit.aero](mailto:wettbewerb@cockpit.aero)

**Einsendeschluss: 9. November 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. 10: Sitterdorf.

**Richtig geantwortet haben:** Géraldine Fülleemann, 8302 Kloten; Roland Düblin, 4105 Biel-Benken; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Urs Andreatta, 9524 Zuzwil; Beat Schärer, 7527 Brail; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Ruedi Schöpflin, 8049 Zürich; Markus Forrer, 9442 Berneck; Pius Wigger, 8124 Maur; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Max Donzé, 2533 Evillard; Peter Willimann, 8049 Zürich; Felix Meier, 8824 Schönenberg; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Ernst Scheidegger, 4803 Vordermwald; Patrick Huwiler, 5644 Auw; Theo Schöni, 9320 Arbon; Leander Arnold, 4102 Binningen; Heinz P. Bächler, 3309 Kernennied; Hans Walker, 6206 Neuenkirch; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Fritz von Allmen, 3600 Thun; Ruedi Susman, 8610 Uster; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Felix Kalberer, 7320 Sargans; Urs Gysin, 4303 Kaiseraugst; Fritz Hofer, 3672 Oberdiessbach; Simon Heinzmann, 3932 Vispertenen; Remo Flegner, 8400 Winterthur; Susanne Golay, 8400 Winterthur; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Sven Steinmann, 8548 Ellikon/Thur; Hans Wehrli, 8311 Brütten.



Foto: Archiv Cockpit

Als Gewinner wurde Urs Andreatta ausgelost. Die Gewinner werden im Dezember 2015 kontaktiert.

## FULL STOP.

### CHICKEN WINGS®

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

© Michael und Stefan Strasser - 912

**WOZU BRAUCHT MAN IM GPS ZEITALTER EIGENTLICH NOCH EINEN SCHNAPS-KOMPASS?**

**STELL DIR VOR, DU HAST EINEN STROMAUSFALL UND ALLE ELEKTRONISCHEN INSTRUMENTE FALLEN AUS. WAS MACHST DU?**

**ICH WÜRD VOLL PANIK SCHIEBEN!**

**GENAU! UND WAS MACHST DU ALS NÄCHSTES?**

**AH, JETZT VERSTEHE ICH! GENIAL!**

**ICH SCHLAGE DAS GLAS EIN UND BERUHIGE MEINE NERVEN MIT SCHNAPS!**

**ÄH ... JA.**

VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER

# Hawker Hunter

## Die fliegende Legende



Durchmesser: ca. 4 cm

### Ihre Vorteile auf einen Blick!

- Mit präzisiertem Quarz-Uhrwerk
- Datumsanzeige
- Jede Uhr wird einzeln nummeriert
- Aus bestem Edelstahl
- Weltweit limitiert auf nur 5'000 Exemplare
- Von Hand nummeriertes Echtheits-Zertifikat

Produktpreis: Fr. 199.80 oder 3 Raten à Fr. 66.60  
(+ Fr. 11.90 Versand und Service)

1958 galt der Hawker Hunter als das modernste europäische Kampfflugzeug, und bis heute hat er nichts von seiner Faszination eingebüsst. Mit ihrem sportlichen Design und dem äusserst zuverlässigen Quarzuhrwerk ist die „Hawker Hunter – Fliegende Legende“ eine Armbanduhr, welche Träume von Aviatik-Fans wahr werden lässt. Und, sie ist eine Hommage an ein Jagdflugzeug, das bis heute eine fliegende Legende geblieben ist.

Die Armbanduhr ist auf weltweit nur 5'000 Exemplare limitiert. Eine schnelle Reservation lohnt sich deshalb für Sie! **Mit 120-Tage-Rücknahme-Garantie.**



Originelles Detail:  
Das Zifferblatt im Cockpit-Stil



Auf der Rückseite werden die  
Nummern einzeln graviert



Mit von Hand nummerier-  
tem Echtheits-Zertifikat

### EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN Reservierungsschluss 7. Dezember 2015

54236

Ja, ich bestelle die Armbanduhr  
„Hawker Hunter - Fliegende Legende“

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

**www.bradford.ch**  
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Für Online-Bestellung:  
Referenz-Nr.: 54236

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

**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 Notfunkbake begleitet Sie bei Ihren Glanzleistungen überall auf der Welt und gewährleistet maximale Sicherheit. Die Breitling Emergency: die Uhr, die Ihr Leben retten kann.



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



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™