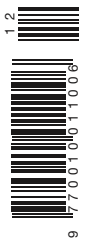




Interview mit F/A-18-Pilot Nicolas Rossier

## Als Austauschpilot im Mirage-Cockpit



**Military Aviation**

Aeroporto  
Galileo Galilei

**Civil Aviation**

Qatar setzt auf  
«Dreamliner»

**Civil Aviation**

Unterwegs mit  
der «Beluga»

# *Als Pilot mit Edelweiss die Welt entdecken*



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



# Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

**D**er Flughafen Zürich ist ein Magnet. Er ist das Tor zur Welt, Konsumtempel und eines der grössten Ausflugsziele der Schweiz. Er ist aber auch Zankapfel. Gestritten wird in erster Linie wegen dem auf den An- und Abflugrouten verursachten Fluglärm.



Dazu kommt noch die Never-ending-story mit dem fehlenden Staatsvertrag mit Deutschland – der nördliche Nachbar möchte die Anzahl Anflüge über sein Gebiet möglichst auf deren 80 000 beschränken. Dies führt in Kloten zu einer fast aussichtslosen Situation, bei welcher der Flugbetrieb politisch geführt wird. Die emotionalen Diskussionen in den politischen Gremien wie dem Zürcher Kantonsrat verhindern pragmatische

Lösungen. Sicher ist nur, dass mit dem heutigen Pistensystem die Nachfrage in Zürich wohl kaum mehr lange befriedigt werden kann.

Deshalb wäre es zu begrüßen, dass sich die Landesregierung stärker einbringen und den wirtschaftlichen Aspekt des «Tors zur Welt» höher gewichten würde. Nur so würde gewährleistet, dass das Export- und Tourismusland Schweiz weiterhin wettbewerbsfähig bleibt. Doch wie sagte Bundesrätin Doris Leuthard am Forum der Luftfahrt in Luzern: «Es ist falsch zu erwarten, der Bund könne die für die Luftfahrt nötigen Massnahmen allein veranlassen – wie ein Monarch im Aviatik-Königreich Helvetien. Diese Illusion muss ich Ihnen nehmen, widerspricht dies doch unserem Staatsverständnis und unseren demokratischen Gepflogenheiten.»

---

**Patrick Huber, Chefredaktor**

# Die **neuen**

# Cockpit-Kalender 2016 sind da!

VERLAG **Cockpit**

Jordi AG – das Medienhaus

Neues Design und neu 13 Bilder pro Kalender

Sehen Sie alle Kalenderbilder unter **cockpit.aero**

**CHF 39.80** zzgl. Versand

Ab 3 Kalendern CHF 35.– pro Stück zzgl. Versand

## Weihnachts-Aktion

Bestellen Sie zu jedem Kalender

ein Buch SWISSNESS zum Preis von **CHF 29.–**

zzgl. Versand. Sehen Sie das Buch unter [verlag.jordibelp.ch](http://verlag.jordibelp.ch).

Bestellen Sie zusammen mit den Kalendern über die hier angegebenen Kanäle.

Sehen und bestellen Sie die Kalender online unter **cockpit.aero**

oder per E-Mail: **kalender@cockpit.aero**

oder telefonisch: **031 818 01 27**

oder per Fax: **031 819 71 60.**

## Cockpit-Bücher



**CHF 39.–**  
zzgl. Versand



**CHF 69.–**  
zzgl. Versand

**Bundle-Angebot**



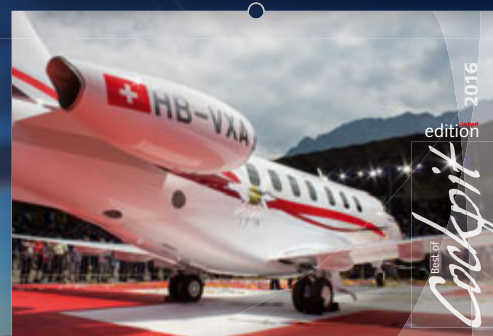
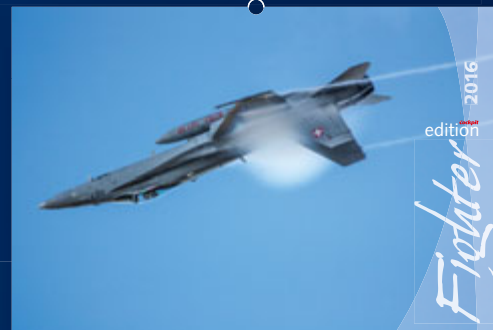
**= CHF 99.–**  
statt CHF 108.–  
zzgl. Versand

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

oder per E-Mail: **verlag@jordibelp.ch**

oder telefonisch: **031 818 01 27**

oder per Fax: **031 819 71 60.**



**Military Aviation**

- 6** 90 Jahre Fliegerstaffel 17 in Payerne
- 11** Zu Besuch auf der italienischen Militärbasis in Pisa

**Cover Story**

- 14** Der Schweizer Nicolas Rossier war Austauschpilot in Frankreich

**Civil Aviation**

- 18** Exquisite B787-Business Class der Qatar Airways
- 20** Unterwegs mit der Beluga zu den Airbus-Werken
- 24** Azerbaijan Airlines auf Expansionskurs
- 29** Germania Flug AG rüstet auf

**Report**

- 30** Mission Aviation Fellowship koordiniert Hilfsflüge in Nepal
- 32** Zu Besuch im Militärmuseum von Ho Chi Minh

**Mittelposter**

- 26** Die Boeing Stearman E-75 aus Altenrhein

**Helicopter**

- 36** Data Sheet: Marengo SKYe SH09

**History**

- 38** Erstflug der B-26 Marauder (Teil 2)

**Regelmässige Rubriken**

- 3** Take your Seats
- 9** Inside
- 23** 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

**14****Cover Story**

Ein Schweizer Pilot in der französischen Luftwaffe

**Civil Aviation**

Qatar Airways setzt auf den «Dreamliner»

**18****Report**

Ein Besuch im Kriegsmuseum in Ho Chi Minh City

**32**

**Titelbild: Dassault Mirage 2000-5F des Escadron de chasse 01.002 «Cigognes» beim Start auf der Base aérienne 116 Luxeuil-Saint-Sauveur. Foto: Daniel Bader**

**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

**Abo-service:**

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  
Chef vom Dienst:  
Patricia Andrighetto

**Redaktions-Mitarbeiter:**

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

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

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

**Druckvorstufe:**

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

**Druck und Vertrieb:**

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

ISSN 0010-0110

gedruckt in der  
**schweiz**



# Die Falken jubilieren

Bei der Gründung im Jahr 1925 bestand die in Dübendorf stationierte Jagd-Flieger-Kompanie 17 aus fünf Piloten und neun Flugzeugen. Heute sind der Fliegerstaffel 17 auf dem Militärflugplatz Payerne 17 Piloten zugeteilt, die ihre Einsätze auf einer variablen Anzahl Maschinen vom Typ F/A-18C fliegen.

Am 27. Januar 1925 entstanden infolge einer Umstrukturierung der Fliegerabteilung in die Fliegertruppe drei neue Abteilungen. Die Jagd-Fliegerabteilung 3 bestand aus den drei Jagd-Flieger-Kompanien 13, 15 und 17. Erster Kommandant der in Dübendorf stationierten Jagd-Flieger-Kompanie 17 war Hauptmann Johann Luzius Bärtsch. Ihm unterstanden vier Piloten und acht Beobachtungsflugzeuge vom Typ Häfeli DH-5 (MV) sowie ein Jagdflugzeug Dewoitine D-27.

Zum Jahreswechsel 1937/1938 wurde die Jagd-Flieger-Kompanie 17 erstmals umbenannt und hiess fortan Flieger-Kompanie 17. Gleichzeitig erhielt die Staffel leistungsfähigere Beobachtungs- und Erdkampfflugzeuge der Typen K+W (Eidgenössische Konstruktions-Werkstätte Thun) C-35 und Fokker CV. Die Flieger-Kompanie 17 bestand während dem Aktivdienst, von 1939 bis 1940, aus zehn Piloten und zehn Beobachtern.

## «Ovomaltine-Kompanie»

Ihr damaliger Kommandant, Hauptmann Karl Wyss, hatte 1936 an den olympischen Spielen in Berlin im militärischen Fünfkampf sehr gut abgeschnitten. Seine Sportbegeisterung übertrug er auf die Piloten, was den Siebzehnern den Übernahmen «Ovomaltine-Kompanie» einbrachte. Mit den F+W (Eidgenössisches Flugzeugwerk Emmen) C-3603 erhielt die Flieger-Kompanie 17 im Oktober 1942 erstmals ein Flugzeug in Ganzmetallbauweise. Die Umschu-

lung auf das neue Beobachtungs- und Erdkampfflugzeug fand in Buochs statt. Mit der Ablösung der letzten C-35 durch die C-3603 im Jahr 1945 wurden die «17er» nach Raron verlegt. Hier erfolgten 1946 die zweite Umbenennung in Flieger-Staffel 17 und 1951 die Auflösung als Milizstaffel.

## Überwachungsgeschwader

Das am 4. April 1941 gegründete Überwachungsgeschwader (UeG) war ab Anfang 1944 mit drei Staffeln in Payerne und Dübendorf einsatzbereit. Es war der einzige Berufsverband der Schweizer Armee. Mit der Armeereform 1952 wurden die UeG-Staffeln aufgelöst und auf die drei Flieger-Regimenter verteilt. Sie erhielten die Nummern von aufgelösten Milizstaffeln: So wurde aus der ehemaligen UeG-Staffel III die Flieger-Staffel 17. Sie war mit Aufklärern/Erdkämpfern F+W C-3604 sowie Mehrzweck-Kampfflugzeugen Morane-Saulnier MS-540 ausgerüstet, die bei den Dornier-Werken in Altenrhein als D-3802 in Lizenz gefertigt wurden.

## Düsenzeitalter

Mit dem ersten Umschulungskurs auf die DeHavilland DH-112 Mk.1 Venom im Jahr 1955 trat die Flieger-Staffel 17 ins Düsenzeitalter ein. Obwohl die Venom als Jäger, Erdkämpfer und Aufklärer eingesetzt wurde, war es seit der Dewoitine D-27 von 1925 das erste Jagdflugzeug der Staffel. 24 Jahre später starteten die «17er»



F/A-18C J-5017 mit dem Staffelabzeichen der «17er» und dem Schriftzug «Falcons» auf dem Leitwerk.

Fotos: Schweizer Luftwaffe

dann richtig durch. Als erste Staffel erhielt sie den Überschalljäger Mirage IIIS. Der erste Pilot der Fliegerstaffel 17 hob am 16. April 1964 erstmals mit der legendären Mirage, einem Doppelsitzer Mirage IIIBS, ab. Und 1997 erhielt die Fliegerstaffel 17 wiederum als erste Staffel das neueste Flugzeug der Schweizer Luftwaffe. Bereits 1995 war Stéphane Rapaz von der Fliegerstaffel 17 zu McDonnell Douglas (heute Boeing) in die USA gereist, um sich bei der US Navy auf die F/A-18 Hornet umschulen zu lassen. Er kehrte als Fluglehrer in die Schweiz zurück und bildete seine Staffelkollegen aus. Heute ist die Fliegerstaffel 17 eine von drei Schweizer Hornet-Staffeln. Ihre Aufgabe ist es, im Ernstfall den Schweizer Luftraum zu verteidigen und in Friedenszeiten durch den Luftpolizeidienst zu schützen. Die Staffel verfügt über keine eigenen Flugzeuge. Die Piloten teilen sich die 31 F/A-18C/D mit den Fliegerstaffeln 11 und 18. Die tägliche Zuteilung der Flugzeuge erfolgt zentral in Dübendorf. Seit der Gründung war die Fliegerstaffel 17 auf insgesamt achtzehn Flugplätzen in den Kantonen Aargau (Hilfikon, Spreitenbach), Bern (Bleienbach), Luzern (Emmen, Littau), Obwalden (Alpnach), Nidwalden (Buochs), St. Gallen (Breitfeld), Tessin (Bellinzona), Thurgau (Frauenfeld, Weinfelden), Waadt (Bière, Lausanne, Payerne), Wallis (Turtmann, Raron) und Zürich (Dübendorf, Kloten) stationiert.

### Erfolge

Luzius Bärtsch stellte am 19. November 1928 einen Schweizer Höhenrekord für Motorluftfahrzeuge auf. Er erreichte im einzigen Prototyp des Schweizer Jagdflugzeugs, Alfred Comte AC-1, eine Höhe von 10 400 Meter über Meer. Im Mai 1968 überboten die Piloten der Fliegerstaffel 17 mit der Mirage IIIS innerhalb weniger Tage mehrmals den Schweizer Höhenrekord. Der heute noch bestehende Rekord stellte schliesslich der ehemalige «17er», Oberleutnant Walter Suter am 22. Mai 1968 mit 21 100 Meter über Meer auf. Erfolge feierte die Staffel 17 bereits von 1962 bis 1964, als sie dreimal hintereinander die Meisterschaft der Flugwaffe gewann. Stéphane «Punzel» Rapaz und Werner «Höffi» Hoffmann von der Fliegerstaffel 11 waren die ersten Vorführpiloten mit der Boeing F/A-18C Hornet. Seither übernahmen diese ehrenvolle Aufgabe unter anderen die «17er» Frédéric «Styff» Ryff (1999–2000), Ralph «Deasy» Knittel (2010–2012) und der aktuelle Swiss Hornet Display Pilot Julien «Teddy» Meister. Knittel (zweimal 2012) und Meister (2014 und 2015) erhielten zudem Auszeichnung für die jeweils besten Vorführungen an internationalen Airshows.

Foto: Walter Hodel



Der erste Kommandant, Hauptmann Luzius Bärtsch (1925 vor einer Nieuport N-28 C-1 «Bébe»), und der heutige Kommandant der Fliegerstaffel 17, Major Reto Wüthrich (2015 vor einer Boeing F/A-18C Hornet). Kleines Bild rechts: Das Jubiläums-Logo der Fliegerstaffel 17.



### Auerhähne und Falken

Das erste Staffelabzeichen erhielten die «17er» 1932. Es zeigte in Erinnerung an seinen ersten Kommandanten, den Bündner Luzius Bärtsch, einen Auerhahn aus Graubünden. Bärtsch war am 29. September 1929 als ziviler Fluglehrer abgestürzt und später an seinen Verletzungen gestorben. 1952, als die UeG-Staffel III die Nummerierung der aufgelösten Flieger-Staffel 17 übernahm, entstand das neue Staffelabzeichen mit dem Falken. Am Abend des 12. Januar 1963 gründeten die Piloten die «Fauconnerie» (Falknerei). Dieser Verein wird ausserhalb der militärischen Strukturen geführt und verbindet aktive und ehemalige Piloten der Fliegerstaffel 17. Hier werden die Kameradschaft gepflegt und gemeinsame Familienanlässe durchgeführt. Seit Januar 2010 verfügt die Fliegerstaffel 17 über ein Flaggschiff: Die F/A-18C J-5017 mit dem Staffelabzeichen und dem Schriftzug «Falcons» auf dem Leitwerk. **cp**

Walter Hodel



## Piloten & Aviatik SPEZIALIST

### Unsere Highlights

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

### BOSE A20 Christmas Special

+200 € Bose Gutschein

- 10% Rabatt auf jedes weitere Headset
- Inkl. Headset Tasche
- Nur 340 Gramm



**1045 CHF**

### Nespresso Tower

Ideales Weihnachtsgeschenk

- Aufnahme von 60 Kapseln
- Stufenlos drehbar
- Aufbewahrungsbehälter
- Lieferung ohne Kapseln



**74.90 CHF**

### Garmin D2 Bravo GPS Uhr

Das Piloten Gadget

- Elegantes Design
- 2 Armbänder
- Saphir Glas (kratzfest)
- nur 85 Gramm



**760 CHF**

### 5.- Weihnachts-Rabatt

Einfach im Shop bestellen und profitieren

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



**COCKPIT6**



# Fliegen mit Sound

Seit der Saison 2013 wird das Flugprogramm des PC-7 TEAMS durch Musik veredelt. Die beiden Speaker Philippe Hertig und Andreas Hebeisen steuern die Musik, ihre Kommentare und die Einblendung der Stimmen aus dem Cockpit über eine selber entwickelte Speaker-Konsole.

Die Idee, das Flugprogramm mit Musik zu untermalen, hatte der heutige Leader Hauptmann Martin «DJ» Vetter schon vor einigen Jahren. Die Umsetzung erfolgte zusammen mit dem Speaker Major Andreas «Lifty» Hebeisen. Eigeninitiative, viel Zeit und anfänglich auch Geld steckten die beiden in ihr Projekt. Im Juni 2013 flog die Kunstflugformation der Schweizer Luftwaffe erstmals zu eigens für sie komponierter Musik. Es sollte aber noch rund zwei Jahre dauern, bis das System so zuverlässig arbeitet, wie die Piloten ihre Vorführungen fliegen.

## Schwierige Auflagen

Veters Idee war es, zur eigenen Musik zu fliegen, die zeitgerecht zu den jeweiligen Formationen abgespielt wird. Das System musste einfach zu bedienen sein und sich an die PA-Anlage (Beschallungsanlage) der Veranstalter anschliessen lassen. Der Speaker musste mit dem System den Sound zeitgerecht abspielen, mit dem Publikum reden und funken können. Um das Speaker-System auch im Ausland einsetzen zu können, musste es im Gepäckfach eines Pilatus PC-7 Platz finden. Es durfte jedoch nur den halben Platz im Fach belegen und nur die Hälfte der maximalen Zuladung von 25 Kilogramm wiegen. Ein System, das alle diese Bedingungen erfüllt, war auf dem Markt nicht zu finden. So waren Vetter und Hebeisen auf fachkundige Unterstützung angewiesen.

Im Musiker Matthias Vetter, dem Bruder von Martin Vetter, und in Toni Belsito von Emni Multimedia, dem Technikverantwortlichen des Tennisturniers in Gstaad, fanden sie zwei versierte Fachleute. Während Belsito in erster Linie für die Verkabelung zuständig war, komponierte Vetter die Musik und programmierte die Software. Die Musik sollte die Flugvorführung unterstreichen, die Töne sollten zur jeweiligen Formation passen. Die Tonlage der Musik sollte auf die Tonlage der Propeller abgestimmt sein. Um diese Wünsche erfüllen zu können, besuchte Vetter einige Trainings, filmte sie und komponierte daraufhin die Musik. Das Ergebnis sind zwölf verschiedene, eigens für das PC-7 TEAM komponierte Melodien und die Nationalhymne.

## Die Komponenten

Das Herzstück des Speaker-Systems ist ein handelsübliches Notebook. Mit ihm verbunden ist eine professionelle externe Soundkarte mit verschiedenen

Anschlussmöglichkeiten. Dazu zählt auch ein XLR-Stecker, ein Industriestandard für professionelle Beschallungs- und Tonstudio-Technik. «Mit diesem Stecker konnten wir unser System bis heute immer an die Anlage des Veranstalters anschliessen», erklärt Hebeisen. Das Funkgerät ist die Verbindung zu den Piloten im Cockpit der Pilatus PC-7. Die Steuerung des Systems erfolgt über ein sogenanntes Launch Pad. Damit wird die Musik gestartet, das Mikrofon für die Stimme des Speakers freigegeben oder der Pilotenfunk einblendet. Früher musste Hebeisen jeweils das Mikrofon ans Funkgerät halten, um dem Publikum die Grüsse des Leaders zu übermitteln. Für das Notebook und die Soundkarte wird ein externer Stromanschluss benötigt. Damit Hebeisen und Hertig für die Bedienung des Systems die Hände frei haben, benützen sie ein Headset. Dieses hat den Vorteil, dass der Speaker seine Stimme beim Kommentieren ohne Verzögerung hören kann. Über die Platzlautsprecher hört er sich bis um 90 Sekunden verzögert.

## Zukunftsmusik

Nach drei Jahren intensivem Gebrauch bei Wind und Wetter wird für 2016 eine neue Box für das Speaker-System nötig. Das Kabelgewirr soll geordnet werden. «Da das System zuverlässig arbeitet, folgt nun noch etwas Kosmetik und der Sound wird weiter entwickelt», sagt Hebeisen. ☐

## Walter Hodel

Oben: Philippe «Philippe» Hertig. Mitte: Andreas «Lifty» Hebeisen. Unten: Links im Bild Notebook und Soundkarte, rechts Launch Pad mit Tragiemen, Funk und Headset. Die Aluminium-Box für die Komponenten fertigten die Lehrwerkstätten der Luftwaffe in Meiringen.



Fotos: Zentrum für elektronische Medien (ZEM)



Foto: volcano, Max Ungricht



Postkarten,  
Visitenkarten,  
Flyer und  
mehr.

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



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

# Campanile, Hercules und die Spartaner

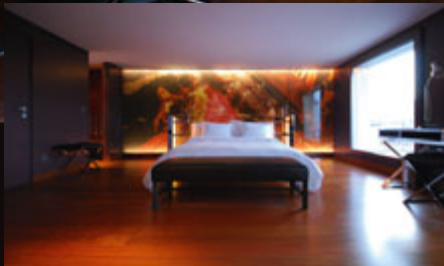
In der Toskana, nahe der Mündung des Flusses Arno in die Ligurische See, befindet sich die weltweit bekannte Stadt Pisa. Der Campanile, besser bekannt als «Schiefer Turm von Pisa», ist bereits vom Internationalen Flughafen «Galileo Galilei» aus sichtbar. Auf diesem sind unter anderem die C-27J Spartan sowie die C-130J Hercules der italienischen Luftwaffe zuhause.

Zwei Alenia C-27J Spartan auf dem Flughafen «Galileo Galilei» in Pisa.

# 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

## Aeroporto Galileo Galilei

Der italienische Philosoph, Mathematiker, Physiker und Astronom Galileo Galilei ist der Namensgeber dieses wichtigsten Flughafens der Toskana. 1911 eröffnet, präsentiert sich der Aeroporto Galileo Galilei (LIRP/PSA) zweigeteilt mit einem zivilen Terminal und einem Militärbereich – die einzige Transporterbasis der italienischen Luftwaffe. Interessantes Detail: Der zivile Tower von Pisa ist nur für rollende Maschinen zuständig. Alle Starts/Landungen sowie der gesamte Militärverkehr werden von der Luftwaffe kontrolliert und koordiniert. Der italienische Luftraum wird nämlich im Gegensatz zu jenem der Schweiz vollumfänglich von militärischen Flugverkehrsleitern geführt.

#### 46ª Brigata Aerea «Silvio Angelucci»

Im Zweiten Weltkrieg wurde unter anderem die britische Royal Navy bei ihren Einsätzen im Mittelmeer mit Torpedobombern ab Pisa bekämpft. Bei einem dieser Einsätze, der Operation Pedestal, fiel der italienische Oberleutnant Silvio Angelucci, nach dem die 46. Lufttransportbrigade heute benannt ist. Obwohl die Royal Navy dabei neun Frachtschiffe, zwei Kreuzer, einen Träger und einen Zerstörer verlor, muss die Operation zur Versorgung der heftig umkämpften Insel Malta als alliierter Teilerfolg angesehen werden, brachte sie doch nach sechs langen Monaten endlich wieder frische Kräfte und Material auf die belagerte Insel durch.

Nach dem Krieg und mit dem Beitritt Italiens zur NATO entwickelte sich Pisa zum grössten Lufttransportverband Italiens. Über die Jahre wurden Fairchild C-119G/J Flying Boxcar, Lockheed C-130 E/H Hercules und Aeritalia G.222 angeschafft und neben Transport- auch für Spezialaufgaben wie die elektronische Kriegsführung und zur Brandbekämpfung eingesetzt. Nach dem Ende des Kalten Krieges nahmen die Auslandseinsätze massiv zu und die alternde Flotte musste rasch ersetzt werden. Dies war wohl der Hauptgrund, warum sich Italien aus dem Projekt des europäischen Transporters Airbus A400M zurückzog.

Auf dem Flugplatz kann heute die gesamte Flotte von 22 modernen Transportflugzeugen des Typs C-130J und C-130J-30 (10, verlängerte Versionen) Hercules sowie die etwas kleineren zwölf C-27J Spartan aus einheimischer Produktion gesichtet werden. Dazu gesellen sich die ausser Dienst gestellten Transporter der älteren Generation in verschiedenen Zuständen des Abbruchs respektive des Recyclings.



Oben: Abflug einer C-130J von der Homebasis Pisa. Mitte: C-27J mit Sonderbemalung zum 75. Geburtstag der 98. Staffel «Lupus». Unten: Eine ausgediente G.222 als Ausstellungsmodell. Die Tarnfarben sehen, wie die Maschine selbst, mitgenommen aus.

Fotos: Marco Zatta

#### Ausbildung der Besatzung im CAE

Der Centro Addestramento Equipaggi, kurz CAE (Besatzungs-Ausbildungszentrum) wurde in den 1970er-Jahren ins Leben gerufen, um die Besatzungen der C-130H und G.222 aus- und weiterzubilden. Mit der Indienststellung der neuen Hercules-Generation wurde Anfang 2000 ein neues Zentrum gebaut und ein neuer Simulator für den C-130J eingeführt. Ende 2010 kam der Simulator für den C-27J Spartan hinzu. Die Ausbildung wird in mehrere Segmente unterteilt, beginnend bei der Basisausbildung bis hin zum «Full Combat Ready». Das topmoderne Zentrum wird rege von ausländischen Armeen und zivilen Kunden genutzt. Auch individuell auf die Bedürfnisse der verschiedenen Luftwaffen zugeschnittene Ausbildungspakete können angeboten werden. Jährlich durchlaufen rund 150 Piloten, Instrukturen, Co-Piloten, Bordchefs und Loadmaster das Ausbildungszentrum.

#### Alenia C-27J Spartan

Als Weiterentwicklung der Aeritalia G.222 verfügt die C-27J über die Triebwerke und Avionik-Systeme der grösseren Lockheed C-130J. Mit fast 70 m<sup>3</sup> Ladefläche in einem nur 22,7m langen Rumpf, der bis zu 11,5 Tonnen Zuladung zulässt, ist die Spartan sehr kompakt. Und wer schon einmal in den Genuss einer Flugvorführung dieses Modells gekommen ist, wird noch Jahre später beeindruckt sein von ihrer Agilität – sie ist die einzige Transportmaschine, die Rollen und Loopings fliegt. Die C-27J Spartan hat, ähnlich wie die Cougar-Hubschrauber der Schweizer Luftwaffe, ein ausgeklügeltes Selbstschutzsystem gegen die heutigen Bedrohungen. Neben Radar- und Laserdetektoren zur Erfassung der gegnerischen Radarstrahlen können auch Chaff/Flares gegen Raketen eingesetzt werden. Letztere können mit gezielt starken Laserimpulsen verwirrt oder gar zerstört werden. Des Weiteren kann ein Radarstörer an einem Kabel hinter dem Flugzeug hergezogen werden, um den Sender als grösseres Ziel erscheinen zu lassen.

#### Lockheed C-130J und C-130J-30 Hercules

Die Hercules ist der Inbegriff des westlichen Kampfzonentransporters. In der Version «J» ist sie mit modernen sechsblättrigen Dowty-R-391-Propellern aus Verbundwerkstoffen und einem Glascockpit ausgestattet. Wesentlich verbessert wurde auch die Steigleistung auf 5500 m von 29 Minuten bei der C-130H auf 17 bei der C-130J. Infolge dieser Leistungssteigerung konnte gegenüber ihren Vorgängern die Reichweite um 40 Prozent und die Höchstgeschwindigkeit um 21 Prozent erhöht werden. Die um fünf Meter verlängerte C-130J-30 hat einen Frachtraum von 17 m Länge, der für 20 Tonnen Zuladung ausgelegt ist. Zwei Maschinen stehen rund um die Uhr in Bereitschaft und können in kurzer Zeit beispielsweise zur Brandbekämpfung oder für Sanitätstransporte umgerüstet werden. Eine weitere Maschine der Version KC-130J ist als Tankflugzeug im Einsatz; die zweite ausgelieferte ist im November 2009 kurz nach dem Start bei Pisa abgestürzt. **cp**

Sven Zimmermann / Marco Zatta

*COCKPIT bedankt sich bei den Kommandanten der Flugabteilung sowie der Pressestelle der 46. Brigade, der 50. Staffel und des internationalen Besatzungs-Ausbildungszentrums.*

# Monatsinterview



# Ein Falke bei den Störchen

Seit Jahren pflegen die Luftwaffen von Frankreich und der Schweiz eine vielseitige Partnerschaft und arbeiten in verschiedenen Bereichen eng zusammen. Nebst gemeinsamen Kampagnen geniesst auch der Austausch von Piloten einen hohen Stellenwert. Während drei Jahren flog mit Hauptmann Nicolas Rossier ein Schweizer Pilot in Frankreich auf Mirage 2000. «Cockpit» besuchte ihn im Juni 2015 in Luxeuil. Im Interview erzählt Rossier von seinen Erlebnissen als Austauschpilot bei der Escadron de chasse 01.002 «Cigognes», dem «Geschwader der Störche».



# Monatsinterview

«Cockpit»: *Nicolas Rossier, wie wird man Austauschpilot?*

**Hauptmann Nicolas Rossier:** Das ist einfach zu erklären: Die «Stelle» wird ausgeschrieben, man muss sich bewerben und natürlich alle geforderten Qualifikationen erfüllen. Im Selektionsprozess wird eine Auswahl getroffen. Diese fiel dann auf mich.

*Gibt es denn viele Interessenten für solche Abkommandierungen?*

Natürlich gibt es Interessierte, aber da kommen verschiedene Faktoren ins Spiel. Als erstes muss man sämtliche Qualifikationen erfüllen, das heisst man muss als Pilot die Ausbildung abgeschlossen haben und die entsprechende Flugerfahrung aufweisen. Weiter wird auch das soziale und private Umfeld berücksichtigt: Ein solcher Austausch dauert mehrere Jahre; da werden auch die familiäre Situation und das soziale Umfeld zu einem wichtigen Faktor.

*Waren Sie als Schweizer Austauschpilot bei der französischen Luftwaffe infolge Geheimhaltung Einschränkungen unterworfen?*

Ja, aber nur wenigen. Darunter fielen als geheim klassifizierte Bereiche wie EKF (Elektronische Kriegsführung) und Bewaffnung. Zudem betraf die Geheimhaltung auch detaillierte technische Aspekte der Mirage 2000-5F. Solche Einschränkungen sind normal. Ein ausländischer Austauschpilot würde in der Schweiz den gleichen Einschränkungen unterliegen.

*Und beim Fliegen?*

Da auch. Diese Einschränkungen betrafen die «Air Policing-Missionen» sowie die regelmässigen Verlegungen von Mirages 2000 nach Afrika, da dies operative Einsätze der Armée de l'air sind.

*Was ist in Frankreich anders als in der Schweiz?*

In der Schweiz haben wir einen Verteidigungsauftrag und trainieren entsprechend. In Frankreich wird für den Angriff und für Einsätze auf der ganzen Welt trainiert. Da erkennt man, dass viel Training auf den Bereich von offensiven Operationen ausgelegt ist. Ebenso ist die Bereitschaft der Luftwaffe in Frankreich beeindruckend. Aus dem normalen Dienstbetrieb kann innerhalb von einem Tag in einen Kriegs-Einsatz im Ausland gewechselt werden. Einerseits ist die Infrastruktur dafür vorhanden und vor allem ist das Personal dafür vorbereitet und auch bereit.

*Und wenn man Payerne mit Luxeuil vergleicht?*

In Frankreich kommt dem Militär eine ganz andere Bedeutung zu. Die Streitkräfte und ihr Auftrag geniessen eine besondere Stellung, trotz 24-Stunden-Flugbetrieb und der entsprechenden Lärmbelastung. Dies akzeptiert die Bevölkerung in der Umgebung der Basis, da der Stützpunkt als Teil der Region zählt. In der Schweiz unterliegt der Flugbetrieb viel mehr Einschränkungen.

Mit Rücksicht auf die Bevölkerung wird der Fluglärm mit Flugbetriebszeiten und Flugzonen reduziert.

*Wie sieht es mit der Pilotenausbildung aus?*

Diese ist in beiden Ländern ähnlich, da gibt es keine grossen Unterschiede. Die jungen Piloten weisen einen vergleichbaren Ausbildungsstand aus, wenn sie von der Pilotenschule zu den jeweiligen Staffeln versetzt werden und die Umschulung auf die Einsatzmaschinen beginnt.

«Die Bereitschaft der Luftwaffe in Frankreich ist beeindruckend.»

*Wie fliegt sich die Mirage 2000?*

Die Mirage 2000 ist ein Abfangjäger und mit ihrem Deltaflügel für hohe Geschwindigkeiten konzipiert. Im High-Speed-Bereich verfügt die Maschine über eine ausgezeichnete Manövrierfähigkeit und Leistungsfähigkeit: ideale Voraussetzungen für ihre primäre Aufgabe als Jagdflugzeug.

*Im Vergleich zur Hornet?*

Die Hornet wurde als Mehrzweckflugzeug für Luft- und Erdkampf entwickelt, was man beim Fliegen bei tiefen und auch hohen



Fotos: Daniel Bader

Eine Mirage 2000 der Armée de l'air, wie sie Hauptmann Nicolas Rossier als Schweizer Austauschpilot in Frankreich geflogen hat.



Geschwindigkeiten merkt. Die Mirage 2000 hingegen hat ihre Stärken bei hohen Geschwindigkeiten.

**Wie regelmässig sind Sie zum Fliegen gekommen?**

Eigentlich jeden Tag, je nach Situation in der Luft, oder im Simulator. Da die Staffel regelmässig Detachemente nach Afrika verlegt, ist der Bestand an verfügbaren Maschinen nicht immer gleich gross, was sich auf den Flugbetrieb auswirkt. In solchen Situationen wird vermehrt mit dem Simulator gearbeitet. Eigentlich kann man sagen, dass ich täglich geflogen bin – in der Mirage 2000 oder im Simulator!

**Was für Einsätze waren das?**

Bei den Einsätzen geht es ausschliesslich um Luftkampf beziehungsweise Luftverteidigung und die Missionen werden darauf ausgerichtet. Gemeinsame Einsätze mit anderen Staffeln oder grössere COMAO (Combined Air Operations = Kombinierte Luftoperation) finden sehr häufig statt. Dabei ist man Teil eines Szenarios mit bis zu 20 anderen Maschinen!

**Haben Sie Erfahrungen mit dem Rafale?**

Ja, wir trainieren sehr viel mit den Staffeln aus Saint-Dizier und arbeiten eng zusammen. Gemeinsame Einsätze sind eigentlich normal und finden regelmässig statt.

**Ihre Erkenntnisse daraus?**

Einsätze gegen Rafale sind sehr hart und verlangen den Piloten in der Mirage 2000 alles ab. Man darf nicht vergessen: Der Rafale ist ein Jagdflugzeug der vierten Generation und aktuell das modernste im Inventar der Streitkräfte von Frankreich. Im Vergleich Mirage 2000 mit Rafale treffen verschiedene Generationen aufeinander, da zeigen sich 20 Jahre Weiterentwicklung.

**Ist ein Mirage-Pilot also chancenlos im Einsatz gegen einen Rafale?**

Nein, das kann man so nicht sagen. Mit Erfahrung und der richtigen Taktik hat man Chancen gegen einen Rafale. Erfahrung bleibt das Wichtigste. Mit gleicher Erfahrung hat aber selbstverständlich der Rafalipilot einen Vorteil.

**Sind Sie auch selber Rafale geflogen?**

Nein, leider nicht. Aber vielleicht ergibt sich das ja irgendwann in der Zukunft noch.

**Sie waren Teil der Escadron de chasse 01.002 «Cigognes». Etwas Besonderes für Sie?**

Ja, natürlich! Dies ist eine der geschichts-

trächtigsten Staffeln der französischen Luftwaffe. Georges Guynemer, Roland Garros und René Fonck, mit 75 Abschüssen der erfolgreichste alliierte Jagdpilot des Ersten Weltkriegs. Hier haben Traditionen zu Recht auch nach 100 Jahren noch ihren Platz. Und schliesslich habe ich als Jugendlicher wie so viele andere die Comics von Tanguy und Laverdure und ihren Abenteuern gelesen. Auch diese beiden «zeitlosen» Piloten im Dienst der Armée de l'air aus der Feder von Jean-Michel Charlier gehörten zum «Geschwader der Störche». Ich empfinde es als Ehre und es macht mich stolz, während drei Jahren ein Mitglied der «Cigognes» gewesen zu sein!

**Der Besuch von Mirage F.1 anlässlich des Fliegerschiessens auf der Axalp fand vor einigen Jahren statt. Kommen irgendwann auch Ihre Kollegen aus Luxeuil mit der Mirage 2000 auf der Axalp vorbei?**

Leider nein. Mit der Mirage 2000 wird in Luxeuil ausschliesslich im Bereich Luftkampf geflogen. Der Angriff auf Bodenziele zählt nicht zu den Aufgaben und wird auch nicht trainiert. Weiter kommt hinzu, dass in der Staffel nur wenige Piloten Erfahrungen im Bereich Luft-Boden haben.

«Einsätze gegen Rafale sind sehr hart und verlangen den Piloten in der Mirage 2000 alles ab.»

**Im Mai 2014 war die Luftwaffe von Saudi-Arabien mit F-15 im Rahmen von «Green Shield» in Nancy zu Besuch. Haben Sie auch an Übungen mit internationaler Beteiligung teilgenommen?**

Nein, ich war während des ganzen Austausches Pilot der Schweizer Luftwaffe und durfte nur an Übungen teilnehmen, wenn die Schweiz ein Accord, also ein Abkommen mit dem betreffenden Land, abgeschlossen hat. Da es mit Saudi-Arabien kein entsprechendes Abkommen gibt, kam meine Teilnahme nicht in Frage. Hingegen war eine Teilnahme am TLP (= Tactical Leadership Programme) in Spanien problemlos möglich, da mit der Schweiz ein entsprechendes Abkommen abgeschlossen worden ist und die Schweizer Luftwaffe regelmässige Teilnehmerin in Albacete ist.

**Im August ging der Austausch zu Ende. Was machen Sie jetzt?**

Es geht zurück zu meiner Staffel nach Payerne. Als erstes stand die Qualifikation für die Hornet wieder an, da ich ja drei Jahre nur auf Mirage 2000 geflogen bin. Nun steht der Einsatz als Pilot bei der Staffel im Vordergrund. Parallel dazu gehöre ich dem Fachdienst Luftkampf der Luftwaffe an, wo ich meine gesammelten Erfahrungen aus Luxeuil einbringen kann. In einer weiteren Phase kommt unter anderem die Luftbetankung hinzu: Während meines Austausches war ich für Luftbetankungen mit der Mirage 2000 qualifiziert und auch regelmässig im Einsatz. Mit der Hornet steht mir dies noch bevor.

**Welche Erinnerung bleibt nach drei Jahren Dienst bei der Armée de l'air?**

Die ausserordentliche Erfahrung. Einerseits das fliegerische Erlebnis: Sehr viel Tiefflug mit 450 Knoten auf 500 Fuss oder die vielen Einsätze in grösseren COMAO mit anderen Staffeln, welche regelmässig stattfanden. Aber auch die persönlichen Erlebnisse: Ich durfte mit vielen Personen zusammenarbeiten und eine ausserordentliche Kameradschaft geniessen, wobei die Nationalität nie eine Rolle gespielt hat. Meine Dienstzeit in Luxeuil ist zu Ende, aber die wunderbaren Freundschaften bleiben!

**Welches andere Flugzeug würden Sie nach der Mirage 2000 gerne mal fliegen?**

(schmunzelt) Keine einfache Frage! Aber in einem F-22 Raptor über Hawaii fliegen wäre vielleicht etwas. **CP**

**Interview: Daniel Bader**

**Nicolas «Vincent» Rossier**

Hauptmann Nicolas «Vincent» Rossier ist seit 2003 bei der Luftwaffe. Nach der Pilotenausbildung auf PC-7 und F-5 wurde er im Sommer 2008 brevetiert und gehört seither zur Fliegerstaffel 17 «Falcons» in Payerne. Von 2012 bis 2015 war er als Austauschpilot bei der Armée de l'air und flog dort auf Mirage 2000-5. Seit seiner Rückkehr im August 2015 fliegt er wieder als Hornet-Pilot bei den «Falken». Aktuell verfügt er über eine Flugerfahrung von 1500 Flugstunden, wovon 400 auf Mirage 2000.

## Qatar Airways



Das Kabinenpersonal kann das Licht in der Kabine des «Dreamliners» so verändern, dass es einen beruhigenden Einfluss auf den Tagesrhythmus der Passagiere haben sollte.

# Qatar: In neuen Sphären

Qatar Airways hat den Status einer Five-Star-Airline. So sieht es zumindest die britische Unternehmensberatung Skytrax, welche seit 1990 international tätige Fluggesellschaften bewertet. Sie bescheinigt der arabischen Golfairline eine hohe Servicequalität, eine moderne Flotte und viel Komfort an Bord. Die Boeing B787 – auch Dreamliner genannt – ist das Flaggschiff der Airline.

Die nationale Fluggesellschaft des Staates Katar ist eine der am schnellsten wachsenden Fluggesellschaften mit einer der jüngsten Flotten weltweit. Das Durchschnittsalter der eingesetzten Flugzeuge beträgt vier Jahre. Seit dem 8. Juli 2004 bedient Qatar Airways Zürich, seit dem 26. Juni 2007 Genf. Eine internationale Fluggesellschaft ist Qatar Airways indes erst seit 1997. Zuvor war die 1994 gegründete Airline eine regionale Fluggesellschaft. Seit ihrem Relaunch 1997 hat Qatar Airways die Wandlung zu einer internationalen Fluggesellschaft mit höchsten Servicestandards vollzogen, die nicht zuletzt durch die Vision des Emirs von Katar, Sheikh amad bin Khalifa Al Thani, vorangetrieben wurde. Seitdem verzeichnet Qatar Airways einen jährlichen Zuwachs

im zweistelligen Bereich. Unter der Leitung von CEO Akbar Al Baker ist Qatar Airways zu einer der wachstumsstärksten Fluggesellschaften weltweit geworden.

### Schweiz ist ein wichtiger Markt

Seit dem 30. Oktober 2013 ist Qatar Airways Mitglied der Oneworld-Luftallianz, der Airlines wie American Airlines, Cathay Pacific, British Airways/Iberia, Qantas oder Finnair angehören. Die Golfairline ist somit direkte Konkurrentin der Swiss, die zur Star Alliance gehört.

Die Schweiz bezeichnet Country-Managerin Morena Bronzetti als «sehr wichtigen Markt». «Dies nicht zuletzt wegen der hohen Kaufkraft», erläutert Bronzetti, die früher bei der Alitalia gearbeitet hat. Das Leben in Rom sei zwar billiger, die Schweizer

könnten sich aber mit ihren höheren Löhnen mehr leisten. Kein Wunder buhlt Qatar Airways mit grosszügigen Angeboten intensiv um die Schweizer Klientel. Sehr zum Missfallen einiger europäischer Mitbewerber wie die Lufthansa-Group, die sich über angebliche Wettbewerbsverzerrung beklagt. Trotzdem ist keine Verdichtung des Flugplans nach Zürich und Genf geplant – zumindest vorläufig nicht.

### Gateway nach Asien und Australien

Katar, das Gateway zu Asien und Australien, hat mit dem Hamad International Airport ein hervorragendes Argument, um Passagieren den Zwischenaufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten.

Der alte Flughafen hatte wegen seiner chronischen Überbelastung bei den Passagieren

für Unmut gesorgt. Der im April 2014 eröffnete Hamad Airport, der für 15,5 Milliarden US-Dollar buchstäblich aus dem Wüstensand gestampft wurde, hat eine Kapazität von aktuell 30 Millionen Passagieren pro Jahr – nach Abschluss der Bauarbeiten Ende 2015 beträgt diese sogar 50 Millionen Fluggäste. Business-Class-Passagiere verfügen über einen eigenen Terminal mit separatem Lounge-Zugang.

### **B787 und A350**

Seit Januar 2013 bedient Qatar Airways Zürich von Doha aus mit dem «Dreamliner». Die Boeing 787 gehört zu den modernsten Flugzeugen überhaupt. Das erklärte Ziel von Qatar Airways ist es, mit dem Flugzeug «sauberer und ruhiger» zu fliegen. Die B787 verbraucht 20 Prozent weniger Kerosin und stösst 20 Prozent weniger Schadstoffe aus als vergleichbare Flugzeugtypen. Auch hat der «Dreamliner» grössere Fenster als vergleichbare Flugzeugmuster. Qatar Airways verfügt über 23 B787-Maschinen in der Flotte. Der «Dreamliner» zählt 22 Business-Class- und 232 Economy-Class-Sitze. Eine First Class sucht man vergebens. Die Business Class sei so komfortabel, dass sich eine First Class – zumindest vorläufig – erübrige, so Morena Bronzetti.

Im Dezember 2014 übernahm Qatar Airways als weltweiter Erstkunde den A350 XWB von Airbus. Der Erstflug fand am 15. Januar 2015 auf der Frankfurter Route statt. Zurzeit figurieren vier A350-Maschinen in der insgesamt 166 Flugzeuge zählenden Flotte. 76 weitere A350 sind bestellt. **cp**

**Patrick Huber**



Morena Bronzetti, Country-Managerin von Qatar Airways für die Schweiz und Italien, präsentiert die neue Business-Class des Dreamliners.



Morgenstimmung am Flughafen Zürich.



Der «Dreamliner» der Qatar Airways. Die Oryx-Antilope ist das Markenzeichen der Fluggesellschaft.

# Möbelwagen der Lüfte

Airbus leistet sich eine eigene Fluggesellschaft, um Rumpf- und Flügelsektionen ihrer Kurz- und Langstreckenflieger zwischen verschiedenen Standorten in Europa zu befördern. Die dabei eingesetzten A300-600ST, die berühmten «Belugas», sind jeden Werktag mehrmals in der Luft. «Cockpit» hatte Gelegenheit, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen.

Jeder von uns hat die Situation schon einmal erlebt: Der Zügeltermin steht fest, kleine und leichte Gegenstände können unkompliziert mit dem Privatwagen an den neuen Wohnort befördert werden. Doch wer sperrige und schwere Objekte über eine grössere Distanz von A nach B verschieben will, ist in der Regel auf eine Transportfirma angewiesen, die für solche Zwecke über LKWs mit entsprechendem Fassungsvermögen verfügt. Ähnlich verhält es sich, wenn grosse Flugzeughersteller wie Boeing und Airbus die riesigen Bauteile ihrer Produkte zu den Endmontagestandorten spedieren müssen. «Beluga» heissen bei Airbus die «Möbelwagen der Lüfte», von denen der europäische Hersteller fünf Stück betreibt. Sie sind eine Spezialversion des Airbus A300-600R, werden aber in absehbarer Zukunft durch ein neues Modell – die von der Frachtversion des Airbus A330 abgeleitete «Beluga XL» – ersetzt.

## Eigene Airline

Die buckligen Flieger, deren auffällige äussere Form der bekannten Walart nachempfunden ist, gehören zur Airbus-eigenen Fluggesellschaft mit Namen ATI (Airbus Transport International). ATI geht zurück auf die zwischen 1963 und 1990 aktive französische Fluggesellschaft UTA (Union de Transports Aériens), deren Tochterunternehmen Aéromaritime schon die Vorgängerin der «Beluga», die «Super Guppy», betrieben hat.

Derzeit beschäftigt ATI 22 Kapitane, 19 Kopiloten und 24 sogenannte OMN (Officiers Mécaniciens Navigants), also Bordingenieure, welche die Checklisten vorlesen, die Triebwerke überwachen und für die korrekte Beladung des Flugzeugs verantwortlich sind. Sie sind ausserdem befugt, kleine Pannen zu beheben, die in der Minimum Equipment List (MEL) aufgeführt sind, etwa einen Schubumkehrer deblockieren,

ein Triebwerk enteisen oder eine Positionslampe ersetzen. Selbst in der Küche kennen sie sich aus, denn sie sind auch für das leibliche Wohl der Crew verantwortlich, wärmen Essen auf und brauen Kaffee.

Es gehört zur Eigenart von ATI, dass fast alle Crewmitglieder der Beluga-Flotte französischer Nationalität sind; lediglich ein Belgier und ein Deutscher gehören momentan sonst noch zum Pilotenkorps. Die Sprache Molières fließend zu sprechen ist denn auch eine Bedingung für den Eintritt in die ATI. Beispielsweise sind alle Checklisten in französischer – und nicht wie üblich in englischer – Sprache abgefasst. Neben den sprachlichen Voraussetzungen müssen Anwärter auf eine Laufbahn im Beluga-Cockpit über eine Erfahrung von mindestens 5000 Flugstunden verfügen, 1000 davon auf Flugzeugen mit einem Gewicht von mehr als 20 Tonnen. Eine typische Beluga-Karriere beginnt also erst ab einem Alter



Fotos: Thomas Strässle

von etwa 40 Jahren. Ein direkter Einstieg unmittelbar nach der Pilotenausbildung ist nicht möglich.

### Beluga-Rennstrecken

Geschaffen wurde die Beluga, um sehr grosse Bauteile – also Rumpfsektionen, Flügelkomponenten und Leitwerkteile der A320-Familie, der A330 und der A350XWB – zwischen den elf Produktionsstandorten von Airbus zu befördern. Davon ausgenommen ist die A380, die aus so grossen Bestandteilen zusammengesetzt ist, dass diese nur auf dem Wasser- und Landweg nach Toulouse geschafft werden können.

Dabei gelangen zunächst Unterkomponenten an die Vorstufen-Endmontagelinien in Hamburg, St. Nazaire, Broughton und Getafe, wo die MCA (Main Component Assembly) stattfindet. Von dort werden die Grossbauteile der zivilen Produkte zu den Endmontagestandorten in Toulouse und Hamburg geflogen, im Fall der A400M nach Sevilla.

Im Streckennetz von ATI gibt es zwei besonders häufig beflogene Routen. Die eine, die man als «Flügelroute» bezeichnen könnte, führt von Chester, wo sich der Flugplatz des walisischen Tragflächenkompetenzzentrums Broughton befindet, über Bremen nach Toulouse; die andere, die «Rumpfroute», führt von Hamburg via St. Nazaire nach Toulouse. In der Elbe-Stadt und der an der Atlantikküste gelegenen französischen Hafenstadt werden grosse Rumpfsektionen für alle derzeit angebotenen Airbus-Muster hergestellt.

### Turnaround in 90 Minuten

Ende September hatte «Cockpit» Gelegenheit, eine Beluga-Crew auf dem «Rumpfweg» zu begleiten. Bei ihrem Eintreffen in Hamburg bringen Kapitän Frédéric Lafaurie, First Officer Olivier Herscovici und Bordingenieur Pierre Rouquet lediglich ein Leergestell für A350-Rumpfteile im Bauch ihrer Beluga Nummer 2, F-GSTB, aus Toulouse zurück. An seine Stelle tritt die gut 15 Tonnen schwere Rumpfsektion 13/14 einer A330, die nun vom Ground Coordinator und seinem Team durch die riesige Frachtklappe ins Innere des Flugzeugs geschoben wird. Dieses vordere A330-Rumpfteil soll in St. Nazaire mit der dort hergestellten Nasensektion verbunden werden.

Im Gegensatz zum Bordingenieur ist der Ground Coordinator zuständig für die Bereitstellung der Fracht ausserhalb des Flugzeugs. Er kümmert sich zudem um Sicherheitszertifikate und Zollpapiere. Damit sich die Ladung während des Flugs nicht



Die Beluga-Crew (v.l.n.r.): Captain Frédéric Lafaurie, Kopilot Olivier Herscovici und Bordingenieur Pierre Rouquet.

verschiebt, wird das Gestell auf der ganzen Länge der Rollschienen, auf denen es in den Beluga-Schlund geglitten ist, an insgesamt 120 Lockingpositionen festgemacht. Dazu kommt ein Verriegelungsbolzen, mit dem das Bauteil am Gerüst fixiert wird. Aus Sicherheitsgründen hat die Bodenmannschaft unter dem Heck der A300-600ST eine Stütze angebracht, damit das Flugzeug während des Ent- und Beladens nicht Gefahr läuft, nach hinten zu kippen. Nur 90 Minuten nach der Landung kann die Beluga mit der neuen Fracht wieder abheben.

Bevor es aber so weit ist, müssen die drei Cockpitmitglieder natürlich ihren Arbeitsplatz beziehen. Dies geschieht nicht wie üblich via die linke vordere Passagiertüre, die es in der Beluga ja gar nicht gibt, sondern wahlweise über zwei Treppen. Die eine befindet sich unterhalb des Rumpfs und lässt sich nach unten ausfahren, so dass sie den Piloten den Zutritt zum Cockpit vom Boden aus ermöglicht. Wer von der Laderampe aus die Pilotenkanzel betritt, etwa der Bordingenieur, der ja auch als Lademeister fungiert, benutzt dazu eine in den Boden des Frachtraums eingelassene Öffnung mit integrierter Treppe, ähnlich einer Kletterhilfe in einem Schiffsrumpf.

### Gut geschützt

Nachdem Pierre Rouquet die Pre-Take off-Checklist vorgelesen hat und die Startfreigabe erfolgt ist, hebt unsere Maschine von der Startbahn des Airbus-Werkflughafens Finkenwerder in Richtung Westfrankreich ab. Mit einer Steigrate von 2000 Fuss pro Minute schafft der von aussen etwas schwerfällig wirkende Frachter eine erstaunlich gute Steigleistung. Im Gegensatz zu den meisten heute eingesetzten Verkehrsflugzeugen gleicht das Beluga-Cockpit dem berühmten «Uhrenladen»: Es sind kaum digitale Anzeigen auszumachen, ebenso sucht man vergebens nach einem EFB (Electronic Flight Bag). Kapitän Lafaurie weist auf eine weitere Besonderheit hin: «Die Belugas sind mit einem Stick Shaker ausgerüstet, der die Piloten durch ein Rütteln an der Steuersäule vor einem drohenden Strömungsabriss warnt. Ebenso gibt es einen Stick Pusher, der das Flugzeug bei zu steilem Anstellwinkel automatisch wieder in eine horizontalere Lage führt. Beide Einrichtungen sind in einer normalen A300-600 nicht vorhanden.» Dazu kommt ein System, das den Ausschlag des Seitenruders limitiert, das so genannte «Rudder Travel». Die Schutzmechanismen haben damit zu

# Beluga



tun, dass die Beluga wegen ihrer besonderen Form den Winden eine viel grössere Angriffsfläche bietet als eine herkömmliche Verkehrsmaschine. Entsprechend tiefer liegen bei diesem Flugzeug die Grenzwerte bei Seitenwind: «Am Tag sind es 25 Knoten bei Böen und 20 Knoten bei normalem Wind, nachts lauten die entsprechenden Werte 20 und 15 Knoten. Ansonsten fliegt sich die Beluga ähnlich wie jede andere Verkehrsmaschine», erklärt der Franzose. Ungewöhnlich hoch ist die Zahl der Durchstartmanöver von fünf bis zehn Go-arounds pro Pilot und Jahr. Bordingenieur Pierre Rouquet nennt einen der Hauptgründe: «Viele Airbus-Werkflughäfen verfügen über weniger gute Landehilfen als die grossen Verkehrsflughäfen.»

## Vom Winde verweht

Dazu kommt es bei unserem Anflug auf den Flughafen St. Nazaire nicht: Die Sicht ist gut, der Wind nicht zu stürmisch. Nach zweistündigem Flug setzt Kapitän Lafaurie die Beluga sanft auf der Piste auf und steuert sie in Richtung der schon von weitem sichtbaren «Integrated Loading Facility» (ILF), wo die Beluga ent- und wieder beladen wird. Mittlerweile verfügt Airbus auch in Chester, Hamburg, Bremen und Getafe über solche ILFs, die den Vorteil haben, dass das Flugzeug seine Nase samt Frachttor in die Halle steckt und so während des Ladevorgangs nicht Wind und Wetter ausgesetzt ist. In früheren Zeiten, als die Beluga noch unter freiem Himmel stand, ist es vorgekommen, dass sie auf Flughäfen in Meeresnähe, etwa St. Nazaire und Hamburg, bei Windgeschwindigkeiten von über 30 Knoten und geöffnetem Ladetor ihren Standort unfreiwillig geändert hat.

## Kurzer Hüpfen

Nun drückt Bordingenieur Rouquet einen roten Knopf, die Bugklappe öffnet sich, und das aus Hamburg mitgebrachte Transportgut rollt aus dem Bauch unseres Flugzeugs. Die neue Fracht, die wir für den zweiten Abschnitt unserer Reise nach Toulouse mitnehmen müssen, steht schon bereit: die Sektion 15/21 eines A330, bestehend aus dem in St. Nazaire hergestellten Rumpfmittelstück und dem zentralen Flügelkasten, sowie die Sektion 11/14 für eine A320. Dieses Bauteil umfasst die Cockpitsektion aus Méaulte in Nordfrankreich und den in St. Nazaire gefertigten Vorderrumpf. Mit einer Nutzlast von 35 Tonnen (die Beluga ist für maximal 47 Tonnen zugelassen) sind wir diesmal deutlich schwerer als auf der ersten Etappe. Dennoch steigt die Beluga auch diesmal mühelos in den Abendhimmel. Nach einem kurzen Hüpfen, der nur gerade 40 Minuten dauert, setzt First Officer Herscovici, früher in Diensten von Easyjet Switzerland, den Frachter in Toulouse-Blagnac auf. In einem etwas älteren Hangar, wo die Abfertigungsspezialisten in den 90er-Jahren schon der Super Guppy zu Leibe rückten, wird die Beluga entladen. Ab Anfang 2019 soll hier auf einer Fläche von 73 000 Quadratmeter eine neue Beluga-Halle entstehen. Baubeginn ist im Jahr 2018.

Für heute hat unsere Maschine ihr Soll erfüllt und tritt die Nachtruhe an. Am Tag danach wird sie wieder auf mehreren Legs für das «Möbelhaus» Airbus unterwegs sein. Vorausgesetzt, es ist nicht Wochenende, denn die Belugas fliegen derzeit nur von Montag bis Freitag. **cp**

Thomas Strässle

Nase auf: Innerhalb von 90 Minuten wird die Fracht, hier ein Leergestell für ein A350-Rumpfteil, ausgeladen und ein neues Transportgut an Bord genommen.

# «Dezemberplan»

Dezember. Weihnachten steht vor der Tür. Das Jahr neigt sich dem Ende zu und viele Augen blicken erwartungsvoll auf das, was 2016 bringen wird. Doch für die meisten Flight Attendants und Piloten von Swiss und anderen Airlines auf dieser Welt ist vor allem Mitte November von Bedeutung.

Wie jeden anderen Monat auch wird Mitte November der Dienstplan der Crew Member für den kommenden Monat publiziert. Um zu erfahren, wo (zu jeder Tages- und Nachtzeit) Mitarbeiter über den Wolken um die Welt fliegen, wird der monatliche Einsatz mit grosser Spannung erwartet. Anders als in einem «nine-to-five»-Job gibt es im «Büro über den Wolken» keine Wochenenden und keine Feiertage, an welchen nicht gearbeitet wird.

Erst Mitte des Vormonats stellt sich für mich und die anderen Mitarbeiter heraus, wann man mit welchen Crew Members wo seine Arbeit verrichten wird und wann die Freitage eingeplant werden dürfen.

Die Veröffentlichung des Dezemberplans ist dabei immer speziell. Weihnachten und Silvester sind Anlässe, die natürlich auch das fliegende Personal gerne zu Hause mit Freunden oder Familie verbringen würde. Wer sicher gehen möchte, an diesen Terminen zu Hause vor dem Christbaum sitzen zu können, der greift – sofern verfügbar – am besten frühzeitig auf Ferien zurück. Ansonsten kann es sein, dass man seine Festtage irgendwo in einem Hotelzimmer oder in der Luft verbringen wird.

## Die Kunst des «bidding»

Zu einem gewissen Grad können wir unseren Dienstplan selber beeinflussen. In einer Firma mit knapp 5000 fliegenden Angestellten werden die Einsätze natürlich von einem Computersystem geplant. Dieses lässt verschiedene Wunscheingaben («bidding») zu, welche einfach, aber auch furchtbar kompliziert gestaltet werden können.

Die Kunst des «bidding» handhabt jeder ganz individuell. Die persönlichen Prioritäten und Lebensumstände werden von der Belegschaft in Wünsche an das Planungssystem umgewandelt, in der Hoffnung, dadurch vom System einen möglichst massgeschneiderten Arbeitsplan zu erhalten. Frühaufsteher wünschen sich Morgen-



Foto: Florian Trojer

An 365 Tagen im Jahr sind Piloten und Flight Attendants unterwegs. Auch über die Feiertage.

flüge, Langschläfer arbeiten dafür lieber bis in die Nachtstunden. Crew Members mit Familie hoffen darauf, an Wochenenden frei zu haben und möglichst wenige Hotelzimmer von innen sehen zu müssen. Freunde und Partner in der Firma versuchen, gemeinsam fliegen zu können oder zumindest Freitage zu ergattern, welche sich überschneiden. Die Möglichkeiten für Eingaben sind beinahe endlos: Freunde der italienischen Küche können auf Rotationen mit Übernachtung in Rom, Mailand oder Venedig setzen und Asienliebhaber auf der Langstrecke «bitten» dementsprechend die Flugnummern der Destinationen im fernen Osten.

Letztlich gibt es beliebte und weniger beliebte Destinationen und Arbeitstage. Das Planungssystem versucht dabei, einen möglichst gleichen Schnitt an erfüllten Wünschen quer durch die Belegschaft zu erreichen.

## Einfluss durch Seniorität

Seniorität – also die vergangene Zeit seit dem Firmeneintritt – hat in der klassischen

Airline eine grosse Bedeutung. Piloten werden nach Seniorität auf andere Flugzeugtypen umgeschult oder zum Captain ausgebildet. Seniorität beeinflusst auch die Wunscheingaben. Wünscht sich ein First Officer mit fünf Dienstjahren einen Flug, welcher ein Kollege mit zwei Jahren Firmenzugehörigkeit ebenfalls haben möchte, so bekommt der Dienstältere eher den Zuschlag, sofern die legalen Rahmenbedingungen stimmen. Dementsprechend kreativ muss man bei Wunscheingaben als junger Kollege vorgehen, um zum Erfolg zu kommen.

Bekomme ich die gewünschten Freitage am Anfang des Monats? Werde ich die Geburtstagsparty meines Bruders am 13. besuchen können? Freitagabend ins Kino? Skiausflug in die Berge nach Weihnachten? Die Tage vor Publikation des Flugplans sind immer spannend.

Ich habe es mir dieses Mal einfach gemacht und verzichte auf den Überraschungseffekt. Ab 22. Dezember habe ich Urlaub erhalten.

Florian Trojer



Zwei Airbus A340-500 setzt Azerbaijan Airlines für Langstreckenflüge ein.

# Reif für den Tourismus

Fast so unbekannt wie das Land Aserbaidschan ist seine noch junge Airline Azerbaijan Airlines (AZAL) in West- und Mitteleuropa. Dass sich dies bald ändern wird, ist nicht nur auf eine moderne Flotte, sondern auch auf die Öffnung des Landes für Touristen aus aller Welt zurückzuführen. Lufthansa, AUA und Swiss sind aktuelle Codeshare-Partner von AZAL, aber immer öfter werden westeuropäische Hauptstädte Ziele von AZAL selbst. Auch die Langstrecke nach Asien und den USA wird sukzessive ausgebaut.

**W**ie das Feuer, so das Land. Lodernde Flammensymbole prägen das Bild von Aserbaidschan (AZ), das aufgrund seiner enormen Erdöl- und Erdgasvorkommen auch «Land des Feuers» genannt wird. Die bekannten «Flame Towers» in Baku, der pulsierenden Hauptstadt des Landes, sind bezeichnend dafür. Für das im Kaukasus und am Kaspischen Meer gelegene Land waren bereits im Mittelalter Öl und Gas wichtige Exportprodukte. Fundstätten dieser fossilen Brennstoffe waren auch bedeutende Kultstätten in der damals herrschenden zoroastrischen Religion. Ihre alten Tempel mit lodernden Flammen aus Erdgas sind heute noch in vielen Gegenden anzutreffen. Das ganze Land lebt von den Exporten dieser fossilen Energieträger, die noch jahrzehntelang aus dem Boden des Kaspischen Meeres gefördert werden können.

Im Oktober 1991 wurde Aserbaidschan unabhängig und somit (Präsidential-)Republik. Präsident ist derzeit Ilham Aliyev, der das Amt von seinem charismatischen Vater

Heydar Aliyev im Jahre 2003 übernommen hat. Um dem Land einen internationalen Touch zu verleihen, war Baku im Mai 2012 Austragungsort des «Eurovision Song Contest» und im Juni 2015, dank Aliyev, Veranstaltungsort der «First European Games». Obwohl in Eurasien gelegen, fühlt sich Aserbaidschan Europa sehr verbunden und will ein bedeutender Partner der EU sein. Mitglied will man aber nicht werden.

## In der Neuzeit angekommen

Bakus Altstadt ist UNESCO-Weltkulturerbe und dementsprechend wird sie den Besuchern präsentiert, samt Autoverbot. Baku ist überhaupt eine sehr moderne Stadt (3 Mio. Einwohner), ziemlich westlich geprägt und muss, wie viele andere Großstädte auch, mit zu viel Autoverkehr fertig werden. Das U-Bahn- und Busnetz ist noch ausbaufähig. 2016 hat sich die Formel 1 in Baku angemeldet und der Flughafen von Baku, Heimat von AZAL, hat sich mit einem supermodernen neuen Terminal bereits als Gateway to Azerbaijan herausgeputzt. Auch wenn vorerst

vermehrt auf russische, türkische und iranische Gäste gesetzt wird, so sind Gäste aus Europa mehr als nur willkommen. Visumfreiheit gibt es derzeit noch nicht; aber eine moderne Airline, um Touristen ins Land zu fliegen, gibt es schon.

## Die Anfänge

Gegründet wurde Azerbaijan Airlines (AZAL) am 7. April 1992 als staatliche Fluggesellschaft mit Sitz und Basis am Flughafen von Baku. Doch blicken wir ein wenig zurück. 1923 wurde die private Fluggesellschaft ZAKAVIA gegründet. Die dafür angeschafften Junkers-Flugzeuge waren vorerst dazu bestimmt, Vermessungen aus der Luft durchzuführen sowie dringende Waren und Post zu befördern. 1926 folgte eine erste Linienverbindung von Baku nach Tbilisi. 1933 wurde erstmals über den zerfurchten Kaukasus nach Moskau geflogen, ehe 1937 die reguläre Verbindung von Baku nach Moskau eingerichtet wurde.

15 Passagiere täglich gönnten sich diesen Flug nach Moskau. Von 1941 bis 1945





Der neue, topmoderne Terminal des Flughafens von Baku, der Hauptstadt von Aserbaidschan.

stand die aserbaidische Luftfahrt unter dem Motto «Alles an die Front», wo auch viele aserbaidische Piloten ihr Leben lassen mussten. Nach dem Krieg wurde die Zivilluftfahrt wieder aufgenommen. Aeroflot war die dominierende Airline in jener Zeit. Nach dem Zerfall der Sowjetunion befand sich die aserbaidische Luftfahrt in einer sehr schlimmen Situation. Viel zu viele alte russische Flugzeuge, für die man keine Ersatzteile mehr bekam, die Unmengen an Treibstoff verbrauchten und kaum mehr wirtschaftlich zu betreiben waren.

### Keine Hilfe mehr

Die plötzliche Einstellung der technischen Unterstützung, Wartung und Zusammenarbeit auf diesem Sektor führte zu einer grossen Frustration in der aserbaidischen Regierung. Präsident Heydar Aliyev nahm selber das Zepter und einige Millionen US-Dollar in die Hand und erneuerte die Zivilluftfahrt. Neue Flugzeuge aus westlicher Produktion mussten her, die Flugsicherung sollte moderner werden und Trainingszentren sollten entstehen. Die Errichtung eines neuen internationalen Terminals am Flughafen Baku stand ebenfalls auf der Agenda. Doch anfangs war man gezwungen, mit den gerbten Jets sowjetischer Produktion zu operieren. Flüge in die benachbarten GUS-Staaten waren aber nicht sehr effizient und man sehnte sich nach Destinationen, die in Europa, Asien, im Nahen Osten und in den USA gelegen sind. Ehrgeizige Ziele für ein gerade erst souverän gewordenes Land! Geleaste Flugzeuge westlicher Herkunft, wie B727 aus den USA (Buffalo Airways), wo man auch den erforderlichen Support

bekam, begannen das Bild von AZAL zu verändern. B757 und B737 wurden für die Kurz- und Mittelstrecke angeschafft. Aber auch die Langstrecke mit B767 sollte ein Thema werden. 1999 wurden die GUS-Destinationen wegen andauernder finanzieller Verluste aufgegeben. Bis Mitte 2012 wurden alle Tupolews ausser Dienst gestellt. Der neue Generaldirektor Jahangir Askerov, selber Pilot, reorganisierte AZAL und hatte Erfolg damit.

### AZAL heute

Heute verfügt AZAL über eine moderne und relativ junge Flotte von 27 Flugzeugen, die alle von den grossen westlichen Herstellern stammen. Für den Binnenflugverkehr nach Ganja, Nakhchivan, Lenkoran, Zagatala, Gabala und andere waren anfangs auch ATR 42-500 und ATR 72-500 im Einsatz, die nach und nach von E-Jets 170/190 abgelöst wurden. Für die auszubauende Langstrecke orderte das Management zwei B787, die noch vor 2010 hätten ausgeliefert werden sollen. Doch Boeing konnte den Liefertermin nicht einhalten und so kaufte man bei Airbus die beiden allerletzten, in Toulouse hergestellten A340-500, die sonst keine Abnehmer mehr gefunden hätten.

Im Dezember 2014 sowie im Februar 2015 erhielt AZAL dann doch die beiden nagelneuen Dreamliner, die zusammen mit den beiden B767-300ER das Rückgrat auf der Langstrecke nach den USA und nach Südostasien bilden sollten. 2014 flogen 1,8 Mio. Passagiere zu weltweit 38 Destinationen mit AZAL, Tendenz steigend.

Mit den meisten europäischen Airlines gibt es Codesharing-Abkommen, wobei

aber geplant sei, mehr und mehr europäische Destinationen selbst anzufliegen, sagt Dr. Ali Hasanov, Berater des Präsidenten, bei einem Gespräch. Berlin und Prag sind es schon, Wien, Zürich und Frankfurt sollten folgen. Die gewinnträchtigsten Destinationen von AZAL sind Istanbul, VAE und teilweise auch GUS-Destinationen.

Seit 2010 besitzt AZAL am Flughafen Baku ein modernes Trainingszentrum (AZAL-Training), wo Piloten und Cabin-Crews aus aller Herren Länder, aber vorwiegend aus den GUS-Staaten, auf A320, B757/767, ATR42/72, E-Jet 170/190 und IL76-Vollsimulatoren auf höchstem Niveau (ICAO-Standard) trainieren können. Aserbaidschan will sich immer mehr als touristisches, aber auch als Reiseziel für Sportbegeisterte definieren und mit seiner Vorzeige-Airline AZAL die allermeisten Touristen selber ins Land fliegen. Baku zeigt, wie es geht! **CP**

Franz Zussner

### Factsheet AZAL

Gründung	1992
Sitz	Baku Intern. Airport (GYD)
IATA/ICAO	J2 / AHY
Mitarbeiter	Airline Group: 8500
Destinationen	38
Passagiere (2014)	1,8 Mio.
Flotte	27 (Stand: 7/2015)
A319/ A320	11
A340-500	2
B757-200	4
B767-300ER	2
B787-800	2
E-JET 170/190	6



# **Cockpit**

Nr. 12/Dezember 2015

Die Boeing Stearman E-75 ist im Fliegermuseum Altenrhein stationiert.

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





Die Motorfluggruppe Thurgau, Flugplatz Lommis sucht:

## Betriebsleiter(in) Maintenance

Sie sind zertifizierter Flugzeugmechaniker, arbeiten gerne im Team, sind durchsetzungsstark, verfügen über einen betriebswirtschaftlichen Sinn, und haben einen aviatischen Hintergrund in der Sportfliegerei mit gutem Leumund, dann erwarten Sie als Betriebsleiter die folgenden Aufgaben (100% Pensum):

- Verantwortlich für die Leitung unseres nach Part M/F zertifizierten Unterhaltsbetriebs und unserer CAMO
- Accountable Manager Maintenance
- Accountable Manager CAMO
- Führung unseres Maintenance Teams
- Auftrags-Akquisition und Kundenpflege
- Pflege des Kontakts mit den Behörden

Sie werden durch unseren technischen Leiter in ihre Aufgaben eingeführt. Die Übernahme der Aufgaben als Accountable Manager wird nach entsprechender Schulung und Prüfung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt schrittweise erfolgen. .

Für weitere Auskünfte wenden Sie sich bitte an: Peter Schafferer, Präsident MFGT, [praesident@mfgt.ch](mailto:praesident@mfgt.ch) 079 404 06 14, oder an Bernhard Stamm, Leiter Technik, 079 217 76 67, [unterhaltsbetrieb@mfgt.ch](mailto:unterhaltsbetrieb@mfgt.ch) / [www.mfgt.ch/jobs/](http://www.mfgt.ch/jobs/)

**FLUGSCHULE**

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

**Cadamon** THE PILOT GEAR

**fashion for pilots**

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

**HOFFMANN PROPELLER**

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

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

Inserieren auch Sie in  
den Aviatik-Titeln Cockpit  
und Aero Revue

**031 818 01 17!**

**Luftfahrtversicherungen**  
mit Vertrauen – von Pilot zu Pilot, klicken Sie  
[www.luftfahrtversicherungen.ch](http://www.luftfahrtversicherungen.ch)

**Generalagentur Fred Schneider**      **Walter Schneider**  
Länggasse 2A, 3601 Thun                      **Marc Herzig**  
Tel. 058 357 17 02, Fax 058 357 17 18  
z.T. mit Vergünstigungsverträgen  
(AeCS)

**Allianz**

Mehr als 4'500 Modelle!

**Antonov An-2**  
1:200 Metall  
je CHF 37.–

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

**FASZINATION HELIKOPTER**

**BB HELI ZÜRICH**  
Ihr Spezialist  
für Rund -  
und Taxiflüge  
Pilotenausbildung

**044 814 00 14** [www.bbheli.ch](http://www.bbheli.ch)

# Germania rüstet auf

Nur ein halbes Jahr dauerte die «Ehe» zwischen Hotelplan Suisse und der Germania Flug AG, bevor es zur Trennung kam. Für die nächste Sommersaison rüstet Germania mit Linienflügen und zahlreichen neuen Destinationen auf.

**M**it Pauken und Trompeten wurde im März die Zusammenarbeit zwischen dem damals grössten Reiseveranstalter der Schweiz, der Hotelplan Group, und der Germania Flug AG besiegelt. Ein wunderschöner Alpenflug in Begleitung der Patrouille Suisse rundete das Erlebnis ab. Mit Holiday Jet hob erstmals nach der Edelweiss Air, die seit 2008 zur Lufthansa Group gehört, wieder ein reines Schweizer Charterflugzeug ab.

Ein halbes Jahr später ist das Tischtuch zerschnitten. Was geschehen ist, weiss im Endeffekt niemand so genau, weil sich beide Seiten bedeckt halten.

## Kündigung rechtens?

Bei der Vorstellung des nächsten Sommerflugplans wollten sich Urs A. Pelizzoni, Verwaltungsrat Germania Flug AG, an der Pressekonferenz nicht zu weit auf die Äste hinaus wagen. Nur soviel verriet er: «Wir verfügen über einen Drei-Jahresvertrag mit Hotelplan.» Weil Hotelplan diesen auf Ende Sommersaison gekündigt hat, geht die Germania Flug AG nun gerichtlich gegen Hotelplan Suisse vor. Die Gegenseite bestreitet diesen Sachverhalt und erklärte auf Anfrage, dass der Vertrag sehr wohl nach der Saison habe gekündigt werden können. Gefragt ist jetzt eine aussergerichtliche Lösung. Konflikte, die vor dem Handelsgericht Zürich ausgetragen werden, dauern in der Regel lange – mindestens zwei Jahre, wie beide Konfliktparteien zu verstehen geben.

Doch Germania Flug AG ist zuversichtlich, was die nächste Sommersaison betrifft. Die Fluggesellschaft weitet ihr Geschäftsmodell aus, steigt ins Linienflug-

geschäft ein und baut den Einzelplatzverkauf in der Schweiz auf. Pelizzoni und CEO Thomas Somandin befinden sich zudem mit verschiedenen Reiseveranstaltern im Gespräch für eine künftige Zusammenarbeit.

## Linienflüge und neue Destinationen

Künftig ist Germania Flug AG nach Zürich und Genf auch in Bern (nach Calvi) präsent. Zu den neuen Destinationen gehören unter anderen Mallorca, Porto (Portugal) und Varna (Bulgarien). Bei der Vorstellung der neuen Sommerflugziele 2016 stach indes eine Destination hervor: Beirut. Die libanesische Hauptstadt soll nächsten Sommer jeweils am Donnerstag und Sonntag nachts angefliegen werden. Gestartet wird in Zürich um 22 Uhr, wieder gelandet in Zürich wird um 6 Uhr. Auch Teheran ist ein Thema, fliegt doch die Mutter Germania Deutschland schon seit einem Jahr in den Iran. Die Schweizer Tochter könnte dabei auf die bereits vorhandene Infrastruktur zurückgreifen. «Wir müssen nicht bei Null beginnen und eine Destination neu aufbauen», erklärt Pelizzoni. Verstärkt wird der ethnische Verkehr. Für Air Prishtina fliegt die Germania Flug AG ab Zürich und Genf in die kosovarische Hauptstadt Pristina sowie ab Zürich nach Skopje in Mazedonien.

Die Germania-Flotte umfasst aktuell zwei Airbus A319 mit je 150 Sitzplätzen sowie neu einen Airbus A321 (215 Sitzplätze). Mit dieser Flottenerweiterung schafft Germania Flug AG neue Stellen für 10 Piloten und 25 Flight Attendants. **cp**

Patrick Huber



Foto: Germania Flug AG



Oben: Urs A. Pelizzoni

Links: Zur Germania-Flotte hinzugestossen ist ein Airbus A321, der hauptsächlich für Air Prishtina zum Einsatz kommt.

# Helfer kommen im Heli

Ende April dieses Jahres erschütterte ein Erdbeben der Stärke 7,8 Nepal. Das Beben richtete immense Verwüstungen an. Über 8000 Tote und noch mehr Verletzte sind die Folge. Mission Aviation Fellowship (MAF) war schon wenige Tage nach dem Beben vor Ort, um zu helfen. Mit dabei der Schweizer Daniel Juzi.

Am 25. April brachte ein Erdbeben der Stärke 7,8 Tod und Verderben über grosse Teile Nepals. Zahlreiche starke Nachbeben bis Mitte Juni und ein weiteres verheerendes Beben am 12. Mai mit Stärke 7,2 stürzten das Land in grösstes Elend. Die Unzugänglichkeit vieler Gegenden erschwerte es Hilfsorganisationen, mit den nötigsten Massnahmen der gebeutelten Region erste Linderung zu verschaffen. Eine Hilfsorganisation, die bereits wenige Tage nach dem Initialbeben vor Ort war, ist Mission Aviation Fellowship (MAF). Als internationales christliches und gemeinnütziges Flugunternehmen ist die Organisation besonders auf die Versorgung von Menschen in schwer zugänglichen Gebieten spezialisiert. So war es für die Leitung der MAF schnell klar, dass die Erdbebengegend in Nepal auch aus der Luft der Hilfe bedurfte. «Aufgrund der Stärke des Erdbebens in Nepal war uns innerhalb einer Stunde klar, dass MAF jemanden senden würde,

um ein Assessment durchzuführen», berichtet Daniel Juzi, Pilot und Flugzeugmechaniker bei der MAF. «Dies ermöglichte es uns, vor Ort zu analysieren, ob und wie wir helfen können.» Der Schweizer Daniel Juzi ist Mitglied der «International Disaster Response»-Einheit von MAF. Zweck dieses aus drei Personen bestehenden Teams ist es, den sofortigen Abruf in ein Katastrophengebiet von mindestens einer Person zu gewährleisten. Diesmal entfiel die Aufgabe auf Daniel Juzi.

## Partnerschaft mit einheimischem Heli-Operator

Bereits der erste Tag seines Assessments in Nepal brachte Daniel Juzi die Erkenntnis, dass ein gänzlich neues Hilfsprogramm mit Helikoptern auf die Beine gestellt werden musste. Innerhalb weniger Tage wurde das Projekt geformt, so dass die Ersteinsatzleute aufgebildet werden konnten: «Überall auf der Welt können wir auf unsere eigenen

Mitarbeiter zurückgreifen und manchmal auch auf externe Fachkräfte, um sie für einen Einsatz von bis zu vier Wochen anzubieten», erklärt Daniel Juzi.

Eine weitere Herausforderung stellte die Organisation der Fluggeräte dar. Das nepalesische Luftgesetz erlaubt es nicht oder nur unter gewissen Bedingungen und nach einem langen Prozess, dass fremd-matrikulierte Flugzeuge im Land fliegen. Mit dem in Kathmandu ansässigen Helikopter-Operator Fishtail Air fanden Daniel Juzi und sein Stab einen Partner, dessen Maschinen unter Vertrag genommen werden konnten. Gemietet wurden je ein AS350 B2 und B3.

Noch bevor die Finanzierung des MAF-Engagements gesichert war, begann Juzi mit der Organisation erster Flüge. Als schliesslich die erforderlichen Verträge mit den auftraggebenden Organisationen – zahlreiche national und international tätige Hilfswerke, darunter auch das Schweizerische Korps



für Humanitäre Hilfe (SKH) – unterzeichnet waren, war MAF bereits einsatzbereit: Das Konferenz- und Trainingszimmer des Fishtail-Administrationsgebäudes diente als Buchungsoffice und Einsatzzentrum. «Die Nähe zum Partner ist der Koordination der Hilfsflüge natürlich sehr dienlich», unterstreicht Daniel Juzi.

Unterstützung seitens MAF erhielt Fishtail Air zudem im Bereich der Flugsicherheit: «Die nötigen Briefings mussten korrekt durchgeführt werden, die Hilfsgüter galt es richtig zu laden und zu sichern, die Bodenbesatzung in technischen Belangen zu unterstützen», berichtet Juzi. Er und sein Team werden indes auch nicht müde, die Piloten immer wieder daran zu erinnern, auch angesichts der grossen Not und der schwierigen Situation keine Risiken einzugehen. MAF hat sich darauf konzentriert, die Einsätze auf Gegenden zu beschränken, die auf dem Landweg nicht oder nicht mehr zu erreichen waren. Das hat zur Folge, dass in der unwegsamen Topographie die Landing Zones nicht immer ausgemacht werden können. Mit Hilfe von Google Earth Pro macht sich das MAF-Team vorgängig ein Bild des anzufliegenden Ortes und überprüft gleichzeitig die Koordinaten und Angaben der Auftraggeber. «Eine kleine Abweichung von nur einem Bruchteil einer Sekunde eines Breiten- oder Längengrades hätte etwa zur Folge, dass wir auf der falschen Seite des Flusses die Hilfsgüter oder Personen abladen würden», führt Juzi aus.

### Von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang

120 Stunden pro Woche an sieben Tagen waren die von MAF organisierten Helikopter zu Beginn des Einsatzes in der Luft, von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang. Sieben Piloten teilten die Einsätze unter sich auf. Ausser einem Pilot sind alle Nepali, was ein grosser Vorteil ist: «Einige Piloten sind früher für die Armee geflogen. Sie kennen das Land wie ihre Hosentasche», so Juzi. Ausserdem hätten einige dieser einheimischen Piloten Beziehungen zu offiziellen Stellen, die MAF oft gedient hätten, erzählt er. So wäre normalerweise für jede Aussenlastmission eine Erlaubnis notwendig. Dank diesen Beziehungen erhielt MAF nun aber jeweils eine Bewilligung für einen ganzen Monat. Bis dato konnten fast 750 000 Kilogramm Hilfsgüter in entlegene Gebiete geflogen werden.

Die ursprüngliche Einsatzplanung umfasste 420 Helikopter-Stunden im Leasing, verteilt über zwei Monate. Doch das Leid und die Not der betroffenen Menschen waren zu gross. So konnte das MAF-Team sowohl

den Einsatz als auch dessen Finanzierung mehrmals verlängern. Neues Ziel ist es nun, bis Ende März 2016 im betroffenen Gebiet Hilfsflüge zu leisten.

### Bewegende Situationen

«Es ist herzerreissend zu sehen, wie sich Leute freuen, wenn sie das erste Mal nach Tagen oder Wochen Unterstützung erhalten, nachdem sie bereits geglaubt hatten, vergessen worden zu sein. Bewegend ist es auch zu sehen, wenn mehrere Tausend Menschen wieder Zugang zu klarem Trinkwasser erhalten, nachdem das dafür notwendige Material herangeflogen wurde», erzählt Daniel Juzi von seinen persönlichen Eindrücken. «Da wir bereits im Einsatz waren, als das zweite Erdbeben die Region erschütterte, konnten wir zudem einige Rettungsflüge durchführen.»

Im Verlauf dieses aktuellen Einsatzes koordinierte MAF die Flugtransporte von rund 75 Organisationen. Allein für das SKH flog MAF bislang während rund 55 Stunden 164 Sektoren ab und brachte 35 000 Kilogramm Hilfsmaterial und 82 Helfer an sehr entlegene Orte. Als Resultat der grossen Nachfrage hat das DEZA die Operation unterstützt, sodass mehr Flüge subventioniert und den humanitären Organisationen angeboten werden konnten. Zu einem grossen Teil unterstützt wird die Operation vom britischen Departement für Entwicklung und Zusammenarbeit. Die Schweizer Helimission aus Trogen verpflichtete sich, zehn Prozent der Kosten zu tragen, und hilft zudem mit Personal aus. MAF selber finanziert die Einsätze zu 25 Prozent. So bleiben den Hilfswerken noch 15 Prozent der Kosten. Die Flüge sind für die Hilfswerke nun erschwinglich und Hilfe kann schnell und unbürokratisch in die abgelegensten Gebiete gelangen. **CP**

Susanne Wild

### Mission Aviation Fellowship (MAF)

MAF ist als gemeinnützig und christlich orientiertes Flugunternehmen in rund 30 Ländern tätig und steht Menschen in schwer zugänglichen Gebieten in ihren Not- und erschwerten Lebenslagen zur Seite.

Die weltweit vernetzte MAF wurde kurz nach dem Zweiten Weltkrieg von Veteranen gegründet und fliegt heute für rund 1500 Partnerorganisationen – darunter Ärzte ohne Grenzen, DEZA, Caritas, Medair oder World Vision. MAF Schweiz, seit 2005 ein Verein nach schweizerischem Recht, ist Teil des internationalen MAF-Konsortiums.

Weitere Informationen: [www.maf-swiss.org](http://www.maf-swiss.org)



Eindrücke von den Einsätzen in Nepal. Zweites Bild von unten: Einsatzleiter Daniel Juzi (ganz links). Bild unten: Vorbereitung zu einem Rettungsflug.

# War Remnants Museum

Die Boeing Vertol CH-47A Chinook stand ab 1966 in Vietnam im Einsatz.



## Überreste des Kriegs

Das im Zentrum von Ho Chi Minh City gelegene War Remnants Museum ist derzeit das meistbesuchte Museum Vietnams. Gezeigt werden Maschinen der U.S. Air Force, schweres Kriegsgerät sowie eine Vielzahl von Bildern, die den längsten und grausamsten Krieg des vergangenen Jahrhunderts eindrücklich dokumentieren.

**R**und drei Jahrzehnte hat es gedauert, bis Vietnam seine Unabhängigkeit wiedererlangte. Dem jahrelangen Krieg vorausgegangen war am 2. September 1945 die Proklamation der Demokratischen Republik Vietnam durch Ho Chi Minh. Zum sogenannten Indochinakrieg, bei dem Viet-Minh-Truppen eingesetzt wurden, kam es schliesslich 1946. Gekämpft wurde damals gegen die Franzosen, die nach dem Abzug der Japaner in ihrer ehemaligen Kolonie wieder Fuss gefasst hatten. Nach der Niederlage in Dien Bien Phu und dem Abkommen von Genf, das die Zweiteilung des Landes in

einen Nord- und Südtteil vorsah, zog sich Frankreich im Jahre 1954 endgültig zurück. Vertraglich festgelegt wurde damals zudem das Schutzmandat der USA, das Südvietnam Unterstützung auf der Basis von Militärberatern garantierte.

### **Boden- und massive Luftoffensive**

Der vermeintliche Angriff zweier nordvietnamesischer Schnellboote auf den amerikanischen Zerstörer Maddox im Golf von Tonkin – der sich später als unwahr erwies – veranlasste 1964 die USA zum militärischen Eingreifen gegen den kommunisti-

schen Norden. In einer ersten Phase waren es vorwiegend Bodentruppen, die zum Einsatz kamen. Nach hohen Verlusten gegen den nur schwer lokalisierbaren Feind entschieden sich die USA schliesslich für die Luftoffensive «Rolling Thunder», die mit massiven Luftschlägen Nordvietnam wirtschaftlich ruinieren sollte. Zwischen dem 2. März 1965 und 31. Oktober 1968 wurden nicht weniger als 304 000 Einsätze geflogen, von denen mehr als 2000 auf die in grosser Höhe operierenden Boeing B-52-Bomber entfielen. Mit rund sieben Millionen Tonnen erreichten die USA damals



sogar einen fragwürdigen Abwurfrekord. Bedenklich war zudem der Einsatz des dioxinhaltigen Entlaubungsmittels Agent Orange, das selbst bei der heutigen vierten Geburtengeneration noch zu einer Häufung von schweren Missbildungen und Erkrankungen führt.

### Rückzug nach hohen Verlusten

Enorme Verlustzahlen wie auch die Einsicht, dass dem Gegner trotz massiven Boden- und Lufteinsätzen nicht beizukommen war, haben die USA 1973 letztlich zum Waffenstillstand und anschließenden Truppenrückzug bewogen. Mit dem Rückzug war Südvietnam danach sich selbst überlassen und den Nordvietnamesen ausgeliefert, die am 30. April 1975 mit der Einnahme Saigons den Krieg für sich entschieden.

Für die USA fiel die Kriegsbilanz schmerzlich aus: Über 58 000 gefallene und 300 000 verletzte Soldaten. Abgeschrieben werden mussten ferner rund 3300 Flugzeuge und über 5000 Helikopter. Daneben sollen sich die geschätzten Kosten auf rund 600 Milliarden US-Dollar belaufen haben.

### Museum im ehemaligen U.S.-Gebäude

Wer das markante Hauptgebäude des War Remnants Museums – der frühere Sitz der U.S. Information Agency – betritt, findet auf den drei Etagen eine Vielzahl von Dokumenten, Kriegsgegenständen sowie eine breite Palette an Waffen vor. Als besonders beeindruckend gelten die 250 Pressebilder des japanischen Kriegsphotografen Ishikawa Bunyo, die viel menschliches Leid, aber auch die gewaltige Zerstörung dokumentieren. Ein Krieg, der über drei Millionen Tote forderte, ebenso viele Verwundete hinterliess und darüber hinaus sechs Millionen Menschen in die Flucht trieb. Doch auch die amerikanische Antikriegsbewegung, der sich rund 400 000 Bürger angeschlossen hatten, findet in der Ausstellung ihren Platz.

### Interessante Objekte

Von rund 870 von den US-Streitkräften zurückgelassenen Flugzeugen und Helikoptern sind nur wenige in Museen gelandet. Von besonderem Interesse waren damals die 41 Northrop F-5A und F-5E. Die Maschinen, die auch von der vietnamesischen Luftwaffe übernommen wurden, sind in kleiner Anzahl auch in die Sowjetunion und nach Polen verschoben worden, wo man sich über den Stand der Technik der F-5E orientieren wollte.

Eine F-5A präsentiert sich auf dem palmenumsäumten Aussengelände. Ausgestellt ist daneben das leichte Erdkampfflugzeug



Oben: Das leichte Jagdflugzeug Northrop F-5A Freedom Fighter wurde sowohl von der USAF wie auch von der südvietnamesischen Luftwaffe betrieben.

Unten: Die sechsplätzige Cessna U-17B Skywagon – die Militärversion der Cessna 185 – präsentiert sich vor dem Hauptgebäude

Cessna A-37B Dragonfly – eine Weiterentwicklung des Jettrainers T-37 – wie auch die zur Unterstützung der Bodentruppen eingesetzten Helikoptermodelle Bell UH-1 Huey sowie der zweimotorige Transporthelikopter Boeing Vertol CH-47A Chinook.

Gezeigt wird ferner ein umfangreiches Bombenarsenal, darunter die 6,8 Tonnen schwere, 3,35 Meter lange BLU-82B, die in bewaldeten Gebieten zur Freilegung von Helikopterlandeplätzen eingesetzt wurde. Die Daisy Cutter («Gänseblümchenschneider») genannte Monsterbombe mit 1,37

Meter Durchmesser wurde über die Heckladerampe der Lockheed MC-130 Combat Talon abgeworfen. **cp**

Anton E. Wettstein

#### War Remnants Museum – Informationen

**Öffnungszeiten:** täglich 7.30–12 Uhr und 13.30–17 Uhr  
**Eintritt:** 15 000 Dong (zirka 70 Rappen)

<http://warremnantsmuseum.com>



Dauerthema: Einschränkungen für die Helikopterindustrie an den Landesflughäfen.

# Politik und Aviatik gefordert: Man muss zusammenrücken

Die Legislaturperiode 2011–2015 der eidgenössischen Räte geht zu Ende. Es ist Zeit, Bilanz zu ziehen. Diese fällt im Bereich der Aviatik ungenügend aus. Einiges ist erreicht worden, aber es bleibt noch viel mehr zu tun.



Nationalrat Rudolf Joder, Präsident SHA.

**A**uf den ersten Blick sind die Zahlen positiv: Seit 2008 nahm die Anzahl der ab Zürich, Genf und Basel regelmässig bedienten Destinationen um 25 Prozent zu. Auf den Landesflughäfen stiegen die Passagierzahlen während der letzten zehn Jahre um 60 Prozent. Gemessen am Warenwert werden heute 43 Prozent der gesamten Exporte aus der Schweiz per Luftfracht befördert. Und die hiesige Luftfahrt umfasst aktuell rund 40 000 Arbeitsplätze mit einer Wertschöpfung von 25 Milliarden Franken.

Es genügt indessen nicht, diese Zahlen stolz zu verkünden und sich gegenseitig auf die Schulter zu klopfen. Vielmehr geht es darum, den bestehenden Standard zu halten, auszubauen und für die Zukunft sicherzustellen. Dazu sind grundlegende Änderungen dringend nötig. Zentral ist die Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung. Diese muss markant verbessert werden.

Die aktuelle Strategie von Bundesrat, Uvek und Bazl geht dahin, die gesamte Aviatik – von den Airlines über die Helikopterbranche und die General Aviation bis zur Schulung und den technischen Unterhaltsbetrieben – mit Regelwerken auf allen Stufen immer mehr einzuschränken und massiv zu belasten. Dadurch werden der unternehmerische Handlungsspielraum reduziert und die Wettbewerbsfähigkeit der steigenden Kosten wegen ruiniert. Die Situation in der Industrie ist dramatischer, als viele glauben. Die Branche steht dauernd mit dem Rücken zur Wand. Dabei sollte es

gerade umgekehrt sein: Die Industrie geht innovativ voran und die Verwaltung überprüft die Einhaltung der von der Politik definierten Rahmenbedingungen. Die Politik muss aktiver, vorausschauender und die Probleme zusammen mit der Industrie praxisbezogener diskutieren, Lösungen erarbeiten und diese umsetzen.

Das neu gewählte Parlament ist in diesem Sinne gefordert. Politik und Aviatik müssen näher zusammenrücken. Nur so wird es gelingen, vor den hohen Anforderungen der Zukunft bestehen zu können. **cp**

**Nationalrat Rudolf Joder,**  
**Präsident Swiss Helicopter Association SHA**



Fotos: ZVG

Dauerthema: Piloten-Altersbeschränkung für Passagiertransporte.



Foto: Markus Herzig

EC135 T1 HB-ZRK der Air-Glaciers in Lauterbrunnen.

# Heli «Romeo Kilo»

Zwei Helikopter mit einem unterschiedlichen Einsatzgebiet tragen das Callsign «Romeo Kilo». Der VIP-Helikopter Agusta A109A II «Xray Romeo Kilo» wurde im Februar 1987 eingetragen und stand ab der Basis Genf während insgesamt 14 Jahren im Einsatz. Im Jahr 1996 erhielt der Helikopter eine neue Lackierung in den Farben von Swift Copters, welche den Helikopter in den letzten Jahren auch operierte. Im Februar 2001 wurde der HB-XRK im Register gelöscht und neu in Spanien eingetragen. Der Rettungshelikopter EC135 T1 «Zulu Romeo Kilo» ergänzt seit Herbst 2014 als

zweiter EC135 die Flotte der Air-Glaciers SA. Er hat seine Basis in Lauterbrunnen und trägt den Übernamen «Asterix». Die Schwestermaschine HB-ZIR operiert von der Basis in Sion und trägt den Übernamen «Obelix». Beide Helikopter fliegen weiterhin in den rot-gelben Farben des früheren Betreibers Schider Helicopter aus Österreich. Die beiden Helikopter im Detail:

**HB-XRK Agusta A109A II;** S/N 7352; B/J 1986; vorher: I-AGSC; Eintrag: 9. Februar 1987, Eigentümer: Aroac Air and Road Club SA, Halter: Helog; Handänderung: 10. Januar

1994, neuer Eigentümer & Halter: Air Helog; Handänderung: 5. Juli 1996, neuer Eigentümer & Halter: Aroac Air and Road Club SA; Handänderung: 10. Mai 2000, neuer Halter: Swift Copters SA; Löschung: 5. Februar 2001, neues Kennzeichen: EC-HSL, später G-CHSL, I-AMVR.

**HB-ZRK Eurocopter EC135 T1 (CDS);** S/N 0027; B/J 1997; vorher: OE-XXR; Eintrag: 16. Oktober 2014, Eigentümer: Schider Helicopter Service GmbH, Halter: Air-Glaciers SA.

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



Foto: Paul Schöpfbach

A109A II HB-XRK mit Air Helog-Aufschriften in Samedan.



Foto: Markus Herzig

A109A II HB-XRK in den Swift Copters-Farben in Bern-Belp.

# Marenco SKYe SH09

Die Schweizer Entwickler des Marenco SKYe SH09 haben das Fachpublikum bereits an der Premiere im Jahr 2011 überrascht und überzeugt. Dass ihr Konzept auch flugfähig ist, haben sie am 2. Oktober 2014 bewiesen. Die nächste grosse Herausforderung ist nun die Zertifizierung.

## Technische Daten

<b>Hersteller</b>	Marenco Swisshelicopter
<b>Typ</b>	Leichter einmotoriger Mehrzweckhelikopter
<b>Erstflug</b>	2. Oktober 2014
<b>Länge (inklusive Rotor)</b>	12,91 m
<b>Kabinenbreite</b>	1,61 m
<b>Max. Höhe</b>	3,55 m
<b>Besatzung/Pax</b>	1/7
<b>Rotordurchmesser</b>	11,03 m
<b>Max./Dauerleistung</b>	760 kW / 564 kW
<b>Leergewicht</b>	1300 kg
<b>Max. Abfluggewicht</b>	2650 kg
<b>Triebwerk</b>	Honeywell HTS 900-2
<b>Treibstoff</b>	800 l
<b>Max. Aussenlast</b>	1500 kg
<b>Höchstgeschwind.</b>	260 km/h
<b>Reichweite</b>	800 km
<b>Website</b>	<a href="http://www.marenco-swisshelicopter.com">www.marenco-swisshelicopter.com</a>

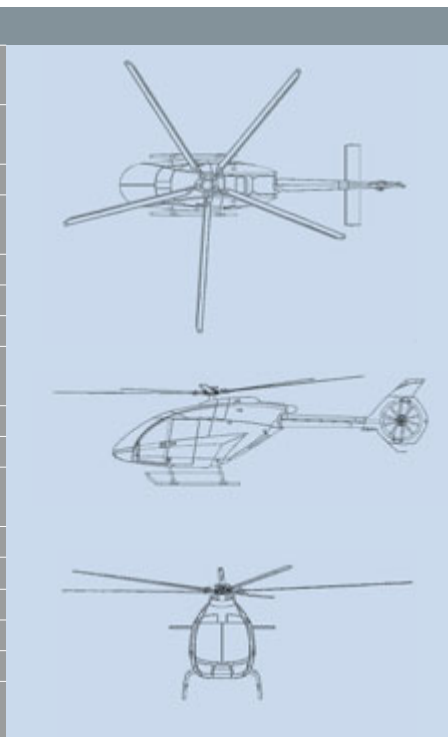


Foto: Marenco Swisshelicopter

Die Idee zum Bau eines Helikopters hatte der Ingenieur Martin Stucki bereits etwa 1997. Erste konzeptionelle Arbeiten führte er 2002 aus. Doch erst nach der Gründung der Firma Marenco Swisshelicopter im Jahr 2007 wurde die Umsetzung der Idee konkret.

Im Dezember 2009 startete Stucki in Pfäffikon (ZH) zur Entwicklung des SKYe SH09. Das kleine, anfänglich zehnköpfige Team präsentierte im März 2011 an der Heli-Expo in Florida erstmals ein Mock-up des neuen Schweizer Hubschraubers in der Öffentlichkeit. Gleichzeitig trieben die Schweizer den Bau des ersten Prototyps auf dem Flugplatz in Mollis voran.

Der Rollout des Prototyps P1 erfolgte schliesslich am 28. November 2013 auf dem Glarner Flugplatz. Und bereits am 2. Oktober 2014 hob der SKYe SH09 in Mollis erstmals vom Boden ab. Zurzeit wird der zweite Prototyp fertiggestellt und der dritte Prototyp gebaut. Marenco strebt mit diesen drei Helikoptern die EASA-Zertifizierung auf Ende 2016/Anfang 2017 an. Im ersten Jahr wollen die Schweizer zehn Serien-Helikopter bauen und an ausgesuchte Erstkunden in der Schweiz und im nahen Ausland liefern. Bis heute sind bereits rund 70 Bestellungen eingegangen.

Der SKYe SH09 soll in der Klasse der leichten einmotorigen Helikopter durch sein grosses Leistungsspektrum überzeugen. Bei einem Abfluggewicht von 2200 Kilogramm soll die Maschine sogar auf einer Höhe von 4500 Meter über Meer, also auf «Matterhornhöhe», schweben können. Für die nötige Leistung sorgt das neueste Helikoptertriebwerk von Honeywell, das im Dezember 2008 erstmals zugelassen wurde.

Das Design des Cockpits gewährleistet dem Piloten eine hervorragende Sicht nach aussen. Die unter den Rumpf gezogenen Türfenster sowie das Bodenfenster zwischen den Pilotensitzen machen es zum sogenannten «High Visibility-Cockpit» mit gutem Blick nach unten. Beim Design der Kabine legten die Entwickler grossen Wert auf eine hohe Flexibilität bei der Innenausstattung und eine gute Zugänglichkeit. Der durchgehend flache Boden ermöglicht ein schnelles Umrüsten des Hubschraubers für verschiedene Einsätze. Die grossen Hecktüren und der hohe, 1,8 Meter über dem Boden liegende Heckausleger sind gerade bei Patiententransporten oder Rettungseinsätzen vorteilhaft. **cp**

# CONTROL

AKKUS | BATTERIEN | STROMVERSÖRGUNG  
ELECTRONIC MANUFACTURING SERVICE

## Wind- und Wetterfest!

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

### Zuverlässig und langlebig

Die LEAD CRYSTAL® Technologie überzeugt mit folgenden Eigenschaften:

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

### Robust und beständig

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

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

Besuchen Sie unseren  
**ONLINE SHOP**

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



**NEU**

## B-26 Marauder Erstflug vor 75 Jahren (Teil 2)

Die Marauder zeigt Biss: Das Haifisch-Maul war das Verbandskennzeichen der zur 320<sup>th</sup> Bomb Group gehörenden 444<sup>th</sup> Bomb Squadron. Die B-26 mit der Battle Number (taktisches Kennzeichen «Gelbe 81» und «Gelbe 93») nahmen am 25. Dezember 1944 am verhängnisvollen Angriff auf Thayngen im Kanton Schaffhausen teil.



# Weihnachten im Bombenhagel

Vor 75 Jahren startete die Martin B-26 Marauder zu ihrem Erstflug. Am 25. Dezember 1944 brachte dieser schnittige Bomber Tod und Verwüstung über die Schweiz. Eine Staffel der 320<sup>th</sup> Bomb Group verwechselte ihr Primärziel Singen mit Thayngen in der Nähe von Schaffhausen. Ein Toter sowie ein auf über acht Millionen Franken bezifferter Sachschaden war die schmerzliche Bilanz dieses folgenschweren Fehlers amerikanischer Marauder-Besatzungen. Dabei hätte das Ausmass der Zerstörung massiv höher sein können. Die etwas andere Weihnachtsgeschichte.

**E**s lastete ein bleierner Hauch von Panik im Bugraum der «Miss Arkansas» – jener Marauder, die auserkoren war, die gesamte 320<sup>th</sup> Bomb Group an ihr Ziel zu leiten. Verzweifelt versuchten der mit seiner Führungsaufgabe völlig überforderte Lead Navigator-Bombardier Eugene G. Heller und der Navigator Lt. Westbrook den Initial Point (IP) auszumachen; für diese Mission war dies die bei Tengen gelegene Ortschaft Blumenfeld. Ab dem IP würde dann die Marauder auf einem fix definierten Kurs schnurstracks zu ihrem Ziel einlenken. Nach quälenden Minuten erspähte Heller rund 10 400 Fuss (3 169 Meter) unter sich eine Ortschaft, die er als den lang ersehnten IP ausmachte. Wenige Minuten später öffneten sich die Bombenklappen der Martin B-26 Marauder und der Bauch gab ihre tödliche Fracht frei. Während des Abdrehens wunderte sich Lead Navigator-Bombardier

Eugene G. Heller zusammen mit dem Führungspiloten Maurice Polling und seinem Co-Piloten Clark Travell, dass grosse Teile der Formation urplötzlich wie vom Erdboden verschluckt waren.

### Gewaltiges Donnerwetter

Zurück auf der Einsatzbasis wartete nicht der Weihnachtsbraten auf die Besatzung der «Miss Arkansas», dafür aber ein gehöriges Donnerwetter von allerhöchster Stelle. Die 444<sup>th</sup> Bomb Squadron – nur ausnahmsweise als Führungsformation der 320<sup>th</sup> Bomb Group eingesetzt – hatte sich gehörig verhauen: Statt des Primärziels Singen wurde das rund 15 Kilometer entfernte Thayngen im Kanton Schaffhausen bombardiert. Dies belegten die Bildauswerter der Einheit zweifelsfrei mittels der während des Abwurfs geschossenen Aufnahmen der im Bombenschacht installierten Kameras.

Das trübte die zu jenem Zeitpunkt nicht ganz spannungsfreien Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und der Schweiz, die immerhin die amerikanischen Interessen gegenüber dem Dritten Reich vertrat. Aber warum fielen an jenem Weihnachtstag Bomben auf neutralem Boden?

### «Bombs Away» auf Thayngen

Rückblende: Am 25. Dezember 1944 um 12.23 Uhr hoben insgesamt 38 Marauder der zur 12<sup>th</sup> Air Force gehörenden 320<sup>th</sup> Bomb Group von ihrer Einsatzbasis Y-9 Dijon-Longvic in Frankreich zur 433. Mission dieser Einheit ab. Jede dieser B-26 war mit je vier Stück der grosskalibrigen 1000 Pfund (450 Kilogramm) schweren Sprengbomben beladen. Ihre Fracht sollte die Eisenbahnbrücke von Singen aus der Landschaft pulverisieren und somit den mittlerweile spärlich gewordenen Güterverkehr zwischen der Schweiz und dem Dritten Reich lahmlegen. Drei der B-26 mussten wegen technischer Probleme frühzeitig umkehren.

Die Route führte bei hervorragenden Wetterbedingungen über Belfort Richtung Bonndorf im Schwarzwald. Als Eskorte auf dem Weg zum Ziel waren Republic P-47 Thunderbolt aufgeboden.

Kurz vor Erreichen des Schaffhauserzipfels begann die Mission aus dem Ruder zu laufen: Lead Navigator-Bombardier Eugene G. Heller sprach Epfenhofen nordwestlich von Barga im Kanton Schaffhausen als seinen IP an. Eine Ortschaft, die in Tat und Wahrheit rund 12 Kilometer westlich von Blumenfeld lag. Er visierte auf einem Kurs von 115 Grad das vermeintliche Ziel an. Um 14.03 Uhr gab der Lead Pilot Maurice Polling an Bord der «Miss Arkansas» Befehl zum «Bombs Away». Die insgesamt neun Marauder der 444<sup>th</sup> Bomb Squadron (siehe Kasten) entledigten sich ihrer Last von 36 Sprengbomben. Der heute im Albert F. Simpson Historical Center der amerikanischen Luftstreitkräfte lagernde Einsatzbericht hält fest, «dass ein grosses Lagerhaus sowie der Schienenstrang Treffer abbekommen hat». Die drei hinter der Führungsstaffel fliegenden 441<sup>st</sup>, 442<sup>nd</sup> und 443<sup>rd</sup> Bomb Squadron bemerkten den Navigations-Irrtum der «Miss Arkansas» und hielten unvermittelter Dinge auf den tatsächlichen IP westlich von Blumenfeld zu. Die Geistesgegenwart dieser amerikanischen Flieger hat Thayngen mit Sicherheit vor noch weitaus grösserer Zerstörung bewahrt. Diese Formation von 26 Marauder liess um 14.20 Uhr ihre 104 Bomben auf die Eisenbahnbrücke von Singen hageln. Ohne auf der gesamten Mission von gegnerischen Jagdfliegern oder der deutschen Flak behelligt zu werden, kehren die 35 Marauder um 15.10 Uhr wieder zur Einsatzbasis zurück.

### Ein Todesopfer und neun Verletzte

Das Luftschutzkommando löste bereits beim Anflug der Marauder-Formation routinemässig Fliegeralarm für Thayngen aus. Die grosskalibrigen Sprengbomben zerstörten weite Teile der Tonwerke Thayngen AG und nahmen das Fabrikgebäude der Knorr-Nährmittel AG in Mitleidenschaft. Die immensen Detonationen beschädigten zudem die Gleisanlagen der durch die Deutsche Reichsbahn betriebenen Verbindung Singen – Schaffhausen und verwandelten Güterwagen in bizarre Schrotthaufen. Der durch die gewaltigen Explosionen generierte Luftdruck liess in einem weiten Umkreis alle Fenster bersten. Die Bombentrichter nahmen Ausmasse von bis zu 15 Meter Durchmesser und 6 Meter Tiefe an. Durch den immensen Luftdruck krachte das von der Deutschen Reichsbahn betriebene Stellwerk



Foto: Stadtbücherei Schaffhausen



Foto: Victor C. Tannehill

Oben: Die Bomben zerstörten die Gleisanlagen der Deutschen Reichsbahn sowie einen Güterwagen und liessen an der Fassade des Fabrikationsgebäudes der Knorr-Nährmittel AG die Fenster bersten. Unten: Die Führungs-Crew der «Miss Arkansas» hat am 25. Dezember 1944 versagt, als Lead Navigator-Bombardier Eugene G. Heller Thayngen mit Singen verwechselte.

### Die am Angriff beteiligten B-26 Marauder der 320<sup>th</sup> Bomb Group

Typ	Werknummer	B/N	Nickname	Bemerkung
B-26 C-45-MO	42-107752	88	Miss Arkansas	Lead-Flugzeug
B-26 B-10-MA	41-18292	93	Idiot's Delight	
B-26 C-45-MO	42-107541	90	Ann	
B-26 C-45-MO	42-107553	81		Absturz 4. März 1945
B-26 C-20-MO	41-35135	76		
B-26 C-45-MO	42-107825	98	Ol'Folks	
B-26 C-45-MO	42-107846	83		
B-26 B-45-MA	42-95764	77		
B-26	unbekannt	82		

Quelle: Albert F. Simpson Historical Center, Victor C. Tannehill

# B-26 Marauder Erstflug vor 75 Jahren (Teil 2)



Foto: Stadearchiv Schaffhausen

Die grosskalibrigen Sprengbomben verwandelten den grossen Neubau der keramischen Abteilung der Tonwerke Thayngen AG in einen mächtigen Trümmerhaufen. Kaum vorstellbar, dass die beiden im Dienst stehenden Heizer überlebten.

in unmittelbarer Nähe der Knorr-Nährmittel AG wie ein Kartenhaus in sich zusammen. In den Trümmern fand der 41-jährige deutsche Stellwerkwärter und vierfache Familienvater Otto Maier den Tod. Neun Personen trugen nach dem Angriff Verletzungen davon. Der zerstörten Starkstromleitung wegen musste Thayngen für längere Zeit ohne elektrische Energie auskommen.

So unglaublich es klingen mag: Der Zeitpunkt der Bombardierung war so etwas wie ein Advents-Geschenk des Himmels. Das Weihnachtsfest von 1944 hat in Thayngen mit grösster Wahrscheinlichkeit unzähligen Menschen das Leben gerettet. Die Zahl an Opfern wäre ungleich grösser ausgefallen, wären die Bomben an einem Werktag auf das mit 150 Mitarbeitern unter voller Belegschaft stehende Ziegelwerk gefallen. Wie durch ein Wunder haben die beiden über Weihnachten zum Befeuern der drei Brennöfen im Dienst stehenden Heizer Louis Reolon und Peter Puppetti den Raid unverletzt überlebt. Die durch die Marauder verursachten Schäden beliefen sich auf über acht Millionen Franken.

## General Eisenhower schaltet sich ein

Die Bombardierung neutraler Länder war für das Oberkommando der amerikanischen Luftstreitkräfte in Europa alles andere als ein Kavaliersdelikt. So geriet die 320<sup>th</sup> Bomb Group praktisch über Nacht ins Visier der Generalität – Dwight D. Eisenhower, seines Zeichens der Supreme Allied Commander, sprach nach dem Debakel höchstpersönlich bei der Einheit vor. Eine Untersuchungskommission kam zum Schluss, dass keinerlei Unzulänglichkeiten in der Planung oder der Ausführung dieser Mission vorlag, und sah von einer Anklage ab. Damit war die Angelegenheit für die 320<sup>th</sup> Bomb Group vom Tisch. Eugene G. Heller – er erhielt noch im September 1944 für ausserordentliche Verdienste als Lead Bombardier das Distinguished Flying Cross (DFC) zugesprochen – wurde unverzüglich vom Flugdienst befreit und bekam die Rückfahrkarte Richtung Heimat in die Hand gedrückt. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

## Ein legendärer Verband

Die beim Angriff auf Thayngen am 25. Dezember 1944 beteiligte 320<sup>th</sup> Bomb Group flog die B-26 länger als jeder andere Marauder-Verband. Zwischen dem 22. April 1943 und Kriegsende flog die Einheit insgesamt 13 314 Einsätze, dies zum Preis von 80 verlorenen Maschinen. Gemessen an ihren Einsätzen besass dieses Geschwader die mit Abstand niedrigste Verlustrate aller Marauder-Formationen auf dem europäischen Kriegsschauplatz. Ihr Kampfweg führte die 320<sup>th</sup> Bomb Group von Tunesien über Sardinien, Korsika, Italien nach Südfrankreich und schliesslich ins Dritte Reich. Der Verband bombardierte mehr Länder als jede andere B-26 Einheit – die neutrale Schweiz inklusive. (sta)



Foto: Harry Holmes

Das Haifischmaul war das Staffelnkennzeichen der 444<sup>th</sup> Bomb Squadron der 320<sup>th</sup> Bomb Group. Diese B-26 B-40-MA (Werknummer 42-43304) hiess «Marlin».



# Vor 20 Jahren im «Cockpit»



Pünktlich zum 25-jährigen Bestehen von Airbus Industrie startete am 29. August 1995 der Prototyp des A319 in Hamburg zum ersten Flug. Das COCKPIT wählte dieses Flugzeug als Titelbild der Dezember-Ausgabe und im Heftinnern gab es einen Rückblick auf ein Vierteljahrhundert Airbus-Flugzeuge vom A300 (Erstflug 1972) bis zum A319. Einen weiteren Rückblick bildete der zweite Teil der DC-3-Geschichte, der auf verschiedene Spezialversionen des Klassikers einging, wie die vergrösserte Super DC-3/C-117D und von Propellerturbinen angetriebene Versionen. Eine Liste der in der Schweiz immatrikulierten DC-3 schloss den Bericht ab.

Der erste Artikel des Novemberhefts porträtierte die kroatische Luftwaffe, die ab 1992 innert weniger Jahre zu erheblicher Stärke aufgebaut wurde. Nicht ganz geklärt war, woher die trotz UNO-Waffenembargo angeschafften MiG-21 (mehr als ein Dutzend), Mi-24 Kampf- und Mi-8 Transporthelikopter beschafft werden konnten. Auf einer Farb-Doppelseite wurden militärische Helikopter vorgestellt, vom mexikanischen Leichthelikopter McDonnell MD 530F bis zum Grosshelikopter Sikorsky CH-53E Super Stallion.

In der Flugzeuggalerie fällt der Avro 720 auf, ein britischer Abfangjäger mit gemischtem Strahl- und Raketenantrieb und Deltaflügel. Der Prototyp war 1956 praktisch fertiggestellt, als das Projekt unerwarteterweise plötzlich gestoppt wurde.

Franz Wegmann

Der Airbus A300 ist das weltweit erste zweistrahlige Grossraumflugzeug, ausgelegt für bis zu 300 Sitzplätze. Die Endmontage erfolgte in Toulouse.



Zehn Eurocopter AS 555UN Fennec, die Militärversion der Ecureuil 2, wurden von der französischen ALAT für das IFR-Training verwendet.



ATR72-202 SX-BAP der 1994 gegründeten Regionalgesellschaft Air Greece.



Der Doppelsitzer JAS 39B Gripen von Saab.



**Basel:** Selten geworden sind sie, die Maschinen aus dem Hause McDonnell Douglas. Umso erfreulicher war die Visite der MD-87 TT-ABC der République du Tchad bei einem Kabineninnenausstatter am EuroAirport. Der elegant bemalte Regierungsjet rollt hier am 9. Oktober zum Start auf Piste 33. **Foto: Dennis Thomsen**



**Genf:** Nach einer ersten Veränderung 2007 der Bemalung aus den 1970er Jahren hat Alitalia diese im Sommer 2015 wieder verändert. Der Airbus A319-112 EI-IMJ trägt sie hier zur Schau.

**Foto: Jean-Luc Altherr**



**Basel:** Ein weiterer Neuzugang für die ASL Airlines Switzerland, ehemals Farnair, ist die ATR-72-500 HB-ACE, welche sich hier am 30. Oktober auf dem Vorfeld des EuroAirports sonnt. Bis auf das Seitenruder und die Registration trägt der Turboprop noch das komplette Farbleid seines vorherigen Betreibers Arkia Israeli Airlines.

**Foto: Dennis Thomsen**

**Zürich:** Die Dassault Falcon 7X HB-JST der CAT Aviation AG rollt am 29. September zum Start auf Piste 10 in Zürich für einen Charterflug.

**Foto: Thierry Weber**



**Genf:** Dieser Flug der Royal Jordanian von Amman nach Genf hätte durch eine 787-8 ausgeführt werden sollen, musste jedoch im letzten Moment auf den Airbus A330-223 JY-AIF umgeplant werden. Vermutlich war dies eine der letzten Gelegenheiten, die Maschine in Dienst zu sehen, denn sie soll 2016 aus der Flotte genommen werden.

**Foto: Jean-Luc Altherr**

**Sion:** Nach dem Konkurs der Gesellschaft InterSky werden deren Flugzeuge die Sonne des Wallis nicht mehr sehen. Im Bild die ATR72-600 in Sion.

Foto: Joël Bessard



**Genf:** Im März 2015 gegründet, operiert die Germania Flug AG seit dem 31. Oktober auch von Genf aus. Im Bild der Airbus A321 111SL HB-JOI bei seinem ersten Besuch in Genf.

Foto: Jean-LucAltherr



**Genf:** Bulgaria Air vermietet derzeit zwei Airbus A320-214 an die türkische Chartergesellschaft Onur Air. Einer davon ist dieser LZ-FBD.

Foto: Jean-Luc Altherr

**Basel:** Der Airbus A340-212 HZ-A1 der Saudiarabischen Alpha Star Aviation Services ist ein weiterer VIP-Grossraumjet, den einer der Kabineninnenausstatter am Basler Flughafen unter seine Fittiche genommen hat.

Foto: Dennis Thomsen



**Basel:** Auf einem Frachtcharterflug kam am 28. Oktober die Boeing B747-409(BDSF) der slowakischen Air Cargo Global zum Einsatz. Sie transportierte 109 Tonnen Zigaretten nach Sulaimaniyya, einer Stadt in der autonomen Region Kurdistan im Nordirak. Es war dies der zweite Besuch genau dieses Frachtjumbos auf dem EuroAirport. Letztmals war die Maschine am 16. April 2010, damals noch in den Farben der Air Cargo Germany mit der Registrierung D-ACGA, in Basel zu Gast. Foto: Dennis Thomsen

# Klare Strategie nötig

## Airlines werden zahlungspflichtig



Foto: Hansjörg Egger

Rudolf Gerber, Jury-Präsident Aerosuisse Award (links), und Preisträger André Borschberg.

Die beiden Solar Impulse-Piloten Bertrand Piccard und André Borschberg sind in Luzern mit dem Aerosuisse Award 2015 ausgezeichnet worden.

Der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt Aerosuisse würdigt mit dem Aerosuisse Award grosse Verdienste von natürlichen und juristischen Personen zu Gunsten des schweizerischen Luft- und Raumfahrtstandorts. Mit der Verleihung des Awards 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.

### Ausgeschöpft

Ihre Überlegungen zu den aktuellen luftfahrtpolitischen Chancen und Herausforderungen hatte Bundesrätin Doris Leuthard im Rahmen des Forums einem zahlreich erschienenen Publikum vorgestellt. «Lärm- und Umweltschutz sind wichtig; wir nehmen dies sehr ernst. Es darf aber nicht sein, dass entsprechende Auflagen zu ungebührlichen Einbussen bei der Sicherheit und den Kapazitäten führen», sagte Leuthard. Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus bemängelte indessen das immer enger werdende Korsett für die Luftfahrt: Die Kapazitäten auf den schweizerischen Landesflughäfen seien in Spitzenzeiten bereits heute aus-

geschöpft. Doch aufgrund des steigenden Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung nehme die Nachfrage im Luftverkehr stetig zu. Deshalb fordert die Aerosuisse, dass der Bericht über die Luftfahrtspolitik um einen Aktionsplan im Sinne eines politischen Programms mit klar definierten Massnahmen und zeitlichen Prioritäten erweitert wird. Die in den letzten Jahren sinkenden Flughafenkapazitäten dürften nicht weiter reduziert werden und müssten sich nachfragegerecht weiterentwickeln können. «Der Bund muss in erster Linie dafür sorgen, dass er wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen schafft, welche es der Luftfahrtbranche erlauben, die Luftverkehrs-anbindung der Schweiz in einem anspruchsvollen internationalen Umfeld zu sichern und nachfragegerecht weiterzuentwickeln», so Kurrus. «Immerhin stehen in der Schweiz eine jährliche Wertschöpfung von über 30 Milliarden Franken und mehr als 180 000 Arbeitsplätze im Zusammenhang mit der Schweizer Luftfahrt auf dem Spiel.»

### Verlagerung der Geschäftsfliegerei

Aufgrund der Kapazitätsprobleme wird die für die schweizerische Volkswirtschaft wichtige Geschäftsfliegerei (Business Aviation) zunehmend von den Landesflughäfen verdrängt. Die Aerosuisse fordert, dass im SIL verbindlich festgehalten werden soll, dass der Flugplatz Dübendorf und andere Militärflugplätze langfristig als Infrastruktur für die nachfragegerechte Entwicklung der für die Wirtschaft bedeutsamen Business Aviation erhalten werden sollen. Auch im Raum Genf seien Möglichkeiten zu prüfen. **cp**

Der Europäische Gerichtshof hat sich am 17. September zum Thema Fluggastrechte eindeutig auf die Seite der Passagiere gestellt. Er entschied, dass technische Defekte grundsätzlich im Verantwortungsbereich der Airlines liegen und diese zu einer Entschädigungszahlung an betroffene Fluggäste im Rahmen der Fluggastrechte-Verordnung verpflichtet (siehe auch «Cockpit» 9/2014). Es ging um die Frage, ob technische Defekte aussergewöhnliche Umstände darstellen können, wenn sie spontan auftreten.

Nun ist auch die Rechtslage eindeutiger, so dass Fluggesellschaften weniger Spielraum haben, um sich vor der Verantwortung allfälliger Ausgleichsleistungen zu drücken. Im Falle der Annullierung eines Flugs ist die Airline nach EU-Recht (Verordnung Nr. 261/2004) des Europäischen Parlaments verpflichtet, gegenüber den betroffenen Fluggästen Betreuungs- und Ausgleichsleistungen zu erbringen.

Flightright, das führende Fluggastrechteportal in Potsdam, kommentiert das Urteil als einen Schritt in die richtige Richtung, auch wenn weiterhin viel Bedarf für Verbesserungen bleibe. Es sei auch ein wichtiges Zeichen hinsichtlich der geplanten Überarbeitung der Fluggastrechte. **RM**

## Erste Drohne im überwachten Sektor

Im Rahmen des Forschungsprogramms SESAR hat sich am 30. Oktober erstmals eine Drohne während drei Stunden im kontrollierten Luftraum aufgehalten. Die vom englischen West Wales Airport, dem nationalen UAV Centre, aus gestartete Watchkeeper 450 des französischen Herstellers Thales wurde dabei vom dortigen Piloten über ein Remote Cockpit nach den Funkanweisungen der Flugsicherungsstellen durch den überwachten Luftraum pilotiert. Flüge mit Drohnen dieser Grössenklasse sind derzeit nur in speziellen Flugzonen erlaubt. Mit dem positiv verlaufenen Test dürften Flüge innerhalb kontrollierter Flugzonen wohl mittelfristig zugelassen werden. **AM**

# Magische Air Days Luzern

Im Verkehrshaus der Schweiz stand während drei Tagen im Oktober die Aviatik im Fokus. Die letzte Flugveranstaltung des Jahres lud die Besucher zum Zuschauen und Mitmachen ein.

Bei eher kühlen Temperaturen zog es die Besucher im Oktober bald in die warme Luft- und Raumfahrtshalle. Am Stand der Aerophilatelisten konnten Kinder in einer Schachtel mit Briefmarken nach Trouvaillen suchen oder am Nebentisch Wurfgleiter basteln. Die Jugendlichen zog es magisch zu den auch sonst so beliebten interaktiven Angeboten, während sich die Erwachsenen mit passionierten Fachleuten unterhielten oder sich die ausgestellten Flugzeuge anschauten.

Interessierte jeden Alters informierten sich bei den Flugschulen und Verbänden über die Sparten der Fliegerei und die entsprechenden Ausbildungen. Einzelne Besucher setzten sich schon einmal zur Probe ins Cockpit des ausgestellten Segelflugzeugs oder Schulungshelikopters.

Im hinteren Teil der Arena roch es nach Motorenöl und Treibstoff. Der Motor eines Pilatus P-3-Flugzeugs wurde gestartet und Technikinteressierten ein Gnome Lambda 7N-DX-Motor erklärt und vorgeführt. Dieser war von Lernenden der Berufsschulen der Suisse Romandie für das Projekt «Le faux Dufaux» gebaut worden.

## Im Downwash

Zweifellos lockten die angekündigten Flugvorführungen des PC-7 TEAMS und des Super Puma Display Teams der Schweizer Luftwaffe zusätzlich Zuschauer ins Verkehrshaus und ans Ufer des Vierwaldstättersees. Der Eurocopter AS532UL Cougar Mk1-Helikopter der Schweizer Luftwaffe landete auf der Lidowiese unweit neben den Schaulustigen, die den Abwind zu spüren bekamen.

Dagegen konnte die 360-Grad-Vorführung aus Cockpitsicht mit dem PC-7 TEAM ohne körperliche Anstrengung vom bequemen Fauteuil des Planetariums aus genossen werden. **cp**

Andrea Bolliger



Foto: Andrea Bolliger

Vielfotografiertes Sujet: der Eurocopter AS532UL Cougar Mk1-Helikopter der Schweizer Luftwaffe.

## 50 Jahre Air-Glaciers – Jubiläumsbuch

Rechtzeitig «für unter den Christbaum» ist das Buch anlässlich des Jubiläums von 50 Jahre Air-Glaciers erschienen. Die spannende Geschichte des Unternehmens und seines Gründers.

«Die unglaubliche Geschichte eines Unternehmens, ins Leben gerufen um Leben zu retten», lautet der Untertitel des neuen Buches «Mémoires d'Air-Glaciers». Autor Narcisse Seppey erzählt darin, wie Bruno Bagnoud sein Unternehmen gründete, welchen Schwierigkeiten er sich ausgesetzt sah und wie er diese meisterte. Für Flugbegeisterte und für Liebhaber von Biographien das ideale Weihnachtsgeschenk. **jb**

Bestellungen unter [info@air-glaciers.ch](mailto:info@air-glaciers.ch) oder Telefon 027 329 14 15



Foto: Joël Bessard

Autor Narcisse Seppey (links) und Bruno Bagnoud freuen sich.

# News

## Skywork mit zwei Londoner Destinationen

Mit London City (LCY) und London Southend (SEN) wird die britische Metropole durch Skywork Airlines gleich im Doppelpack angefliegen. Das Ergebnis der im Juli 2015 eröffneten Verbindung von Bern via Basel nach LCY sei sehr ermutigend, schreibt Skywork. Skywork Airlines evaluiert für den kommenden Sommerflugplan weitere



Foto: Lukas Rösler

Destinationen von Bern via Basel. Die Nonstop-Flüge nach London Southend werden neu auf die Mittagszeit verlegt. Dies entspreche dem Bedürfnis von Reisenden ohne Termin- druck. CP

## Zwei Gebirgslandeplätze aufgehoben

Der Bundesrat hat das neue Konzept Gebirgslandeplätze (GLP) verabschiedet und die Änderung der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) und die Aufhebung der bisherigen Landeplätze Rosenegg-West und Gumm im Kanton Bern gutgeheissen. Letztes Jahr hatte der Bundesrat beschlossen, die Höchstzahl der Gebirgslandeplätze in der Schweiz auf 40 zu begrenzen. CP



Foto: Rolf Müller

## Check-in-Halle 2 in Kloten in Betrieb

Die neuen Schalter im Nordteil und somit die gesamte Check-in-Halle des Terminals 2 sind am 28. Oktober in Betrieb genommen worden. Der Check-in-Bereich wurde von Grund auf modernisiert. Mit mehr Raum und einer besseren Übersicht bietet die Halle Platz für neu insgesamt 104 Schalter. Durch den Umbau wurden das Erscheinungsbild aufgebessert und die Passagierfreundlichkeit erhöht. Mit der offen gestalteten Deckenkonstruktion entsteht ein lichtdurchfluteter, grosszügiger Raum. Die umfassende Totalsanierung dieses Gebäudes begann im Juni 2010.

Das Terminal 2 ist seit fast 40 Jahren in Betrieb und gehört zum Kern der Passagier-Infrastruktur am Flughafen Zürich. Der Abschluss für das gesamte Projekt «Aufwertung Terminal 2» ist für die zweite Jahreshälfte 2016 vorgesehen. Die Gesamtkosten betragen 230 Mio. Franken. ph

## Swiss erwirtschaftet 187 Mio. Franken Gewinn

In den ersten neun Monaten steigerte Swiss den Gewinn um 59 Prozent auf insgesamt 401 Mio. Franken. Im dritten Quartal erreichte die Gesellschaft mit einem Gewinn von 187 Mio. Franken ein Plus von 36 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auf die gesamten Monate Januar bis September gesehen, steigerte die Airline ihren Gewinn auf 401 Mio. Franken. In den ersten neun Monaten wies Swiss jedoch einen Rückgang des Betriebsertrags um 3 Prozent auf 3,823 Milliarden Franken aus (2014: 3,924 Milliarden). Als Grund gibt die Airline den anhaltend hohen Wettbewerbsdruck durch Low-Cost-Airlines und durch Anbieter aus der Golfregion an. CP

## Edelweiss Air und Helvetic ausgezeichnet

Am Swiss Travel Summit in Zürich wurden die «Oscars der Reisebranche» vergeben. In der Kategorie Kurz-/Mittelstrecke setzte sich einmal mehr die Edelweiss Air durch. Sie erhielt 5330 Punkte und distanzierte die Air Berlin (4350 P.) sowie die Helvetic Airways (3332 P.) auf die nächsten Plätze.

Auf der Langstrecke setzte sich in Dubai beheimatete Emirates (6685 Punkte) knapp vor Singapore Airlines (6433) und erneut Edelweiss Air (4253 P.) durch. Die jeweiligen Sieger in den insgesamt zehn Kategorien werden durch eine repräsentative Umfrage bei den Schweizer Reisebüros erkoren.

«Travel personality of the year» wurde der CEO von Thomas Cook, der Schweizer Peter Fankhauser (Bild). CP



Foto: Armin Graessli

## Weniger Geschäftsflüge, mehr Passagiere

Der People's Business Airport in Altenrhein hat in den ersten neun Monaten bei den Passagierzahlen im Vergleich zur Vorjahresperiode um 11 Prozent zugelegt. Über 62 000 Passagiere flogen ab Altenrhein. Rechnet man die Charterpassagiere hinzu, waren es 69 000. Das gibt im Vergleich zum Vorjahr ein sattes Plus von 14 Prozent.

Hingegen musste der Flughafen bei der Business Aviation ein Minus von 10 Prozent Flugbewegungen in Kauf nehmen. Begründet wird dies mit dem erstarkten Schweizer Franken. CP

## Fraport darf griechische Airports übernehmen

Die Übernahme von 14 griechischen Flughäfen durch die Frankfurter Flughafenbetreiberin Fraport ist genehmigt worden. Der griechische Ministerrat unterzeichnete einen entsprechenden Erlass. Formell muss der Vertrag nun noch zwischen Fraport und seinem griechischen Partner sowie dem griechischen Privatisierungsfonds HRADF unterzeichnet werden. Das Fraport-Konsortium hatte für die Betreiberkonzessionen bis 2055 rund 1,2 Milliarden Euro geboten. Zu dem Paket gehören unter anderem der Airport der zweitgrössten griechischen Stadt Thessaloniki sowie Flughäfen auf den Inseln Mykonos, Santorini sowie Rhodos, Skiathos, Korfu und Kos. Der Verkauf ist Bedingung für das dritte Hilfsprogramm für Griechenland. CP

## Britische EasyJet mit Buchungsansturm

Die britische EasyJet kann sich wahrlich nicht über mangelndes Interesse beklagen: Zum Verkaufsstart am 22. Oktober waren 103 000 Flüge und 17,1 Mio. Sitzplätze für Abflüge zwischen Juni und September 2016 im Angebot. Laut EasyJet habe es gleich zu Beginn einen wahren Buchungsansturm gegeben. Durchschnittlich 25,6 Sitze pro Sekunde seien während des absoluten Verkaufshöhepunkts gebucht worden.

Um 7.29 Uhr des Erstverkaufstags hatte die Airline nach eigenen Angaben bereits «genug Plätze verkauft, um die gesamte Flotte einmal zu füllen». Der Umsatz an diesem Tag habe 54 Mio. Franken betragen. Rund 60 Prozent der Buchungen erfolgten über ein Smartphone. CP

## Österreichische Intersky gegründet

Intersky hat den Flugbetrieb am 5. November eingestellt. An allen Flughäfen, so auch in Zürich und Friedrichshafen, sind die 3L-Flüge bereits annulliert. Auf der Homepage von Intersky lassen sich keine Flüge mehr buchen. Der amerikanische Leasinggeber Castellake forderte seine zwei ATR72-600 und zwei Dash 8-Q300 zu rücken und flog sie nach Maastricht aus. Auch die dritte Dash 8 der Intersky fliegt nicht mehr. Vor dem Grounding waren die Verkaufsverhandlungen mit der deutschen MDA Mitteldeutsche Aviation gescheitert. CP

## Eurowings übernimmt vorläufig

In Friedrichshafen will die LH-Billigtochter Eurowings für die Intersky ein-

springen. Ab 26. November will Eurowings täglich – ausser samstags – je eine Flugverbindung nach Berlin und Düsseldorf anbieten. Die neuen Verbindungen sollen vorerst bis Ende des Winterflugplans laufen und den Marktaustritt von Intersky zumindest etwas kompensieren. CP

## Estonian Air bleibt am Boden

Die Estonian Air ist gegründet. Die Fluggesellschaft war 1996 privatisiert worden. Sie schrieb seit 2006 nur Verluste. Im Juni 2013 waren im Rahmen einer grossangelegten Restrukturierung knapp 41 Mio. Euro aus der Staatskasse Estlands an die kriselnde Nationalairline geflossen. Auch 2012 hatte Estonian Air Finanzspritzen erhalten, obwohl die Regierung der Airline eigentlich nur alle zehn Jahre unter die Arme greifen dürfte. Die EU-Wettbewerbsbehörden stellten unerlaubte Beihilfen fest und verpflichteten Estonian Air zur Rückzahlung von 85 Mio. Euro plus Zinsen – was zum Konkurs geführt hat. CP

## Markus Zuckschwerdt Nummer 2 im Bazl

Marcel Zuckschwerdt (58) trat 2001 als Vizedirektor in das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) ein und leitet seit 2005 mit der Abteilung Luftfahrtentwicklung einen Bereich von strategischer Bedeutung. Zuckschwerdt wird seine neue Aufgabe als stellvertretender Direktor per 1. Dezember antreten. Er ersetzt Matthias Suhr, der im Sommer zum EuroAirport Basel-Mulhouse gewechselt hat. CP

## Swiss und Singapore spannen zusammen



Foto: Lufthansa

Singapore Airlines (SIA) und die Lufthansa Group haben eine weitreichende Partnerschaftvereinbarung unterzeichnet, auf deren Grundlage die beiden Luftfahrtkonzerne wichtige Verbindungen zwischen Singapur und Europa im Rahmen eines kommerziellen Joint Ventures gemeinsam betreiben werden.

Zudem sollen Codesharing-Verbindungen erheblich ausgebaut und die geschäftliche Zusammenarbeit intensiviert werden. Lufthansa mit ihren Töchtern Swiss sowie Austrian Airlines und Singapore Airlines wollen gemeinsam verhindern, dass immer mehr Verkehr zwischen Europa und Asien über den Perisichen Golf umgeleitet wird, wo Emirates, Etihad und Qatar sitzen. CP

# Reisebüros im Clinch mit Swiss

Die auf den 1. Juli für Swiss-Flüge eingeführte Gebühr für Reisebüros sorgt für rote Köpfe. Viele Reisebüroinhaber drohen mit einem Boykott.

Die Swiss eckt bei den Schweizer Reisebüros an. Am Swiss Travel Summit in Zürich (dem früheren TTW von Montreux) bemängelten verschiedene Vertreter der Reisebranche, dass die Swiss sie vor vollendete Tatsachen stelle und nicht in die Evaluation miteinbeziehe. Konkret geht es um eine neue Gebühr von 16 Franken, die Reisebüros seit dem 1. Juli berapen müssen, wenn sie ein Swiss-Flugticket buchen. Die Reisebüros verrechnen diese Abgabe in der Regel ihren Kunden weiter. Bucht der Kunde den Flug jedoch direkt auf der Swiss-Homepage, entfällt diese Gebühr. Marcus H. Frank, bei der Swiss für Pricing & Distribution zuständig, verteidigte diese Gebühr, weil der Kunde von diversen Dienstleistungen profitiere. Um diese Kosten



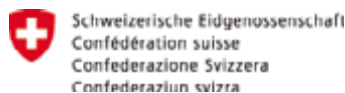
Foto: Armin Graessli

Hatte an der Podiumsdiskussion einen schweren Stand: Marcus H. Frank, Pricing & Distribution bei Swiss (ausser rechts).

decken zu können, müsse Swiss eine Entschädigung verlangen. Damit brachte er die Reisebranchevertreter an der Podiumsdiskussion gegen sich auf. Unter anderem wurde bemängelt, dass die verschiedenen Buchungssysteme hohe Kosten verursachen würden. Flüge etwa für Edelweiss Air

oder Eurowings könnten nicht auf derselben Plattform gebucht werden. Frank hielt dem entgegen, dass die Technologie sich in Zukunft nicht allein an den Bedürfnissen der Reise-Industrie ausrichten werde. **cp**

**Patrick Huber**



Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS  
**armasuisse**  
Kompetenzbereich Luftfahrtsysteme

## Stellvertreter/In Projektleiter Neues Drohnensystem (ADS 15)

im Bereich Sonderflugzeuge und Drohnen

100% / Arbeitsort: Bern



**armasuisse** ist das Kompetenzzentrum des Bundes für die Beschaffung von komplexen und sicherheitsrelevanten Systemen und Gütern sowie für das Technologie- und Immobilienmanagement.

### Ihre Aufgaben

- Verantwortlich für das Projektmanagement und die technische Betreuung von Drohnen des VBS inklusive der dazugehörigen Simulatoren
- Zeitgerechte und wirtschaftliche Abwicklung von Projekten im Bereich der Drohnen
- Verhandeln mit Nutzern, Leistungserbringern und Industrie im In und Ausland
- Mitarbeit als Stellvertreter des Projektleiters im Projekt "Neues Drohnensystem" (ADS-15)
- Leiten des Projektes "Neues Mini Drohnensystem"

### Ihre Kompetenzen

- Abgeschlossenes Studium als Ingenieur/in ETH oder FH mit fundierten Kenntnissen und Interesse an der Aviatik
- Führungspersönlichkeit mit überzeugendem Auftreten, team- und lösungsorientiert, verhandlungssicher und durchsetzungsfähig
- Aktive Kenntnisse in zwei Amtssprachen sowie sehr gute Englischkenntnisse
- Bewerbungen aus der romanischen Sprachgemeinschaft sind besonders erwünscht

Onlinebewerbungen unter [www.stellen.admin.ch](http://www.stellen.admin.ch), Ref. 26530, bis **7. Dezember 2015**

Fachliche Auskunft: Herr Bernhard Stoller, Leiter Fachbereich Drohnen und Propellerflugzeuge, Tel. +41 58 464 60 89

Weitere interessante Stellenangebote der Bundesverwaltung finden Sie unter [www.stelle.admin.ch](http://www.stelle.admin.ch)

# Schweizerisches Luftfahrzeugregister

## 1. bis 31. Oktober 2015

### Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
23.10.2015	HB-CZS	Cessna T182T	T18208896	2008	Egger Philippe, Visp	Raron
13.10.2015	HB-FJI	Pilatus PC-6/B2-H4	1004	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.10.2015	HB-FSQ15	Pilatus PC-12/47E	1572	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.10.2015	HB-FSV15	Pilatus PC-12/47E	1577	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.10.2015	HB-FSW15	Pilatus PC-12/47E	1578	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.10.2015	HB-FSX15	Pilatus PC-12/47E	1579	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.10.2015	HB-FSY15	Pilatus PC-12/47E	1580	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.10.2015	HB-FSZ15	Pilatus PC-12/47E	1581	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.10.2015	HB-FWZ	Pilatus PC-12/47E	1252	2010	Association F 260 / FLY 7 Executive Aviation SA, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
16.10.2015	HB-HVU	Pilatus PC-21	230	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
15.10.2015	HB-IUV	Gulfstream 200	073	2003	Via Calao / TAG Aviation SA, Genève	Genève-Cointrin
21.10.2015	HB-JOI	Airbus A321-211	5843	2013	S.A.T. Fluggesellschaft mbH / Germania Flug AG, Glattbrugg	Zürich
30.10.2015	HB-NBE	Slingsby T67M200	2040	1987	top view GmbH, Oberwald	Buochs
19.10.2015	HB-PJE	Piper PA-32R-301	3246223	2004	Groupement de Vol à Moteur, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
30.10.2015	HB-QUP	Ultramagic S-70	70/11	2015	Ballonpilot GmbH, Riken AG	Riken AG
14.10.2015	HB-YFA	Fama' Kiss 209M	K209M030	2013	Famà Switzerland, Marly	Ecuwillens



**Löschung: Airbus A319-111 HB-JZF.** Der Airbus A319-111 HB-JZF ging nach zehn Jahren bei easyJet Switzerland zurück an die Muttergesellschaft in England. Dort erhielt er wieder die ursprüngliche Immatrikulation G-EZEH, unter der er am 16. April 2004 ausgeliefert worden war. Das Flugzeug ist mit 156 Economy-Sitzen ausgestattet.



**Löschung: SIAI-Marchetti F.260 HB-EVT.** Zeitlose Konturen zeichnen das von Stelio Frati konstruierte vierplätzig Flugzeug F.260 aus. Die attraktive Bemalung unterstützt die elegante Form und lässt vergessen, dass die HB-EVT bereits vor 42 Jahren gebaut wurde. Der Prototyp flog sogar schon zehn Jahre früher, am 15. Juli 1964, erstmals.



## Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
02.10.2015	HB-105	Schleicher K 8	170/60	1962	Maeder Andrea / Associazione Grifone, Muralto	Locarno
26.10.2015	HB-1015	Standard Cirrus	113	1971	Bonvin Pierre, Zénauva	Raron
21.10.2015	HB-1689	Centrair 101 A	101063	1983	Nyffeler Peter, Zürich	Buttwil
07.10.2015	HB-1996	LS 7-WL	7042	1988	Desponds Thierry, Combremont-le-Grand	Yverdon-les-Bains
15.10.2015	HB-2152	Canard SC	V-01	1989	Ruppert Ernst, Dürnten	Wald
05.10.2015	HB-5504	Silent 2 Targa	2045	2010	Bernard Philippe, Verbier	Bex
07.10.2015	HB-BST	Cameron O-90	3069	1993	Stämpfli Hans-Ulrich, Hundwil	Hundwil
12.10.2015	HB-EMP	Robin DR 300/180 R	550	1971	GSE Global Sourcing & Engineering, Chur	Ausland
19.10.2015	HB-EVT	F.260	2-57	1973	Esser Urs, Lachen SZ	Wangen-Lachen
30.10.2015	HB-FSL15	Pilatus PC-12/47E	1567	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.10.2015	HB-FSM15	Pilatus PC-12/47E	1568	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.10.2015	HB-FSO15	Pilatus PC-12/47E	1570	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.10.2015	HB-FSR15	Pilatus PC-12/47E	1573	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.10.2015	HB-FSS15	Pilatus PC-12/47E	1574	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.10.2015	HB-FST15	Pilatus PC-12/47E	1575	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.10.2015	HB-HLV6	Pilatus PC-7 Mk. II	763	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.10.2015	HB-HXM2	Pilatus PC-21	193	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.10.2015	HB-HXN2	Pilatus PC-21	194	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.10.2015	HB-HXO2	Pilatus PC-21	195	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.10.2015	HB-HXP2	Pilatus PC-21	196	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.10.2015	HB-IXX	Avro 146-RJ100	E3262	1995	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Basel-Mulhouse
15.10.2015	HB-JTB	BD-100-1A10	20141	2006	HB-Bravo AG / Air Sarina AG, Saanen	Saanen
29.10.2015	HB-JZF	Airbus A319-111	2184	2004	NBB Magpie Co. Ltd. / Easy Jet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
14.10.2015	HB-LZA	DA 42 NG	42.N006	2009	Hideaway SA / Avilù SA, Agno	Lugano
01.10.2015	HB-OKL	PA-28R-200	7335008	1972	Joos Rossella / Stieger Daniel, Basel	Basel-Mulhouse
14.10.2015	HB-PBS	PA-28R-201T	28R-7703294	1977	BS Business Aviation AG / Flugschule Basel AG, Basel	Basel-Mulhouse
07.10.2015	HB-QAH	LBL 120A	373	1996	Ballon Blatten GmbH, Oberhofen TG	Oberhofen TG
23.10.2015	HB-QLO	Kubíček BB45N	446	2006	Ganz Daniel / Ballongruppe Zürich, Hinwil	Zug
27.10.2015	HB-VPD	Cessna 525	525-0519	2003	Verein Helibiz, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
20.10.2015	HB-VPI	Cessna 525	525-0291	1998	Schümperli Hellmut / Premium Jet AG, Zürich	Zürich
28.10.2015	HB-XPJ	SA 315 B	2368	1974	Air Zermatt AG, Zermatt	Raron
20.09.2015	HB-YEA	Glasair RG	750	1989	Pasinelli Josef, Kölliken	Grenchen
05.10.2015	HB-YKH	Dyn-Aero MCR-01	075	1998	Küng Hanspeter, Oberriet SG	St. Gallen-Altenrhein

## Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
12.10.2015	HB-977	Elfe S4	23	1971	Stiftung Segel-Flug-Geschichte, Bettlach	Grenchen
07.10.2015	HB-1669	ASK 21	21139	1982	Alpine Segelflugschule Schänis AG, Schänis	Schänis
16.10.2015	HB-EFT	CEA DR 1050 M1	619	1965	Suter Pascal, Bänk (Dägerlen)	Speck-Fehraltorf
28.10.2015	HB-FWM	Pilatus PC-12/47E	1521	2015	Würth Leasing AG / Calanda Wings AG, Zürich	St. Gallen-Altenrhein
07.10.2015	HB-KPC	Tecnam P2002-JF	084	2008	Aéro Club de Genève, Groupe Vol à Moteur, Meyrin	Genève-Cointrin
06.10.2015	HB-LTN	Piaggio P 180	1066	2003	IFIMI SA, Lugano	Lugano
07.10.2015	HB-MDS	Yak-55M	910104	1991	Hangar 55 AG, Visp	Sion
08.10.2015	HB-OEY	Piper J3C-65/L-4	12440	1944	Ducommun Jean-Patrick, Cortaillod	Yverdon-les-Bains
19.10.2015	HB-PTS	PA-46-500TP	4697469	2011	Mirage Sàrl / Mirage Flying Club, Genève	Genève-Cointrin
29.10.2015	HB-QZM	Ultramagic T-180	180/125	2015	Take-Off Balloon AG, Mörigen	Riken AG
16.10.2015	HB-ZKU	Agusta A109A	7223	1984	Bair AG, Ebertswil	Mollis
29.10.2015	HB-ZTT	Cabri G2	1022	2011	Helitrans Solutions GmbH / Helitrans AG, Basel	Basel-Mulhouse

# Events, Agenda, Wettbewerb

## Emirates' Engagement für Tiere

Emirates engagiert sich für den weltweiten Tierschutz. Die Fluggesellschaft aus den arabischen Emiraten macht mit einer Sonderlackierung auf zwei ihrer Flugzeuge vom Typ Airbus A380 (Bild vor dem Flug nach London) auf den dringenden Handlungsbedarf im Kampf gegen illegalen Wildtierhandel aufmerksam. **cp**



Foto: Emirates

### 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: Marco Zaita



Foto: Archiv Cockpit

### Wie heisst dieser Ort?

Im September fand auf diesem Flugplatz die «Journée de l'Air» statt. Wie heisst er? Antworten an: [wettbewerb@cockpit.aero](mailto:wettbewerb@cockpit.aero)

Einsendeschluss: 11. Dezember 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 Januar-Ausgabe publiziert.

Auflösung Wettbewerb Nr. 11: Kos.

**Richtig geantwortet haben:** Peter Schneeberger, 3600 Thun; Pius Wigger, 8124 Maur; Bruno von Ah, 6045 Meggen; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Christoph Schmon, 6374 Buochs; Ernst Künzi, 2558 Aegerten; Fritz Hofer, 3672 Oberdiessbach; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Markus Forrer, 9442 Berneck; Jürg Rimensberger, 8049 Zürich; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Roger Haudenschild, 5412 Gebenstorf; Peter Willmann, 8049 Zürich; Fritz von Allmen, 3600 Thun; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Beat Schärer, 7527 Brail; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Susanne Golay, 8400 Winterthur; Remo Fliegner, 8400 Winterthur; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Ruedi Susman, 8610 Uster; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Tanja Thut, 5037 Muhen; Christoph Barbisch, 8877 Murg.

Als Gewinner wurde Hansueli Blaser ausgelost. Die Gewinner werden im Dezember 2015 kontaktiert.

## FULL STOP.

### CHICKEN WINGS

VON MICHAEL UND STEFAN STRASSER

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





## Karriere in der Flugsicherung bei skyguide

Als Flugverkehrsleiter bei skyguide ist Sebastian für die Sicherung und Bewirtschaftung des Luftraumes am grössten Schweizer Flughafen in Zürich zuständig. «Als ich die fliegerische Vorschule absolvierte um den Pilotenberuf kennenzulernen, kam ich erstmals mit Fluglotsen in Kontakt. Ihr Englisch, die klare und präzise Ausdrucksweise, knapp und bündig – das hat mich von Anfang an fasziniert», sagt der 31-Jährige. Somit hatte Sebastian plötzlich ein neues Berufsziel. Er bewarb sich bei skyguide und konnte im September 2006 die Ausbildung zum Flugverkehrsleiter im skyguide Training Center beginnen. Eine spannende Zeit, in der er sich mit Themen wie Aerodynamik, Wetterkunde und Radartechnologie auseinandersetzte. Nach der Theorie ging es daran, das erlangte Wissen in die Praxis umzusetzen – in einem für die Ausbildung von FlugverkehrsleiterInnen entwickelten Simulator wurde die sichere und effiziente Abwicklung des Luftverkehrs trainiert. Danach folgte – immer mit einem Coach an der Seite – der Wechsel in die reale Arbeitswelt.

### Teamspirit zwischen Blitz und Donner

Gut zwei Jahre später, im Oktober 2008, erhielt Sebastian bereits die Berechtigung, selbständig als Air Traffic Controller zu arbeiten. «Es ist ein verantwortungsvoller Job, einer, der tagtäglich neue Herausforderungen mit sich bringt. Und genau das spornt mich an», sagt der Flugverkehrsleiter. Wenn sich beispielsweise eine Schlechtwetterfront ankündigt, Sturmböen oder Blitz und Donner aufkommen, muss er seine persönliche Strategie für die Organisation von Starts und Landungen innert kürzester Zeit überdenken. «Solche Momente sind zwar hektisch, doch es ist dann immer auch ein unglaublicher Teamspirit zu spüren: Alle ziehen am gleichen Strick, suchen nach Lösungen und meistern gemeinsam die Situation. Ich werde mir in solchen Situationen bewusst, dass ich mich auf meine Kollegen verlassen kann».

### Offene Kultur und Weiterentwicklung

Dass der Teamgedanke grossgeschrieben wird, schätzt Sebastian ebenso an seinem Arbeitgeber wie die offene Kultur, die bei skyguide gelebt wird. «Bis zum CEO sind alle per Du. Die flachen Hierarchien sind auch auf den Gängen zu spüren, die Türen stehen immer offen, auch um Feedback zu geben oder sich auf persönlicher Ebene auszutauschen», sagt der Basler. Dass er bereits seit acht Jahren für das gleiche Unternehmen arbeitet, habe gute Gründe: «Ich fühle mich bei skyguide gut aufgehoben, werde begleitet, gefördert und kann mich weiterentwickeln.» Bereits nach drei Jahren auf dem Beruf konnte er sich zum Instruktor ausbilden lassen, um sein Know-how an den Nachwuchs weiterzugeben. «Es macht mir Freude, zu unterrichten. Das sorgt für eine willkommene Abwechslung und ich lerne im Umgang mit den Schülern auch persönlich einiges dazu», sagt er.

### Arbeitsplatz: Fluggäste und Tower

Wenn Sebastian nicht im Klassenzimmer steht, arbeitet er entweder im Tower Zürich in der Nähe der Fluggäste, wo er visuell den Verkehr überwacht und Rollmanöver, Start- und Landefreigaben erteilt, oder er sitzt im Flugsicherungszentrum in Dübendorf an einem der An- und Abflugsektoren des Flughafens Zürich vor Radarbildschirmen und regelt den Verkehrsablauf innerhalb der Luftstrassen. Somit hat er quasi zwei unterschiedliche Arbeitsplätze, in die er unterschiedliche Stärken einbringen kann. «Egal, wo ich gerade arbeite – ich gebe auf jeden Fall immer mein Bestes.»

### Bewirb dich jetzt!

Möchtest du Flugverkehrsleiterin werden und die Zukunft der Flugsicherung mitgestalten?

Dann bewirb dich jetzt online unter: <http://www.skyguide.ch/de/company/karriere/flugverkehrsleiterin>

Weitere Informationen erhältst du unter:

[www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch), [facebook.skyguide.ch](https://www.facebook.com/skyguide.ch), [twitter.skyguide.ch](https://twitter.com/skyguide.ch), [recruitment@skyguide.ch](mailto:recruitment@skyguide.ch)

Wir freuen uns auf dich!



# It's time to go higher.

## TISSOT T-TOUCH EXPERT SOLAR.

TAKTILE TECHNOLOGIE, ANGETRIEBEN DURCH SOLARENERGIE UND AUSGESTATTET MIT 20 FUNKTIONEN FÜR DEN TÄGLICHEN GEBRAUCH WIE HÖHENMESSER, BAROMETER SOWIE KOMPASS.



TACTILE TECHNOLOGY



**T+** **TISSOT** THIS IS YOUR TIME