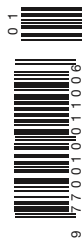


Schweizer Luftwaffe

Nachtflug- Training in Norwegen



Military Aviation

Neue Piloten-
ausbildung

Civil Aviation

Traumjob
Flight Attendant

Business Aviation

Citation Latitude
im Fokus



PHENOM[®] 100E
BY EMBRAER

PHENOM[®] 300
BY EMBRAER

LEGACY[®] 450
BY EMBRAER

LEGACY[®] 500
BY EMBRAER

LEGACY[®] 600
BY EMBRAER

LEGACY[®] 650
BY EMBRAER

Lineage[®] 1000E
BY EMBRAER



EMBRAER EXECUTIVE JETS AUTHORIZED SALES REPRESENTATIVE

Beratung und Verkauf für Schweiz, Österreich und Deutschland:

Embraer Executive Jets
Pana Poulios
pana.poulios@embraer.fr
+49 172 851 9999
www.embraerexecutivejets.com

Atlas Air Service AG
Hans Doll
hdoll@atlas-air-service.com
+49 151 550 11241
www.atlas-air-service.com



Foto: Felix Kälin

Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Was für eine schöne vorweihnachtliche Nachricht: Auch der Erstflug des zweiten Prototyps ist erfolgreich über die Bühne gegangen. Der PC-24 der Pilatus Flugzeugwerke hat somit auch die nächste wichtige Hürde genommen (siehe Seite 45 bzw. Bild oben). Die Kunden freuen sich auf die weiteren Schritte und vor allem auf die Zertifizierung des neuen Business Jets. Auf eine weihnachtliche Bescherung dürfen sie allerdings nicht hoffen. Geduld ist gefragt.



Dafür hat Australien ein zusätzliches Geschenk unter den Tannenbaum der Pilatus Flugzeugwerke gelegt: Ab Juni 2017 darf Pilatus 49 PC-21-Trainingsflugzeuge nach Down Under liefern. Wert des Auftrags: Rund 800 Millionen Franken!

Dies entspricht nahezu dem Jahresumsatz des Flugzeugherstellers. Das ist mehr als ein Lottosechser.

Zu einem anderen Thema: Edelweiss Air, Helvetic Airways und Swiss müssen im nächsten Jahr ihren Kabinenpersonalbestand deutlich aufstocken. Obwohl nicht besonders gut bezahlt, hat das Berufsbild «Flight Attendant» über all die Jahre nichts an Attraktivität eingebüsst. «Cockpit» hat eine Selektionsrunde bei Edelweiss Air begleitet (Seiten 22 bis 25) und erfahren, was es braucht, um als Flugbegleiter angestellt zu werden. Fazit: Qualität kommt vor Quantität – auch in Zeiten, wo das Fliegen billig ist wie nie zuvor.

**Frohe Festtage und einen guten Rutsch wünscht
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.

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

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

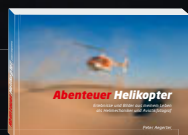
oder per E-Mail: **kalender@cockpit.aero**

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



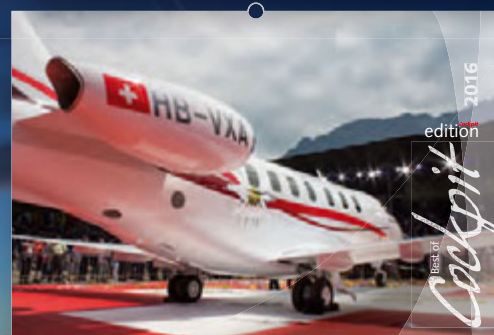
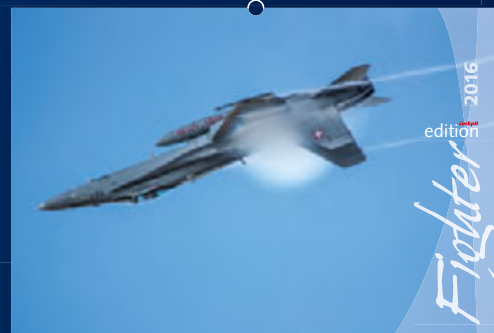
= CHF 99.–
statt CHF 108.–
zzgl. Versand

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.**



Cover Story

6 Schweizer Luftwaffe trainierte in Norwegen

Military Aviation

10 Luftpolizeidienst: 24 Stunden einsatzbereit

14 Dubai Airshow: Von Konflikten geprägt

16 Pilotenausbildung bei der Luftwaffe: schneller ins Cockpit

Civil Aviation

18 Monatsinterview: Im Gespräch mit Armin Unternährer

22 Flight Attendants sind gesucht

28 Beluga XL: Der Wal wird grösser

30 Saab 90 Scandia: Schwedens erstes Zivilflugzeug

Business Aviation

32 Die Citation Latitude ist fast ein «Schnäppchen»

Helicopter

37 AgustaWestland AW109Power

History

38 Vor 100 Jahren: Einführung der Haefeli DH1 (Teil 1)

Regelmässige Rubriken

3 Take your seats

12 Inside

21 Your Captain speaking...

34 SHA Inside

35 Heli-Focus

41 Vor 50 Jahren

42 Gallery

44 News

48 HB-Register

50 Letzte Seite: Wettbewerb, Agenda

6

Cover Story

Nachtflugtraining der Luftwaffe in Norwegen



Civil Aviation

Edelweiss Air sucht neue Flight Attendants



22

Business Aviation

Die neue Citation Latitude: formschön und preiswert



Mittelposter

26 Dassault Falcon 2000 über den Tessiner Alpen bei Faido.

Foto:
Reto Schneeberger



Titelbild: F/A-18 der Schweizer Luftwaffe in Norwegen. Foto: © VBS/Luftwaffe

Herausgeber:

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

Verlagsleitung: Christian Aeschlimann Verlagssupport: Daniel Jordi «Cockpit» erscheint monatlich am Ende des Vormonats und ist Verbandsorgan der Swiss Helicopter Association (SHA) und Partner der AOPA Switzerland.

Anzeigenverkauf:

Jordi AG – das Medienhaus Jana Fuchs Aemmenmattstrasse 22 3123 Belp Telefon +41 31 818 01 42 inserate@cockpit.aero

Aboservice:

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

Abonnementspreise:

Inlandabo jährlich Fr. 87.-

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

Auflage

9000 Exemplare Flughafenaufgabe Zürich und Basel: 3000 Exemplare

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-Mitarbeitende:

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

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

Druckvorstufe:

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

Druck und Vertrieb:

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

ISSN 0010-0110

Artikel und Fotos bitte **nach vorheriger Absprache** gedruckt in der **schweiz** einsenden.

Nightway in Norwegen



Eine F/A-18D der Schweizer Luftwaffe startet zu einem Nachtflug über Norwegen.

Seit 1998 ist die Schweizer Luftwaffe einmal jährlich während vier Wochen bei der norwegischen Luftwaffe auf der Halbinsel Ørland nahe Trondheim zu Gast. Die «Nightway»-Kampagne 2015 vom 9. November bis 4. Dezember stand – wie schon in den Jahren zuvor – ganz im Zeichen des Nachtflugtrainings und der Nachtflugausbildung. Ziel war es, die Piloten «fit for mission» zu machen.

In diesem Jahr führte die Schweizer Luftwaffe bereits zum 18. Mal eine «Nightway»-Kampagne auf der Ørland Main Air Station durch. Dort stehen den Schweizern die Einrichtungen der norwegischen Streitkräfte während vier Wochen zur Verfügung. Basis dieser Zusammenarbeit ist ein Abkommen (MoU) zwischen dem norwegischen Verteidigungsministerium und dem VBS. Der Flugplatz Ørland liegt 1900 Kilometer Luftlinie von Bern entfernt. Dies ist die maximale Reichweite der F/A-18 Hornet mit drei Zusatztanks. «Dass die Ørland Main Air Station nonstop angefliegen werden kann, ist ein grosser logistischer Vorteil», sagt der Kommandant des 2.

Detachements, Major Reto Wüthrich. Die Ausrüstung hingegen transportierte die Luftwaffe in 16 Containern mit sechs Lastwagen in vier Tagen auf dem Landweg nach Norwegen.

Anspruchsvolle An- und Abflüge

Ørland ist eine Halbinsel vor der Küste Norwegens mit rund 5000 Einwohnern. Der Flugplatz wurde 1941 von den Deutschen erbaut. Seit 1954 wird die Ørland Main Air Station operativ von der königlich-norwegischen Luftwaffe (Kongelige Norske Luftforsvaret) genutzt. Die gesamte Fläche beträgt sechs Quadratkilometer. Ørland verfügt über eine Start- und

Wenn es Nacht wird im hohen Norden



Foto: Walter Hoferl

Landepiste (15/33) von 2700 Meter Länge. Anflug und Landung sind für Piloten wegen der teilweise starken westlichen Seitenwinde vom Atlantik her sehr anspruchsvoll. Für die Trainings stehen grosse Übungsräume über Land oder Wasser zur Verfügung. Zurzeit herrscht in Ørland reger Baubetrieb. Der Flugplatz wird für die Ankunft des neuen norwegischen Kampfflugzeugs Lockheed Martin F-35A CTOL (Conventional Takeoff and Landing) umgebaut. Der erste von 45 JSF (Joint Strike Fighter) soll 2017 auf der Halbinsel eintreffen. Ørland wird mit zwei Staffeln (331 und 332 Skvadron) eine von zwei F-35-Hauptbasen.

Der Ausbau des Flugplatzes erfolgt unter restriktiven Geheimhaltungsmassnahmen und hat auch Einfluss auf die Arbeit und das Leben der Schweizer Gäste. So sind sie in diesem Jahr nicht auf der Basis selber, sondern in einem nahen Containerdorf untergebracht. Auch hier in Norwegen nehmen die Schweizer Rücksicht auf die Bevölkerung. Wenn immer möglich, finden die Trainings über dem Atlantik statt. Nach 21 Uhr werden keine Landeübungen mehr durchgeführt.

Nonstop-Überflug

Der Überflug der fünf F/A-18C Hornet und der zwei Doppelsitzer F/A-18D von der Schweiz nach Norwegen erfolgte nonstop in kleinen Verbänden. Bei solchen Überflügen müssen sich die Militärjets im zivilen Luftverkehr einordnen. Als Staatsluftfahrzeuge benötigen sie von jedem Land, das überflogen wird, eine Freigabe (Diplomatic Clearance). Alle Flugzeuge eines Verbandes müssen auf der gleichen Flughöhe und innerhalb eines Radius von einer Meile (1,8 Kilometer) fliegen. Nur so können sie von den Flugverkehrsleitern als eine Flugbewegung im dichten Luftverkehr eingeordnet werden. Einzig der Formationsleader kommuniziert während des Flugs mit den Flugverkehrsleitern auf der Strecke. Die Flügelmäner hören den Funk mit und folgen ihrem Leader.

Bei der Planung einer Kampagne werden F/A-18 ausgewählt, die im Hinblick auf die Anzahl Flugstunden die ganze Zeit in Norwegen bleiben können. Im Bedarfsfall wird jedoch eine Maschine ausgetauscht. So zu Beispiel in diesem Jahr, als eine F/A-18C nach zwei Wochen durch einen Doppelsitzer er-

Nightway in Norwegen

setzt wurde, da für die Nachtflugausbildung drei F/A-18D benötigt wurden.

Nachtleben

In der Schweiz stehen nur begrenzte Möglichkeiten für das Nachtflugtraining zur Verfügung. So kann in den Wintermonaten von Oktober bis März jeweils am Montag zwischen 18 und 22 Uhr Nachtflug geübt werden. In diesen 21 Wochen wird jeweils in zwei Wellen geflogen. Mit diesen Kapazitäten ist jedoch nur der Erhalt des Ausbildungsstandes erfahrener Piloten möglich. Hier bietet sich in Norwegen eine ideale Lösung, um erfahrenen Piloten Trainingsstunden zu ermöglichen und junge Piloten im Nachtflug auszubilden. Anlässlich der vier Wochen «Nightway» können die Schweizer während 19 Nächten fliegen, was rund 50 Prozent des notwendigen Nachtflugtrainings ausmacht. Während jeweils zwei Wochen fliegen 16 bis 20 Piloten in Norwegen. Damit können mit rund 40 Piloten jährlich zwei komplette Staffeln intensiv trainieren.

Die ersten zwei Wochen von «Nightway» stehen jeweils im Zeichen des Nachtflugtrainings für erfahrenere Piloten. Sie üben in erster Linie den Nachtflug unter erschwerten Bedingungen und Luft-

polizeieinsätze, wie sie zum Beispiel während dem WEF in Davos zu leisten sind. Bei den Trainings fliegen die Flugzeuge im Verband in unterschiedlichen Höhen. Es wird stets eine Höhenstaffelung von 90 beziehungsweise 150 Metern eingehalten. Nach Möglichkeit finden Luftkampfübungen mit den Piloten der in Ørland beheimateten 338 Skvadron und deren General Dynamics F-16AM/BM Fighting Falcon statt. «Der grosse Vorteil ist, dass die schweizerischen und die norwegischen Piloten von der gleichen Basis aus operieren. So können wir das Briefing und das Debriefing jeweils gemeinsam durchführen», sagt Major Reto Wüthrich, Kommandant Fliegerstaffel 17. «Dies ist bei unseren wöchentlichen Trainings mit der französischen Luftwaffe nicht möglich, weil wir von verschiedenen Basen aus operieren. Obwohl sich sehr gute Mechanismen eingespielt haben, ist die Möglichkeit des gemeinsamen Debriefings vor Ort sehr wertvoll.»

Zertifizierung für Nachtflügeinsätze

Während der dritten und vierten Woche findet ein Basistraining Nachtflug für die jungen Hornet-Piloten statt. In dieser Zeit müssen sie ihre Zertifizierung für Nachtflügeinsätze «Air Policing by Night»

Für die Nacht optimierter Tagesablauf

Ende November ist es in Ørland während zwei Drittel des Tages dunkel. Am 30. November zum Beispiel ging die Sonne um 14.49 Uhr unter. Die Dämmerung dauerte über eine Stunde und das Ende dieser so genannten bürgerlichen Abenddämmerung wurde um 15.56 Uhr erreicht. Die Nacht dauerte schliesslich 16 Stunden und 27 Minuten. Während «Nightway» wird der Tagesablauf diesen speziellen Bedingungen angepasst, um in drei Wellen à sechs Flugzeugen fliegen zu können.

Tagesablauf:

13.30 Uhr Flugdienstbriefing
 16.00 Uhr Start der 1. Welle (Wave A)
 19.15 Uhr Start der 2. Welle (Wave B)
 22.15 Uhr Start der 3. Welle (Wave C)
 23.30 Uhr letzte Landung
 Anschliessend Debriefing und Retablierung

Vorbereitungs- und Flugzeiten:

Die Einsatzbesprechung (Briefing) für die geplante Trainingsmission dauert zwischen 30 und 60 Minuten. Anschliessend beginnt die Uhr für die Piloten bis zum Start rückwärts zu laufen.

T – 60' Step Briefing (hier werden letzte Wetterangaben eingeholt)
 T – 50' Ausrüsten (das Anziehen des Trockenanzugs benötigt viel Zeit)
 T – 30' Flugzeugübernahme von der Bodenmannschaft
 T Takeoff (Start)

Der Flug dauert 75 Minuten bis zur Landung; das anschliessende Briefing der Piloten nochmals 30 bis 60 Minuten. (wh)



Fotos: Hansjörg Egger



Foto: Luftwaffe/© VBS

Oben: Reto Wüthrich, Kommandant der Fliegerstaffel 17, im Gespräch mit Kkdt Aldo Schellenberg (links). Unten links: Oberleutnant Andri Gaudenz. Unten rechts: Blick aus dem F/A-18-Cockpit.

gemäss internationalen Normen erarbeiten. Das ist eine grosse Herausforderung für die Jungpiloten, die zum ersten Mal mit der F/A-18 im Ausland sind und ihre ersten Nachtflüge mit der Hornet absolvieren. Hier treffen sie zudem auf unbekanntes Gelände und neue Wetterbedingungen. Auch das Fliegen mit dem steifen Trockenanzug, welcher dem Piloten im Notfall eine bessere Überlebenschance im kalten Wasser des Atlantiks bieten soll, ist gewöhnungsbedürftig. Nach diesen zwei intensiven Wochen Nachtflugtraining sind die jungen Piloten bereit für nächtliche Luftpolizeieinsätze.

«Die Einsätze hier in Norwegen sind eine grosse Herausforderung», bestätigt Andri Gaudenz von der Fliegerstaffel 11. «Ich hatte zwar schon mit dem Pilatus PC-7 und dem Pilatus PC-21 ein paar Nachtflüge absolviert, doch hier herrschen spezielle Bedingungen. Die Flugzeuge stehen draussen in teils völliger Dunkelheit. Beim ersten Flug musste ich im dunklen Cockpit mit einer winzigen, am Finger montierten Taschenlampe die Tasten suchen. Erst wenn das Triebwerk gestartet ist, haben wir Strom für die Cockpitbeleuchtung. Doch schon bei den nächsten Flügen fand ich mich recht gut zurecht», betont er. «Auch das Fliegen in der Formation bei stockdunkler Nacht ist eine grosse Herausforderung und sehr anstren-

gend. Es gibt keinen Horizont, alles ist schwarz und nur die grüne Nachtflugbeleuchtung der Hornet ist sichtbar», fügt er an.

Helden der Nacht

Während jeweils zwei Wochen betreuen 45 Mann Bodenpersonal und Bewachungsmannschaft aus Meiringen und Payerne die Hornets in Norwegen. Die Flugzeuge stehen in Ørland die ganze Zeit unter freiem Himmel. «Mein grösster Respekt gilt der Bodenmannschaft, die bei Wind und Wetter unter oft widrigsten Verhältnissen im Dunkeln arbeiten muss», sagt ein sichtlich beeindruckter Reto Wüthrich. «Sie leisten bei Temperaturen teils unter dem Gefrierpunkt hervorragende Arbeit, auch wenn ihnen der Schnee oder der Regen vom Wind direkt ins Gesicht getrieben wird. Die Dunkelheit und der Schattenwurf der knappen Scheinwerferbeleuchtung erschweren die Arbeit zusätzlich. Dennoch können wir uns jederzeit darauf verlassen, dass wir die Flugzeuge in tadellosem Zustand übernehmen können», fügt er an. **cp**

Walter Hodel



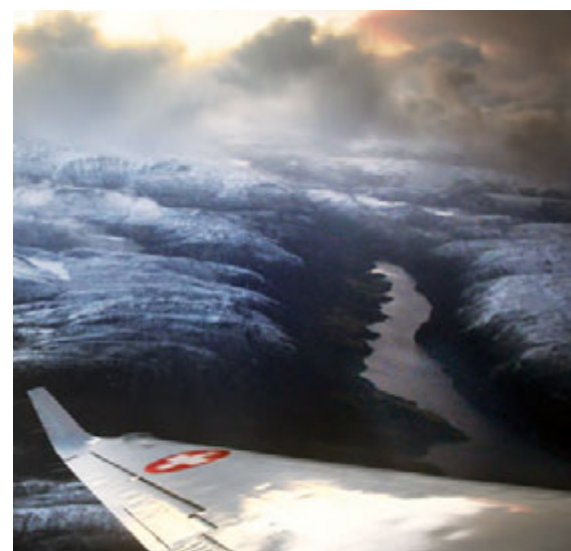
Fotos: Luftwaffe/© VBS



Foto: Walter Hodel



Fotos: Hansjörg Egger



Oben links: F/A-18 der Schweizer Luftwaffe über Norwegen. Oben rechts und Bild in der Mitte: Die Nachtflugbeleuchtung der F/A-18 ist der einzige Orientierungspunkt im Verbandsflug. Unten links: Kurz vor der Landung. Unten rechts: Schweizer Kreuz über einer Fjordlandschaft.



24 Stunden einsatzbereit

Foto: VBS/Luftwaffe

Die Luftwaffe baut ihre Flugbetriebszeiten aus und wird Ende 2020 rund um die Uhr interventionsfähig sein.

Fliegt ein Flugzeug in den Luftraum der Schweiz ein, so entspricht dies einem Überschreiten der Landesgrenze. Erfolgt der Einflug ohne Bewilligung, kommt dies einer Verletzung der staatlichen Hoheitsrechte gleich. Seit 2005 wird der Schweizer Luftraum durch den 24-Stunden-Betrieb des Luftraumüberwachungs- und Einsatzleitsystems FLORAKO permanent elektronisch überwacht. Fliegende Objekte, die sich dem Schweizer Luftraum annähern oder in diesen einfliegen, können damit zwar identifiziert werden. Die Luftwaffe hat derzeit allerdings gar keine Mittel für eine adäquate Intervention. Sie kann nur zu den normalen Flugbetriebszeiten (wochentags von 8 bis 12 und 13.30 bis 17 Uhr) fliegen.

Rund 100 neue Stellen

Dies soll sich nun ändern: Die Armee erhält die Aufgabe, die in der Motion von Hans Hess geforderte «erhöhte Bereitschaft für den Luftpolizeidienst auch ausserhalb der normalen Arbeitszeiten» umzusetzen. Die Zielvorgabe lautet: So rasch wie möglich, spätestens aber per Ende 2020, ist die Interventionsfähigkeit rund um die Uhr im Rahmen des Luftpolizeidienstes (LPD) der Luftwaffe samt Partner (Skyguide) auch

ausserhalb der normalen Arbeitszeiten realisiert. Im Endzustand bedeutet dies folgendes:

- Zwei bewaffnete F/A-18 und deren Piloten sind während 24 Stunden einsatzbereit. Sie müssen in der Lage sein, innert 15 Minuten aufzusteigen.
- Hauptstandort ist Payerne; ist die dortige Piste gesperrt, kommen die Flugplätze Emmen oder Meiringen zum Einsatz.
- Die Zusammenarbeit von Luftwaffe, Logistik- und Führungsunterstützungsbasis der Luftwaffe (LBA/FUB) und Skyguide ist sichergestellt.

Mit der Umsetzung dieser Vorgaben müssen neue Arbeitsstellen geschaffen werden: «Rund 100 Stellen sind bei LW, LBA und FUB neu zu besetzen», sagt David Marquis, stellvertretender Chef Kommunikation Luftwaffe. «Die laufenden Kosten werden sich bei vollständiger Umsetzung auf rund 30 Millionen Franken pro Jahr belaufen.»

Einsatzgebiet der Luftpolizei

Der Luftpolizeidienst sorgt für einen sicheren Luftverkehr und kann die hoheitlichen Rechte der Schweiz durchsetzen, indem die Einhaltung der Luftverkehrsregeln und der Lufthoheit überprüft und – wenn notwendig – erzwungen wird. Er unterstützt Luftfahrzeuge in Not und bei technischen Problemen.

Es gibt zwei Arten von Einsätzen:

Live-Missionen: Kontrollen (stichprobenweise) von Staatsluftfahrzeugen, welche für den Überflug der Schweiz eine diplomatische

Freigabe (Diplomatic Clearance) brauchen. Aktuell sind dies rund 300 pro Jahr.

Hot-Missionen: Einsätze wegen Luftfahrzeugen, welche die Lufthoheit oder die Luftverkehrsregeln in schwerwiegender Weise verletzen. Aktuell finden rund 40 pro Jahr statt. Starts und Landungen für Live- und Hot-Missionen können auch ausserhalb der ordentlichen Flugbetriebszeiten erfolgen, ab 2017 auch an Sonn- oder Feiertagen. «Dadurch muss teilweise auch in Gegenden mit Überschallknallen gerechnet werden, welche bisher eher verschont blieben», verdeutlicht David Marquis.

Im gesamten Prozess übernimmt die Luftwaffe nur für einen kurzen, aber entscheidenden Teil die Verantwortung – namentlich ab dem Vorliegen eines Verstosses gegen die Lufthoheit oder die Luftverkehrsregeln bis zur Landung des Luftfahrzeugs. Diese Phase zeichnet sich durch hohen Zeitdruck und grosse Komplexität aus. Aus diesem Grund soll in Ergänzung zum Aufbau der Interventionsfähigkeit auch die Zusammenarbeit mit zivilen Instanzen weiter verbessert und institutionalisiert werden. **CP**

In vier Jahren zum 24-Stunden-Betrieb

2016: Während 50 Wochen; an 5 Tagen; von 08.00 bis 18.00 Uhr

2017: 365 Tage / 8.00–18.00 Uhr

2019: 365 Tage / 6.00–22.00 Uhr

Ende 2020 permanent (24 Stunden an 365 Tagen innerhalb von 15 Minuten)

mt-propeller

Über 200 STCs weltweit!

The Winner's Propeller!

Beech KingAir 300/350 Serie

Pilatus PC-12

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

- 34 Jahre Produktion und Service bei MT-Propeller
- 60 Service Center weltweit
- 110 Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Mehr als 60.000 Propellerblätter in Betrieb
- Verfügbar für Flugzeuge, Luftschiffe, Hovercraft und Windtunnel
- OEM Lieferant für 90% der europäischen und 35% der US-Flugzeughersteller

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

Airshows & Aviatik-Erlebnisreisen 2016

Für Kenner von Spezialisten zusammengestellt!

 Key West & Sun'n Fun/USA 1.- 11. April 2016	 Oshkosh Airventure/USA 25. Juli - 1. August 2016
 RIAT Fairford/GB 9.- 11. Juli 2016	 SIAF Slovak Air Fest/SK 26.- 29. August 2016
 Flying Legends Duxford/GB 9.- 11. Juli 2016	 Zeltweg AirPower/A 1.- 4. September 2016
 Farnborough/GB 16.- 18. Juli 2016	 Oceana Airshow /USA 7.- 15. September 2016

Begleiten Sie uns zu den spannendsten Schauplätzen!
Details unter: www.cosmos-tours.ch





Acapa Tours GmbH Geschäftsstelle Aarberg:
Cosmos Tours
Mühlaudamm 6, 3270 Aarberg / Schweiz
Tel. +41 (0)32 392 75 80 / Fax +41 (0)32 392 75 81
info@cosmos-tours.ch / www.cosmos-tours.ch



Luftfahrtversicherungen

mit Vertrauen – von Pilot zu Pilot, klicken Sie 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 

FASZINATION HELIKOPTER

BB HELI ZÜRICH

Ihr Spezialist für Rund- und Taxiflüge
Pilotenausbildung

 **044 814 00 14** www.bbheli.ch



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

031 818 01 17!

Sky-Map

für Windows-Tablet PC, iPad, iPhone

Moving-Map & Flugplanungsprogramme für VFR-Piloten Mobil und Festeinbau – EURO.Preise! –

...App auch für ANDROID verfügbar! ab Fr. 103.-

CH-Support in ch, d, f und e
Map-Overlay: Regen, Wind, Wetter, Lufträume, Notams, ADS-B (TCAS / FLARM)
Live Airspace-Schnitt; Höhenmodell Welt
Live Movingmap Anflugkarten aus AIPs!
grosse Kartenauswahl
Weight & Balance
Routen-Downloads per WiFi, 3G
AHRS-Horizont, 3D-Vision
Obstacles and Power Lines in 2D und 3D!

kek GmbH, 3512 Walkringen navigation systems Info +41 79 3019445 www.flightplanner.ch
kek_gmbh@bluewin.ch oder auch bei: CUMULUS Pilotshop, Mülten




Cadamon THE PILOT GEAR

fashion for pilots

www.cadamon.com




Mister Patrouille Suisse

Sie sind die Botschafter der Lüfte – das Team der Patrouille Suisse mit den Piloten, dem Kommandanten und der Bodenmannschaft. Doch ein Mann hat die Schweizer Jet-Formation speziell geprägt: Oberstleutnant Daniel Hösli. Ihn darf man als das «Gesicht» der Patrouille Suisse bezeichnen. Der Blick zurück auf eine lange und erfolgreiche Luftwaffen-Laufbahn, die nun zu Ende geht.

1987/1988: Daniel Hösli als «Tiger Due» im Cockpit eines Hawker Hunter F.58 der Patrouille Suisse.



Fotos: Luftwaffe

Während 26 Jahren gehörte der Glarner Daniel Hösli zur Patrouille Suisse. Von 1987 bis 1997 flog er als Pilot selber in der Formation mit: die ersten drei Jahre als rechter Flügelmann «Tiger Due», dann zwei Jahre als zweiter Solopilot «Tiger Cinque» und schliesslich drei Jahre als erster Solopilot «Tiger Sexi». In den Jahren 1996 und 1997 führte er das Team als Leader «Tiger Uno» an, bevor er die Patrouille Suisse für drei Jahre verliess. Auf die Saison 2001 kehrte Hösli als Kommandant «Tiger Zero» zum Team zurück. «Wir geben immer Vollgas!», ist ein Leitspruch von ihm. Und genauso manövrierte er in den letzten 15 Jahren die Patrouille Suisse auch bei politischem Gegenwind durch die Lüfte. Aus dem Aushängeschild der Luftwaffe ist ein moderner und glaubwürdiger Vertreter für «Swissness» und damit für die Armee, die Luftwaffe und die ganze Schweiz geworden.

Der Auftrag

Wenn die Bodenmannschaft die Flugzeuge vorbereitet oder die sechs Piloten ihre Northrop F-5E Tiger II in perfektem Formationsflug vorführen, steht Daniel Hösli als Kommandant mit dem Funkgerät möglichst nahe beim Publikum und beobachtet sein Team. «Als Botschafter der Lüfte ist es unser Auftrag, der Bevölkerung die Mittel und den Ausbildungsstand der Luftwaffe und damit

der Schweizer Armee zu zeigen», sagt er. «Um diesen Auftrag erfüllen zu können, müssen wir zu den Leuten gehen und die Bevölkerung zu uns einladen», fügt er an. Aus diesem Grund besuchte Hösli regelmässig Veranstaltungen der unterschiedlichsten Interessengruppen und hielt Vorträge. «Als ich vor rund 20 Jahren in Dübendorf und Umgebung der Bevölkerung und oft auch in Schulen den damals neuen Boeing F/A-18 Hornet vorstellte, bezeichnete man mich scherzhaft als bestbezahlten Kindergärtner.» Doch Hösli war schon damals klar, dass die Schüler von heute die Befürworter oder Gegner der Armee von morgen sind.

Und auch als Kommandant der Patrouille Suisse war er oft mit Besuchern unterwegs: Zu jedem Training der Kunstflugformation lud er eine Gruppe Menschen ein. Die Gäste konnten das Training gemeinsam mit ihm beobachten und im Anschluss zusammen mit den Piloten des Teams ein einfaches Militärmahl geniessen. «Das Privileg, die Piloten an einem solchen Tag hautnah zu erleben, kann man nicht kaufen», betont Hösli. «Bei der Auswahl versuchte ich immer möglichst viele unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu berücksichtigen. So hatten wir zum Beispiel Konfirmanden, Menschen mit einer Beeinträchtigung oder Manager bei uns zu Gast. Ich wollte ihnen zeigen, dass wir keine «bösen» Militärs, sondern normale Leute sind.»

Das Rampenlicht

Wer Hösli nicht kennt, könnte der Meinung sein, dass er das Rampenlicht gesucht hat, so präsent wie er vor allem in den letzten 15 Jahren als Anführer der «Botschafter der Lüfte» war. Es gibt wohl kein Schweizer Medium, in welchem er nicht mindestens einen Auftritt hatte. Man nahm ihn als Kommandant der Patrouille Suisse als extrovertiert wahr. Doch diese Medienpräsenz entspricht nicht dem Charakter von Daniel Hösli, der eher bescheiden ist. Nur eben: Sein Auftrag verlangte von ihm genau das Gegenteil. «Ich nehme mich selber nicht wichtig. Aber im Rahmen der Erfüllung eines Auftrags kann ich mich dann schon unheimlich wichtig präsentieren», sagt Hösli. Wenn möglich, trat er jedoch in den Hintergrund. So wollte er zum Beispiel nicht, dass «sein» PC-6B2/H2M «Felix» (in den Farben der Patrouille Suisse) unter dem Cockpitfenster seinen Namen trug. Die Northrop F-5E der Patrouille Suisse hingegen sind mit dem Namen des jeweiligen Piloten angeschrieben. Bei Fototerminen war jeweils er es, der recht schnell die «Formation» auflöste. Er lächelte freundlich in die zahlreichen Fotoapparate. Und wenn er zum Schluss kam, den Auftrag erfüllt zu haben, stand er unvermittelt auf und ging weg. «Ich konnte ja nicht ewig vor den Piloten knien und musste auf meine Knie achten», sagt er schmunzelnd.

Entscheidungsfreudiger Chef

«Als Chef muss man Entscheidungen fällen», sagt Hösli aus Überzeugung. Eine dieser Entscheidungen führte zu einem einmaligen Bild, das die Formation der Patrouille Suisse über dem Bundeshaus in Bern zeigt. Nachdem Hösli's Bitte um Erlaubnis für einen Fotoflug über dem Bundeshaus über Jahre hinausgezögert wurde, entschied er schliesslich selber. Da er nie eine Absage erhalten hatte – allerdings auch keine Bewilligung dafür erhielt – bewilligte er den Flug



1974: Daniel Hösli während der fliegerischen Vorschulung FVS (heute Sphair). Und schon zum ersten Mal im Rampenlicht: Der fliegerische Jungspund zierte das Titelbild der AeroRevue 11/1974.



2015: Daniel Hösli blickt stolz auf 26 Jahre im Dienst der Patrouille Suisse zurück.

selber. «So überflog die Patrouille Suisse am 20. Juni 2003 unter Einhaltung aller Vorschriften und mit der gesetzlichen Mindestflughöhe von 300 Meter über Grund das Bundeshaus. Hösli wurde zwar im Anschluss von seinen Vorgesetzten zu einer Aussprache zitiert, doch alles entsprach den Vorschriften. Und diejenigen, welche sich zuerst über die Überraschung geärgert hatten, waren auch die Ersten, welche Abzüge des Bildes bestellten...

Bis zum Ende des Jahres arbeitet Hösli getreu seinem Motto: «Wir geben Vollgas bis zum Schluss.» Doch am 1. Januar 2016 lässt er die Luftwaffe nach 35 Dienstjahren hinter sich. Er zieht einen Schlussstrich unter eine abwechslungsreiche und vor allem unfallfreie Karriere. Die Tatsache, dass die Patrouille Suisse ihre Saison erst im Januar 2016 am Lauberhorn beendet, spielte für ihn keine Rolle. Die Einladung der Organisatoren lehnte er dankend ab. «Man muss loslassen und Abstand halten können. Nun ist mein Nachfolger Nils Hämmerli am Zug. Ich will nicht schon bei der ersten Gelegenheit einen Meter hinter ihm stehen und womöglich noch die Aufmerksamkeit auf mich ziehen», betont Hösli. «Er und die Jungs machen alle einen tollen Job und dazu brauchen sie mich nicht mehr», fügt er an.

Der Abschied

Eigentlich hatte Daniel Hösli schon im vergangenen Jahr in Rente gehen wollen, doch seine Chefs liessen ihn nicht ziehen.

Sowohl von den Piloten der Patrouille Suisse als auch von langjährigen Weggefährten wurde er nun gebührend verabschiedet. Am 17. August 2015 zeigte sich die Super Constellation mit einer Aufschrift «Danke Dani» (siehe auch Cockpit Nr. 11/15) bei seinem letzten Trainingsflug mit dem Team. «Ich war sehr überrascht. Das war eine sehr grosse Ehre für mich», blickt Hösli stolz zurück.

Doch auch die Patrouille Suisse ehrte ihren Kommandanten auf ihre Weise. Die Idee, ein Porträt von Hösli auf das Seitenleitwerk eines F-5E Tiger II zu malen, stammte aus einer Bemerkung vor rund fünf Jahren. «An der Flugschau im polnischen Radom war auf dem Seitenleitwerk eines Flugzeugs der Kopf des polnischen Ministerpräsidenten aufgemalt. Ich sagte zu meinen Jungs: «Das ist schon eine tolle Haltung. Nur müsste auf dem Seitenleitwerk eines Tigers nicht der Kopf unseres Ministers, sondern mein Kopf abgebildet sein». Das Team hat es sich gemerkt», erzählt Hösli grinsend. «Ich war völlig überrascht und total gerührt, als ich im September 2015 im italienischen Rivolto das Kunstwerk zum ersten Mal sah. Das ist wirklich eine tolle Haltung und ich bin stolz auf meine Jungs», betont er.

Keine Langeweile

Vollgas gibt Hösli nun bei seinen zahlreichen Hobbies. Er wird sich vermehrt in der Natur aufhalten, seinen grossen Garten sowie ein Stück Wald bewirtschaften. Daneben treibt er Sport und bewegt sein Oldtimerauto oder die Harley Davidson. Über mögliche fliegerische Aktivitäten bestehen keine konkreten Pläne. «Vielleicht werde ich Bucker oder Gleitschirm fliegen», sagt er. Hösli verfügt über verschiedene zivile Fluglizenzen, ist aber in den letzten Jahren nur militärisch geflogen. Doch auch wenn er nun seiner Art entsprechend einen klaren Schnitt gemacht hat, blickt er auch wehmütig auf eine ereignisreiche Zeit als Berufsmilitärpilot zurück. «Ich werde vor allem die tolle Kameradschaft unter Fliegern vermissen», sagt er und ergänzt mit Stolz: «Es war immer ein tolles Gefühl, ein Teil dieser «Hochleistungsfamilie» und der «Flieger-Nati» Patrouille Suisse zu sein.» 

Walter Hodel

Von Konflikten geprägt

Im Sektor «Verkehrsflugzeuge» herrschte an der 14. Luftfahrtmesse und Flugshow in Dubai sichtbar Flaute – wohl nicht zuletzt infolge des Ölpreiserfalls und politischer Instabilität, selbst in der noch immer potenten Golfregion. Die Emirate, aber auch Saudi-Arabien, sind in mehrere «Antiterror-Konflikte» in der Region involviert. So kam es an der weltweit inzwischen drittgrössten Fachmesse zu einigen interessanten Schwerpunkterscheinungen im Militärssektor.

Noch viele Jahre Krieg – und Ruf nach Munition. Und das wird sich in absehbarer Zeit kaum ändern. So erklärte am dritten Tag die Staatssekretärin der US Air Force, Deborah Lee James, gemeinsam mit General Charles Brown Jr. als Kommandant des USAF Central-Command in Katar, dass sich «die Operationen der US-geführten Militärallianz gegen die kriminelle Terrororganisation IS in Syrien und im Irak bis zu deren Vernichtung noch über Jahre hinziehen werden». In diesem Zusammenhang wurde ein Folge-Aspekt sichtbar: Den sunnitisch-arabischen Alliierten der US-geführten Allianz gehen die Bestände an gelenkter Präzisionsmunition aus. Flugzeuge und Hubschrauber der saudischen Luftwaffe (RSAF) wie auch jener der Emirate (UAEAF) sind seit Monaten nicht nur im Einsatz gegen Daesh (IS), sondern auch im umstrittenen Konflikt gegen die angeblich iranisch unterstützten schiitischen «Houthi»-Milizen im Jemen.

Ohne Aussicht auf Versöhnung scheint das innermuslimische «Schisma» (Spaltung) unter Sunniten und Schiiten. Dies gilt auch für die komplexen regionalen Konflikte, in denen auch iranische Revolutionsgarden im Irak und in Syrien gegen Daesh kämpfen. General Brown hat «mit nach Hause genommen, dass die Beschaffung von US-Flugzeugmunition und deren Export über das Foreign-Military-Sales System viel zu lange dauert.» Ob eine kurz nach der Messe durch das US-Aussenamt abgesegnete Freigabe über viele tausend Laser- und GPS-Lenkbombenkits und -zünder im Betrag von 1,29 Milliarden US Dollar schon direkt damit zu tun hat, ist unbestätigt, zeigt aber Entschlossenheit. Ebenso wie die amerikanische Präsenz in Dubai mit P-8 Poseidon, F-15E, MH-53 E, V-22 Osprey, des F-22A Raptor und sogar einer B-1B im – einmal wegen Sandsturm abgesagten – Nachmittags-Flugprogramm.

Fluchtgründe bekämpfen – mit leichten Turboprops

In Dubai evident war ein Dreikampf von Herstellern leichter Erdkämpfer, welche sehr wirksam sein können, wenn kein nennenswerter Luftgegner präsent ist. Wie eben beim Kampf gegen Terroristen, Aufständische, sonstige Rebellen oder Drogenkartelle. Der UAEAF-Kommandant General Al Alawi drückte es so aus: «Man kann Massen von Flüchtlinge aufnehmen und sich damit eine Menge Probleme einhandeln. Oder man stellt – wie wir es tun – die nötigen Plattformen oder die Finanzmittel jenen Staaten zur Verfügung, aus denen die Leute flüchten, weil man den Terroristen oder Separatisten nicht Herr wird.» Er meint damit die Finanzierung beziehungsweise Überlassung von leichten Erdkämpfern wie Embraer EMB-314 Super Tucano oder AT-802 Air Tractor. Die älteren AT-802 werden nun Jordanien und Jemen geschenkt. Dort sind sie in Al Anad bereits an der Seite von Bell-407MRH-Hubschraubern mit gemischt emiratisch-jemenitischen Crews im Einsatz. Zudem





Illustration: Saab

finanziert Abu Dhabi EMB-314 für den Irak und schenkt ihm noch zehn Mirage-2000/9 dazu. Der Vizepräsident der Defence-Sparte von Brasiliens Embraer, Geraldo Gomes, erklärte dazu, dass es nun über 250 Orders dieses leichten Erdkämpfers gäbe; 190 seien im Dienst. Und das in zehn Ländern; zuletzt kamen Indonesien, Mauritien, Senegal und als nächstes Libanon dazu. Dagegen konnte die in Dubai ebenfalls präsentierte AT-6 Wolverine von Bell-Textron noch keinen Kunden vorweisen. Diese ist von der Basis-Struktur her – im Gegensatz zur EMB-314 – mehr ein Trainer beziehungsweise war einst eine PC-9.

«Erwachsene» Kampfflugzeuge

Das bejubelte Wiener Juli-Abkommen eines «schwachen Westens» mit dem Erzrivalen Iran, dem man am Golf weiterhin schwer misstraut, hat neue Rüstungsanstrengungen beziehungsweise Beschaffungen in Gang gesetzt, was in Dubai deutlich zu spüren war. Dabei zeigt sich aber ein offensichtliches Abrücken der Golfstaaten von der Abhängigkeit von einer einzigen Quelle für Grosssysteme, also von der als schwächelnd empfundenen US-Administration als einzigem Lieferanten. So hat Kuwait im September zwar eine 8 Milliarden US Dollar-Übereinkunft – noch keinen Vertrag – über 28 in Italien gebaute Eurofighter Typhoon Tranche-3 unterzeichnet; zusätzlich sind aber auch F-18E/F Super Hornet angedacht. Umgekehrt hat Saudi-Arabien – wegen niedrigem Ölpreis und Jemen-Krieg – zu den bisherigen 72 keine weiteren Typhoon bestellt, lässt aber, wie in Dubai verlautet, für 200 Mio. US Dollar die Sensorik an über 80 F-15 Eagles modernisieren. Die Emirate wiederum haben 100 F-16E/F-60 im Einsatz (bis nach Lybien), dürften aber beim europäischen Äquivalent dicht vor einer Einigung mit Dassault über 60 Rafale stehen. So zumindest eine Bemerkung General Al Alawis. Eurofighter wird hier jedenfalls als ziemlich abgeschlagen gesehen. Ein UAEAF-F-16-Pilot meinte: «Eurofighter spricht über kommende Features wie AESA-Radar; Rafale hat das alles schon im Kriegeinsatz.»



Saab sticht Northrop und Boeing aus

Zuletzt ging der diesmal grösste militärische Einzelauftrag ebenfalls an Europa, wenn auch auf Basis einer US-Plattform. Saab schloss mit der UAEAF einen Vertrag über zwei sogenannte «Swing Role Surveillance Systemes (SRSS)» ab, also Multi-Rolle-Frühwarn-/Überwachungsflugzeuge mit dem neuen Erieye-Balkenradar, aber auf Basis des grossen Business Jets Global-6000. Die Maschine hat die Fähigkeit zu Luft-Luft-Warnung, Seeüberwachung und Landzielverfolgung in einem und ist damit – so der verantwortliche Sten Söderström von Saab – «das leistungsfähigste Frühwarn- und Luftraumüberwachungssystem auf dem Markt». Der 1,27 Milliarden US Dollar schwere Vertrag beinhaltet auch die Modernisierung von zwei bestehenden Erieyes auf Basis des Turboprops Saab-340. Northrop-Grumman mit der E-2D Hawkeye und Boeing mit der B737-Wedgetail gingen somit leer aus.

Georg Mader

Oben: Saab wird das Swing Role Surveillance System (SRSS; Frühwarn- und Luftraumüberwachungssystem) als neue Version des Saab Erieye Radarsystems (im Bild) ausliefern. Plattform für das neue SRSS wird die Global 6000 des kanadischen Herstellers Bombardier sein.

Mitte links: «Von Pflugscharen zu Schwertern» – so das Konzept hinter dem finsternen IOMAX Archangel (Erzengel) aus North Carolina.

Mitte rechts: Emir Muhammad Al Maktum als Gastgeber und «Haus-herr» von Dubai mit Generalstabsschef Al Romaiti.

Unten: Bis Ende 2016 wird monatlich einer von 30 Helikoptern des Typs Bell-407MRH an die UAEAF geliefert.



Fotos: Georg Mader



Pilotenausbildung wird attraktiver

Die Schweizer Luftwaffe verkürzt die Ausbildung der Militärpiloten. Künftig werden die Piloten schneller im Cockpit und früher einsatzbereit sein. Zusätzlich wird die akademische Ausbildung individualisiert. Sie erfolgt auf freiwilliger Basis zu einem späteren Zeitpunkt. Die Änderungen treten 2017 in Kraft.

Die Schweizer Luftwaffe macht ihre Pilotenausbildung attraktiver – und kürzer: Künftige Militärpiloten werden bedeutend schneller im Cockpit sitzen. In der heutigen Form beibehalten werden die Offiziersausbildung und der Auswahlprozess. Nach Bestehen der fliegerischen Selektion absolvieren die Kandidaten, ob Mann oder Frau, neu eine halbjährige militär-fliegerische Grundausbildung auf PC-7, welche unter anderem dazu dient, über die Spartenzuteilung auf Jet oder Helikopter zu entscheiden.

Der nächste Schritt ist eine einjährige Linienpiloten-Ausbildung (frozen ATPL) an einer zivilen Flugschule. Die fliegerische Weiterausbildung dauert danach zwei Jahre und erfolgt auf PC-7, PC-21 und F/A-18 für die angehenden Jet-Piloten beziehungsweise auf EC-635 für die Helikopter-Piloten. Nach der Brevetierung werden die Piloten in den Fliegerstaffeln eingesetzt.

Der erste neue Lehrgang, die Pilotenklasse 16, startet mit der militär-fliegerischen Ausbildung im Herbst 2017. Bereits dreieinhalb Jahre später werden die ausgebildeten Piloten brevetiert.

Zweieinhalb Jahre kürzer als bisher

Die wesentliche Änderung zur heutigen Pilotenausbildung folgt gleich nach der Selektion auf PC-7. Bisher absolvierten die frischgebackenen Pilotenanwärter unmittelbar nach der Selektion das Aviatik-Studium an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). «Das entfällt an dieser Stelle bei der neuen Pilotenausbildung», erläutert Oberst i Gst Markus Thöni, Kommandant der Pilotenschule der Luftwaffe. Neu wird es zu einem späteren Zeitpunkt möglich sein, ein Studium zu absolvieren. Dieses erfolgt individuell und zielgerichtet im Rahmen einer

Laufbahnplanung und lässt ein breiteres und gezielteres Spektrum an Studienrichtungen zu. «Es könnte auch Piloten geben, die ohne akademischen Titel bis zur Pensionierung fliegen werden», vermutet Thöni. Anstelle des Studiums beginnt künftig unmittelbar nach der Selektion die Pilotenschule mit rund 100 Flugstunden auf PC-7 für alle, unabhängig davon, ob sie später Helikopter oder Jets fliegen. Dies sei im Sinne der Luftwaffe, wie Thöni betont: «Die fliegerische Erstausbildung erfolgt nun bei uns, die Pilotenanwärter lernen das militärische Fliegen. Das erlaubt uns auch, anschliessend einen fundierten Entscheid zu fällen, ob sie Jet- oder Helikopter-Pilot werden.» Erst danach folgt künftig die auf ein Jahr verkürzte zivile Ausbildung – dank der Anrechenbarkeit von PC-7-Flugstunden.

Anschliessend trennen sich wie bisher die Wege der beiden Sparten. Jet-Piloten fliegen nochmals einige Wochen PC-7, danach ein Jahr PC-21 und absolvieren – neu noch vor der Brevetierung – den neun Monate dauernden Umschulungskurs auf die F/A-18. «Die Brevetierung als krönender Abschluss der Pilotenschule erfolgt somit als F/A-18-Pilot – und dies rund zweieinhalb Jahre früher als bisher», hält Thöni fest. Die frisch brevetierten Piloten werden danach in die Staffeln eingeteilt.

Die Helikopter-Piloten absolvieren während zwei Jahren die Ausbildung auf EC-635, bevor sie brevetiert werden. Danach erfolgt ebenfalls der Wechsel zur Staffel, wo später die Umschulung auf den Super Puma stattfindet. Die Zeitersparnis bei den Heli-Piloten beträgt rund eindreiviertel Jahre.

Schneller ins Cockpit

Warum ändert die Luftwaffe die Pilotenausbildung? Es sei die Summe verschiedener

Gründe gewesen, die zu einer Situationanalyse geführt hätten, sagt Markus Thöni. Mittlerweile sei die Armee von einem akademischen Studium für Berufsmilitär wieder abgerückt, was die Rahmenbedingungen verändert und auch bei der Luftwaffe zu einem Überdenken der Ausbildung geführt habe. «Gleichzeitig stellten wir fest, dass es sehr lange dauert, bis die Piloten operationell zur Staffel stossen. Wir haben deshalb eine Verkürzung der Ausbildungszeit angestrebt.»

Die Auswirkungen sind frappant: «Die Piloten sitzen künftig viel früher im Cockpit. Gerade bei F/A-18-Piloten ist dies entscheidend, sind sie doch auf dem Höhepunkt ihrer Leistungsfähigkeit, also in ihren besten Jahren bereits im Einsatz.»

Schneller ins Cockpit: Dies dürfte die Attraktivität des Berufs Militärpilot steigern, glaubt Thöni. «Wir werden auch junge Menschen ansprechen, die aus Leidenschaft fliegen wollen und bei denen nicht eine akademische Ausbildung im Vordergrund steht. Das können sie nun – und erst noch in kürzerer Zeit.» **cp**

Jürg Wyss

Der erste Schritt: Sphair

Als ersten Schritt auf dem Weg zum Militärpiloten absolvieren die Kandidaten die Sphair-Abklärung und nach Bestehen des Screenings den Sphair-Flugkurs. Experten aus der zivilen und militärischen Luftfahrt prüfen die Kandidaten in einem mehrstufigen Verfahren und bereiten sie auf die Praxis vor. Das Sphair-Zertifikat ist ein Qualitätssiegel für das Talent und das Engagement der Kandidaten. Für die Militärpilotenausbildung ist das Zertifikat Voraussetzung. **wy**

«Entscheidend ist die Freude am Umgang mit Menschen»

In Altenrhein ist alles ein wenig anders: Am Flugplatz nahe dem Bodensee kennt man sich. Die Dame am Schalter begrüßt die Stammgäste der People's Viennaline noch mit Namen. «Freundlichkeit ist unser Trumpf», sagt Armin Unternährer. Zum Zeitpunkt des Interviews war er CEO der People's Viennaline und des Business Airports St.Gallen-Altenrhein. Der frühere Swissair-Manager hat das Unternehmen per Anfang Dezember verlassen.



Fotos: People's Viennaline

Armin Unternährer (62) war von 2007 bis Ende 2015 CEO der People's Group. Früher arbeitete er für die Swissair und Swissport.

«Cockpit»: Armin Unternährer, wie ist der Name People's Viennaline entstanden?

Armin Unternährer: Als ich im Oktober 2007 die Aufgabe des CEO am Flughafen Altenrhein übernahm, hatte ich nicht wirklich das Gefühl, dass hier eine gelebte Dienstleistungskultur herrscht. In Altenrhein wurden nicht Kunden bedient, sondern Flugzeuge und Passagiere abgefertigt – was mir überhaupt nicht gefiel. Der Business Aviation-Teil darbt vor sich hin. Dabei ist es gerade in diesem Bereich sehr wichtig, bekannt zu sein. Anfänglich flogen potenzielle Kunden mit dem Business Jet nach Zürich und fuhren mit der Limousine nach St. Gallen; und dies nur, weil sie unseren Flughafen nicht kannten.

Welches war Ihre Reaktion darauf?

Wir mussten unbedingt unseren Bekanntheitsgrad erhöhen. Da wir aber nicht über ein umfangreiches Werbebudget verfügen, haben wir uns für einen viralen Ansatz entschieden und den Namen People's geschaffen. Die Absicht war es, eine Kontroverse und damit eine öffentliche Diskussion auszulösen. Einige fanden den

Namen sehr gut, andere überhaupt nicht. Diese Debatte hat unsere Bekanntheit markant erhöht. Mindestens so wichtig war es mir aber, eine neue Kultur zu etablieren. Menschen sollten für Menschen eine Dienstleistung erbringen. Der Begriff «Dienen» musste entstaubt und vom negativen Touch befreit werden. Es galt, eine echte Leidenschaft für all unsere Gäste zu entfachen. Die ganze Firma musste von diesem

«Aber natürlich gab es Widerstände gegen den Namen.»

«Flächenbrand» erfasst werden. Bei der Anstellung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sind weniger Fachwissen und schon gar nicht Erfahrung entscheidend, sondern vielmehr die Freude und die Fähigkeit, mit Menschen umzugehen. Dienen im positiven Sinne wurde zu unserem USP (Anm. d. Red.: USP = unique selling proposition).

Gab es keine Widerstände?

Und ob. «Das kannst du doch nicht machen!» «Der Flugplatz heisst doch St.Gallen-Altenrhein!», haben mir einige gesagt. Und nun nennen wir uns People's Business Airport.

Wie geht es der People's Airgroup wirtschaftlich?

Der Airport verdient ungefähr 50 Prozent mit der Business Aviation, 35 bis 40 Prozent mit Linienflügen, den Rest mit der General Aviation und mit Vermietungen.

Die 35 bis 40 Prozent entfielen aber auf unseren einzigen Kunden, die AUA, die zum Klumpenrisiko wurde. Die Situation hat sich über die Jahre immer mehr zuge-spitzt, die Zusammenarbeit litt sehr darunter und die Perspektiven waren miserabel. Aus dieser Not heraus und um die mittel- und langfristige Zukunft des Flughafens zu sichern, gründeten wir 2010 eine eigene Airline – People's Viennaline. Eine Airline mit nur einem Flugzeug ist an sich ein unternehmerischer Blödsinn. Es gelang uns, eine Synthese zwischen Airport und Airline zu bilden, die es uns erlaubt, extreme Synergien zu nutzen und damit profitabel zu werden.

Wie erfolgreich ist People's Viennaline?

Ihr geht es sehr gut. Wir hatten ein kontinuierliches Wachstum, erwirtschafteten trotzdem einen konstanten Yield. An gewissen Tagen können wir der Nachfrage nach unseren drei Wien-Flügen nicht gerecht werden. Dann sind wir zu 100 Prozent ausgebucht. Deshalb werden wir ab Sommer 2016 vier Mal täglich nach Wien fliegen.

Dann muss das Geschäft ja profitabel sein!

Wir verdienen sowohl auf der Airline- als auch auf der Airport-Seite Geld und erzielen eine vernünftige Rendite.

Die Airline steht konkurrenzlos da. Wie lebt es sich in der Nische?

Das stimmt so nicht. Diese Aussage erstaunt mich immer wieder. Die Konkurrenz nach Wien ist mit der Swiss, der AUA oder Niki ab Zürich enorm gross.

Somit sind Zürich und Friedrichshafen die unmittelbare Konkurrenz?

Wir kämpfen auf der Linie gegen Zürich. Im Charter- und im Business-Bereich sind es Friedrichshafen und Memmingen.

Wie hat sich die Aufhebung des Euro-Mindestkurses am 15. Januar auf das Geschäft der People's Group ausgewirkt?

Katastrophal. Wir haben letztes Jahr auf der Basis von 1.20 Franken budgetiert. Der Flughafen wurde am 16. Januar plötzlich um 15 Prozent teurer, da die meisten Kunden in Euro zahlen. Und das, ohne dass wir einen einzigen Cent mehr verdient hätten. Lugano und wir büssten Flugbewegungen in der Business Aviation ein. Betroffen waren also die Flughäfen an der Grenze. Zürich und Bern konnten die Zahlen halten. Die Aufhebung des Mindestkurses wirkte sich auf der Linienflugsseite noch schlimmer aus. Obwohl wir unser Yield- und Passagierzahl-Ziel erreichten, verloren wir kumulativ bis September 1,6 Millionen Franken gegenüber dem Budget. Das ist dramatisch.

Wie haben Sie darauf reagiert?

Das war schwierig. Die allgemeinen Mechanismen gelten nicht für die Aviatik. Wir können nicht länger arbeiten und unsere Produktionszeiten ausweiten. Eine Standortverlegung kommt ebenfalls nicht in Frage. Wir sind so schlank aufgestellt, dass es überhaupt keine Einsparmöglichkeiten gibt! Es bleibt uns eigentlich nur die Flucht nach vorn. Wir müssen zusätzlichen Revenue generieren. Das machen wir mit der vierten Rotation nach Wien und vermehr-

ten Charterflügen. Wir haben mit Business Development eine neue Stelle geschaffen, um das Geschäft anzukurbeln, weil wir kein Sparprogramm aufgleisen können.

Sie haben nächsten Sommer eine vierte Rotation nach Wien angekündigt. Hegen Sie Expansionspläne?

Wir konnten an gewissen Tagen die Nachfrage nicht mehr befriedigen. Unter der Woche haben wir sehr viele Geschäftsleute an Bord, am Wochenende vor allem Leisure-Passagiere. Die beiden Sonntagsflüge zurück nach Altenrhein auf der

«Wir verloren 1,6 Millionen. Das war dramatisch.»

Embraer 170 mit 76 Sitzplätzen waren dermassen ausgebucht, dass einzelne Kunden auf andere Fluggesellschaften ausgewichen sind. Wir müssen deshalb am Sonntag noch einen dritten Flug hinzufügen.

Dann kommen wohl noch die saisonalen Unterschiede hinzu.

Januar und Februar sind neben Juli und August unsere schwachen Monate. In diesen Monaten ist die Nachfrage deutlich tiefer. Viele Unternehmen aus der Region haben Betriebsferien und die Angestellten verreisen an Badeferiendestinationen.

Sie werben damit, dass der Flughafen die verkehrsgünstigste Alternative zu Zürich,**Friedrichshafen und Memmingen ist. Wie gross ist Ihr Einzugsgebiet?**

Unser Einzugsgebiet ist Vorarlberg, die Ostschweiz und das Fürstentum Liechtenstein. In kleinerem Masse gehört auch der süddeutsche Raum dazu.

Gelingt es Ihnen, Kunden aus den erwähnten Regionen abzuwerben?

Wir haben immer mehr Kunden, die mit uns fliegen, anstatt von Zürich aus oder mit dem Zug oder dem Auto nach Wien zu reisen. Die Autofahrt beträgt gut sieben Stunden. Ich rechne auch nächstes Jahr mit einem Wachstum.

People's Viennaline hat mit «Laura» ein einziges Flugzeug, eine Embraer 170. Was ist, wenn diese ausfallen sollte?

Früher, als ich bei Swissair arbeitete, hatten wir eine DC-10 als Reserveflugzeug im Hangar. Das gibts nicht mehr: keine Airline kann es sich heute leisten, ein Flugzeug stehen zu lassen. Unsere Maschine ist auch schon ausgefallen; das ist aber eine absolute Ausnahme. Die Zuverlässigkeit beträgt 99,4 Prozent.

Das hat wohl auch damit zu tun, dass wir so klein sind. Jeder hat das Gefühl, er müsse auf das «Baby» acht geben. Dazu kommt, dass wir die ganze Maintenance bei «Niki» in Wien machen lassen. Es kümmert sich jeden Tag ein Mitglied des Maintenance-Teams um das Flugzeug. Die grösseren Checks werden jeweils am Samstag gemacht, wenn die Crew in Wien übernachtet. So ist eine nahtlose Betreuung des Flugzeugs gewährleistet.



Vier Verbindungen täglich von Altenrhein nach Wien unter der Woche sind nächsten Sommer bei People's Viennaline geplant.



Blick auf den Business Airport St.Gallen-Altenrhein.

Existiert ein Plan B, sollte das Flugzeug einmal ausfallen?

Aber sicher. Wir könnten schnell für Ersatz sorgen, sollten wir zum Beispiel am Boden in einen Zwischenfall verwickelt werden.

Ist eine andere Linienflugdestination kein Thema?

Gemäss Marktforschungen hat sich bis jetzt eigentlich nur London City als mögliche Destination anboten. Aber für 30 000 bis 40 000 Passagiere pro Jahr lohnt es sich nicht, ein zweites Flugzeug anzuschaffen. Wir haben lange verhandelt und hätten einen Partner gehabt, der bereit gewesen wäre, diese Destination zu fliegen. Aber nur unter der Prämisse, dass wir sämtliche Kosten übernehmen und das Risiko tragen würden. Wir hingegen hatten eher an ein partnerschaftliches Revenue/Cost Sharing gedacht, wobei beide Seiten das Risiko getragen und den Gewinn geteilt hätten. **cp**

Interview: Patrick Huber

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?

In Tansania und in München beim Fussballspiel. Fussball gilt auch als Ferien, wenn Bayern spielt.

Ihre Lieblingsdestination?

Meine früheren Tätigkeitsgebiete Südafrika, Puerto Rico oder der Westen der USA.

Wo wollten Sie immer schon mal hin?

Nach Florenz und Venedig und in den Fernen Osten: Thailand, China oder Japan.

Wen hätten Sie gerne einmal an Bord begrüsst?

Emil oder Lorient.

Ihr Lebensmotto?

Ich habe da mehrere: Humor ist eines der besten Kleidungsstücke, das man in Gesellschaft tragen kann.

Zum Arbeiten zu alt, zum Sterben zu jung, zum Reisen topfit.

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?

Nur passiv auf LinkedIn.

Change is in the Air

Veränderungen sind in der Luftfahrt allgegenwärtig: Crew-Hotels wechseln ebenso wie Destinationen; man fliegt mit neuen Kollegen, andere gehen in Pension. «Wer rastet, der rostet», besagt ein Sprichwort, das insbesondere für Beschäftigte in der Luftfahrt zutrifft. Dass in diesem Jahr gleich zwei neue Flugzeugtypen in die Swiss-Flotte aufgenommen werden, macht es für die Piloten noch spannender.

In diesem Monat dreht sich alles um die Einflottung unseres neuen Langstrecken-Flaggschiffs, die Boeing 777. Für uns Piloten ist ein neues Muster natürlich immer eine spannende Sache, die für viel Gesprächsstoff sorgt: Wie wird sich das Flugzeug fliegen? Welches werden die ersten Destinationen sein? Welche Piloten werden wann auf das neue Flugzeug umgeschult?

Bereits vor mehreren Monaten sind diverse Aufkleber mit Bezug zum amerikanischen Flugzeughersteller auf Klemmbrettern, Laptops oder Crewbags aufgetaucht. «If it's not Boeing, I'm not going!», heisst es da auf dem Koffer eines Kollegen, welcher aber effektiv noch einen Airbus pilotiert. Ein Grinsen kann er sich nicht verkneifen. Doch nicht nur auf der Langstrecke tut sich was: Einige meiner Kollegen haben das rot leuchtende Swiss-Schlüsselband bereits durch eines mit dem Aufdruck «Bombardier CSeries» ersetzt. Denn im Sommer wird auch auf der Kurzstrecke frischer Wind Einzug halten und meine liebgewonnene Avro wird sukzessive durch die von Grund auf neu entwickelte kanadische Schönheit ersetzt werden.

Triple Seven One

Rund acht Boeing 777 baut der Flugzeughersteller pro Monat in seinem Werk. Also gut ein Viertel Triple Seven pro Tag. Eine beachtliche Leistung, wenn man bedenkt, dass in einem Flugzeug rund 300 Millionen Einzelteile verbaut werden.

Unsere Swiss «triple seven one» wird als HB-JNA im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragen werden und Ende Januar in Zürich erwartet. Bereits im November wurde unser erstes Flugzeug gebaut und aus der Produktionshalle gezogen. Es werden diverse Tests durchgeführt und natürlich wird die Bemalung vorbereitet. Bis zum Anstrich geben lediglich die Umriss des Schweizer Kreuzes am Seitenleitwerk und ein Banner am Rumpf mit dem Aufdruck «Proudly



Foto: Florian Trojer

Das Hauptfahrwerk der ersten Swiss B777-300ER steht noch separat neben dem Rumpf.

building the first Boeing 777 for Swiss» Ankunft über den zukünftigen Besitzer.

Umschulung in vollem Gang

Die Einflottung eines neuen Flugzeugtyps ist ein komplexer Prozess. Das Technik-Personal muss geschult, die internen Systeme müssen erweitert oder angepasst werden und eine neue Flottenstruktur entsteht. Natürlich gilt es auch, das fliegende Personal so umzuschulen, dass die erste Maschine relativ bald nach Ankunft betrieben werden kann und genügend Crews zur Verfügung stehen.

Piloten von beiden bisherigen Flotten bei Swiss – Airbus und Avro – haben dabei die Möglichkeit, auf das neue Flugzeugmuster umzuschulen. Das heisst, Kurzstreckenpiloten schulen von der Airbus A320-Familie und vom Avro um, die Langstreckenkollegen bringen sich mit ihrer Erfahrung vom A330 und A340 ein. Rund vier Monate verbringen wir Piloten in der Umschulung, welche Theorie, Flüge im Simulator und Praxis auf dem echten Flugzeug beinhaltet.

Unsere Cabin Crew Members müssen ebenfalls wieder Theorie- und Praxisprüfungen bestehen und werden bei Swiss Aviation Training (SAT) mit dem neuen Arbeitsgerät bekanntgemacht. Während die Piloten nur ein Flugzeugmuster fliegen dürfen, können die Flight Attendants auf bis zu drei Mustern arbeiten.

Blick in die Zukunft

Bis Ende Sommer 2016 werden bereits sechs B777-300ER für Swiss im Einsatz sein und eben diese Anzahl A340 ersetzt haben. Später werden weitere drei Flugzeuge folgen. Ausserdem freuen wir uns auf die erste CSeries im zweiten Quartal 2016. **cp**

Florian Trojer

Mit diesem Artikel verabschiede ich mich von Ihnen, liebe Cockpit-Leser. Ab Februar werden gleich zwei Kollegen diese Kolumne übernehmen und ihre Erfahrungen aus dem Airline-Alltag mit Ihnen teilen. Ich wünsche Ihnen schon heute viel (Lese-)Vergnügen!

Flight Attendant-Selektion

Foto: Edelweiss Air

Herzlichkeit und hohes Servicebewusstsein wird bei der Edelweiss Air grossgeschrieben.



Mit Herzblut zum Traumberuf

Die Arbeit als «Flight Attendant» gilt bei jungen Menschen immer noch als Traumberuf. «Cockpit» war bei einer Selektionsrunde mit sechs Frauen und zwei männlichen Bewerbern dabei und hat miterlebt, wie das neue Kabinenpersonal der Edelweiss Air ausgesucht wird.

Die vor 20 Jahren von Niklaus Grob gegründete Fluggesellschaft, die damals noch dem Reiseveranstalter Kuoni gehörte, hat eine rasante Entwicklung durchgemacht. Edelweiss Air – «wo die Ferien schon beim Einsteigen beginnen», wie der frühere CEO Charly Kistler einst stolz verkündete – gehört heute zu den beliebtesten Fluggesellschaften der Schweizer. Seit 2008 fliegt sie für den Lufthansa-Konzern und damit auch einzelne Strecken im Auftragsverhältnis für die Schwester Swiss.

Freundlich zu sein reicht nicht aus

Markus Gander ist Chief Product Officer bei der Fluggesellschaft und entscheidet in seiner Funktion auch, wer als Flugbegleiterin respektive Flugbegleiter angestellt wird. Dies war auch nach dem Selektionstag Ende Oktober der Fall.

Gesucht wurden Flugbegleiter für die beiden Einstiegsurse im März und Mai 2016. 85 Prozent des Kabinenpersonals bei Edelweiss Air sind Frauen. Und: «Fast alle haben den Schweizer Pass», sagt Markus Gander.

Gander macht um 8.30 Uhr vor der Selektionsrunde klar, worauf es bei der Edelweiss Air ankommt. «Freundlichkeit reicht nicht. Es muss Herzlichkeit sein», lautet das Credo. Der frühere Lehrer wird dies am Selektionstag, an dem auch die Maître de Cabine Rahel Fischer und Tina Schudel von der Human-Resources-Abteilung teilnehmen, mehrfach betonen. «Wenn es für beide Seiten passt, könnte es zur Anstellung kommen.»

Im Gegensatz zu anderen Airlines haben die Anwärter die Chance, den ganzen Tag ihr Können unter Beweis zu stellen. Es gebe Airlines, die sich kurz nach der Vorstellungsrunde von der Hälfte der Bewerbenden trennen, weiss Markus Gander.

Ein Knochenjob

Los geht es an diesem Vormittag mit der Vorstellungsrunde. Jede Person muss sagen, wer sie ist, was sie in ihrer Freizeit macht und vor allem die Frage beantworten, welches ihre Motivation ist, für die Edelweiss Air arbeiten zu wollen.

Gander übt bewusst keinen Druck aus, Fangfragen unterlässt er. In seinen Aussagen ist er aber bestimmt. «Ferien sind für unsere Gäste eine heilige Zeit.» Die Flight Attendants müssten deshalb Freude ausstrahlen, «sonst haben wir verloren.» Er nimmt den Teilnehmenden von Anfang an die Illusion, es handle sich um einen «Schoggi-Job», der sie an die schönsten Orte der Welt führe. Die Arbeit an Bord sei wie überall

im Dienstleistungsbereich: «Wenn der Service schlecht ist, kehren die Kunden nicht mehr dorthin zurück.» Flight Attendant sei ein «Knochen-Job», «einer, der an die Substanz geht», lässt er die Bewerber wissen. Herzblut sei matchentscheidend. «Sonst wählen Sie lieber einen anderen Beruf!»

Keine vorgegebene Reihenfolge

Bei der Vorstellungsrunde lässt er den Teilnehmenden offen, wer beginnen will. Unter den Bewerberinnen dieser Runde hat es zwei Brasilianerinnen und eine Amerikanerin, die alle einen Schweizer Elternteil haben, in der Schweiz aufgewachsen sind und Dialekt sprechen. Fast allen Kandidatinnen und Kandidaten ist gemeinsam, dass sie schon zu Sprachzwecken im Ausland weilten und später im Einzelinterview, während dem Geschäftsleitungsmitglied Markus Gander in die englische Sprache wechselt, problemlos antworten können. Die Beweggründe, weshalb sich die jungen Leute für diesen Beruf entscheiden, der anfänglich gerade mal mit 3400 Franken (plus 45 Franken Spesen pro Tag sowie Beteiligung am Bordverkauf) vergütet wird, sind unterschiedlich. Eine Person hat früher in einem Altersheim gearbeitet und liebt den Kontakt zu den Menschen, auch wenn die Arbeit nicht immer einfach sei. Eine andere war in einem Zirkus an der Kasse tätig und hatte dort viel Kontakt zu den Besuchern. Gemeinsam ist jedoch allen, dass sie gerne reisen.

Kein Platz zum Träumen

Die Realität sieht in den ersten Monaten aber anders aus. Kurzstrecke ist angesagt. Meist handelt es sich um Flüge, an deren Destination die Crew kaum den Flughafenterminal von innen sieht, sondern sich sofort für den Rückflug vorbereiten muss. Eine Flight Attendant, die schon für eine andere Fluggesellschaft gearbeitet hat, möchte gerade deshalb zur Edelweiss Air wechseln, weil sie hier die Chance hat, auf der Langstrecke fliegen zu können. Edelweiss Air nimmt mit Rio de Janeiro ab nächstem Jahr eine Traumdestination ins Streckennetz auf. Die Arbeit ist aber auch auf den Langstrecken anstrengend. Nach einem Flug nach Phuket beispielsweise kann es sein, dass nur eine Nacht bleibt, bevor es wieder zurückgeht. Aber da sind auch die Malediven, wo die Crew jeweils nach einem zehnstündigen Arbeitseinsatz eine Woche Aufenthalt hat. Ein «Motivations-Zückerli», wie auch die anderen Fringe-Benefits wie Reisevergünstigungen, reduzierte Hoteltarife oder günstigere Kreuzfahrten.

Flight Attendant-Selektion



Foto: Patrick Huber

Markus Gander ist bestrebt, bei der Selektionsrunde eine angenehme Atmosphäre zu schaffen.

Keine Street Parade für die meisten

Dennoch müssen die Flight Attendants auch verzichten können. «Sie müssen sich keine Gedanken darüber machen, wo Sie Weihnachten verbringen», meint Markus Gander lakonisch. «Bei uns in der Kabine nämlich!» Damit spricht er den Umstand an, dass Flight Attendants auch dann arbeiten, wenn andere frei haben. Vor der Street Parade in Zürich etwa trafen bei der für die Dienstpläne zuständigen Dienststelle Anfragen von über 40 Mitarbeitern für ein freies Wochenende ein. Nur ein kleiner Teil konnte berücksichtigt werden. Die andern musste fliegen. Mit einem Lächeln im Gesicht.

Kühlen Kopf bewahren

Bevor sich die Bewerberinnen und Bewerber in der Selektion an die schriftlichen Aufgaben machten – es galt Lückentexte in Französisch und Englisch zu ergänzen –, mussten sie sich einem Teamtest unterziehen. Ziel wäre es gewesen, unter Zeitdruck und in Teamarbeit vier Kugeln in die vier Löcher eines Holzbretts zu bugsieren, wobei alle acht Bewerbenden an acht Schnuren ziehen mussten. Im übertragenen Sinn

lautete die Aufgabe, die Fluggäste sicher ins Ziel zu bringen. Sie schafften es nicht, diese Aufgabe zu lösen. Gander erklärte anschliessend, weshalb diese Aufgabe wichtig sei: Es gelte, auch unter Zeitdruck ruhig zu bleiben. Wenn alle im Flugzeug kopflos an die gleiche Stelle rennen würden, sei dies fatal. Es sei wichtig, in jedem Fall einen kühlen Kopf zu bewahren.

Nur die Besten schaffen es

Der Druck lastet nicht nur auf den Bewerberinnen und Bewerbern. Auch die Fluggesellschaften spüren ihn derzeit, expandieren doch beispielsweise auch Swiss und Helvetic Airways und bauen die Kapazitäten des Kabinenpersonals aus. Und trotzdem will Edelweiss Air nur die Besten.

Geschafft haben es am Ende dieses Selektionstags vier von acht Kandidaten. «Wer jedoch den unbedingten Willen hat, bekommt eine zweite Chance», räumt Gander ein. Die Prüfung kann wiederholt und bei Bestehen der viereinhalb Wochen dauernden Grundkurs trotzdem noch absolviert werden. **cp**

Patrick Huber

Französisch als Hürde

Markus Gander ist seit April 2002 bei Edelweiss Air tätig. Zuvor war er Leiter des Kabinenbereichs bei der Swiss-air bis zu deren Grounding. Er erläutert die Prioritäten im Aufnahmeprozess von zukünftigen Flight Attendants bei Edelweiss.

Die Sprachkenntnisse einer Bewerberin oder eines Bewerbers können im Selektionsprozess das Zünglein an der Waage spielen. «Wir stellen seit einiger Zeit fest, dass unsere Kandidaten deutlich besser Englisch als Französisch sprechen», sagt Markus Gander. Dabei lautet die Philosophie der Edelweiss Air, Französisch und Englisch gleich zu gewichten. Ausschlaggebend seien in erster Linie die mündlichen Kenntnisse. Wenn der schriftliche Teil jedoch von Fehlern nur so wimmle, sei dies für eine Anstellung nicht förderlich. Auch bei dieser kürzlich erfolgten Selektionsrunde – 50 Prozent erhielten einen Vertrag – wurden Bewerber mit einer Sprachauflage angestellt und zum Besuch eines Französisch-Auffrischkurses verpflichtet. Bei Edelweiss Air spiele Swissness eine grosse Rolle, so Gander: «Französisch sprechende Gäste legen Wert auf eine Begrüssung in Französisch an Bord.» Konsequenterweise müsste man das Italienisch auch gewichten, räumt Gander ein, was aber nicht der Fall sei.

Gutes Aussehen ist hilfreich – garantiert aber noch keine Anstellung. «Der Gesamteindruck entscheidet. Wir suchen keine Models!» Nebst einem gepflegten Erscheinungsbild lege Edelweiss viel Wert auf Herzlichkeit, so Gander. Im Durchschnitt bleiben die Flight Attendants zwei bis vier Jahre, würden eine eigentliche Lebensschule durchlaufen und zu Persönlichkeiten reifen, hat Gander festgestellt. Das Eintrittsalter liegt zwischen 18 und 35 Jahren. Ältere Bewerber haben eine Chance, sofern sie schon als Flight Attendants gearbeitet haben. In der Regel handle es sich um Wiedereinsteigerinnen, die Teilzeit arbeiten möchten und so die körperlichen Belastungen des Flugeinsatzes reduzieren wollen. **ph**

Arbeitsplatz mit Aussicht

Melanie Goma (32) aus Basel arbeitet als Flight Attendant bei Emirates. Ihre Erfahrungen schildert sie im Interview.

«Cockpit»: *Melanie Goma, wie sind Sie Flugbegleiterin geworden?*

Melanie Goma: Ich habe schon immer darüber nachgedacht, Flugbegleiterin zu werden. Allerdings fühlte es sich irgendwie nie nach dem richtigen Zeitpunkt oder Ort an. Aber als ich hörte, dass Emirates in der Schweiz Flugbegleiter sucht, zögerte ich nicht, nahm am Open Day teil und wurde eingestellt.

Über welche beruflichen Stationen sind Sie zu Emirates gekommen?

Ich bin vorher für keine andere Fluggesellschaft geflogen und habe auch nicht in der Luftfahrtbranche gearbeitet. Ich verfüge über einen kaufmännischen Hintergrund und war in der Hotelbranche tätig, bis ich bei Emirates angefangen habe.

Wie lief das Assessment in Montreux ab?

Es war ein langer, aber aufregender Tag, der in mehrere Phasen eingeteilt war. Zunächst gaben uns die Recruiter einen Überblick über Emirates und Dubai. Danach sollten wir unseren Lebenslauf einreichen und einen Arm-Reichweite-Test machen (auf Zehenspitzen müssen die Arme eine Höhe von 212 cm erreichen). Dann hatten wir einige Teamwork-Aufgaben, einen Englisch-Sprachtest und einen psychometrischen Test zu absolvieren. Ich habe alle Tests bestanden und wurde zu einem abschliessenden Gespräch am Folgetag eingeladen.

Worin sehen Sie den grössten Unterschied zwischen Emirates und einer europäischen Fluggesellschaft?

Den grössten Unterschied sehe ich in der kulturellen Vielfalt der Mitarbeiter. Allein die Flugbegleiter bei Emirates stammen aus mehr als 130 Ländern. Unsere Passagiere sind oft davon beeindruckt, wie viele verschiedene Sprachen die Crew beherrscht.

Warum haben Sie bei Emirates angefangen? Emirates ist die am schnellsten wachsen-

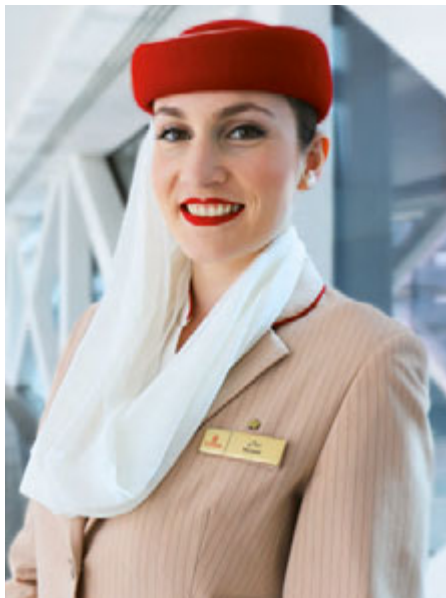


Foto: Emirates

Melanie Goma in der Uniform der Emirates.

de Fluggesellschaft der Welt. Das bietet mir zahlreiche Möglichkeiten und einen sicheren Arbeitsplatz. Ausserdem hat Emirates ein stetig wachsendes Streckennetz mit aufregenden Destinationen. Und schliesslich gibt es drei Verbindungen täglich nach Zürich und Genf, sodass ich oft nach Hause kommen kann, um meine Familie und Freunde zu sehen. Ein weiteres Argument war die Aussicht darauf, in einer dynamischen Stadt wie Dubai leben zu können und ein steuerfreies Gehalt zu verdienen.

Für wie lange haben Sie sich bei Emirates verpflichtet?

Zunächst habe ich einen Dreijahresvertrag unterschrieben. Meinen zweiten Vertrag habe ich gerade erst vor wenigen Tagen unterzeichnet!

Wie leben Sie in Dubai und wie meistern Sie die kulturellen Unterschiede?

Dubai ist eine fantastische Stadt zum Leben. Die Stadt bietet einen hohen Lebens- und Sicherheitsstandard mit einer geringen Kriminalitätsrate. Hier leben Menschen aus mehr als 200 Nationen. 85 Prozent der Bevölkerung sind Expats. Dubai ist international, fortschrittlich und modern, aber zugleich stolz auf seine arabische Identität und das kulturelle Erbe. Wie in jedem anderen Land muss man natürlich die Gesetze und Werte des Landes respektieren.

Worin sehen Sie persönlich den Unterschied zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) und der Schweiz?

Der grösste Unterschied ist das Wetter. Die VAE haben etwa acht Monate im Jahr das «perfekte» Klima und wunderschöne Strände.

Wo werden Sie eingesetzt? Dürfen Sie Wünsche äussern, wohin Sie fliegen wollen oder werden Sie einfach eingeteilt?

Ich fliege quer über unser Streckennetz von sechs Kontinenten, je nach meinem monatlichen Dienstplan. Ausserdem kann ich bestimmte Routen anfragen oder darum bitten, Flüge zu tauschen, sofern dies im Rahmen der Flugplanung möglich ist.

Wie oft reisen Sie in die Schweiz? Haben Sie einen Anspruch auf eine bestimmte Anzahl Freiflüge in die Schweiz?

Das hängt von meinem monatlichen Dienstplan ab. Normalerweise fliege ich etwa alle ein bis zwei Monate in die Schweiz. Ich versuche, so oft wie möglich auf einem Zürich-Flug zu arbeiten oder besuche mein Zuhause, wenn ich einige Tage frei habe. Von Emirates bekomme ich ein Urlaubs-Freiticket pro Jahr sowie vergünstigte Tickets für mich und auch meine Familie und Freunde.

Wie verbringen Sie Ihre Freizeit in Dubai?

Ich liebe es, einen Tag am Strand zu verbringen und mich zu entspannen, Freunde zu treffen, Shoppen zu gehen oder ein Glas Wein und gutes Essen in einem der vielen verschiedenen Restaurants zu geniessen.

Welche Karrierechancen respektive Aufstiegsmöglichkeiten bietet Ihnen Emirates?

Emirates unterstützt eine stetige Weiterentwicklung im Unternehmen. Als Flugbegleiter kann man sich bis zum Purser (*Anm.d.Red.: Chef der Kabinen-Crew*) hocharbeiten oder auch Trainer des Kabinenpersonals werden. Viele Kollegen, die als Kabinenpersonal bei Emirates angefangen haben, sind inzwischen in anderen Bereichen der Airline tätig. **cp**

Interview: Patrick Huber

Das Interview wurde schriftlich geführt.



Cockpit



Der Wal wird grösser

Die Bauteile der Airbus-Flugzeuge werden immer sperriger, die Produktionsraten erreichen schwindelerregende Höhen. Der Flugzeughersteller wird deshalb ab 2019 einen Beluga-Nachfolger mit grösserem Fassungsvermögen einsetzen.



Von einem T-Shirt, Hemd oder Pullover sind üblicherweise vier verschiedene Grössen erhältlich: das S-, M-, L- und XL-Modell. Die Luftfahrtbranche kennt eine Unterteilung in grössere und kleinere Flugzeugmuster ebenfalls, nur tragen sie dort in der Regel andere Namen. Im Fachjargon heissen sie Wide- oder Narrowbodies; zu Deutsch: Grossraum- oder Schmalrumpf-Flugzeuge.

Ab 2019 soll ein grosses Flugzeug mit der Bezeichnung «Beluga XL» zum ersten Mal in Dienst gestellt werden. Dabei handelt es sich um das Nachfolgemodell der A300-600ST, des seit mehr als 20 Jahren von Airbus verwendeten Transporters von Grossbauteilen wie Tragflächen, Rumpfsktionen oder Leitwerkelementen.

A330 schwingt obenaus

Das Alter der herkömmlichen Belugas wäre für den europäischen Hersteller noch kein Grund gewesen, über einen Ersatz nachzudenken, denn technisch gesehen könnten sie problemlos weitere zehn Jahre betrieben werden. Vielmehr hat sich bei Airbus in den vergan-

genen zwei Dekaden einiges verändert: «Vor 20 Jahren hatten wir eine relativ bescheidene Produktionskadenz. Niemand ahnte damals, dass wir eines Tages so viele Flugzeuge herstellen würden wie heute. Und unsere derzeit grössten Produkte, die A380 und die A350, existierten auch noch nicht», erklärt Bertrand George, Programmchef der Beluga XL, beim Besuch von «Cockpit» in Toulouse.

Bereits heute verlassen jeden Monat 42 Maschinen der A320-Familie die Endmontagehallen in Toulouse, Hamburg, Tianjin und seit vergangenem September auch in Mobile (USA). Dieser Wert soll bis Mitte 2019 sogar auf 60 Maschinen ansteigen. Im Fall der A350XWB sieht die Planung einen Produktionshochlauf von derzeit etwa drei auf zehn Maschinen pro Monat bis Ende 2018 vor. Airbus musste sich also auf die Suche nach einem neuen Transportflugzeug machen, das einerseits die Steigerung des monatlichen Produktionsausstosses und andererseits die Beförderung von deutlich grösseren Komponenten, insbesondere von A350-Flügeln, gewährleisten würde. Relativ rasch war klar, dass als Ausgangsmodell die Frachtversion der A330-200 dienen würde. Zwar kam laut

George auch die A340 in die engere Auswahl, doch der Vierstrahler wäre weniger wirtschaftlich zu betreiben gewesen und verfügt über eine Reichweite, die für Transportflüge zwischen den europäischen Produktionsstandorten nicht benötigt worden wäre.

Für den Programmverantwortlichen liegen die Vorzüge der A330-200F auf der Hand: «Die A330 ist ein erprobtes und zuverlässiges Modell aus Metall. Es verfügt zudem bereits über die für einen Frachter notwendigen Verstärkungen des Rumpfbodens und des zentralen Flügelkastens und ist von den Kosten her gesehen ideal.»

Bordingenieur entfällt

Die neue Beluga verfügt im Vergleich zur bisherigen Version über einen um einen Meter grösseren Rumpfdurchmesser und ist sechs Meter länger. Dadurch lassen sich ein Rumpfteil einer A350 und ein solches einer A320 gleichzeitig transportieren. Vor allem aber hat ein ganzes Tragflächenpaar einer A350 darin Platz, was beim Transport des Flügels des neuen Langstrecken-Twins einer Verdoppelung der Produktivität gleichkommt. Die Nutzlast beträgt 53 Tonnen und liegt damit um sechs Tonnen höher als bei der A300-600ST. Bei den Triebwerken und den Tragflächen werden dagegen keine neuen Wege beschritten: Das Trent700 ist mit jenem identisch, das die Passagierversion der A330 antreibt; das Gleiche gilt für die Flügel.

Insgesamt erlaubt die Beluga XL die Umsetzung des Projekts «Fly10 000», das heisst, dass die Flugzeuge in Zukunft während 10 000 anstelle der bisherigen 4000 bis 5000 Stunden jährlich in der Luft sein werden. Dazu beitragen wird auch, dass sie nicht nur von Montag bis Freitag, sondern auch samstags im Einsatz stehen werden. Unterschiede zum herkömmlichen Betrieb gibt es auch im Cockpit, wo nur noch zwei Piloten Platz nehmen werden. Weil der Bordingenieur entfällt, liegt die ganze Verantwortung der vorschriftsgemässen Beladung der Fracht in den Händen des bisher schon in den Ladeprozess involvierten Ground Coordinators. Dafür sind hinter der Pilotenkanzel vier zusätzliche Sitze vorgesehen, weil Airbus für die «XL» so lange Einsatzzeiten vorsieht, dass eine Besatzung ihre von den Behörden maximal zugelassene Dienstzeit unterwegs überschreiten könnte.

Von hinten nach vorne

Das Konzept für den Bau der «XL» entspricht weitgehend jenem der bisherigen Beluga. Dazu gehört eine Frachtklappe, die sich nach oben und nicht – wie bei Boeings «Dreamlifter» oder in früherer Zeit der «Super Guppy» (in diesem Fall sogar im Heck) – seitlich öffnen lässt. Ebenso wird das Cockpit in bewährter Manier nach vorne abgesenkt. Auf diese Weise kann die bestehende Beladungsinfrastruktur an den Produktionsstandorten von Airbus am besten auch für die neue Beluga genutzt werden. Interessant ist die Vorgehensweise bei der eigentlichen Herstellung des Flugzeugs. Zunächst werden die Flügel samt Triebwerkaufhängungen und die unteren Rumpfschalen zusammengefügt. So verlässt das nach oben offene, aber noch des Cockpit beraubten Flugzeug, einem liegenden Löffel gleich, die A330-Montagelinie in Toulouse und rollt zur «Jean-Luc-Lagardère»-Halle, wo früher statische Tests für die A380 und A350 stattgefunden haben und jetzt zusätzlicher Platz zur Verfügung steht. Dort erhält es das typische Beluga-Design mit dem abgesenkten Cockpit, dem überhöhten Dach und den Hilfsflossen am Leitwerk.

Bei all diesen Bauteilen handelt es sich um Neuentwicklungen, die von der Airbus-Tochter Stelia Aerospace (Nasensektion), Deharde und P3 Voith Aerospace (obere Rumpfhälfte) sowie von der spanischen Aciturri (Höhenruder und Hilfsflossen) stammen. Grundsätzlich gilt: Es wird von hinten nach vorne gearbeitet, das Cockpit



Bertrand George,
Programmchef der
Beluga XL

und das ebenfalls von Stelia gelieferte Frachttor werden also erst am Schluss montiert. Insgesamt sind bei Airbus und seinen Partnerunternehmen rund 600 Personen mit dem XL-Projekt beschäftigt, 200 davon bei Airbus selber. Die Kosten für Entwicklung und Bau der fünf Maschinen belaufen sich auf rund eine Milliarde Euro.

Bis zu sieben Belugas

Bis die erste Maschine vom Band rollen wird, dauert es allerdings noch eine Weile. Mitte September wurde das globale Konzept eingefroren, derzeit befindet sich Airbus in der «Detailed Design Phase», in der die Komponenten für den Zusammenbau bestimmt werden. Der Beginn der Endmontage ist für Anfang 2017 vorgesehen, erste Bodentests sollen im Jahr darauf über die Bühne gehen. Mitte 2018 soll dann der Erstflug stattfinden.

Für die gesamte Flugerprobung geht Bertrand George von weniger als 1000 Flugstunden mit nur einem Flugzeug aus. In der zweiten Hälfte 2019 soll gemäss heutiger Planung die Indienststellung von zwei neuen XL-Belugas erfolgen. Danach soll jedes Jahr eine weitere Maschine übernommen werden. Zwischen 2019 und 2025 wird der Betreiber ATI (Airbus Transport International) eine gemischte Flotte aus alten und neuen Belugas operieren.

Wann die letzte A300-600ST ausscheiden wird, steht noch nicht fest: «Es kommt auf die Fertigungskadenz an, die wir in der Zeit nach 2020 leisten müssen. Ich kann mir vorstellen, dass wir während einiger Zeit bis zu sieben Flugzeuge im Einsatz haben werden», erläutert der Programmchef.

Wie die Zukunft der alten Belugas aussieht, steht noch offen. Ein Exemplar wird auf jeden Fall dem in unmittelbarer Nähe des Toulouser Flughafens gelegenen Museum «Aérosopia» zur Verfügung gestellt, dort also, wo schon eine «Super Guppy», der Vorfahre der «XL», ausgestellt ist.

Thomas Strässle

Technische Daten

Name	Beluga XL
Länge	63,1 m
Höhe	18,9 m
Spannweite	60,3 m
Rumpfdurchmesser	8,8 m
Nutzlast	53 t
Max. Startgewicht	227 t
Reichweite	4070 km
Triebwerke	RR Trent700
Erstflug	Mitte 2018
Indienststellung	2. Hälfte 2019

Schwedens erstes Zivilflugzeug

Im Jahr 1944 entschloss sich Saab, verstärkt auf dem zivilen Sektor tätig zu werden, um so die bei Kriegsende frei werdenden Kapazitäten besser auszulasten. Das Jahr 1944 markierte nicht nur den Projektstart für das Verkehrsflugzeug Saab 90 Scandia und den Trainer Saab 91 Safir, sondern war auch Beginn einer eigenen PKW-Produktion (Saab 92). Im Fall der Scandia hatte Saab allerdings die Rechnung ohne die schwedische Luftwaffe gemacht, die ab 1950 die erneute Konzentration auf Militärprodukte befahl.

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs befassten sich die im schwedischen Linköping ansässigen Saab-Werke mit dem Entwurf für ein zweimotoriges Zivilflugzeug. Die Schweden hatten es während des Kriegs verstanden, sich aus den Feindseligkeiten herauszuhalten und ihre Neutralität zu wahren. Die Rüstungsproduktion war jedoch zur Abschreckung und für die eigene Sicherheit deutlich hochgefahren worden. Saab konnte aber nicht davon ausgehen, nach Kriegsende weiterhin mit grösseren Regierungsaufträgen bedacht zu werden, und kam auf die Idee, einen DC-3 Nachfolger zu entwickeln. Zu diesem Zweck setzte man sich schon anfangs 1944 mit ABA-Swedish Airlines zusammen. Die ABA-Direktoren forderten ein 25- bis 30-sitziges Flugzeug für Kurz- und Mittelstrecken, wobei auf das bewährte und bereits bei der Gesellschaft verwendete Pratt&Whitney R-1830 Twin Wasp-Triebwerk zurückgegriffen werden sollte. Weitere Forderungen des möglichen Erstkunden waren eine Tiefdeckerauslegung, eine Reichweite von 1000 Kilometern sowie ein Abfluggewicht von etwa 11 600 Kilogramm. Darüber hinaus sollte die Maschine hervorragende Langsamflugeigenschaften besitzen und mit kurzen, sogar unbefestigten Start- und Landebahnen auskommen.

Obwohl ABA zu diesem Zeitpunkt keinerlei Bestellungen zusagte oder sich mit einer Anzahlung an den Entwicklungskosten beteiligte, liess sie sich mit dem Projekt «CT» (Civil Transport) einen genau ihren Bedürfnissen entsprechenden Airliner massschneiden. Erst 1945 schloss die Fluggesellschaft mit Saab einen Vorvertrag über 3 Einheiten ohne und 15 mit Druckkabine ab. Nach einem Wettbewerb unter Saab-Mitarbeitern hatte man sich inzwischen auf die Modellbezeichnung Saab 90 Scandia geeinigt.

Erstflug und Flugerprobung

Die Entwicklung der Scandia war bislang unter Geheimhaltung vonstatten gegangen. Erst im Dezember 1945 wurde das Projekt offiziell bekannt gegeben, obwohl der Bau eines Mock-Up und die Fertigung von Arbeitsbühnen schon im Vorjahr angelaufen waren. Der Erstflug sollte bereits im Sommer 1945 stattfinden, die Auslieferung der ersten Serienmaschine hätte im Jahre 1946 erfolgen können. Diese Planung erwies sich aber als allzu optimistisch. Zunächst galt es nämlich, einen sechsmonatigen Metallarbeiterstreik zu überstehen; darüber hinaus war eine Zulassung gemäss CAR 04 der amerikanischen Luftfahrtbehörden beabsichtigt, die eine

äusserst langwierige Flugerprobung erforderlich machte. Immerhin gelang es bis zum Spätsommer 1946, den noch nicht mit einer Druckkabine ausgestatteten Prototyp SE-BCA fertigzustellen.

Nach dem Rollout erfolgte der problemlos verlaufene Erstflug am 16. Oktober. Die weiteren Flugtests verliefen nach Plan, was die schwedischen Luftfahrtbehörden veranlasste, bereits im März 1947 die Erlaubnis zu ausgiebigen Streckenerprobungen zu erteilen, die das Flugzeug über Kopenhagen durch ganz Europa führten. Weitere Vorführreisen durch Afrika sowie Nord- und Südamerika zeigten, dass die Propellerspitzen besonders bei unbefestigten Flugplätzen in gefährliche Bodennähe gerieten. Aus



diesem Grund wurden die Triebwerke um 15 Zentimeter höher aufgehängt, das Bugfahrwerk um 10 Zentimeter verlängert und die ovale Triebwerksverkleidung in eine kreisrunde umgewandelt.

Schon während der Projektstudien hatte man erkannt, dass die Bestückung mit dem weit verbreiteten DC-3-Triebwerk (Pratt & Whitney R-1830) nur mässige Flugleistungen erbringen würde. Es wurde beschlossen, den Prototyp Saab 90 A-1 mit den stärkeren R-2000-Motoren auszurüsten. Die intensive Erprobung der SE-BCA zeigte jedoch, dass besonders unter «hot and high»-Bedingungen ein weiteres Leistungsplus erforderlich war. Das für die Serienmaschine Saab 90-A2 ausgewählte, 1825 PS starke R-2180 bewährte sich gut, hatte aber den Nachteil, nur für die Scandia produziert zu werden. In der endgültigen Auslegung konnte der Airliner 24 bis 32 Passagiere befördern.

Die Betreiber

Am 20. April 1948 unterzeichnete ABA einen endgültigen Kaufvertrag über zehn Scandias in der Serienausführung Saab 90A-2, bei der immer noch auf eine Druckkabine verzichtet werden musste. Eine druckbelüftete Scandia 90B-3 wurde den Airlines erst für 1949/1950 in Aussicht gestellt. Diese Verzögerung sollte sich für weitere Verkäufe nicht gerade als förderlich erweisen – besonders angesichts der aufkommenden amerikanischen Konkurrenz in Form der Convair CV-240 und Martin 4-0-4. Immer-

hin gelang es, die Scandia in Brasilien zu etablieren. Im März 1950 orderten Aerovias do Brasil vier und VASP zwei Einheiten der Ausgangsversion A-2. Gegen Ende des gleichen Jahres fusionierten die beiden Gesellschaften unter Führung der VASP, so dass ab 1951 alle brasilianischen Scandias in deren Farben operierten. 1954 konnten weitere vier Einheiten an die Gesellschaft verkauft werden – überdies liess sich der Prototyp nach entsprechenden Umbauten als VIP-Flugzeug an einen brasilianischen Industriellen absetzen.

Währenddessen stornierte die ABA vier ihrer zehn Bestellungen: Sie wurden für den Moment als nicht erforderlich angesehen. Nach der Typenzulassung durch die schwedischen Behörden am 13. Juni 1950 konnte Saab die erste Serienmaschine noch im Herbst ausliefern. Die Liniendienste mit dem neuen Flugzeug wurden am 11. Januar 1951 aufgenommen.

Kurz darauf fusionierten die schwedische ABA, die dänische DDL und die norwegische DNL zu den Scandinavian Airlines Systems (SAS). Die Scandias operierten in der Folgezeit auf den Kurzstrecken der SAS, da mittlere Strecken hauptsächlich mit der DC-4 bedient wurden. 1957 übernahm die brasilianische VASP jedoch die gesamte Scandia-Flotte der SAS und baute das Muster zur Beförderung von 36 Passagieren um. Eine stets hohe Auslastung zeigte den Beliebtheitsgrad. So setzte VASP die auch in südamerikanischen Klimaverhältnissen

äusserst zuverlässige Maschine bis 1965 in grossem Stil ein. Der letzte Linienflug einer Scandia fand am 22. Juli 1969 statt.

Vorzeitiges Produktionsende

Insgesamt wurden nur 18 Scandias hergestellt, obwohl das Muster als technisch ausserordentlich gelungen galt. Die Erklärung dieses Widerspruchs liegt in der Entscheidung des schwedischen Parlaments, unter dem Eindruck sich verschlechternder Ost-/Westbeziehungen zehn weitere Jagdgeschwader aufzustellen. Die Luftwaffe übte daraufhin massiven Druck auf Saab aus, das Scandia-Programm ganz aufzugeben, um so die Massenproduktion des vielversprechenden Jägers J29 Tunnan («Fliegende Tonne») sicherzustellen. Saab mochte sich aber nicht gänzlich von seinem ersten Zivilprojekt verabschieden und übergab 1954 die Fertigung von sechs Einheiten an die holländischen Fokker-Werke. Noch im gleichen Jahr konnte Fokker die letzte Maschine dieses Bauloses fertigen und beschäftigte sich fortan mit der Produktion der hauseigenen, sehr erfolgreichen F. 27 Friendship.

Saabs Hoffnungen, weitere Scandias zu verkaufen, erfüllten sich wegen mangelnder Modellpflege nicht. So war die an sich solide Maschine weiterhin nur mit Kolbenmotoren (und ohne Druckkabine) lieferbar, während einige Mitbewerber schon einen Propjet-Antrieb offerierten. Saab sah ein, dass der technische Vorsprung der Konkurrenz so bald nicht würde aufgeholt werden können und verzichtete nach Erfüllung des J29-Auftrags auf eine Neuauflage der Scandia. Der schwedische Staat entschädigte die Firma für die im Zivilbereich gemachten hohen Investitionen in Form eines Bonus pro abgelieferter Tunnan. **cp**

Bert Keim

Eindrückliches Flugzeug: die Saab 90A-2-Scandia, von der nur 18 Exemplare hergestellt wurden.



Foto: Saab

Technische Daten

Name	Saab 90A-2 Scandia
Länge	21,30 m
Höhe	7,10 m
Spannweite	28,00 m
Flügelfläche	85,70 m ²
Leergewicht	9960 kg
Max. Startgewicht	16 000 kg
Höchstgeschwindigk.	455 km/h
Reisegeschwindigk.	400 km/h
Landegeschwindigk.	130 km/h
Max. Reichweite	2650 km
Triebwerke	2xPratt&Whitney Twin Wasp R-2180
Leistung	je 1825 PS
Passagiere	24-32

Citation Latitude



Fotos: Textron

Die Citation Latitude gehört der Kategorie «Midsize Business Jet» an und verfügt über eine maximale Reichweite von 5278 Kilometern.

Fast ein Schnäppchen...

Die Citation Latitude der Textron Aviation zieht die Blicke auf sich. Formschön und im Vergleich zu Konkurrenzprodukten «günstig»: Das Interesse an dem 16,25 Mio. US-Dollar teuren Business-Jet scheint gross. «Cockpit» warf in Kloten einen längeren Blick ins Cockpit und in die geräumige Kabine.

«In der Citation Latitude lässt sich ganz relaxed fliegen», weiss der holländische Regionalverkaufsdirektor Duncan van de Velde. Er ist des Lobes voll für die Leistungen des neusten «Babys» der Textron Aviation. Der Business-Jet sei zwar etwas weniger schnell als die Citation Sovereign, auf deren Ausstattung die Latitude basiert. Das neuste Produkt scheint bei der Geschäftsklientel aber gut anzukommen. Bereits sind die ersten Maschinen in die USA, nach Polen und in die Türkei verkauft worden. Der in Zürich und Wien vorgestellte Prototyp hat einen Abnehmer in Südamerika gefunden. Der auf Vermietungen von Geschäftsflugzeugen spezialisierte Anbieter Net Jets hat sich 48 Optionen gesichert und beabsichtigt, 150 Maschinen zu erwerben.

Wer einen genaueren Augenschein nimmt, dem fällt der Flachboden (flat floor) in der Kabine auf. Tatsächlich gibt es am Kabinenboden keine Kanten oder Unebenheiten, so dass die Kabine grösser wirkt. Auch grossgewachsene Passagiere können sich erhobenen Hauptes bewegen, ohne dass sie Gefahr laufen, den Kopf an der Decke anzustossen.

Von LA nach NY in fünf Stunden

Die Reichweite ohne Passagiere gilt mit 2850 nautical miles (2750 mit Passagieren) als sehr guter Wert. Mit diesen 5278 Kilometern lässt sich problemlos ohne Zwischenstopp von Los Angeles nach New York fliegen. Die Strecke von der West- an die Ostküste der USA legt der Jet gemäss Werksangaben in etwas über fünf Stunden zurück.

Von der britischen Hauptstadt London in jene Deutschlands, Berlin, benötigt er rund 1 Stunde und 15 Minuten. Die Reisegeschwindigkeit beträgt gut 800 km/h.

Wettbewerbsfähiges Modell

«Es handelt sich um ein sehr wettbewerbsfähiges Flugzeug», freut sich Duncan van de Velde. Einer der Pluspunkte sind die Kabinenfenster. Sie sind um 25 Prozent grösser als jene von vergleichbaren Modellen und geben den Fluggästen das Gefühl, die Kabine werde mit Licht geflutet. Ein anderer Pluspunkt ist die grosse Toilette am Ende der Kabine. Dies sei bei einer Kundenbefragung ein grosser Wunsch gewesen. Beeindruckend ist die Beinfreiheit in der Kabine. Auch sich gegenüber sitzende Personen haben 80 cm Beinfreiheit, was auf



Das Interieur ist dank den grossen Fenstern sehr hell, die Sitze bieten viel Platz. Im hinteren Teil befindet sich zusätzlicher Stauraum.

längeren Distanzen angenehm ist. Um die Passagiere am Boden gegen Kälte und Abgase zu schützen, ist im Innern der Kabine vor der Türe ein Schutzvorhang angebracht worden. Der Business-Jet kann auf kurzen Pisten operieren und soll auch für steile Anflüge, etwa auf den Flughafen von London City oder Lugano, zertifiziert werden.

1800 Dollar kostet eine Flugstunde

Der Anschaffungspreis von 16,25 Millionen

Dollar gilt als günstig, «fast schon ein Schnäppchen», wirbt van de Velde. Als direkte Konkurrenten bezeichnet er die Typen Legacy 450 und 500 von Embraer. Eine Flugstunde kostet rund 1800 US-Dollar – alle Kosten wie Crew und Treibstoffverbrauch eingerechnet. In Europa sorgen sechs Servicecenter, eines davon in Zürich, für schnelle Abhilfe bei allfälligen Problemen.

Die der Öffentlichkeit erstmals an der Ebace 2015 vorgestellte Citation Latitude sollte

gemäss van de Velde Ende Dezember 2015 oder spätestens im Januar 2016 auch von der EASA zertifiziert werden.

Mit der Citation Longitude soll in Bälde ein weiterer Business-Jet auf den Markt kommen, der noch längere Distanzen absolvieren kann. **cp**

Patrick Huber



Das Cockpit ist mit einem Garmin G5000 mit drei Touch-Screen-Displays ausgestattet.

Technische Daten

Flugzeugtyp	Citation Latitude
Länge	18,97 m
Höhe	6,38 m
Kabinenhöhe	1,83 m
Kabinenbreite	1,95 m
Kabinenlänge	6,63 m
Spannweite	22,05 m
Leergewicht	8462 kg
Max. Startgewicht	13 971 kg
Max. Gepäckgewicht	565 kg
Reisegeschwindigkeit	826 km/h
Min. Startstrecke	1091 m (MTOW)
Max. Reichweite	5278 km
Triebwerke	2 Pratt&Whitney PW306D1
Steigleistung	FL430 in 24 Min.
Passagiere	9

Rudolf Joder setzt sich für eine Lösung ein

Noch immer ist keine langfristige und befriedigende Lösung zum Thema Pilotenalter absehbar. Der Schlüssel dazu liegt offensichtlich in Brüssel. Der Präsident der Swiss Helicopter Association (SHA), Rudolf Joder, wird am 13. Januar 2016 an oberster Stelle vorsprechen. Er reist nach Brüssel.

Vielleicht ist dies der entscheidende Durchbruch für eine befriedigende Lösung der CAT-POL-Problematik bezüglich Pensionierungsalter von Berufspiloten. Die Schweizer Helikopterunternehmer und -berufspiloten brauchen dringend Planungssicherheit. Rudolf Joder stand Karin Münger zu diesem Thema Red und Antwort.

Rudolf Joder, Sie treffen am 13. Januar in Brüssel den Generaldirektor der EU-Kommission «Verkehr» zu einer Unterredung. Nun ist es ja nicht gerade üblich, dass ein Präsident eines nationalen Verbands in Brüssel Zugang zu den obersten Gremien bekommt. Wie wurde dieses Vorhaben möglich?

Rudolf Joder: Nachdem für die Helikopterindustrie und weitere Bereiche der Aviatik anhaltend Probleme bei der Übernahme und dem Vollzug der europäischen Regelwerke bestehen, habe ich mich als Politiker entschlossen, direkt in Brüssel zu intervenieren. Dabei fand ich grosse Unterstützung bei der schweizerischen EU-Mission. Botschafter Roberto Balzaretta und Botschaftsrat Pietro Piffaretti haben mir das Gespräch mit dem Generaldirektor der EU-Kommission «Verkehr» (Anm. d.Red.: Directorate-General for Mobility and Transport, DG MOVE) vermittelt.

Was ist das Ziel dieser Unterredung?

Ziel der Kontaktnahme ist es, die Auswirkungen der EU-Vorschriften für die Unternehmen in der Praxis aufzuzeigen, Vereinfachungen vorzuschlagen und die Zusammenarbeit zwischen dem EU-Regulator und der betroffenen Aviatik-Industrie in der Schweiz für die Zukunft zu intensivieren.

Wer wird Sie begleiten respektive unterstützen?

Am 13. Januar 2016 erfolgt eine erste persönliche Kontaktnahme zwischen Henrik Hololei, Generaldirektor der DG MOVE, und mir. Anschliessend soll eine zweite Gesprächsrunde stattfinden mit einer grösseren Delegation, in der auch verschiedene Aviatikverbände aus EU-Staaten vertreten sein werden.

Das «Pensionierungsalter» thematisierten Sie bereits bei Ihrem Besuch bei der EASA in Köln (siehe «Cockpit» 11/2015). Glauben Sie, dass die Signale der EASA in Brüssel zur Kenntnis genommen werden?

Davon bin ich überzeugt, weil wir gute Argumente geltend machen können.

Sie sind also zuversichtlich, dass die EU-Kommission Hand zu einer Lösung bieten wird? So zum Beispiel zu nationaler Souveränität in dieser Angelegenheit?

Die EU hat die Möglichkeit, generell ihre Regelwerke zu überprüfen



Der ehemalige Nationalrat Rudolf Joder spricht bei der EU vor.

und allenfalls zu korrigieren oder aber nationale Ausnahmen zu ermöglichen. Solche sieht das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union ausdrücklich vor.

Werden Sie auch weitere offene Punkte im Verhältnis EASA-Schweiz ansprechen?

Ja. Ich werde neben den Problemen der Helikopterindustrie auch diejenigen der General Aviation und der flugtechnischen Betriebe ansprechen.

Ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt über Ihr Vorsprechen in Brüssel informiert?

Ja. Ich habe das Bazl über die Gespräche in Brüssel informiert. Nach einem ersten Treffen kann ich mir auch ein koordiniertes Vorgehen der Industrie mit Unterstützung des Bazl vorstellen. **cp**

Der Vorstand wünscht seinen Mitgliedern und Kunden ein erfolgreiches neues Jahr!



AS.350B3 HB-ZMC der Swiss Helicopter AG beim Start von der Kleinen Scheidegg.

Foto: Markus Herzig

Heli «Mike Charlie»

Zwei Helikopter, welche aktuell im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragen sind, tragen das Callsign «Mike Charlie». Der SA.315B Lama «Xray Mike Charlie» wurde im Sommer 1984 aus Neuseeland importiert. In der Flotte der Air Grischa ersetzte er den SA.315B HB-XFE, welcher nach Österreich verkauft wurde, und ergänzte die beiden Lama HB-XNC und HB-XND. Nach 19 Jahren in der Flotte der Bündner Firma wechselte der «Drahtesel der Lüfte» in den folgenden Jahren öfters den Halter und flog bei der Heli Rezia, CAT Heli und Heli-TV. Nach seiner Ausserdienststellung übernahm Helikopter-Service Triet AG den HB-XMC. Geflogen ist der Helikopter seitdem aber noch nicht.

Der AS.350B3 Ecureuil «Zulu Mike Charlie» wurde im Mai 2010 als insgesamt 9. und letzter Ecureuil in der Flotte der BOHAG Berner Oberländer Helikopter AG übernommen. Er bekam den Taufnamen «Wildstrubel». Nach dem Zusammenschluss in die Swiss Helicopter AG am 1. Juli 2012 bekam der HB-ZMC neue Aufschriften, trägt aber noch immer die ehemalige Lackierung der BOHAG.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XMC SA.315B Lama; S/N 2527; B/J 1978; vorher: ZK-HNW; Eintrag: 10. August 1984, Eigentümer & Halter: Air Grischa Helikopter AG; Handänderung: 20. August 2003, neuer Eigentümer: Rotor-Gloor, neuer

Halter: Heli Rezia AG; Handänderung: 16. April 2004, neuer Halter: CAT Heli AG; Handänderung: 26. Juli 2005, neuer Halter: Heli-TV SA; Handänderung: 13. Januar 2011, neuer Eigentümer: Elirotor Sagl; Handänderung: 29. August 2013, neuer Eigentümer & Halter: Elirotor Sagl; Handänderung: 20. Mai 2015, neuer Eigentümer & Halter: Helikopter-Service Triet AG.

HB-ZMC AS.350B3 Ecureuil; S/N 4984; B/J 2010; Eintrag: 12. Mai 2010, Eigentümer & Halter: BOHAG; Handänderung: 1. Juli 2012, neuer Eigentümer & Halter: Swiss Helicopter AG.

Markus Herzig



SA.315B HB-XMC und HB-XND der Air Grischa in Samedan.

Foto: Markus Herzig



SA.315B HB-XMC der CAT Heli AG in Engelberg.

Foto: Sascha Kempf



Postkarten,
Visitenkarten,
Flyer und
mehr.

Günstig, schnell und einfach drucken!
Schau vorbei auf www.printzessin.ch



printzessin.ch

AgustaWestland AW109Power

Der AW109 wird seit vierzig Jahren produziert. Er ist in der Schweiz in erster Linie als Rettungshubschrauber der Rega bekannt. Heute fliegen in der Schweiz noch neun AW109 (ohne AW109S-Versionen).

Technische Daten

Hersteller	AgustaWestland
Typ	Leichter zweimotoriger Mehrzweckhelikopter
Erstflug	4. August 1971
Länge (inklusive Rotor)	13,04 m
Kabinenbreite	1,59 m
Max. Höhe	3,50 m
Besatzung/Pax	1/7
Rotordurchmesser	11,00 m
Max./Dauerleistung	500 kW / 425 kW
Leergewicht	1590 kg
Max. Abfluggewicht	2850 kg
Triebwerk	2 x Turbomeca Arrius 2K1
Treibstoff	835 l
Max. Aussenlast	1000 kg
Höchstgeschwind.	311 km/h
Reichweite	948 km
Website	www.agustawestland.com

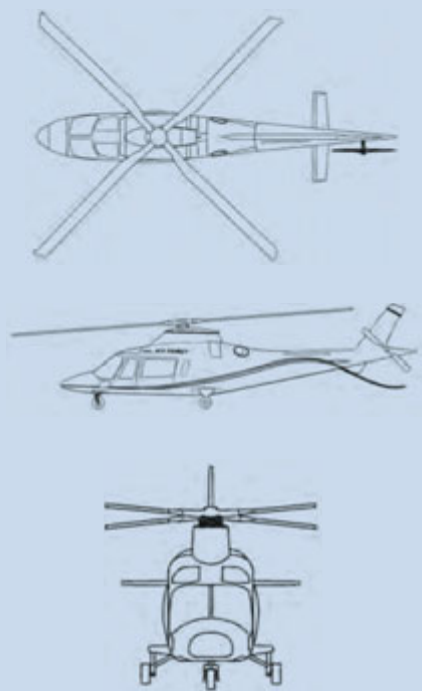



Foto: AgustaWestland

Die Entwicklung des Agusta A109 begann in den 1960er-Jahren als einmotoriger Helikopter. Da ein zweimotoriger Hubschrauber benötigt wurde, baute Agusta ihn ab 1969 für den Einsatz mit zwei Allison (heute Rolls-Royce) 250-C14-Triebwerken um. Diese Version erhielt ursprünglich die Bezeichnung A109C und den Namen «Hirondo» (Schwalbe). Bald änderte die Bezeichnung in A109A und der Name verschwand ganz.

Der Erstflug des ersten von drei Prototypen fand 1971 statt. Am 15. März 1976 erhielt der A109A die nationale Zulassung, worauf sofort die Auslieferung der Serienmaschinen begann. Ab 1981 boten die Italiener mit dem A109A Mk. II eine verbesserte Version an. Eine neue Antriebswelle, ein strukturell verbesserter Heckausleger und grössere Heckrotorblätter waren nur einige Optimierungen. Eine weiter verbesserte C-Version mit Hauptrotorblättern aus Verbundwerkstoffen wurde am 14. Mai 1986 zugelassen. Im April 1983 hob der erste A109K ab. Er war als «Hot and High»-Version des A109A Mk. II für den militärischen Einsatz entwickelt worden. Er unterschied sich nur durch die leistungsstärkeren französischen Triebwerke Turbomeca Arriel 1K. Aus der K entstand als Spezialversion für die zivile Rettungsfliegerei der A109K2. Erstkunde war die Rega. Die für die Zertifizierungsflüge eingesetzte Maschine (I-RAIE) wurde Ende 1991 als erster K2 der Rega übergeben und am 6. März 1992 als HB-XWA registriert. Bis 1995 erhielt die Rega 15 weitere K2.

Agusta begann 1993 mit der Entwicklung des A109E, der als A109Power verkauft wird. Diese Maschine sollte den C und K2 vereinheitlichen und erhielt anfänglich den Namen «Unified» (Einheitlich). Der Prototyp mit der Bezeichnung A109D hob am 1. Oktober 1994 ab und wurde später der zweite Prototyp der A109E. Aufgebaut auf der Zelle des K2, erhielt er den von der A129 Mangusta abgeleiteten Hauptrotorkopf aus Titan. Agusta stellte den neuen Hubschrauber 1995 am AéroSalon in Paris vor und erhielt am 31. Mai 1996 die Zulassung. Der Power konnte erstmals mit Turbomeca-Triebwerken oder Pratt & Whitney Canada PW206C bestellt werden. Mit dem A109Power Elite ist seit 2001 eine VIP-Version erhältlich. Seit der Fusion von Agusta und Westland im Juni 2011 lautet die Bezeichnung AW109Power. In der Schweiz waren bis heute 45 AW109 im Einsatz A (9), A Mk. II (3), C (7), E (20) und K2 (16). 

Staatliches Kopierwerk



Vor genau 100 Jahren nahm die Schweizer Fliegertruppe die in sechs Exemplaren gebaute DH-1 in Dienst. Das Beobachtungsflugzeug erwies sich als nichts anderes als ein verkleinerter Klon der deutschen AGO C.1, die der Schweizer August Haefeli kurz nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs für das Deutsche Kaiserreich konstruierte.

Kaum liess gewaltiges, nicht enden wollendes Donnergrollen im August 1914 den Ersten Weltkrieg entfachen, kam in der neutralen Schweiz der Ruf nach einer vom Ausland unabhängigen Flugzeugindustrie auf. Es erwies sich als ein Glücksfall für den im Aufbau begriffenen Aviatik-Zweig der alterwürdigen Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun, dass sich Oberleutnant August Haefeli – eben erst aus Berlin-Johannisthal in die Heimat zurückgereist – zum Militärdienst meldete.

Die Wurzeln reichen ins Kaiserreich

Für die im Flugzeugbau reichlich unbedarften Eidgenossen war August Haefeli (siehe Kasten) von unschätzbarem Wert. Er sollte sich als die treibende Kraft im Aufbau einer staatlichen Flugzeugindustrie erweisen, die kurz nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs in harter

Konkurrenz mit privaten Unternehmen stand. Zuerst auf der Prioritätenliste der «Loorberkranz-Etage» der Schweizer Armee stand ein robustes Beobachtungsflugzeug. Denn zu diesem frühen Zeitpunkt der Feindseligkeiten in Europa stand die Gefechtsfeldüberwachung durch Flugzeuge im Vordergrund.

Startschuss zur Entwicklung dieses Typs bei der K+W in Thun war die Sitzung der Aviatikkommission vom 24. April 1915, nachdem die Fliegerabteilung einen Typ nach dem Vorbild der Farman F-20 wünschte (siehe Kasten). Was August Haefeli in den Thuner Konstruktionshallen für die Schweizer Fliegertruppe austüftelte, war nichts anderes als ein Klon der bei den Ago Flugzeugwerken GmbH in Berlin-Johannisthal fürs Deutsche Kaiserreich entwickelten AGO C.1. Die ersten Konstruktionszeichnungen für die AGO C.1 fertigten Haefeli und sein Landsmann Ingenieur Schropp Ende 1914 an. Der Prototyp

C.1/15 erhob sich im Januar 1915 erstmals in die Lüfte. Die Ago Flugzeugwerke GmbH fertigten insgesamt 64 Einheiten für die Kaiserlichen Luftstreitkräfte sowie für die Marine.

Schwachpunkt Motor

In seinem Heimatland musste sich Haefeli aber nach der Decke strecken: Die in der Schweiz verfügbaren Flugzeugmotoren waren von weit geringerer Leistung als im Kaiserreich. Das einzige für die Eidgenossen verfügbare Triebwerk war der 120 PS starke Argus AS-II. Besonders brisant: Die Gebrüder Bühler in Uzwil sowie die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur fertigten dieses in Deutschland entwickelte Triebwerk ausschliesslich für die Bedürfnisse des Kaiserreichs. Immerhin gelang es der Fliegertruppe, einige dieser bei Bühler gefertigten Motoren für die eigenen Zwecke abzuzweigen.

Der verminderten Motorenkraft wegen musste Haefeli sein Erstlingswerk für die Fliegertruppe im Vergleich zur Original AGO C.1 um rund 15 Prozent verkleinern. In der AGO C.1 pochte ein Mercedes D.III-Triebwerk mit einer Leistung von 160 PS, womit knapp ein Drittel mehr an Motorenkraft zur Verfügung stand als beim Schweizer Muster.

Der Typ war als Doppelrumpfflugzeug für einen Piloten sowie einen Beobachter ausgelegt. Um der Besatzung für ihre Aufgabe optimale Sichtbedingungen zu bieten, war das Triebwerk am Heck eingebaut und wirkte auf einen Druckpropeller. Bei dieser Konstruktion standen die Erzeugnisse von Henri Farman Pate, wo August Haefeli ja seine ersten Gehversuche als Flugzeugkonstrukteur absolviert hatte.

Die Kriegstechnische Abteilung (KTA) erteilte der K+W Thun den Auftrag zum Bau von insgesamt sechs Exemplaren, welche die offizielle Bezeichnung DH-1 erhielten – das Kürzel für Doppeldecker Haefeli. Dies war gleichzeitig der erste Auftrag an die staatliche K+W Thun zum Bau von Flugzeugen. Die Eidgenossen unterliessen es allerdings, der Ago Flugzeugwerke GmbH in Berlin-Johannisthal als Entwicklungsfirma Lizenzgebühren zu überweisen.

Im Herbst 1915 stand die erste DH-1 (Taktische Nummer 41) für Rolltests bereit. Am 27. November des gleichen Jahrs schlug für den verkleinerten Klon der AGO C.1 die grosse Stunde: Der eigens für die Flugerprobung abkommandierte 25-jährige Fliegerleutnant Marius Reynold startete von Thun aus zum Jungferflug. Die erste DH-1 absolvierte bis zum 2. Februar 1916 insgesamt 52 Testflüge, die alle unfallfrei verliefen. Dies war der erste grosse Meilenstein der staatlichen Flugzeugindustrie der Schweiz – und gleichzeitig auch der Auftakt zu einem Debakel, wie der zweite und letzte Teil der DH-1 Geschichte aufzeigen wird. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern für das Überlassen von Unterlagen und Fotos.

Die Farman als Urahn der Haefli DH-1

Der Schweizer August Haefeli liess sich bei der Entwicklung der AGO C.1 für das Deutsche Kaiserreich sowie der DH-1 für die Schweizer Fliegertruppe von den französischen Farman-Konstruktionen aus Billancourt an der Seine inspirieren. Typisches Merkmal dieser noch vor Beginn des Ersten Weltkriegs gefertigten F-20-Doppeldecker war der hinter dem Rumpf angeordnete Motor, was für die Besatzung hervorragende Sichtverhältnisse schuf.

Die Fliegertruppe requirierte zu Kriegsbeginn zwei mit einem 80 PS starken Gnôme 80 Lambda-Umlaufmotor ausgerüstete Farman F-20, welche die taktischen Nummern 21 und 47 erhielten. Sie kamen hauptsächlich in der Schulung zum Einsatz. Die F-20 mit der Nummer 21 musste am 19. Mai 1916 nach einem Landeunfall durch Adjutant Oskar Locher abgeschrieben werden, während die zweite Farman bis Kriegsende im November 1918 im Einsatz blieb. **(sta)**



Die Farman F-20 mit der taktischen Nummer 21 ging am 19. Mai 1916 durch einen Landeunfall verloren.

August Haefeli

Der im Januar 1887 in Balsthal (SO) geborene August Haefeli war geistiger Vater der DH-1 und gilt als einer der Pioniere der Schweizer Aviatikindustrie. Der gelernte Mechaniker absolvierte zuerst das Technikum in Burgdorf BE, bevor er als Ingenieur bei Farman im französischen Billancourt anheuerte. Seine Sternstunde erlebte August Haefeli als leitender Ingenieur der Ago Flugzeugwerke GmbH in Berlin-Johannisthal.

In seiner Heimat agierte Haefeli eher glücklos: Die zwischen 1915 und 1919 in der staatlichen K+W entwickelten Doppeldecker-Typen DH-1 bis DH-5 standen im Schatten der bei der Fliegertruppe weitaus beliebteren Wild-Flugzeuge. Kein Erfolg war in den frühen Zwischenkriegsjahren dem Jagdflugzeug MA-7 beschieden, das nie die Serienreife erlangte. In der Folge zog sich August Haefeli 1929 aus dem Flugzeugbau zurück und entwickelte fortan Motorspritzen und Kompressoren. Der Familienvater verstarb im Juni 1960 in Thun. **(sta)**



Fotos: Bundesarchiv Bern

Die Haefeli DH-1 (Taktische Nummer 44) verlässt den frisch fertiggestellten Hangar auf dem Militärflugplatz von Dübendorf zu einem Übungseinsatz.



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

Wir freuen uns auf dich!



COCKPIT



DIE LUFTFAHRTZEITSCHRIFT FÜR DIE JUGEND
Nr. 1/8. Jahrgang Pr. 1,20 Januar 1966

Vor 50 Jahren im «Cockpit»

1966 war der achte Jahrgang des COCKPIT und zum zweiten Mal drohte eine Bruchlandung: Die finanziellen Reserven waren aufgebraucht. In dieser Situation kamen der AeCS und die Stiftung Pro Aero zu Hilfe und gemeinsam mit dem Verlag Sauerländer AG in Aarau sicherten sie die Existenz des damals als «Luftfahrtzeitschrift für die Jugend» bezeichneten Monatshefts. Dr. Ulrich Haller zeichnete ab Januar 1966 als Nachfolger von Dr. Trudi Weder-Greiner als Chefredaktor verantwortlich.

Inhaltlich begann damals die Entwicklung von der Jugendzeitschrift zur ernst zu nehmenden Fachpublikation. In diese Richtung zeigte der Anfang einer sehr detailreichen Artikelreihe von zwei namhaften Air Britain-Redaktoren über die Flugzeuge der Swissair seit ihrer Gründung. Wichtig war aber auch die Aktualität, wie eine ausführliche Beschreibung des neuen leichten Aufklärungshelikopters Hughes OH-6A für die U.S. Army und die Aufnahme des De Havilland Canada Twin Otter in die Flugzeuggalerie belegen. Der Twin Otter-Prototyp war nur acht Monate früher erstmals geflogen.

Ebenfalls relativ neu war das englische Verkehrsflugzeug Hawker Siddeley Trident, dem die vier Mittelseiten des COCKPIT im Januar 1966 gewidmet waren mit Fotos, Entwicklungsgeschichte, technischen Daten und einer Explosionszeichnung, die den technischen Aufbau des Flugzeuges detailliert sichtbar machte.

Franz Wegmann

Die enge Verwandtschaft zwischen dem leichten Militärhelikopter Hughes OH-6A (oben) und der zivilen Luxusausführung Hughes 500 geht aus dieser Foto gut hervor.



Der Prototyp des De Havilland Canada DHC-6 Twin Otter startete am 20. Mai 1965 zu seinem ersten Flug.



Die erste Mirage IIIRS der Schweizer Luftwaffe wurde von Dassault in Frankreich gebaut und 1965 am Aérosonal in Paris-Le Bourget ausgestellt.



Der Zusammenbau von Rumpfnase und verlängertem Rumpf der neuen DC-8-61 geht bei der Douglas Aircraft Division in Long Beach (Kalifornien) seinem Ende entgegen.



Genf: Die Flotte der königlichen Familie Saudi-Arabiens beinhaltet mehrere Lockheed L-100-30 Hercules, darunter die HZ-128, die auf dem Bild kurz nach dem Start fotografiert wurde. Deutlich sichtbar sind die üblichen Wirbel rund um die Propeller.

Foto: Jean-Luc Altherr



Genf: Auf dem Rückweg von Riyadh nach Caracas hat der Präsident von Venezuela an Bord dieser Ilyushin 96-300 CU-T1250, die an Cubana vermietet ist, einen kurzen Abstecher nach Genf gemacht.

Foto: Jean-Luc Altherr



Genf: Die kleine litauische Privatgesellschaft Charter Jets betreibt den Bombardier CRJ-200LR LY-VTA, ausgestattet mit einer spektakulären Bemalung.

Foto: Jean-Luc Altherr

Genf: Die Stadt Leipzig, Basis von DHL in Deutschland, hat 2015 ihr 1000-jähriges Bestehen gefeiert. Der Airbus A300-622RF D-AEAR trägt anlässlich dieses Geburtstags ein Jubiläums-Emblem.

Foto: Jean-Luc Altherr



Genf: Sie war bereits am 23. Oktober erwartet worden, kam dann aber erst am 7. November: «Sultan1», die Boeing 747-825 A6-PFA der Regierung des Emirats Abu-Dhabi ist die erste Maschine dieses Typs, die in Genf aufsetzte. Die gegenüber dem Vorgängermodell um vier Meter längere Flügelspannweite verlangt nach besonderen Massnahmen, damit die Maschine sicher auf dem Flughafengelände bewegt werden kann.

Foto: Jean-Luc Altherr

Basel: Dieser Airbus A300-200F (TC-MCC) der MNG Cargo war während mehrerer Wochen täglich am EuroAirport zu sehen.

Foto: Dennis Thomsen



Basel: Seltenes Bild am EuroAirport: Die Air Bridge Cargo brachte ihre Fracht mit dieser Boeing B747-400ER (VP-BIM)

Foto: Dennis Thomsen



Saanen: Diese AgustaWestland 139 T7-LSS des Zürcher Unternehmens Skymedia AG besuchte den Flugplatz Saanen im Berner Oberland.

Foto: Joël Bessard



Saanen: Ebenfalls in Saanen zu Gast war die King Air 350 OO-OCA von Air Service Liège (ASL). Auf dem Bild ist sie bereit zum Start.

Foto: Joël Bessard



Basel: Die selten gesehene ATR-72-Maschine der dänischen AlsieExpress OY-CLZ landete am EuroAirport im Rahmen eines Charterflugs. Im Hintergrund ist der alte «Lucky Strike»-Hangar zu erkennen, der letzte verbliebene Überrest des Flugplatzes aus seinen Anfangszeiten. Er soll einer Flugplatzenerweiterung weichen – sofern er nicht unter Denkmalschutz gestellt werden kann.

Foto: Dennis Thomsen

Der Traum wurde zur Realität

Nach mehr als fünf Jahren intensiver Ausbildung wurden im Hotel Park Weggis 14 junge Männer zu Berufsmilitärpiloten der Schweizer Luftwaffe brevetiert.

Der 10. Dezember 2015 wird sich für die 14 jungen Männer der Pilotenklasse 09 im Gedächtnis einbrennen. Es ist der Tag, an dem sie nach mehr als fünf Jahren intensiver Ausbildung von der Schweizer Luftwaffe zu Berufsmilitärpiloten brevetiert wurden. «Es braucht einen sehr starken Willen, grosses Durchhaltevermögen, Selbstdisziplin, Gesundheit und auch Glück», sagte der Kommandant der Pilotenschule, Oberst im Generalstab Markus Thöni zu den frisch brevetierten Piloten. Er verhehlte nicht, dass die Anforderungen an die Militärpiloten enorm gestiegen sind. «Fliegerisches Talent, wie es die Helden aus der Pionierzeit mitbringen mussten, reicht heute nicht mehr aus.» Gewachsen seien die Anforderungen an den Intellekt. Die Fähigkeit etwa, während des Fluges mit einer enormen Flut an Informationen umzugehen, diese zu ordnen und prioritätengerecht umzusetzen. Gefordert seien auch Flexibilität und ein ausgeprägtes räumliches Vorstellungsvermögen. «Ihr habt all dies erfüllt. Euer Traum wird nun Realität.» Thöni überreichte den 14 frisch ausgebildeten Männern das Militärpilotenbrevet und beförderte sie gleichzeitig zum Oberleutnant.

Viel geleistet, viel erreicht

«Sie haben sehr viel geleistet – Sie haben sehr viel erreicht», sagte Brigadier Peter Soller, Kommandant Lehrverband Flieger 31, zu den neuen Berufsmilitärpiloten. «Sie dürfen die «Wings» mit Stolz tragen.» Soller gratulierte den Piloten zum Durchhaltewillen, zu den erworbenen Fähigkeiten und auch zum Studienabschluss. «Ehregast» Claude Nicollier, der 1966 zum Militärpiloten brevetiert wurde und danach eine beeindruckende Laufbahn bis zum Astronauten absolviert hatte, vermittelte wertvolle Tipps: «Unternehmen Sie alles, um besser zu sein als das, was verlangt wird. Folgen Sie immer dem Weg zur Vorzüglichkeit, Exzellenz und Brillanz. Und nehmen Sie nie Abkürzungen bei der Vorbereitung Ihrer Flugeinsätze.» Er bezeichnete es auch als ein Muss, Alternativen vor dem Flug vorzubereiten. Nach dem Start sei es dazu zu spät.

«Es erwarten Euch schöne, aber auch fordernde Stunden in den Cockpits der Luftwaffe», sagte Thöni abschliessend zu den Piloten. Bereits anfangs nächstes Jahr rücken diese in ihre Staffeln ein. Sieben als Helikopterpiloten für die Sparte Lufttransport, die anderen sieben als Jet-Piloten für die Sparte Luftverteidigung. **wy**



Die 14 neu brevetierten Berufsmilitärpiloten der Luftwaffe. Vorne in der Mitte Oberst im Generalstab Markus «Märk» Thöni, Kommandant der Pilotenschule.

Berufe in der Aviatik



Motivation ist ein zentraler Aspekt in der Bildung. Dies kommt auch in der neuen Broschüre

Broschüre

der Aerosuisse mit dem vielversprechenden Titel «Ich lerne aviatisch» zum Ausdruck. Auf 56 Seiten erfährt dies der Leser ganz direkt aus illustrierten Interviews mit 40 jungen angehenden Flugzeugmechanikerinnen, Raumfahrts-Ingenieuren, angehenden Rettungssanitäterinnen, Cabin Crew Members, Logistikern, Aviatik-Studentinnen, Piloten usw. Eine Präsentation der verschiedenen Berufsbilder in der Luftfahrt, wie sie authentischer nicht sein könnte. Aber auch wertvolle Hinweise und Links sind in der neuen Ausbildungsbroschüre der Aerosuisse zu finden. Bestellungen unter: info@aerosuisse.ch

AVIC setzt auf Wasserflugzeuge

Die zur staatlichen chinesischen Aviation Industry Corporation of China-Gruppe (AVIC) gehörende Joy Air ergänzt ihre Flotte mit 20 Cessna Grand Caravan EX Amphibian. Die von einer einzelnen Propellerturbine des Typs Pratt & Whitney Canada PT6A-140 angetriebenen Wasserflugzeuge werden bei der für den chinesischen Markt zuständigen Cessna-AVIC Aircraft endmontiert. Die ersten Auslieferungen sollen noch in diesem Jahr erfolgen. Konkrete Formen angenommen hat beim Staatskonzern inzwischen auch das von vier Propellerturbinen des Typs WJ-6 angetriebene Flugboot AVIC AG600, das derzeit bei China Aviation Industry General Aircraft Company (CAIGA) endmontiert wird. Mit einer Spannweite von 38,8 und einer Länge von 36,7 Meter sowie einem maximalen Startgewicht von 53,5 Tonnen wird es die grösste Maschine ihres Typs weltweit sein. Das Amphibium, das bis zu 50 Personen Platz bietet, soll eine Höchstgeschwindigkeit von 560 km/h erreichen und einen Aktionsradius von 4500 km aufweisen. In der Brandbekämpfungsvariante sind für das Füllen der 12 Tonnen Wasserfassenden Tanks lediglich 20 Sekunden vorgesehen. Abheben soll die Eigenentwicklung, für die derzeit 17 Bestellungen vorliegen, erstmals 2016. **AM**

PC-24: Zweiter Prototyp im Test



Foto: Joel Supper

Der zweite Prototyp des PC-24 bei seinem ersten Flug in Buochs.

Am Montag, 16. November, ist der zweite PC-24-Prototyp der Pilatus Flugzeugwerke zu seinem ersten Testflug gestartet. Der erste Prototyp hat eine Serie von Tests bereits erfolgreich bestanden.

Der zweite PC-24-Prototyp hat seine ersten Flugversuche erfolgreich über die Bühne gebracht. Am 16. November um 10.06 Uhr hob das neue Business Aviation-Flugzeug vom Flugplatz Buochs zum Jungfernflug ab. Der PC-24, der die Immatrikulation HB-VXB trägt, war insgesamt 82 Minuten unterwegs. Po1 war im Mai zum ersten Flug gestartet. Für das Testflugprogramm des PC-24 kommt der Erstflug des Po2 für die Pilatus Flugzeugwerke einem riesigen Schritt nach vorne gleich. Insgesamt umfasst die Testreihe 2300 Flugstunden. Po2 wird die meisten Testflüge – und auch einige Zertifizierungsflüge – in den USA und in Kanada absolvieren; dies in enger Zusammenarbeit mit den dortigen Systemherstellern. Im Fokus stehen die Avionik und der Autopilot. Das Testprogramm umfasst aber auch Flüge bei grosser Kälte sowie Vereisungstests.

PC-24-Testflugprogramm verläuft erfolgreich

Die bisherigen Testflüge mit dem ersten Prototyp sind problemlos verlaufen. Seit Mai 2015 hat Po1 87 Flüge absolviert und 143 Flugstunden hinter sich gebracht. Zahlreiche aerodynamische Tests sind in der Luft ausgeführt worden, darunter auch Testflüge, die aufzeigen sollen, wie sich das Flugzeug bei langsamer Geschwindigkeit, bei Flattertests oder bei in extremer Höhe durchgeführten Flügen verhält. Dieses umfassende Testprogramm im Flug ergänzt die intensiven Bodentests.

Pilatus-Verwaltungsratspräsident Oscar J. Schwenk ist voll des Lobes: «Das PC-24-Testflug-Programm ist bisher zu unserer vollen Zufriedenheit ausgefallen. Der PC-24 fliegt so, wie wir es uns vor-

gestellt haben. Wir sind sehr zuversichtlich, dass wir die gesteckten Ziele erreichen oder sogar übertreffen können.» Es seien einige Kinderkrankheiten entdeckt worden, was aber absolut normal sei. Die Bestimmung eines Prototyps ist es ja, genau solche Problemfelder aufdecken zu können, damit diese so schnell wie möglich eliminiert werden können.

«Wir sind stolz, solche Tests am Limit ausführen zu können, damit wir unserer Kundschaft später ein Pilatus-Flugzeug von exzellenter Qualität ausliefern können», so Schwenk. **cp**

Australien kauft 49 PC-21 Trainingsflugzeuge

Die Australische Luftwaffe (Australian Defence Force – ADF) hat einen Grossauftrag über den Kauf von 49 PC-21 Trainingsflugzeugen unterzeichnet. Der Vertrag wird unter der Partnerschaft «Team 21» zwischen Lockheed Martin, Hawker Pacific und den Pilatus Flugzeugwerken erfüllt werden. Nebst den PC-21 Flugzeugen enthält das Übereinkommen auch Simulatoren, Trainingsmaterialien sowie ein Langzeit-Unterhaltungspaket. «Ich bin hoch erfreut, dass sich die kleine Pilatus einmal mehr gegen die grosse Weltkonkurrenz hat durchsetzen können und wir eine so renommierte Luftwaffe auch zukünftig zu unseren Kunden zählen dürfen», sagte Oscar J. Schwenk, Verwaltungsratspräsident von Pilatus. Die Australische Luftwaffe bildet ihre Piloten seit 28 Jahren mit PC-9-Trainingsflugzeugen aus und setzt nun auf die modernen PC-21. Diese werden ab Juni 2017 ausgeliefert und stellen ab dann das Rückgrat der Pilotenausbildung über die kommenden 25 Jahre dar.

News

Altenrhein: Unternährer geht, Steffen übernimmt

Der bisherige CEO des Flughafens St. Gallen-Altenrhein und der People's Viennale, Armin Unternährer, ist am 7. Dezember aus gesundheitlichen Gründen per sofort von allen seinen Funktionen zurückgetreten. Der frühere Swissair-Manager hat die Geschichte des Airports und der von ihm aufgebauten Airline während acht Jahren geleitet. Als Nachfolger hat der Verwaltungsrat Daniel Steffen bestimmt. Steffen stiess erst im August zum Unternehmen, wo er seither als Manager Business Development tätig ist. CP

Avanti Air temporär für People's Viennale

People's Viennale wird aufgrund von planmässigen Checks, die im Januar 2016 durchgeführt werden, eine Fokker 100 von Avanti Air auf der Strecke Altenrhein-Wien einsetzen. Es handelt sich dabei um eine befristete Wet-lease-Vereinbarung. Die Fokker 100 der deutschen Avanti Air darf jedoch maximal 70 Fluggäste befördern, da eine Payload-Restriktion aufgrund der kurzen Piste in Altenrhein eine Vollbesetzung mit diesem Flugzeugtyp nicht zulässt. CP

Alex Cruz wird Chef von British Airways

Alex Cruz, seit September 2006 Chef der spanischen Billig-Airline Vueling, wechselt an die Spitze von British Airways (BA). Dort übernimmt er den CEO-Posten von Keith Williams, der im April 2016 nach 18 Jahren bei BA in Pension geht. Die spanische Fluggesellschaft Vueling gehört wie British Airways, Iberia und Aer Lingus zur Holding International Airlines Group (IAG). Cruz untersteht IAG-Geschäftsführer Willie Walsh. CP

Air Berlin erneut mit neuer Strategie

Air Berlin baut als Teil einer strategischen Neuausrichtung verstärkt auf die Drehkreuze. Der Flugbetrieb soll auf Düsseldorf und Berlin konzentriert werden. Ziel ist laut Air Berlin eine Verbesserung des operativen Ergebnisses (Ebit) um 310 Millionen Euro bis Ende 2018. CEO Ulf Pichler will «in den nächsten 12 bis 18 Monaten» den



Foto: Air Berlin

Wendepunkt «auf dem Weg zur Profitabilität» erreicht haben. CP

Emirates mit happigem Gewinn

Im ersten Halbjahr des Fiskaljahrs 2015/2016 erzielte die Emirates einen Umsatz von 42,3 Milliarden Dirham (11,5 Mrd. USD) und liegt damit um 4 Prozent niedriger im Vergleich zu 44,2 Milliarden AED (12,0 Mrd. USD) im vergangenen Jahr. Trotzdem konnte die Airline aus Dubai einen Nettogewinn von 3,1 Milliarden AED (849 Mio. USD) erwirtschaften – eine Steigerung von 65 Prozent. Ein Resultat, das auch auf die niedrigeren Treibstoffpreise zurückzuführen ist. Die Kerosinpreise waren im Durchschnitt um 41 Prozent tiefer als im Vorjahreszeitraum. CP



Foto: Emirates

Prämie für Vermittlung von Flight Attendants

Die deutsche Condor geht neue Wege: Die erfolgreiche Vermittlung einer Flight Attendant wird mit einem Hin- und Rückflugticket im Streckennetz von Condor belohnt. Dazu müssen Bewerberinnen und Bewerber im Schreiben zu ihrer Online-Bewerbung die Person benennen, die sie für die neue Herausforderung angeworben hat. Der Freiflug kann für eines der 75 Flugziele im Condor-Streckennetz eingesetzt werden. Gesucht werden 200 Flugbegleiter. Condor gehört zur Thomas Cook-Gruppe. CP

Edelweiss Air fliegt wieder nach Mauritius

Ab Winterflugplan 2016/17 fliegt Edelweiss Air nach zwei Jahren Pause wieder nach Mauritius. Zwei Mal wöchentlich geht es nonstop auf die Insel im Indischen Ozean. Buchbar sind die Flüge ab Januar 2016. CP

Skywork gibt London Southend auf

Skywork und Darwin Airlines beenden nach nur fünf Monaten ihre Zusammenarbeit. Die unter der Marke Etihad Regional operierende Tessiner Airline hatte den Bernern in den letzten Monaten für die Strecke Bern-Basel-London City eine 50-plätzig Saab 2000 zur Verfügung gestellt. Darwin Airlines hat nun mitgeteilt, dass ab dem 12. Dezember 2015 wegen fehlender Crews die Flüge für Skywork Airlines nicht mehr durchgeführt werden können. Skywork Airlines greift deshalb auf einen bereits vorbereiteten Plan zurück, um den Wegfall der 50-plätzig Maschine zu kompensieren und wird für den Rest des



Foto: Skywork Airlines

Winterflugplans ausschliesslich die eigenen 30-plätzig Dornier-Flugzeuge einsetzen. Die für diese Anpassungen benötigte Dornier wird nun von der Strecke Bern-London Southend abgezogen. Die Strecke wird am 28. Dezember aufgegeben. CP

Skywork und Air Baltic fliegen nach Usedom

Air Baltic wird im Sommer eine Verbindung zwischen Heringsdorf und Zürich starten. Ab dem 14. Mai fliegt eine Dash8-Q400 immer samstags hin und zurück. Auch Skywork Airlines (Bild) fliegt Heringsdorf im kommenden Sommerflugplan an, und zwar von Bern über den Euroairport Basel. Angebote werden die Flüge immer sonntags. Eingesetzt werden soll ein Flugzeug des Typs Saab 2000. Darüber hinaus verbindet Skywork Airlines ab dem 2. Mai Bern via Basel mit dem Flughafen Köln/Bonn. Täglich ausser samstags soll ebenfalls eine Saab 2000 eingesetzt werden. CP

Belair schafft den Turnaround

Die Schweizer Air Berlin-Tochter Belair hat offenbar den Turnaround geschafft. Man sei wieder profitabel, sagte eine Sprecherin. Vor einem Jahr hatte das Air Berlin-Management das Sparziel von 8 Mio. Euro bis Ende 2015 ausgerufen. Für das Comeback mussten die Belair-Mitarbeitenden deutliche Lohnkürzungen hinnehmen. Der Vorstand kürzte sich den Lohn gleich um 20 Prozent. Kaderleute und Piloten müssen neu mit 15 Prozent weniger Lohn auskommen, das Kabinen- und Bodenpersonal mit 10 Prozent weniger. Zudem wurden Vorsorgeleistungen gekürzt und das Freiflug-Reglement angepasst. (Das Bild stammt aus dem Jahr 2006). CP



Foto: Jean-Luc Altherr

Easy Jet mit weiterem Rekordgewinn

Easy Jet erzielte im Geschäftsjahr 2014/15 ein weiteres Mal einen Rekordgewinn. Die Billigairline steigerte den Gewinn vor Steuern um gut 18 Prozent auf neu 686 Mio. Pfund. Der Gesamterlös wuchs um 3,5 Prozent

auf 4,67 Milliarden Pfund. Darüber hinaus hat im vergangenen Geschäftsjahr auch die Eigenkapitalrendite mit 22,2 Prozent einen Höchstwert erreicht. Die Passagierzahl stieg um 6 Prozent auf 68,6 Mio. CP

Rega beschafft drei neue Helikopter

Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega hat mit dem italienischen Hersteller AgustaWestland einen Vertrag zur Beschaffung von drei neuen, allwettertauglichen Helikoptern vom Typ AW169-FIPS unterzeichnet. Die mit einer Enteisungsanlage ausgerüsteten Rettungshelikopter werden ab 2021 als Teilersatz der heutigen EC 145-Mittellandflotte im Einsatz stehen. Mit der Beschaffung der drei AW169-FIPS kommt die Rega ihrer Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung einen entscheidenden Schritt näher. CP

Flughafen Zürich: Candrian geht wieder

Der Leiter der Sparte Non-Aviation am Flughafen Zürich, Patrick Candrian (43), nimmt eine neue berufliche Herausforderung ausserhalb der Flughafen Zürich AG an und verlässt das Unternehmen nach nur einem Jahr. Die Führung des Geschäftsbereichs Commercial übernimmt per 1. Februar 2016 Stefan Gross. Der Schweizer ist seit 2010 Geschäftsführer des Einkaufszentrums Glatt, des grössten Shopping Centers der Schweiz. CP

Germania spritzt Holiday Jet um

Nach dem Ende der Zusammenarbeit mit Hotelplan Suisse hat die Germania Flug AG ihren ehemals als «Holidayjet» lackierten A319 nun in die Germania-Farben umspritzen lassen. Statt dem Schweizer Kreuz trägt die Maschine nun den grün-weissen Germania-Globus auf der Heckflosse. CP

TCS künftig ohne eigenen Helikopter

Der Touring Club Schweiz (TCS) zieht sich aus dem Helikoptergeschäft für Rettungseinsätze zurück. Die Alpine Air Ambulance will den Heli weiter betreiben und ihre Basis auf dem Flugplatz Birrfeld aufrecht erhalten. TCS-Mitglieder hätten ursprünglich aus dem nahen Ausland mit dem Helikopter zurückgefliegen werden sollen. Die Nachfrage sei aber nicht ausreichend gewesen, teilte der TCS mit. CP

COMAC liefert erste ARJ21 aus

Commercial Aircraft Corp. of China (COMAC) hat Ende November den ersten Regionaljet ARJ21-700 «Xiángfèng» (aufsteigender Phönix) an Chengdu Airlines ausgeliefert. Fünf weitere 90-plätzig Einheiten werden von der Airline für 2016 erwartet. AM

Grösstes Geld-Puzzle der Welt

Airlines werden in ihren Bemühungen, Aufmerksamkeit zu erregen, immer kreativer. Nebst den oft aufwändig inszenierten Werbespots und Inseraten lassen sich Fluggesellschaften auch immer neue Ideen einfallen. So zum Beispiel British Airways.

Zur Feier der diesjährigen Spezialtarife von British Airways liess die Airline in einem Hangar in London Heathrow ein riesengrosses Bild aus 600 000 Zehner-, Fünfer-, Zweier- und Ein-Pfund-Münzen erstellen. Das vollendete Werk mit einer Grösse von 8 mal 10 Meter zeigt die Freiheitsstatue in New York, denn der Big Apple gilt als die beliebteste Destination unter den Atlantikrouten von British Airways.

Sieben BA-Mitarbeiter legten während sechs Stunden die Münzen kunstvoll zusammen. **cp**



Fotos: British Airways

Ein ganz besonders Kunstwerk ist dieses aus Münzen gefertigte Abbild der Freiheitsstatue von New York, initiiert von British Airways.

DIE FLUGSHOW-EVENTS 2016 DER SPITZENKLASSE!

Wir bringen sie zu den grössten und spektakulärsten Flugshows, Flugzeugmuseen und Flugzeugwerk-Besichtigungen der Welt.

- | | |
|--|---|
| <p>Chile und Brasilien Fr. 3580.-
FIDAE Airshoww · 29. März–9. April</p> | <p>Royal Air Tattoo Fr. 1590.-
Fairford · 7.–11. Juli</p> |
| <p>Airshow Marrakech Fr. 1580.-
Marokko · 26. April–1. Mai</p> | <p>Flying Legends Fr. 1290.-
Duxford · 8.–11. Juli</p> |
| <p>Airbuswerke Toulouse Fr. 1520.-
Toulouse und Barcelona · 4.–8. Mai</p> | <p>Malmslätt Airshow Fr. 1480.-
Schweden · 25.–29. August</p> |
| <p>Flugzeugwerke Hamburg Fr. 1380.-
19.–22. Mai + 29. Sept.–2. Okt.</p> | <p>Airpower Zeltweg Fr. 1220.-
Österreich, 1.–4. September</p> |
| <p>Kadex Astana Fr. 2220.-
Kasachstan · 1.–6. Juni</p> | <p>Malta Airshow Fr. 1140.-
22.–26. September</p> |
| <p>ILA Berlin Fr. 1120.-
2.–5. Juni</p> | <p>Airshow Toulouse Fr. 1420.-
21.–26. September</p> |
| <p>Cosford Museum und Airshow Fr. 1340.-
Birmingham, 17.–20. Juni</p> | <p>San Francisco Fr. 3820.-
6.–18. Oktober</p> |

Preise pro Person im Doppelzimmer. Inbegriffene Leistungen siehe Prospekt oder Webseite.

Verlangen Sie den ausführlichen Farbprospekt oder informieren Sie sich auf unserer Webseite

Air Travel Assist · 5466 Kaiserstuhl · T 043 422 5682 · F 043 422 5685



**AIR TRAVEL
ASSIST**

o@airtravel.ch · www.airtravel.ch

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 30. November 2015

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
05.11.2015	HB-EYD	Morane-Saulnier MS 893 E	12680	1972	Viret Pierre-Philippe, Payerne	Yverdon-les-Bains
05.11.2015	HB-FQA16	Pilatus PC-12/47E	1582	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.11.2015	HB-FQB16	Pilatus PC-12/47E	1583	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.11.2015	HB-FQC16	Pilatus PC-12/47E	1584	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.11.2015	HB-FQD16	Pilatus PC-12/47E	1585	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.11.2015	HB-FQE16	Pilatus PC-12/47E	1586	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.11.2015	HB-FQF16	Pilatus PC-12/47E	1587	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.11.2015	HB-HMX	Pilatus PC-7	551	1989	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.11.2015	HB-HVV	Pilatus PC-21	231	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.11.2015	HB-HXY2	Pilatus PC-21	205	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.11.2015	HB-HXZ2	Pilatus PC-21	206	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.11.2015	HB-HYX	Pilatus PC-21	207	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.11.2015	HB-HYY	Pilatus PC-21	208	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.11.2015	HB-JXE	Airbus A320-214	5785	2013	easyJet Airline Co. Ltd. / EasyJet Switzerland SA, Genève	Basel
13.11.2015	HB-JYJ	Airbus A319-111	4717	2011	easyJet Airline Co. Ltd. / EasyJet Switzerland SA, Genève	Genève-Cointrin
18.11.2015	HB-KJB	Cirrus SR22	3484	2009	Kasi Hannu/Albis Wings, Hausen a. Albis	Hausen a. Albis
02.11.2015	HB-KTG	Siai-Marchetti F.260D	849	1994	emeajet SA, Genève	Sion
16.11.2015	HB-MLV	Extra EA300/LC	LC049	2015	Varga Lajos, Vandoeuvres	Genève-Cointrin
19.11.2015	HB-OQU	Piper PA-28-140	28-7525061	1974	Fouchault Philippe, Arzier	La Côte
26.11.2015	HB-QOU	Kubíček BB85Z	1171	2015	A&B Promotion Arnold und Partner / Holly Ballon AG, Meisterschwanden	Zug
09.11.2015	HB-QVB	Ultramagic M-120	120/81	2015	Blaser Swisslube AG / Blaser Ballon-gruppe, Hasle-Rüegsau	Hasle-Rüegsau



Löschung: Boeing 737-7AK HB-IIQ. Die HB-IIQ kam 1999 fabrikneu in die Schweiz und wurde für die Genfer Privat Air immatrikuliert, die sie vom Juni 2002 bis August 2009 für die Lufthansa einsetzte. Im Februar 2011 erhielt das mit 46 Sitzen ausgerüstete Flugzeug die Farben der Gulf Air. Heute fliegt es mit der Immatikulation D-AWBB.



Löschung: Republic RC-3 Seabee HB-SEI. Das Amphibium Republic RC-3 Seabee wurde vom Amerikaner Percival Spencer entworfen und zwischen 1945 und 1948 in 1060 Exemplaren gebaut. Die nun gelöschte HB-SEI wurde 2009 in der Schweiz immatrikuliert und flog am 20. Mai 2010 in Altenrhein erstmals ab Schweizer Boden.

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
17.11.2015	HB-1498	Speed Astir II B	4066	1979	Guntli Eduard, Flumserberg	Bad Ragaz
06.11.2015	HB-1635	ASK 21	21100	1982	Alpine Segelflugschule Schänis AG, Schänis	Schänis
16.11.2015	HB-AFG	ATR 72-201	108	1991	OFSB Ltd. / ASL Airlines (Switzerland) AG, Allschwil	Basel-Mulhouse
12.11.2015	HB-CNG	Ce 210L	21060208	1974	Biétry Rainier, Le Landeron	Grenchen
10.11.2015	HB-DGD	M20K	25-0816	1984	Christinet Claudine, Verbier	Lausanne-La Blécherette
02.11.2015	HB-EYV	M-5-235C	7300	1979	Meyenberger Paul, Wil SG	Sitterdorf
05.11.2015	HB-FSJ15	Pilatus PC-12/47E	1565	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.11.2015	HB-FSP15	Pilatus PC-12/47E	1571	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.11.2015	HB-FSR15	Pilatus PC-12/47E	1573	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.11.2015	HB-FSV15	Pilatus PC-12/47E	1577	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.11.2015	HB-FSW15	Pilatus PC-12/47E	1578	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.11.2015	HB-FSX15	Pilatus PC-12/47E	1579	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.11.2015	HB-FSY15	Pilatus PC-12/47E	1580	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.11.2015	HB-FSZ15	Pilatus PC-12/47E	1581	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.11.2015	HB-FWD	Pilatus PC-12/47E	1576	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.11.2015	HB-HLW6	Pilatus PC-7 Mk. II	764	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.11.2015	HB-HVR	Pilatus PC-21	227	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.11.2015	HB-HVS	Pilatus PC-21	228	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.11.2015	HB-HXQ2	Pilatus PC-21	197	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.11.2015	HB-HXR2	Pilatus PC-21	198	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.11.2015	HB-HXS2	Pilatus PC-21	199	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.11.2015	HB-HXT2	Pilatus PC-21	200	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.11.2015	HB-IIQ	Boeing 737-7AK	30752	1999	Infinity Aviation MSN 30752 / Privatair SA, Genève	Genève-Cointrin
23.11.2015	HB-JGJ	GIV-X	4122	2008	GE Capital Switzerland AG / G5 Executive AG, Zug	Zürich
24.11.2015	HB-JZM	Airbus A319-111	2370	2005	Symphonic Aircraft Leasing Ltd. / Easyjet Switzerland SA, Genève	Basel-Mulhouse
30.11.2015	HB-LPY	DHC-6 Series 400	851	2011	Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Ausland
30.11.2015	HB-LTM	PA-42-1000	42-5527028	1985	air-connect AG, Grenchen	Grenchen
02.11.2015	HB-POJ	PA-28-236	28-8411030	1984	Kühni Peter, Luzern	Triengen
25.11.2015	HB-SEI	Republic RC-3	936	1947	Frey Theodor, Walzenhausen	St. Gallen-Altenrhein
10.11.2015	HB-TTW	Cessna P210N	P21000621	1981	AeroCare AG, Zug	Zürich
19.11.2015	HB-VPM	Cessna 510	510-0386	2012	Foriel-Destezet Philippe, Saanen	Saanen
27.11.2015	HB-ZGP	SA 315 B	2379	1974	Alpinlift Helikopter AG, Buochs	Buochs
09.11.2015	HB-ZIS	AS 350 B3	4493	2008	MX Management AG / Air-Glaciers SA, Sion	Saanen
26.11.2015	HB-ZJF	BO 105 S	13	1971	Skymedia AG, Zürich	Zürich

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
19.11.2015	HB-2432	Discus-2cT	47	2007	Landolt Benedikt / Segelfluggruppe Friedberg, Amlikon-Bissegg	Amlikon
27.11.2015	HB-IJU	A320-214	1951	2003	Wells Fargo Bank Northwest / Edelweiss Air AG, Zürich	Zürich
05.11.2015	HB-PMH	PA-28-181	2890112	1989	Air-Fribourg Services SA, Ecuwillens	Ecuwillens
17.11.2015	HB-QSZ	LBL 56A	1074	2005	Busse Dirk, Hägendorf	Hägendorf
27.11.2015	HB-QTE	BB26Z	708	2009	Reist Stefan, Oschwand	Hindelbank
02.11.2015	HB-YIG	Dyn-Aero MCR-01	127	2000	Gabus Georges-Alain, Schwadernau	Speck-Fehraltorf
02.11.2015	HB-YMK	Elisport CH-7 Kompress	K84	2005	Kompress Family Association, Fully	Bex
12.11.2015	HB-ZIJ	AS 350 B3	4079	2006	Héli-Alpes SA / Heli-TV SA, Lodrino	Sion
11.11.2015	HB-ZLT	EC 130 B4	7214	2011	Helialpin AG, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein

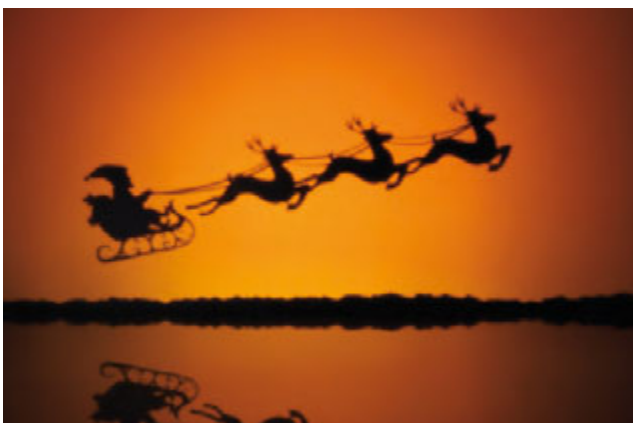
Zu guter Letzt...

Antonov An-124 vor der Linse

Foto: Andrea Bolliger



Gelungener Schnappschuss von einem Balkon im Knonauseramt aus: Am 9. November landete wieder einmal eine Antonov An 124-100 der Volga Dnepr Airlines auf dem Flugplatz Emmen. Der Flugzeug-Typ wurde Ende der 1970er-Jahre von den Antonow-Werken als Transportflugzeug mit hoher Nutzlast für die damalige Sowjetarmee konzipiert. Der Schulterdecker mit dem robusten Fahrwerk wird heute unter anderem für Charterfrachtflugverkehr eingesetzt. **CP**



Frohe Weihnachten

Das «Cockpit»-Redaktionsteam dankt allen Leserinnen und Lesern, den Inserenten und Partnern für ihre Treue und wünscht frohe Festtage und ein gutes, erfolgreiches und glückliches neues Jahr. **CP**



Das läuft 2016

15.-17. Januar

Patrouille Suisse am Lauberhornrennen

20.-23. April

AERO Friedrichshafen

24.-26. Mai

Ebace 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

5./6. August

Zigermeet in Mollis, 20 Jahre Hunterverein

27. August

Hunterfest in St. Stephan

Wettbewerb – Flughäfen/Orte dieser Welt



Foto: ZVG

Wie heisst dieser Ort?

Ein Regional-Flughafen mit Linienverkehr und bedeutend für die Business Aviation. Zu welcher Ortschaft gehört er?

Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 11. Januar 2016.

Bitte fügen Sie Ihrem Mail Ihre **vollständige Adresse** bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2017. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der Februar-Ausgabe publiziert.

Die Gewinner werden im Dezember 2016 kontaktiert.

Auflösung Wettbewerb Nr. 12: Sion.

Richtig geantwortet haben: Werner Imobersteg, 5412 Gebenstorf; Fritz Hofer, 3672 Oberdiessbach; Michele Lorenzetti, 2523 Lignières; Louis Sandoz, 6317 Oberwil; Marco-Antonio Bellasi, 8477 Oberstammheim; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Pius Wigger, 8124 Maur; Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Max Donzé, 2533 Evillard; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Ernst Künzi, 2558 Aegerten; Roger Haudenschild, 5412 Gebenstorf; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Arnaud Leiggner, 3930 Visp; Remo Fliegner, 8400 Winterthur; Susanne Golay, 8400 Winterthur; Markus Forrer, 9442 Berneck; Jürg Dorninger, 8488 Turbenthal; Emil Ramsauer, 3604 Thun; Fabien Praz, 1963 Vétroz; Bastien Dévaud, 3904 Naters; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Roland Schöttle, 8200 Schaffhausen; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Hans Walker, 6206 Neuenkirch; Michael Frei, 5436 Würenlos; Simon Heinzmann, 3932 Visperterminen; Peter Willmann, 8049 Zürich; Beat Schärer, 7527 Brail; Heinz-Peter Bächler, 3309 Kernried; Ruedi Susman, 8610 Uster; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Peter Seibold, 70734 Fellbach (D); Fritz von Allmen, 3600 Thun; Bruno von Ah, 6045 Meggen; Gérard Fabich, 4104 Oberwil; Roland Büttler, 5607 Häggingen; Carlo Gottsponer, 3932 Visperterminen; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Gerhard Jöhr, 3052 Zollikofen; Willy Schärer, 2087 Cornaux; Christophe Petitpierre, 5506 Mägenwil; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim.



Foto: Archiv Cockpit

Als Gewinner wurde Ernst Künzi ausgelost.

Firmen-Verzeichnis



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



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



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



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



Günstig
und
einfach
drucken
printzessin.ch



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

AUF DIESER SEITE KÖNNTE IHR EINTRAG STEHEN!

Neu in der Zeitschrift Cockpit: Kleininserate mit Ihrem Logo.

Interessiert? Kontaktieren Sie uns!

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



EINMAL AB BERN IMMER AB BERN

Ihr schnellster Weg ans Ziel.



flyskywork.com | Flights made in Switzerland 

**ALERT
LOCALIZATION
RESCUE**

BREITLING
EMERGENCY

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

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



BREITLING.COM



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™