

Luftbetankung mit F/A-18 Volltanken bitte!



Military Aviation

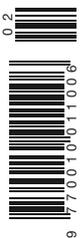
Luftwaffe trainiert
in Spanien

Report

Traumformation
am Lauberhorn

Civil Aviation

EuroAirport auf dem
Weg in die Zukunft





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: Joël Bessard

Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Die Schweizer Zivillaviatik macht im neuen Jahr einen grossen Schritt nach vorn: Die Swiss erhält in diesen Tagen ihren ersten «Triple Seven», mit dem sie sich für die Zukunft wappnet. Ende Monat nehmen hohe Vertreter der Swiss in Everett in der Nähe von Seattle an der US-Westküste in feierlichem Rahmen ihr neues Langstreckenmodell B777-300ER in Empfang. Die Maschine wird anschliessend nach Zürich überflogen. Wir berichten in der Nummer 3 ausführlich darüber.



Schlagzeilen gemacht hat einmal mehr das Lauberhornrennen. «Cockpit» hat sich abseits der Pisten begeben und die minutiöse Vorbereitung der Piloten des Airbus A321 im Simulator begleitet. Die

Swiss hatte, wie schon im Jahr zuvor, gemeinsam mit der Patrouille Suisse ihren grossen Auftritt und begeisterte mit den spektakulären Formationsflügen das Publikum. Dass im Rahmen des Lauberhornrennens auch noch der A321 HB-IOH durch den letztjährigen Sieger des Lauberhornrennens, Patrick Küng, auf den Namen «Wengen» getauft wurde, rundete den Anlass auf attraktive Weise ab.

2016 stehen aber noch weitere aviatische Leckerbissen auf dem Programm: So feiert unter anderem der Militärflugplatz Meiringen sein 75-Jahr-Jubiläum und der Hunterverein in Mollis begeht sein 20-jähriges Bestehen. Im Fokus stehen wird Ende August einmal mehr das Simmental, wo das traditionelle Hunterfest über die Bühne geht. Streichen Sie sich diese Termine schon heute in der Agenda rot an. Ein Besuch lohnt sich!

**Ein unfallfreies Jahr wünscht Ihnen
Patrick Huber, Chefredaktor**

Luftfahrtversicherungen

mit Vertrauen – von Pilot zu Pilot, klicken Sie
www.luftfahrtversicherungen.ch

Generalagentur Fred Schneider

Länggasse 2A, 3601 Thun

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

z.T. mit Vergünstigungsverträgen

(AeCS)

Walter Schneider

Marc Herzig

Allianz 

JETZT HELI-PILOT WERDEN

20 FLUGLEHRERSTUNDEN GRATIS



Jubiläums-Angebot

20 JAHRE hs
 ABHEBEN MIT **helisitterdorf**

Sitterdorf • Zürich • Fehraltorf
www.helisitterdorf.ch

Sky-Map für Windows-Tablet PC, iPad, iPhone
 ...App auch für ANDROID verfügbar! ab Fr. 103.-

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




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, Muen

- Sea & Sky Spectacular, Jacksonville Beach
- Aviation Nation, Las Vegas

ab **Fr. 4890.-**



2 Flugshows – 1 Reise

12. exkl. Aviatikreise 3. – 15. November 2016

Stallion 51 (Passagierflüge P-51, T-6), Kennedy Space-Center



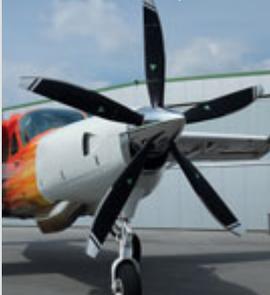
Reisebüro Menziken AG
 Bahnhofstrasse 7, 5737 Menziken
Tel. 062 765 50 60



Detailprogramm unter:
www.airshow-reisen.ch

mt-propeller

The Winner's Propeller!



Cessna 208 Supervan 900 STC 10054488

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
- Über 200 STCs weltweit!
- 110 Millionen Flugstunden
- 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




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



HORIZON
 SWISS FLIGHT ACADEMY

Vielseitig,
 passioniert,
 ehrgeizig?

Erwirb auch du
 berufsbegleitend das
 theoretische Wissen für
 Helikopter (PPL, CPL, ATPL/H)
www.horizon-sfa.ch

WHERE FLYING CAREERS TAKE OFF

Military Aviation

6 Multinationales Luftkampftraining in Albacete

Report

10 Swiss und Schweizer Luftwaffe gemeinsam am Lauberhornrennen

Cover Story

13 Schweizer Militärpiloten trainieren die Luftbetankung

Civil Aviation

16 Serie: Was macht eigentlich... Bruno Dobler?

20 Swiss Aviation Training: Grosse Nachfrage von Pilotenschülern

22 Monatsinterview mit Matthias Suhr, Direktor EuroAirport

Helicopter

33 AgustaWestland GrandNew

Mittelposter

26 Spektakulärer Formationsflug des Swiss-A321 HB-IOH mit der Patrouille Suisse am Lauberhorn.

Foto: Stefan Sonnenberg



Business Aviation

34 AMAC Aerospace eröffnet in Basel einen vierten Hangar

35 Interview mit Mauro Grossi, CFO AMAC

History

38 Vor 100 Jahren: Einführung der Haefeli DH1 (Teil 2)

Regelmässige Rubriken

3 Take your seats

9 Inside

19 Your Captain speaking...

29 SHA Inside

31 Heli-Focus

37 Vor 50 Jahren

40 Gallery

44 News

48 HB-Register

50 Letzte Seite: Wettbewerb, Agenda

10

Report

Swiss und Luftwaffe gemeinsam am Lauberhornrennen



Cover Story

Schweizer Militärpiloten trainieren Luftbetankungen



13

Civil Aviation

Im Gespräch mit Bruno Dobler, früherer Helvetic-CEO



16

Titelbild: Luftbetankung einer F/A-18 der Schweizer Luftwaffe. Foto: © VBS

Herausgeber:

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

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

Anzeigenverkauf:

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

Abo-service:

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

Abonnementspreise:

Inlandabo jährlich Fr. 87.-

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

Auflage

9000 Exemplare 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 Andrightetto

Redaktions-Mitarbeitende:

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

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

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.



Letzte Anweisungen vor dem Start der F/A-18 Hornet.

Mission erfüllt

Die Schweizer Luftwaffe nahm vom 14. September bis 9. Oktober mit vier F/A-18 Hornet, einem Cougar-Helikopter und einem Team «Spezial Kräfte» am multinationalen Luftkampftraining Tactical Leadership Programme (TLP) in Albacete, Spanien, teil. Die Übung im Rahmen von Partnership for Peace (PfP) diente dem Schweizer Detachement als Ergänzung des Luftverteidigungstrainings und der Ausbildung von sogenannten Mission Commanders (MC).

Während drei Wochen waren vier F/A-18 Hornet auf dem spanischen Luftwaffenstützpunkt Albacete Los Llanos, 200 Kilometer südlich von Madrid, stationiert. Teilgenommen haben sechs Piloten der Fliegerstaffeln 17 und 18 aus Payerne, drei Cougar-Piloten, ein Team des Kommandos «Spezial Kräfte» und zwei Boden-Detachemente zu je 45 Personen aus Sion und Payerne.

Beeindruckende Flight Line

Die Flight Line ist beeindruckend. Perfekt ausgerichtet präsentieren sich neben den Schweizer F/A-18 Hornet, F-15C Eagle (USAF Lakenheath GB), Eurofighters (Italien, England), und F-16 Fighting Falcon (Polen, Griechenland). Das Gastgeberland Spanien ist mit

der F/A-18 Hornet und Eurofightern vertreten. Auf dem Rundgang, begleitet vom Kampagnen-Kommandanten des Schweizer Detachements, Major Ralph Knittel, und später von Hauptmann Nicolas Rossier, beantwortet TLP-Kommandant Oberst Antonio Bernal Fuentes einige Fragen. Er begrüsse die Beteiligung der Schweizer Luftwaffe am TLP-Kurs und schätze den hohen Ausbildungsstand der Schweizer Piloten sowie die hervorragende Arbeit des technischen Personals. Der Kurs biete viele neue taktische Erkenntnisse und die Gelegenheit, mehr über die ausländischen Partner zu erfahren.

Los Llanos als idealer Übungsstützpunkt

Aufgrund des stabileren Wetters in Spanien und des beengten Luft-



❶ F-15C Eagle (USAF Lakenheath GB) auf der Flight Line in Albacete. ❷ Zum ersten Mal nahm ein Cougar-Heli am TLP teil. ❸ TLP-Kommandant Oberst Antonio Bernal Fuentes mit F/A-18-Pilot Hptm Nicolas Rossier. ❹ Gern gesehener Gast in Albacete: F/A-18 Hornet aus Payerne.

raums in Mitteleuropa siedelte das Tactical Leadership Programme (TLP) aus Florennes in Belgien 2009 nach Albacete um. Das TLP ist eine eigenständige Organisation, die von zehn Nationen getragen wird, wobei Spanien die Airbase stellt. Die Schweiz wird regelmässig als Gastnation eingeladen.

Ein Tag am TLP dauert normalerweise zwölf Stunden. Das Briefing für die Besatzungen startet um 10 Uhr, ein Mitglied des TLP-Kaders vermittelt einen Überblick über die aktuelle Mission. Anschliessend erläutert ein Nachrichtenoffizier die politische und militärische Lage und ein Meteorologe Details zur Wettersituation in den Trainingsräumen und in den Zielgebieten. Dann erhalten die Besatzungen die Missionsziele in Form einer ATO (Air Tasking Order) ausgehändigt, die sämtliche Informationen über die Durchführung der Mission enthält. Steht einmal kein Tankflugzeug zur Verfügung, ist das Fuel-Planning äusserst wichtig. Die Schweizer F/A-18 fliegen darum mit drei Aussentanks.

Nach dem Mass-Briefing wird der Mission Commander bestimmt, welcher die Mission führen wird. Ab diesem Zeitpunkt stehen den Piloten drei Stunden zur intensiven Vorbereitung zur Verfügung. Die Starts beginnen um 15.00 Uhr, die Landungen um 16.30 Uhr. Der Plan muss sich nun in der Luft bewähren. Die perfekte Koordination aller Jets ist äusserst wichtig, denn im Luftraum fliegen rund 40 Flugzeuge in strikt definierten Sektoren. Die Mission wird nach der Landung der letzten Maschine, normalerweise ein

AWACS (Luftaufklärer), ausgewertet. Dann wird sich zeigen, ob die Besatzungen ihre Aufträge korrekt ausführten.

Schweizer in der Blue- und Red Air-Rolle

Zum zweiten Mal seit 2011 fliegt ein Team von zwei Piloten am TLP in der Rolle der Blue Air. Sämtliche Blue Air-Crews erhalten ihren Einsatzbefehl täglich in Form einer ATO (Air Tasking Order), in der die Missionsziele von allen Flugzeugen definiert sind. Diese Missionen umfassen das ganze Spektrum von Luftkampf, sei es offensive oder defensive Luftverteidigung, meistens im Zusammenhang mit Bekämpfung von Bodenzielen. Die Rolle von Red Air konzentrierte sich im Gegensatz dazu darauf, dem «Blue Package» in den 16 Flügen eine breite Palette von modernen Flugzeug- und Waffenplattformen sowie unterschiedliche Taktiken entgegenzustellen, erklärt Major Ralph «Deasy» Knittel von der Fliegerstaffel 17 in Payerne. Er führt auch in diesem Jahr das Schweizer Detachement (siehe Interview nächste Seite).

Bei der Schweizer Luftwaffe ist Knittel Chef des Fachdienstes Luftkampf und damit verantwortlich für die taktische Ausbildung der Jet-Piloten. 2013 durchliefen er und ein Staffelnkamerad die vierwöchige Ausbildung zum Mission Commander. Somit sind sie befähigt, einen Verband von beliebig vielen Flugzeugen zu führen. **cp**

Rolf Müller

Tactical Leadership Programme (TLP) Albacete



Major Ralph Knittel, Chef des Schweizer Detachements.

Zusammenarbeit fördern

Ralph «Deasy» Knittel von der Fliegerstaffel 17 in Payerne führte auch in diesem Jahr das Schweizer Detachement. Er ist Chef des Fachdienstes Luftkampf bei der Luftwaffe. Im Rahmen des Tactical Leadership Programme fand er Zeit für ein kurzes Interview.

«Cockpit»: Major Knittel, wie sind die Einsätze der F/A-18 Hornet in Albacete verlaufen?

Major Knittel: Zum zweiten Mal nach 2013 konnten zwei erfahrene Piloten als Beübte in der Blue Air-Rolle die TLP-Ausbildung zum Mission Commander absolvieren. Sie profitierten vor allem von einer intensiven Missions-Planung unter Aufsicht erfahrener TLP-Instruktoren und von komplexen Szenarien mit bis zu 40 Flugzeugen. Dabei wurde moderne Luftkriegsführung trainiert: von Luftpolizeidienst in Friedens- und Krisenszenarien bis hin zu Luftverteidigung in verschiedenen Kriegsszenarien.

Ziel des Schweizer Detachements war es auch, Prozesse, Verfahren und Abläufe kompatibel zu gestalten, damit die Schweizer Luftwaffe fähig ist, in Krisen- und Katastrophenfällen mit anderen Luftwaffen erfolgreich zusam-

menzuarbeiten. Konnte diese Kompatibilität erfolgreich trainiert werden?

Ja. Auch in Friedenszeiten ist es wichtig, diese Zusammenarbeit zu fördern, um die Verfahren mit unseren Nachbarländern, zum Beispiel im länderübergreifenden Luftpolizeidienst, trainieren und anwenden zu können. Am TLP trainieren wir auch komplexe Luftverteidigungsübungen, in denen wir die Missionsziele im Verband mit ausländischen Partnern erreichen müssen. Dieses Training gibt uns wichtige Erkenntnisse, die auch in unsere Ausbildung einfließen.

Der TLP-Kommandant war voll des Lobes über die Einsätze der Schweizer: Er sprach von gleicher Augenhöhe mit NATO-Piloten. Wie fällt das «Benchmarking» Ihrer Einschätzung gemäss aus?

Wir flogen in Spanien Missionen in sämtlichen möglichen Szenarien: Frieden, Krise und Krieg. Unsere Rolle war dabei ausschliesslich der defensive und offensive Luftkampf. In dieser Rolle können wir uns problemlos mit den Piloten unserer Nachbarländer messen. Sobald es aber um die Bekämpfung von Bodenzielen oder Luftaufklärung geht, fehlen uns die Mittel und Möglichkeiten.

Zum ersten Mal nahm ein Schweizer Cougar Helikopter am TLP teil. Der Heli erreichte den Luftwaffen Stützpunkt nach einem fünfständigen Flug mit einer Zwischenlandung in Frankreich. Die Besatzung flog auch Combat Recovery-Missionen (Rettung von Personal aus Feindgebiet). Wie beurteilen Sie die erstmaligen Cougar-Missionen in Albacete?

Wir bekamen dieses Jahr die Gelegenheit, unsere Helikopter-Crew und ein Team des Kommando Spezial Kräfte (KSK) in Combat Recovery (CR)-Missionen mitfliegen zu lassen. Im Gegensatz zu SAR-Einsätzen (search and rescue) finden CR-Missionen in einem Umfeld mit möglicher Feindeinwirkung statt. Bei solchen Einsätzen gelten spezielle Verfahren, um eine Person am Boden zu identifizieren und anschliessend in Sicherheit zu bringen. Nebst dem Helikopter und Spezialkräften als Rettungselemente wird die Rettungsaktion von diversen Jets unterstützt.

Unser Kader des Lufttransport- und KSK-Detachementes konnte damit wertvolle Erfahrungen in der Planung solcher Missionen für künftige Einsätze in Peace Support-Einsätzen sammeln. **CP**

Rolf Müller

Die Stimmen der PS

Mario Winiger und Alban Wirz kommentieren die Flugvorführungen der Patrouille Suisse. Das ist kein einfacher Job – und nicht die einzige Aufgabe der Speaker der Patrouille Suisse. «Cockpit» sprach mit Mario Winiger.

Während die Piloten der Patrouille Suisse ihre Formationen an den Himmel zaubern, spricht einer der beiden Speaker des Teams zum Publikum und vermittelt viele Hintergrundinformationen zum Team, zu den Flugzeugen, den Formationen und repräsentiert damit die Luftwaffe und die Schweizer Armee.

Im Hintergrund

«Die Zuschauer wollen in erster Linie die Flugvorführung und die Piloten sehen», erklärt Mario Winiger und fügt hinzu: «Während die Piloten fliegen, gebe ich ihnen meine Stimme.» Die Speaker halten sich in der Regel im Hintergrund auf. Sie werden oftmals nur akustisch wahrgenommen. «Diese Rolle ist für mich in Ordnung. Ich bin stolz darauf, zur Schweizer Jet-Kunstflugformation zu gehören», sagt Winiger. Er hält sich wenn möglich in der Nähe des Kommandanten auf, um jeweils sofort informiert zu sein.

Individuelle Vorbereitung

Genauso wie die Piloten legt auch Mario Winiger Wert auf Qualität. Das bedeutet, dass er sich auf jeden Einsatz individuell vorbereitet. Bereits im Vorfeld holt er Informationen über den Veranstalter, die Sponsoren und den Vorführort ein. Er muss die Himmelsrichtungen kennen, markante topografische Punkte benennen können und genau wissen, wie der Leader das Flugprogramm in die Umgebung einpasst. Nur so kann er das Publikum rechtzeitig darauf hinweisen, aus welcher Richtung das Team geflogen kommt.

Bei speziellen Formationen zusammen mit Flugzeugen der Swiss, der Super Constellation oder Flugzeugen des Fliegermuseums Altenrhein muss er auch über diese



Foto: Walter Hodel

Hohe Konzentration: Mario Winiger muss die Informationen zur richtigen Zeit ins Mikrofon sprechen und gleichzeitig den Funk mithören. Je nach Situation muss er seine Texte innert Sekunden anpassen können.

Partner der Patrouille Suisse Auskunft geben können.

Wenn Winiger aus logistischen Gründen nicht selber am Pilotenbriefing teilnehmen kann, telefoniert er kurz vor oder nach dem Briefing mit dem Leader Simon Billetter. Von ihm erfährt er, welches Programm geflogen wird und ob es Änderungen oder Einschränkungen gibt.

Flexibel und professionell

Trotz aller Vorbereitungen kann Mario Winiger den Text für seine Kommentare während der Vorführung nicht einfach ablesen. «Ich habe einige Textbausteine in meinem Repertoire, die ich je nach Situation verwenden kann», sagt er. «Ich muss etwas erzählen können, wenn das Team wegen des Terrains und wegen Wolken einige Sekunden für den Zuschauer nicht sichtbar ist.» Der Speaker muss auf Zwischenfälle schnell und professionell reagieren können und genau wissen, was er sagen kann. Dafür muss er alle Abläufe kennen, um richtig informieren zu können. Trotzdem kann es zu kleineren Pannen kommen.

Mario Winiger erinnert sich an einen Vorfall auf der Axalp: «Aufgrund eines Missverständnisses war ich der Meinung, dass das Team nun über das Schiessgelände der Axalp fliegen wird. Das hatte ich dem Publikum auch so angekündigt. Tatsächlich flog die Formation aber über dem Brienersee und somit im Rücken des Publikums. Die Idee war gewesen, den Fotografen Formationsbilder ohne Gegenlicht, sondern mit der Sonne im Rücken zu ermöglichen, was ich somit unbeabsichtigt vereitelt hatte.»

Unterstützung der Piloten

Winiger stellt die Musik – im heroisch-klassischen Stil – für die Flugvorführungen der Patrouille Suisse zusammen. Als Flugverkehrsleiter kann er die Piloten auch bei den Vorbereitungen der Flüge unterstützen, indem er zum Beispiel die aktuellen Wetterdaten einholt. Während des Flugprogramms beobachtet er ebenso wie der Kommandant den Luftraum aufmerksam und warnt zum Beispiel vor Vögeln. **cp**

Walter Hodel

Des Täuflings Show am Lauberhorn



Ein Highlight der Lauberhorn-Rennen: Die Zuschauer zeigten sich begeistert ob des Formationsfluges des A321 «Wengen» mit der Patrouille Suisse. Majestätisch thronen die bekannten Berge des Berner Oberlands und offerieren eine Kulisse der Extraklasse.



Nach dem letztjährigen Grosserfolg entzückten Mitte Januar Swiss und Patrouille Suisse in Formation erneut die Skifans am Lauberhorn. Der A321 war im Zielgelände kurz zuvor symbolisch auf den Namen «Wengen» getauft worden. Die Begeisterung für das Display war gross, die Vorbereitung minutiös. «Cockpit» war beim Simulator-Training dabei.

Es ist Fliegen nach Sicht pur. Tief über Kreten, Kurven mit ungewohnt hohen Querlagen bis gegen 60°. Den Blick nach draussen, auf das Gelände, den Horizont, die Berge gerichtet. Höhe und Geschwindigkeit werden zu den wichtigsten Anzeigen. Die eine Hand des fliegenden Piloten liegt auf den beiden Schubhebeln, die andere am Sidestick des Airbus. Die «Könige» des Berner Oberlands scheinen greifbar: Eiger, dessen imposante Nordwand, Mönch und Jungfrau. Unten die Täler, Dörfer und weiss verschneiten Hänge. Und Menschen, klein wie Ameisen, Tausende. Sie schauen nach oben, fasziniert, applaudieren begeistert.

Schweizer Präzision, Schweizer Piloten, Schweizer Luftwaffe. Schweizerkreuze. Schweizer Skirennfahrer. Schweizer Berge. Heimatgefühle werden geweckt, Emotionen, Stolz. Links, rechts und hinter dem Airbus folgen die die rot-weissen Tiger der Patrouille Suisse jeder Bewegung des Passagierjets. Nah, sehr nah sieht es von unten zuweilen aus. Ist es auch. Da sind Piloten am Werk, die das Fliegen in Formation beherrschen. «Unsere» Piloten.

Fliegen wie sonst nie

Es ist Fliegen wie Linienpiloten es sonst nicht tun. Und deshalb wird bei diesem Display am Lauberhorn nichts dem Zufall überlassen. Captain Martin «Tinu» Stotzer, Cheffluglehrer der Airbus A320-Flotte von Swiss, ist der «Mission Commander», bereits zum zweiten Mal. Captain Richard Schlatter, ehemaliger Luftwaffen-Pilot und als solcher auch Patrouille Suisse-Mitglied, fliegt das Programm über dem Lauberhorn. 1991 bis 1993 flog er als TRE links bei der Patrouille Suisse. Copilot Nicolas Burren überwacht vom dritten Sitz aus das Display – und den Luftraum.

«Unser Auftrag ist es, schön und stabil zu fliegen», sagt Stotzer. Und: «Wir sind gefordert, nicht unter 230 Knoten zu fliegen.» Es ist die «minimum clean speed» der Tiger. Darunter fahren die Slats aus. Die Swiss-Piloten stehen per Funk in Kontakt mit der PS. «Leiten wir etwas ein, eine Kurve, einen Steigflug, künden wir das am Funk an. Wir verwenden dazu den Bambini-Code», sagt Stotzer. Und unten, beim Starthaus, stehen zwei «Bodenleute». Sie beurteilen vor Ort das Wetter, beobachten den Luftraum –



Martin Stotzer (links), Mission Commander des A321 beim Lauberhornflug, geht beim Simulator-Training mit dem Copiloten Nicolas Burren nochmals die Route des Displays durch.

Formation am Lauberhorn

«und entscheiden, ob und welches Programm geflogen werden kann.» Denn für spezielle Wettersituationen ist auch eine Variante mit einfachen Überflügen möglich. Es gelten die Visual Flight Rules, die Regeln für Sichtflug. Überhaupt sind die Sicherheitsvorschriften streng: «Wir haben dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) ein detailliertes Konzept eingereicht, in dem alles festgelegt ist – auch das Verhalten bei Notfällen», macht Stotzer klar. Kompromisse gibt es nicht.

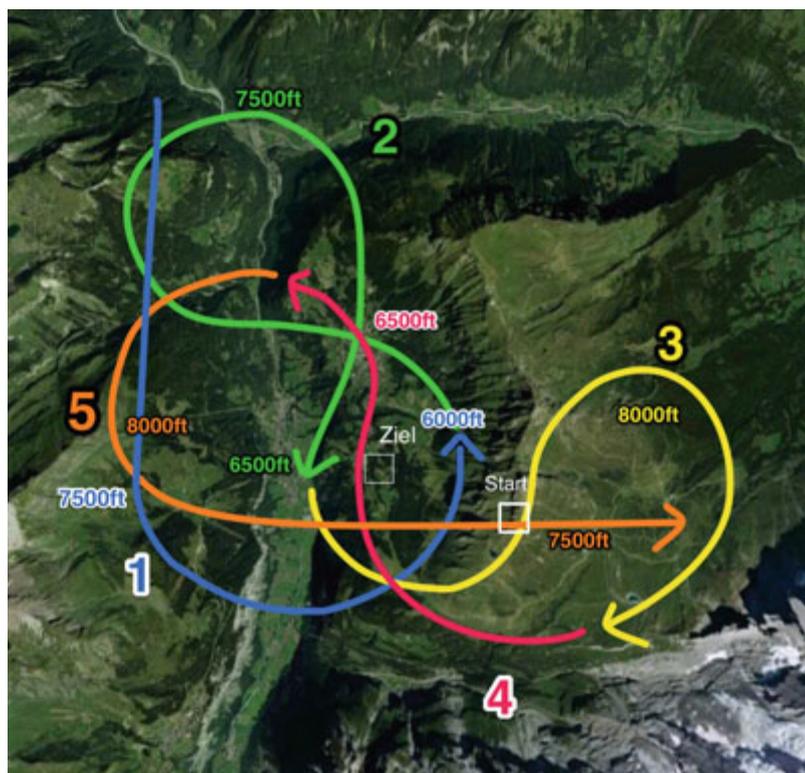
Intensives Training im Simulator

Die Vorbereitungen begannen vor rund drei Monaten, erläutert Stotzer. «Zunächst wurde die optimale Route für das Display festgelegt, gemeinsam mit der Patrouille Suisse. Danach haben wir mit drei PC-7 der Luftwaffe die Route mehrmals abgeflogen. Passt sie ins Gelände? Können die Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden? Ist der Flugweg für die Zuschauer vom Boden aus gut einsehbar und attraktiv? In einem nächsten Schritt wurde dann das Programm aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse verfeinert.» Danach ging es in den A321-Simulator. «Wir haben die Performance überprüft: Lässt sich das Display mit dem A321 problemlos bewältigen?»

Captain Martin Stotzer schiebt die Gashebel nach vorne. Der A321 beschleunigt auf der Piste 28 in Zürich. Die Route nach dem Start führt Richtung Süden am Baldeggersee vorbei zur Schratzenfluh, dem markanten Berghang, wo die PS auf den A321 trifft. Danach fliegt die Formation über den Hohgant und Interlaken in das Lauterbrunnental ein (siehe Route unten). Und dann beginnt das Display. Die Anweisungen des Safety-Piloten auf dem Jump-Seat erfolgen bestimmt, wie in einem Rally-Rennwagen vom Beifahrer: «80% Schub!», «50° Querlage links!», «2° über Horizont!», «Schub 60%!», «Querlage rechts 45°!». Die Sichtdarstellung im Simulator vermittelt das Gefühl, sich mitten in den Berner Alpen zu befinden. Zehn Minuten dauert das gemeinsame Display, danach trennen sich der Airbus und die PS für deren Soloprogramm, um später wieder für einen letzten schnellen Überflug zusammenzufinden.

Knapp 45 Minuten nach dem Start landet der Airbus bereits wieder in Zürich. «Für mich wird dies ein Höhepunkt meiner bisherigen Karriere sein», sagt Martin Stotzer. Ein Lächeln unterstreicht seine Freude an diesem speziellen Flug. Und ein wenig auch seinen Stolz. **cp**

Jürg Wyss



A321 HB-IOH heisst jetzt «Wengen»

Swiss International Air Lines taufte am Vormittag des 16. Januars im Zielbereich der Lauberhorn-Abfahrt ihren Airbus A321 mit der Immatrikulation HB-IOH auf den Namen «Wengen». Martin Stäger, Gemeindepräsident von Lauterbrunnen und Taufpate Patrick Küng, Lauberhornsieger 2014, nahmen die feierliche Namensgebung gemeinsam mit Swiss Chief Commercial Officer Markus Binkert vor. In einem offiziellen Taufakt und im Beisein von Gästen wurde das A321-Modell im Massstab 1:20 von Patrick Küng mit Champagner begossen. Der «grosse» Wengener Airbus flog direkt im Anschluss an die Zeremonie in Begleitung der F-5E Tigers der Kunstflugstaffel der Schweizer Luftwaffe (Patrouille Suisse) über die Köpfe der Taufgemeinde und der Skifans entlang der Lauberhorn-Rennstrecke.

«Dass wir den Taufakt vor Ort in Wengen während den Internationalen Lauberhornrennen gemeinsam mit den Skifans zelebrieren durften, war natürlich ein ganz besonderes Erlebnis», sagte Markus Binkert anlässlich der Veranstaltung.

Die A321 HB-IOH ist eine von aktuell acht Maschinen dieses Typs von SWISS. Die Fluggesellschaft benennt ihre Jets nach Kantonshauptorten, touristischen Destinationen oder flughafennahen Gemeinden. Das Flugzeug bietet Platz für bis zu 219 Fluggäste. Mit einer Reichweite von 8400 Kilometern ist die «Wengen» für Swiss innerhalb Europas sowie zwischen der Schweiz, Afrika und dem Nahen Osten unterwegs.



Foto: SWISS

Links die Route des Displays am Lauberhorn. Drei Mal führt der Flugweg über den Hundschopf und über Wengen, zwei Mal über das Starthaus. Oben: Kurz vor der Vorführung taufte der letztjährige Lauberhorn-Sieger Patrick Küng den A321 der Swiss auf den Namen «Wengen».

Einmal volltanken bitte

Mit der Einführung der F/A-18 Hornet hat sich für die Schweizer Luftwaffe erstmals die Möglichkeit der Luftbetankung ergeben, da die Maschinen serienmässig mit einem Luftbetankungssystem ausgerüstet sind. Aktuell absolviert Oberleutnant Dominik Herzig von der Staffel 11 seine Ausbildung im Bereich Luftbetankung. «Cockpit» konnte ihn in Meiringen besuchen und einen Einblick in diese eindrückliche und anspruchsvolle Seite der Militärluftfahrt gewinnen.

«Cockpit»: Dominik Herzig, Sie absolvieren derzeit die Ausbildung im Bereich Luftbetankung. Wie muss man sich das vorstellen?

Oberleutnant Dominik Herzig: In einem ersten Schritt werden die ganzen Verfahren in der Theorie durchgearbeitet. Fliegerisch gesehen umfasst die Ausbildung insgesamt acht Flüge. Von diesen werden vier mit einem Instruktor im Doppelsitzer absolviert, danach erfolgen vier weitere Flüge «solo», begleitet von einem Instruktor in einer zweiten Maschine.

Damit ist die Ausbildung abgeschlossen?

Richtig! Nach dieser Ausbildung hat der Pilot die Qualifikation für Luftbetankungen erlangt. Nach vier weiteren Flügen gilt man als «experienced» und kann ohne Beisein eines erfahrenen Piloten Luftbetankungen durchführen.

Weiterbildungen sind nicht vorgesehen?

Nein, aber die Qualifikation muss nach sechs Monaten wiederholt werden, wenn innerhalb dieser Zeitspanne keine Tankflüge absolviert wurden.

Haben alle Hornet-Piloten die Qualifikation zur Luftbetankung?

Ja, das Luftbetanken gehört zur Standardausbildung; aber aufgrund von weiteren Aufgaben in Fachbereichen kann es Ausnahmen geben.

Es gibt zwei unterschiedliche Tank-Systeme: Boom und Hose-Drag, also Ausleger oder Tanktrichter. Sind die beiden Systeme vergleichbar?

Nein, es handelt sich um ganz unterschiedliche Systeme, welche nicht miteinander



Blick aus dem Cockpit einer Schweizer F/A-18 während eines Luftbetankungs-Manövers.

Foto: © VBS

kompatibel sind. Der Ausleger wird von einem Boom-Operator im Tankflugzeug gesteuert und der Kontakt zwischen den beiden Maschinen wird durch den Tanker hergestellt, wenn die Maschine sich korrekt positioniert hat.

Der Tanktrichter hingegen wird an einem Schlauch am Tankflugzeug ausgefahren. Bei diesem System muss der Hornet-Pilot den Betankungsstutzen in den Tanktrichter hineinmanövrieren, ohne Unterstützung des Tankflugzeugs. Um die unterschiedlichen Systeme untereinander kompatibel machen zu können, kann am Tank-Ausleger ein BDA (Anm.d.Red.: Boom to Drag Adapter = Ausleger/Trichter-Adapter) montiert werden, um so mit dem Tanktrichter operieren zu können.

Sind Sie mit beiden Systemen vertraut?

Nein; da die F/A-18 mit einem Tankstutzen ausgerüstet ist, verwenden wir nur das Hose-Drag-System mit dem Tanktrichter. Die Betankung findet dann je nach Tankflugzeug via Pod (Anm.d.Red.: Luftbetankungsbehälter) am Flügelende oder mittels Tankausleger und BDA statt.

Wo stehen Sie aktuell in Ihrer Ausbildung?

Ich habe acht Flüge absolviert und bin für Luftbetankungen «qualified». Nun folgen vier weitere Flüge mit einem erfahrenen Piloten; danach bin ich «experienced».

Worin besteht die Aufgabe des «experienced» während einer Luftbetankung?

Er überwacht die Luftbetankungs-Manöver



Ein anspruchsvolles Manöver: Das Betanken in der Luft gehört zur Standardausbildung der F/A-18-Piloten in der Schweiz.

und unterstützt bei Bedarf. Er ist als Coach in einer zweiten Maschine dabei.

Sind Luftbetankungen für die Piloten etwas Besonderes?

Ja, definitiv! Man macht etwas, das eigentlich gegen den Grundsatz des Fliegens geht: In der Luft will man ja auf keinen Fall ein anderes Flugzeug berühren. Bei der Luftbetankung führt man den Tankstutzen in den Trichter ein und kommt somit in Kontakt mit einer anderen Maschine.

Ist eine Luftbetankung für den Piloten schwierig durchzuführen?

Schwierig ist vermutlich der falsche Ausdrück. Ich würde sagen, eine Luftbetankung ist ein anspruchsvolles Manöver. Natürlich kommt es auch auf die Begleitumstände an. An einem windstillen Sonnentag ist es sicherlich angenehmer und einfacher als bei Nacht in einer Gewitterfront. Das ist auch bei einer Landung nicht anders.

Wie lange dauert ein Tankvorgang?

Das hängt von verschiedenen Faktoren und der Mission ab. Je nach Treibstoffmenge dauert eine Betankung zwischen sechs bis zehn Minuten.

Wird während des Tankvorgangs manuell geflogen?

Ja, beim Tanken ist alles Handarbeit am Steuerknüppel! Die grösste Schwierigkeit ist das Erstellen des Kontaktes zwischen dem Trichter und dem Tankstutzen. Der Trichter muss genau getroffen werden, damit dieser Vorgang klappt.

Welches sind die Gründe dafür?

Der Trichter muss genau in der Mitte getroffen werden, ansonsten verkannt dieser, der Schlauch wird zur Seite gebogen und der Tankstutzen kann nicht richtig einhängen. Beim korrekten Andocken muss der Schlauch nach vorne gedrückt und dort gehalten werden. Nur in dieser vorderen Position kann Treibstoff fliessen.

Was sind die besonderen Schwierigkeiten beim Tankvorgang?

Kurz vor dem Kontakt kommt der Trichter in die Luftströmung im Bereich der Flugzeugnase und bewegt sich leicht. In dieser Phase muss die Position gegenüber dem Tankflugzeug gehalten werden, ansonsten schaukeln sich die Steuereinsätze sehr schnell auf; dies nennt man eine Pilot Induced Oscillation. Turbulenzen in der Luft können ein Bewegen des Trichters hervorrufen und erschweren den Tankvorgang zusätzlich. Die korrekte Position muss danach während dem ganzen Tankvorgang

gehalten werden. Dies auch, wenn der Tanker beginnt, eine Kurve zu fliegen oder diese wieder ausleitet. Bei grösseren Bewegungen oder beim Verkanten während dem Einführungsvorgang besteht die Gefahr des Abreissens; das heisst, der Tankstutzen bewegt sich quer zum Trichter. Dabei kann die Flugzeugnase, der Tankstutzen selber oder der Trichter beschädigt werden. Im schlimmsten Fall reisst sogar der Tanktrichter ab!

Wird das Tanken auch im Simulator trainiert?

Nein, das kann nicht im Simulator geübt werden. Das Luftbetanken ist vergleichbar mit dem Formationsflug. Auch diesen kann man im Simulator nicht realitätsgetreu darstellen beziehungsweise fliegen.

«Die Luftbetankung bleibt bei jedem Flug etwas Anspruchsvolles!»

Keine Trainingsmöglichkeiten also?

Doch, bei einer Luftbetankung selber schon. Wenn man eine Luftbetankung durchführt, nimmt man die benötigte Menge an Treibstoff auf. Danach werden in der Regel noch zwei bis drei «dry contacts» mit dem Tankflugzeug absolviert, wobei kein Treibstoff mehr aufgenommen wird.

Sind Wirbelschleppen beim Betanken ein Problem?

Ja, das ist ein Risikofaktor beim Luftbetanken. Je nach Tankflugzeug treten diese unterschiedlich stark auf. Auch ist die Tankposition entscheidend. Wenn man am Pod beim Flügelende auftankt, spürt man ein wenig ausserhalb der exakten Position sehr schnell die Wirbelschleppen vom Flügel oder die Strömung der Tankertriebwerke. Hinter dem Tanker sind die Wirbelschleppen beim BDA nicht relevant; das Flugzeug wird jedoch von der Strömung des Tankers selber beeinflusst.

Die Schweiz unterhält selber keine Tankflugzeuge. Mit wem finden die Tankflüge statt?

Die Schweiz hat mit der NATO Abkommen für gemeinsame Einsätze und auch Tanker-Einsätze abgeschlossen. Die Zusammenarbeit findet hauptsächlich mit den Nachbarstaaten Frankreich, Deutschland und Italien statt.

Wie werden solche Tankeinsätze geplant?

Rund zwei Wochen vor einem Flug geben

die Tankereinheiten ihre Flüge in entsprechend geplanten Sektoren mit entsprechenden Tank-Slots bekannt. In der Planung können dann Tank-Fenster von 15 Minuten gebucht werden. Natürlich kommen dabei verschiedene Faktoren zum Tragen: einerseits die Flugzeiten des Tankers sowie die verfügbaren Slots, andererseits natürlich auch die Tankerroute.

Wie oft beziehungsweise wie regelmässig machen Sie Luftbetankungen?

Das ist ganz unterschiedlich. Wir hängen in diesem Bereich von anderen Ländern ab, da wir keine eigenen Tanker zur Verfügung haben. Je nach aktueller Situation sind diese Verbände in Operationen eingebunden und demzufolge nur beschränkt für Ausbildungen verfügbar. In der Regel kommt man pro Quartal zu etwa zwei Einsätzen mit den Tankern. Wichtig ist, dass die Luftbetankungen innerhalb der Zeitspanne von sechs Monaten stattfinden, da sonst die Qualifikation erneut gemacht werden muss.

Gibt es Unterschiede zwischen den verschiedenen Nationen und den Verfahren?

Nein, in diesem Bereich werden standardisierte Verfahren nach NATO-Normen angewendet.

Rückblickend: Wie war das Gefühl bei Ihrer ersten Luftbetankung?

Schon komisch! Man macht etwas Neues und komplett Anderes, fliegt bewusst auf ein anderes Flugzeug zu und berührt es via Tanktrichter. Mittlerweile hat sich durch die Erfahrungen bei Luftbetankungen eine Routine ergeben. Aber es bleibt bei jedem Flug etwas Anspruchsvolles! **CP**

Interview: Daniel Bader

Zur Person

Oberleutnant Dominik «Wädi» Herzig ist seit 2008 bei der Luftwaffe. Nach der Pilotenausbildung auf PC-7 und PC-21 gehört er seit 2014 zur Staffel 11 aus Meiringen. Aktuell weist er eine Flugerfahrung von 1000 Stunden auf, wovon 260 auf der Hornet.



Was macht eigentlich... Bruno Dobler?



Der Glückspilz

Er gilt in der Branche immer noch als der bestgekleidete Pilot und Unternehmer. Bruno Dobler hat alle Turbulenzen der Flugbranche elegant umflogen und bekleidet heute den Rang eines Vizepräsidenten im Bankpräsidium der Zürcher Kantonalbank (ZKB). Eine Begegnung mit dem 63-jährigen.

Bruno Dobler hat eine besondere Begabung. Er scheint einer zu sein, der immer zur richtigen Zeit am richtigen Ort ist. Fast alle Pläne, die der im Zürcher Unterland lebende frühere Unternehmer Bruno Dobler in seinem Berufsleben geschmiedet hatte, setzte er auch um. Kein Wunder, sagt der heute 63-jährige frühere Linienspilot: «Ich würde alles nochmals gleich machen!» Seit er denken kann, wollte Dobler Pilot werden. Sein Vater hatte ihm nach der Schulzeit bedeutet, «doch etwas Rechtes zu lernen.» Und damit war nicht Pilot gemeint, wie Dobler heute schmunzelnd erzählt. Die Pilotenkarriere war zumindest vorläufig auf Eis gelegt. Der im Luzernischen aufgewachsene Dobler absolvierte zuerst brav eine Banklehre, bevor er sich später seinem eigentlichen Berufswunsch zuwenden konnte. Dann ging es aber Schlag auf Schlag.

1979, 26-jährig, gründete er in Grenchen die Flugschule Horizon, die später nach Bülach umsiedelte. Die Horizon entwickelte sich rasch zu einer Grösse in der Ausbildung von Verkehrspiloten. Modernere Ausbildungsmethoden, so auch der Einsatz von Simulatoren bereits in der Lizenzausbildung, waren damals weltweit einzigartig. Distance-Learning gehörte rasch zum Label der Horizon. Bis zur Übergabe der Unternehmung im Jahre 2008 an Martin Ebner bildeten die 100 Fluglehrer der Horizon rund 4000 Piloten auf verschiedensten Stufen aus und weiter. Dobler freut es immer wieder, wenn er als Passagier an Bord feststellen darf, dass im Cockpit ehemalige Studenten der Horizon «at the controls» sind. Gleichzeitig war er der siebte Pilot, den die Basler Fluggesellschaft Crossair 1979 unter Vertrag nahm. Die von Moritz Suter



Bruno Dobler war lange Zeit Chefpilot der Crossair und Helvetic Airways. Zuletzt war er CEO der Helvetic Airways.

Fotos: Hansjörg Egger

gegründete Crossair wuchs rasch zu einer Konstante im europäischen Regionalflugverkehr. Vor allem für die Swissair führte sie später viele Europaflüge durch. Im Cockpit sass oft auch Bruno Dobler, der mit 1300 Flugstunden und erst 28-jährig auf dem Metroliner 2 zum Captain befördert wurde. «Rückblickend war die Zeit bei Crossair grossartig.»

Die beeindruckendsten Erlebnisse in seiner Pilotenkarriere hatte er in der Zeit als Verkaufs-, Ausbildungs- und Einflugpilot bei den FFA, Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein. Die Demonstrations- und Ausbildungsflüge führten von Altenrhein aus mit der AS202 Bravo in die Länder Europas und vor allem nach Afrika über Wüstengebiete und Meere, wo er in den 1970er-Jahren mutterseelenallein auch bei

miserablen Wetterbedingungen um den Kilimanjaro kurvte. Diese Zeiten werden ihm immer in besonderer Erinnerung bleiben. «Manchmal sträuben sich mir heute noch die Nackenhaare, wenn ich an meine abenteuerlichen Flüge denke», so der ZKB-Vizepräsident.

Neben den überwältigend schönen, manchmal auch heiklen Erlebnissen gab es auch zweifelhaftere Begegnungen. Etwas mulmig zumute war es Dobler, als er auf einer seiner Missionen den ugandischen Diktator Idi Amin traf und später den zentralafrikanischen Kaiser Bokassa, dem Menschenrechte ebenfalls nicht so viel bedeuteten. «Sie haben mich aber immer korrekt behandelt», betont Dobler. Die Eindrücke währen bis heute. Sein offizieller Auftrag in Uganda lautete, sogenannte «Polizeipiloten» auszubilden. Dieser Version habe er nie ernsthaft Glauben geschenkt.

Am Funk «entlassen»

Bleibend in Erinnerung ist ihm auch seine «Entlassung». Crossair-Gründer Moritz Suter hatte seinem Piloten bedeutet, er müsse nach der Landung gleich einen weiteren Flug nach Lugano anhängen. Aufgrund der Wettersituation dort lehnte Dobler freundlich ab, worauf ihm Suter auf der Company-Frequenz mitteilte, er müsse am nächsten Tag nicht mehr zum Dienst erscheinen. Dobler hielt sich nicht an die Anweisung. Und wie durch Zufall begegneten sich die beiden am nächsten Tag am Lift im GAC. «Hattest recht, nicht mehr zu fliegen», begrüßte ihn der Basler Patron. Die Sache war erledigt. «Das ist Moritz Suter», schmunzelt Dobler.

Brösmeli und Charly

Schweizweit bekannt wurde Dobler mit seiner Classic Air. Diese Fluggesellschaft bestand aus zwei DC-3-Maschinen, die für besondere Anlässe wie Formel-1-Grand Prix, Erlebnisflüge zu bekannten Wein- oder Champagnerorten, Firmenausflüge oder an schöne Feriendestinationen gebucht werden konnten.

Den Gedanken, in der Schweiz die «Grand Old Lady» wieder in Betrieb zu nehmen, hatten vor ihm auch andere Luftfahrtenthusiasten. Aus ihrer Sicht überwogen jedoch die Risiken erheblich. Das Problem waren auch die strengen Lärmgrenzwertaufgaben der Schweiz. Sie liessen das Projekt – das Risiko wohl dokumentiert in vielen Bundesordnern – fallen. Nicht so Bruno Dobler.

Sein oder Nichtsein

Damals 33-jährig, packte er die Herausfor-

derung. Zusammen mit Kollegen suchte er 1985 in Ägypten, Frankreich, England und Malta nach geeigneten DC-3-Maschinen. Fündig wurde die Gruppe schliesslich in Kanada. Die Finanzierung des Projekts erfolgte vorerst über die Aufnahme einer Hypothek auf das Haus der Familie Dobler. Zwischen dem 4. und 7. November 1985 erfolgte der erlebnisreiche Überflug von Montreal über Grönland durch Schnee, Wind und Eis nach Altenrhein. Dort wurde die Maschine den geplanten umfangreichen Umbauarbeiten unterzogen. Die Totalinvestitionen beliefen sich am Schluss auf über eine Million Franken. Der Entscheid über Sein oder Nichtsein der neuen Classic Air AG fiel am 6. Mai 1986 mit den Lärmessflügen des Eidgenössischen Luftamtes in Basel. Die DC-3, zertifiziert im Jahr 1935, musste nun hier und heute den Beweis erbringen, dass sie die jetzt gültigen schweizerischen Lärmesswerte, die sich nach den Grenzwerten der neuesten Turbinenflugzeuge richteten, erfüllt. Die «Grand Old Lady» musste also die gleichen Lärmwerte wie die hochmoderne 33-plätzig Saab 340 erfüllen. Wenige Tage nach den Messflügen

«Ich würde alles nochmals gleich machen!»

kam der überaus erfreuliche Bescheid: Die Classic Air besass so die erste lärmzertifizierte DC-3 der Welt. Bereits am 22. Mai landete die zweite DC-3 der Classic Air in Altenrhein für die Umbauarbeiten. Alles wendete sich weiter zum Guten. Hans Imholz übernahm 1988 die Classic Air mit den beiden Maschinen «Brösmeli» und «Charly». Später ging die Classic Air an den Unternehmer Silvio Denz über, dem die Parfümeriekette Alrodo gehörte. Eigentlich sei dies eine «Spinner-Operation» gewesen. «Wir gingen ein hohes Risiko ein», blickt Dobler zurück. «Wären die Lärmwerte bei den Messungen durchgefallen, wäre ich vor einem finanziellen Scherbenhaufen gestanden.»

Helvetic Airways als Herausforderung

Als grosse Herausforderung bezeichnet Dobler auch die Zeit bei Helvetic Airways. Das Team sei supermotiviert gewesen. Anspruchsvoll habe sich das horrende Tempo während des Aufbaus 2003 gestaltet. Innert eines Jahres wuchs die Fokker-100-Flotte von null auf sieben Maschinen an. Das Geschäftsmodell mit den fixen Flugpreisen funktionierte nicht, was die Besitzer spät

Was macht eigentlich... Bruno Dobler?



Fotos: zvg



Oben links: Captain Bruno Dobler, Direktor der Classic Air, im Cockpit der Douglas DC-3. Oben rechts: zusammen mit einem Team der Crossair. Unten: Bruno Dobler mit dem Team der Classic Air.

akzeptierten. So war es im Oktober 2005 die unangenehme Aufgabe Doblere, den Flottenabbau von sieben auf vier Fokker-Flugzeuge umzusetzen. Das bedeutete leider die Entlassung von über 30 hochmotivierten und bestens qualifizierten Piloten und Cabin-Crew-Mitgliedern.

Im Februar 2006 wurde aus dem Chefpiloten Bruno Dobler der CEO der Fluggesellschaft. Kurz darauf, im März, stieg Investor Martin Ebner bei der Gesellschaft ein. Gerade zum richtigen Zeitpunkt. Das Grounding konnte abgewendet werden. Die Airline entwickelte sich prächtig und in der Folge konnten auch immer mehr Wetlease-Flüge für die Swiss durchgeführt werden, so dass nur noch eine Maschine für die eigene Produktion zur Verfügung stand.

Kompletter Branchenwechsel

2008 stellte sich Bruno Dobler einer neuen Herausforderung: Er wurde Geschäftsführer der Toggenburg Bergbahnen AG mit der Aufgabe, zwei unterschiedliche Unternehmen zu fusionieren. Erinnerungen an Crossair/Swissair kamen auf. «Eine spannende Zeit», resümiert er. Auch hier, bei den Bergbahnen,

habe vieles mit Vertrauen und Sicherheit zu tun – genau wie in der Aviatik. Unter Vertrag als CEO war er mit einem 50-Prozent-Pensum. Die Arbeit fiel jedoch zu 100 Prozent an. Es gelang ihm, das Sommergeschäft anzukurbeln und den Verwaltungsrat zu überzeugen, dass das Geschäft nicht nur aus der

«Hoch über den Wolken löst dir kein McKinsey-Berater ein Problem.»

Skisaison bestand und der Fokus auf eine Nische zu legen sei. Die Fusionsarbeit war im Sommer 2011 erfolgreich abgeschlossen und die Unternehmung stand mit einer klaren Strategie und motivierten Mitarbeitern für die Zukunft bereit.

Zurück in die Bank

Neun Jahre lang hatte Dobler früher sein Berufsleben dem Bankgeschäft gewidmet. Wie das Leben so spielt, wird er wohl seine berufliche Karriere dort beenden, wo alles

begann: in der Bank. Als Vertreter der SVP sitzt er seit 2011 in der ZKB als Mitglied des Bankpräsidiums.

Mit der Politik ist Dobler erst spät in Berührung gekommen. 1995 wurde er für die Freiheitspartei in den Zürcher Kantonsrat gewählt. Er verliess die Partei und wurde 1999 als Parteiloser mit eigener Kantonsratsliste zur Überraschung vieler wieder ins Zürcher Parlament gewählt. Er trat in die Fraktion der SVP ein und wurde später auch Parteimitglied. Er wollte Nationalrat werden. Eines der wenigen Ziele, das er nicht realisieren konnte. 2003 gab er seinen Rücktritt aus dem Kantonsparlament bekannt. Die zeitliche Beanspruchung als Chefpilot der Helvetic Airways forderte Prioritäten. Im letzten Juni ist er als Mitglied des Bankpräsidiums für eine weitere vierjährige Amtszeit bestätigt worden.

Der Aviatik stark verbunden

Obwohl beruflich nicht mehr eng mit der Aviatik verbunden, interessiert sich Bruno Dobler noch immer brennend dafür. So verfügt er immer noch über die Linienpiloten- und Fluglehrerlizenz. Pilot bezeichnet er als «absoluten Traumberuf». «Hoch über den Wolken hilft dir kein McKinsey-Berater, wenn ein Problem auftritt. Das Problem musst du selber, zusammen mit den Kollegen an Bord und mit den verfügbaren Ressourcen, lösen!» Der Job als Pilot sei eine eigentliche Lebensschule.

Der Name Dobler dürfte aus der Luftfahrt-Welt nicht so schnell verschwinden. Der jüngere Sohn Claudio hat seine Ambitionen zur Erlangung der Pilotenlizenz angemeldet. Sandro, Doblere älterer Sohn, ist im Security-Bereich tätig. Auch ein Bereich, welcher in der Luftfahrt noch mehr an Bedeutung gewinnen wird. **cp**

Patrick Huber

Warm welcome aboard

Ab dieser Ausgabe übernehmen Kevin Fuchs und Jan Liebich die Rubrik «Your Captain speaking...». Die beiden Swiss-Piloten werden abwechselnd von der Kurz- und der Langstrecke berichten. In dieser ersten Folge ihrer Berichterstattung stellen sie sich kurz selbst vor.

Mein Name ist Kevin Fuchs. Ich freue mich, an dieser Stelle künftig von meinen Erlebnissen und Erfahrungen als Verkehrspilot bei Swiss berichten zu dürfen.

Spätestens an meinem zehnten Geburtstag wusste ich, dass ich eines Tages Pilot werden wollte: Diesen besonderen Tag im Jahr 2000 durfte ich im Cockpit einer Boeing 747-400 der Lufthansa auf dem Flug von Frankfurt nach Miami verbringen. Noch heute hängt ein Erinnerungsstück – die Nordatlantikkarte mit der Tages-Route (damals noch in Papierform) – bei mir zu Hause.



Viermotorig ging es dann auch tatsächlich in das Berufsleben: Nach meiner Ausbildung zum Verkehrsflugzeugführer bei Pilot Training Network GmbH in Frankfurt am Main und einem kurzen Zwischenstopp als Flugbegleiter bei Belair Airlines durfte ich mich überaus glücklich schätzen, eine Anstellung als First Officer bei Swiss zu erhalten. Seit gut zwei Jahren bin ich auf dem europäischen Streckennetz des Avro RJ-100, dem Jumbolino, unterwegs und schätze die Möglichkeit, dieses konventionelle Flugzeug bis zu seiner Ausflottung fliegen zu dürfen. Die täglich wechselnden Besatzungen, eine grosse Vielfalt an Destinationen und besonders die atemberaubende Aussicht machen meinen besonderen Arbeitsplatz über den Wolken zu einem einzigartigen Erlebnis. Meine Freizeit widme ich dem Simulatorfliegen und treibe gerne Sport.

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich schon heute viel Spass beim Lesen der Berichte! **cp**

Kevin Fuchs

Darf ich mich vorstellen? Jan Liebich mein Name, 88er-«Baujahr», aufgewachsen in einer Musikerfamilie in der Beethovenstadt Bonn. Homebase ist LSZH, der Wohnsitz liegt 1,8 nautische Meilen vom Flughafen entfernt. Mit der Fliegerei bin ich als Zehnjähriger in Kontakt gekommen, als ich im Cockpit eines Korean Air-Jumbos von Frankfurt nach Seoul (Incheon) Platz nehmen durfte. Der Kapitän war der Vater einer Geigen-Studentin meiner Mutter. Er gab sich viel Mühe, mir immer wieder ein paar Dinge zu erklären. Mir wurde das Headset übergestülpt und los ging es mit Fliegerenglisch, inklusive koreanischem Temperament. Ich war hin und weg.

Nach diesem Erlebnis war für mich klar, dass ich dieses Metier nicht mehr aus den Augen verlieren würde. Jedoch tat sich am Horizont auch ein anderes Feld auf: die klassische Musik. Ich beschloss nach dem Abitur im Jahr 2008, ein Musikstudium in Angriff zu nehmen. Mit der Zeit merkte ich jedoch, dass meine Gedanken beim Musizieren mehr und mehr in Richtung Aviatik abschweiften. Aus diesem Grund schickte ich Ende 2009 die Bewerbung zur ab-initio-Schulung bei Swiss Aviation Training (SAT) ab und bekam nach erfolgreichem Assessment einen Schulungsplatz im PK 4/10 angeboten. Die Freude war enorm und hält bis heute an!

Im Dezember 2012 begann ich auf der Kurzstrecke die Typen der A320-Familie zu fliegen, seit Juni 2015 bin ich auf der A330 «zu Hause». Voraussichtlich im Juni 2016 beginne ich die zweimonatige A340-Umschulung, so dass ich nach erfolgreichem Abschluss auch auf der Ultra-Langstrecke eingesetzt werden kann.

Ich freue mich, Sie, liebe Leserinnen und Leser, bald auf die Langstrecken-Flüge mitnehmen zu dürfen. **cp**

Jan Liebich



Ein Avro RJ-100 vor einem Airbus A340-300 beim Landetraining in Châteauroux.

Swiss Aviation Training



DA40 und DA42 von Swiss Aviation Training beim Überflug des Flugplatzes Grenchen in Formation.

Wo alles anfängt

Acht Klassen, mehr als 120 Schüler: Bei Swiss Aviation Training ist die Nachfrage nach der Linienpilotenausbildung ungebrochen. Der Weg ins Cockpit ist für die angehenden Berufspiloten herausfordernd. Die praktische Ausbildung beginnt auf dem Flugplatz Grenchen am Steuer eines einmotorigen Leichtflugzeugs.

Die Nachfrage nach einer Linienpilotenausbildung ist ungebrochen. Bei SAT (Swiss Aviation Training), der Pilotenschule der Swiss, stecken derzeit angehende Piloten in acht Klassen gleichzeitig in der Ausbildung. Eine Standardklasse zählt im Schnitt 24 Schüler (im Moment variiert diese Zahl zwischen 9 und 27 pro Klasse). Die Pilotenschule wird in einer 3-Jahres-Planung geführt, was bei drei neuen Klassen pro Jahr plus zusätzlich einer Klasse an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) nicht erstaunt.

Einer der Flugschüler ist der 25-jährige Nicolas Brühlmann aus St. Gallen. Zusammen mit seinen Kollegen der Pilotenklasse PK3/14 hat er die praktischen CPL- und IR-Tests (Commercial Pilot Licence und Instrument Rating) bereits abgeschlossen und befindet sich in der ATPL-Theorie-

phase (Airline Transport Pilot Licence). Nach Sphair und der Privatpilotenlizenz absolvierte er den Studiengang in Aviatik der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) mit dem Bachelorabschluss.

«Mich faszinieren das sehr straffe Programm und die andauernden, hohen Anforderungen», sagt Brühlmann. «Jeder Flug baut auf dem vorgängigen auf, sodass ich immer dranbleiben muss, um nichts zu verpassen. Relativ viel Stoff wird in den verschiedenen Ausbildungsblöcken komprimiert. Dank den hohen internen Anforderungen an der Schule waren wir bis jetzt immer bestens auf Tests vorbereitet.»

Brühlmann wird im Mai 2016 seine Ausbildung bei SAT abschliessen und dann wohl seinen Traumjob bei Swiss als Copilot im Cockpit eines Passagierjets in Angriff nehmen dürfen.

Dichtes Programm

Ganz am Anfang der Pilotenausbildung steht eine erste Theoriephase von sieben Wochen. Darauf folgt während weiteren sieben Wochen die fliegerische Grundausbildung nach Sichtflugregeln (VFR) auf dem Flugplatz Grenchen. Darin ist auch der erste Alleinflug enthalten. Im Anschluss an die weiteren 17 Wochen Theorie mit integrierter IFR-Basisausbildung im Flug- und Verfahrenstrainer beginnen die 14 Wochen Training im Sicht- und Instrumentenflug in den USA.

Bei der Flight Safety Academy in Vero Beach, Florida, werden Advanced VFR, Basic IFR und zusätzlich Upset Prevention and Recovery (Vorbeugen und Ausleiten von Kontrollverlust-Situationen infolge Überschreiten der Normalflugparameter) auf einer kunstflugtauglichen Maschine trainiert. Die praktische CPL-Prüfung (Berufspilo-

tenlizenz) auf zweimotorigen Flugzeugen schliesst die Ausbildung in den USA ab. Zurück in der Schweiz werden auf der Diamond DA42 weiterführende Instrumentenflüge trainiert und die praktische Instrumentenflug-Prüfung absolviert, gefolgt von acht Wochen ATPL-Theorie mit anschliessender Prüfung. Weitere acht Wochen für die Abschlussarbeit der höheren Fachschule und nochmals fünf Wochen Multicrew-Cooperation-Kurs führen in der Folge zum Übertritt in die Airline.

Konstante Beurteilung

Sehr grossen Wert legt SAT darauf, dass während der gesamten Ausbildungszeit in regelmässigen Abständen neben den fachlichen Prüfungen auch Persönlichkeitsbeurteilungen der einzelnen Anwärter durchgeführt werden.

Die vom SAT-Team entwickelte Software «eCockpit» erlaubt es, jeden einzelnen Flug und jeden Trainingstag für den jeweiligen Pilotenschüler zu erfassen. Damit können jederzeit Ausbildungsstand, Fortschritt oder auch allfällig zu verbessernde Bereiche übersichtlich abgefragt werden. Das bedeutet, dass jeder einzelne Flug durch den Instruktor qualifiziert und im System erfasst werden muss.

Verschiedene Flugzeugtypen

Geflogen wird bei SAT in den ersten sieben Wochen mit der Diamond DA40 NG, in der späteren Flugausbildung dann mit der zweimotorigen Diamond DA42. In den USA werden Piper Warrior und Seminole eingesetzt. Das hat unter anderem damit zu tun, dass in Vero Beach der Flugzeughersteller Piper Aircraft unmittelbar neben den Hangars der Flight Safety Academy angesiedelt ist.

Es wurde jedoch darauf geachtet, dass die schweizerischen und amerikanischen Trainingsflugzeuge eine sehr ähnliche Cockpit-Instrumentierung aufweisen. Mit dem Garmin 500 und dem grösseren Garmin 1000 in den Diamonds verfügen alle Trainingsflugzeuge sowie die drei Basis-Instrumententrainer (FNPT) über moderne Glascockpits und Traffic Advisory Systeme (TAS).

Breites Angebot

Swiss Aviation Training bietet unter anderem Kurse für ATPL (Linienpilotenlizenz), MPL (Multi Crew Pilot License) und MCC (Multi Crew Cooperation) an. Seit zwei Jahren ist SAT eine höhere Fachschule, deren Ausbildung mit dem Titel «dipl. Pilot HF» abschliesst.

Fachlich wird die Pilotenschule von SAT von Peter Fasler als Head of Training geleitet.



Die Pilotenschüler Tomas Férézou und Nicolas Brühlmann (von links) beim Briefing mit ihrem Instruktor Peter Fasler.

Von den über 100 Mitarbeitenden sind rund 80 Fluginstruktoren als Freelancer tätig, nur 14 Personen sind fest angestellt. Mit dabei sind rund 25 Piloten der Swiss, welche hauptberuflich auf der Strecke fliegen und bei Swiss Aviation Training (SAT) zu Fluglehrern ausgebildet wurden. Für die praktische Ausbildung ist Swiss Aviation Training auf dem Flugplatz Grenchen beheimatet, wo jährlich rund 25 000 Flugbewegungen mit ihren Trainingsflugzeugen absolviert werden.

Das Team um Fasler unterrichtet gleichzeitig rund 120 Pilotenanwärter, welche später für eine Airline oder bei der Luftwaffe fliegen. Mit einem Anteil von 70 Prozent bilden zukünftige Swiss-Piloten die Hauptgruppe, je 15 Prozent fliegen nach ihrer Ausbildung bei Edelweiss, anderen Airlines oder bei der Schweizer Luftwaffe. Alle durchlaufen während ihrer rund zweieinhalbjährigen Ausbildung zum Linienpiloten dasselbe Ausbildungsprogramm.

Etwa 80 Prozent der Bewerberinnen und Bewerber für die Aufnahme in die Pilotenausbildung erfüllen die Bedingungen. Davon scheiden allerdings neun von zehn bei den Aufnahmeprüfungen aus. Auffallend viele Teilnehmer, welche den Sphairekurs positiv abgeschlossen haben, sind erfolgreich bei der Selektion.

Derzeit erhalten Studierende des Bildungsgangs zum dipl. Pilot HF unter gewissen

Bedingungen Subventionen von bis zu 24 000 Franken. Ab 2016 kommen neu auch Fördergelder des Bundes gemäss Luftfahrtgesetz Art. 103 dazu, welche maximal 50 Prozent der verbleibenden Ausbildungskosten abdecken.

Der derzeitige Umbau des Lufthansa-Konzerns wird auch die einzelnen Trainingsorganisationen der Gruppe betreffen. Ziel ist die effizientere Steuerung aller Trainingsbedürfnisse für interne und externe Kunden. Am Trainingsstandort Schweiz wird laut Peter Fasler aber festgehalten. **cp**

Simon Vogt

Peter Fasler

Mit 16 Jahren hat Peter Fasler seine Segelflugausbildung begonnen. Nach technischer Berufslehre, Militär und Pilotenausbildung war er vier Jahre lang Pilot bei der Crossair. Bis zum Grounding flog er bei der Swissair auf Kurz- und Langstrecken. Seit 1992 war Fasler auch als Simulator-Instruktor tätig. Ab 1998 erfolgte der Einsatz als Training-Supervisor und Fluglehrer, danach als Cheffluglehrer und seit 2006 als Head of Training. Peter Fasler ist zudem Prüfungsexperte beim BAZL. Derzeit mit einem 50 Prozent-Pensum als Captain auf dem A330, wird Fasler ab Januar 2016 sowohl auf dem Airbus A330 als auch auf dem A340 fliegen. **(sv)**



Matthias Suhr war während 18 Jahren beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl), zuletzt als Vizedirektor. Heute ist er Direktor des EuroAirports.

«Wir stossen an Grenzen»

Matthias Suhr ist seit wenigen Monaten im Amt als Direktor des Flughafens Basel-Mulhouse (EAP). Im Gespräch mit «Cockpit» erwähnt er kommende Herausforderungen, zu denen die definitive Beilegung des Steuerstreits mit Frankreich und eine Erweiterung des Passagierterminals zählen. Zudem äussert er sich zu der unerwartet verhaltenen Entwicklung im Frachtgeschäft.

«Cockpit»: Herr Suhr, was hat Sie bewogen, vom Bundesamt für Zivilluftfahrt, dessen Vizedirektor Sie waren, an die Spitze des EuroAirports zu wechseln?

Matthias Suhr: Ein Grund war meine Neugierde für aviatische Belange. Basel ist in dieser Hinsicht ein interessantes Pflaster. Zudem wollte ich die Seite wechseln, von



Foto: Thomas Strässle

der Verwaltung ins operative Geschäft. Und schliesslich gab es persönliche Gründe. Ich bin eben 52 Jahre alt geworden, ein Alter, in dem ich nochmals einen beruflichen Wechsel vornehmen wollte.

Sie sagten in einem früheren Interview, der EuroAirport unterscheidet sich von den anderen Landesflughäfen. Was macht ihn so interessant für Sie?

Dass ein Flughafen von zwei Staaten gleichzeitig betrieben wird, ist meines Wissens weltweit einmalig. Der EAP ist im Vergleich zu Zürich kein Hub, hat aber dennoch mit EasyJet einen Home Carrier, der ähnlich wie Swiss in Zürich sehr viele Destinationen anbietet. Was uns auch von den anderen Landesflughäfen unterscheidet, ist die rund um den Flughafen angesiedelte Un-

«Eine zweite Piste ist momentan nicht notwendig.»

terhalts- und Ausstattungsindustrie. Jet Aviation und Amac Aerospace generieren zusammen über 2000 Arbeitsplätze. Diese Dichte an MRO- und Completion-Betrieben ist weltweit einzigartig. Kommt dazu, dass wir im Gegensatz zu Zürich und Genf über gute Ausbaumöglichkeiten verfügen. Nicht zu vergessen, dass wir der einzige Schweizer Flughafen sind, der Vollfrachter und Expressfracht abfertigt.

Wie notwendig ist eine zweite Startbahn?

Im Moment brauchen wir eine solche Piste

sicher nicht, denn wir wickeln pro Jahr nur 7 Millionen Passagiere ab. Zum Vergleich: Genf bewältigt mit auch einer Piste 15 Millionen. Da haben wir also noch etwas Luft nach oben. Es war aber wichtig, im Raum Blotzheim Land zu sichern, auch wenn diese Reserve vielleicht erst in zehn, zwanzig oder dreissig Jahren gebraucht wird. Engpässe haben wir hingegen schon heute bei der Passagierabfertigung, denn das heutige Terminalgebäude wurde für die damalige Crossair mit ihren kleinen Flugzeugen gebaut.

An welchem Punkt sind Sie in der strittigen Frage der Besteuerung der Schweizer Unternehmen, die am EAP rund 4500 Personen beschäftigen, angelangt?

Das ist ein ganz grosses Thema für mich als Direktor, denn für die am Flughafen ange-

Monatsinterview



Der EuroAirport von oben. Eine Erweiterung des Terminals wird in absehbarer Zeit notwendig.

siedelten Betriebe ist es von grosser Bedeutung zu wissen, ob das französische oder schweizerische Steuerrecht angewendet wird. Hier spüre ich eine allgemeine Verunsicherung, denn für die Besteuerung der Schweizer Unternehmen im Schweizer Sektor liegt noch keine Lösung vor. Einigungen sind bisher in den ersten drei Dossiers erzielt worden: bei der Besteuerung des Flughafens, der Mehrwertsteuer (im Schweizer Sektor wird auch eine Schweizer Mehrwertsteuer erhoben) und den Abgaben an die D.G.A.C. (Direction Générale de l'Aviation Civile, d. Red.). Wir dürfen nicht vergessen, dass der Flughafen hinter den Peugeot-Werken in Mulhouse der zweitgrösste Arbeitgeber im Elsass ist. Dies in Paris und Bern verständlich zu machen, ist nicht immer einfach.

Wann rechnen Sie nun damit, dass auch das vierte Dossier unter Dach und Fach ist?

Ursprünglich hätten Frankreich und die Schweiz schon Ende vergangenen Jahres eine Einigung erzielen sollen. Ich hoffe nun, dass das im ersten Quartal des neuen Jahrs der Fall sein wird. Die Zeit drängt, denn die Bestimmungen betreffend der Abgaben an die D.G.A.C. treten bereits im kommenden April in Kraft.

Der Flughafen investiert gerade in neue Projekte, etwa eine Gepäcksortieranlage oder ein Parkhaus. Wie ist er finanziell aufgestellt?

Sehr gut. Wir haben keine Schulden und können für den grössten Teil der aktuellen Investitionen selber aufkommen. 2014 erwirtschaftete der Airport einen Gewinn von 27 Millionen Franken, und auch für das zu Ende gegangene Jahr erwarten wir ein positives Resultat.

«Die Verhältnisse im Terminal sind für die jährlich 7 Mio. Passagiere zu eng.»

Sie haben durchblicken lassen, dass im Rahmen des Masterplans weitere Massnahmen nötig sind, damit der Flughafen für neue Herausforderungen gerüstet ist.

Die Verhältnisse im Terminal sind für die 7 Millionen Passagiere, die wir Ende Dezember erreicht haben, zunehmend zu eng. Zu gewissen Zeiten fehlt schlicht der Platz, und mit den seit den Pariser Attentaten und für den Klimagipfel zusätzlich verfügten Sicherheitsmassnahmen stossen wir an Grenzen. Hier braucht es also Lösungen, damit

wir den Passagierstrom in den kommenden fünf bis zehn Jahren bewältigen können.

Welche Optionen stehen im Raum?

Es braucht eine Erweiterung des Terminals, ob das nun seitlich oder nördlich des bestehenden Gebäudes sei. Ein zweites «Ypsilon» wird es aber nicht geben, das wäre ein zu grosser Brocken auf einmal. Wir wollen auf jeden Fall in Phasen und modulierbar planen.

Der EAP wartet seit geraumer Zeit auf einen Bahnanschluss. Warum dauert das so lange?

Das hat verschiedene Ursachen. Ein wesentlicher Grund ist die Finanzierung: Wir reden hier von mindestens 200 Millionen Euro. Im Moment ist nur die Finanzierung des Vorstudienprojekts gesichert. Das Projekt wirft aber auch grundsätzliche Fragen auf. So gibt es auf Schweizer Anwohnerseite kritische Stimmen, die befürchten, dass sich ein Teil des Flugverkehrs aus Zürich und Genf hierher verlagern und somit mehr Lärm entstehen könnte. Das trifft indessen nicht zu. Es geht vielmehr darum, dass die Fluggäste und Mitarbeitenden der hier angesiedelten Betriebe den Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln bequem und in ausreichendem Mass erreichen können.

Wann wird der erste TER-Zug am EuroAirport einfahren?

Im Vorprojekt war die Rede von 2022. Aber ich wäre da äusserst vorsichtig. Kein einziger Termin, der bisher kommuniziert wurde, konnte eingehalten werden. Es wird sicher noch eine Weile dauern.

Die Billiganbieter befördern mittlerweile mehr als 60 Prozent aller Passagiere in Basel. Ist damit zu rechnen, dass dieser Anteil weiter steigen wird und weitere Vertreter der Sparte, etwa Norwegian, hier landen werden?

Easyjet, Ryanair und Wizzair sind ja bereits vor Ort, viel mehr gibt es gar nicht. Ob weitere dazukommen, kann ich nicht sagen. Norwegian wäre sicher ein interessanter Kunde. Ich kann mir vorstellen, dass der eine oder andere Low-Cost-Carrier noch mehr Verbindungen anbieten wird. Bei Eurowings, die jetzt ihre Basis in Wien aufbaut, haben wir leider den Kürzeren gezogen, aber vielleicht baut sie ihre bestehenden Verbindungen am EuroAirport aus. Wir bleiben für die Fluggesellschaften so oder so interessant, weil die Gebühren attraktiv sind und pistenseitig keine Engpässe bestehen.

Macht es Ihnen etwas aus, dass Ihr Flughafen vor allem ein Airport für Billigairlines ist?

Ich habe grundsätzlich ein unverkrampftes Verhältnis zu ihnen. Mir kommt es auch nicht darauf an, möglichst viele Legacy Carrier hierher zu locken. Hauptsache, der Standort bietet der Volkswirtschaft gute Anbindungen und ist ein verlässlicher Arbeitgeber. Was mich mehr beschäftigt, ist eine

zu grosse Abhängigkeit von einer einzigen Airline.

Heisst das – gerade auch, wenn man sich die Besteuerungsfrage vor Augen hält –, dass im Fall von EasyJet ein Klumpenrisiko besteht?

Nein. Die Briten sind ja schon seit mehr als zehn Jahren hier. Und die Airlines sind gemäss ICAO von der Besteuerung nicht

«EasyJet hält sich mit Investitionen zurück.»

direkt betroffen. Die Service-Provider, mit denen sie zusammenarbeiten, dagegen schon. Easyjet hält sich deshalb wegen des Steuerdossiers mit Investitionen auch zurück. Entscheidend für die Airlines sind die attraktiven Gebühren und Ausbaumöglichkeiten beim Streckennetz. Ausserdem sind alle grossen europäischen Fluggesellschaften wie Lufthansa, Air France/KLM, Turkish Airlines und British Airways schon vor Ort. Das ist viel für einen Airport unserer Gröszenordnung.

Gibt es Stimmen, die eine Rückkehr von Swiss nach Basel fordern?

Es besteht schon der Wunsch, dass Swiss an allen drei Landesflughäfen präsent ist. Kunden aus der Industrie ist es aber vor allem wichtig, gute Verbindungen vorzufinden. Ob diese von Swiss oder einer anderen Airline angeboten werden, ist grundsätzlich sekundär. Ein bisschen Wehmut, dass Swiss nicht mehr hier ist, gibt es immer noch, und als Flughafendirektor würde ich mir natürlich wünschen, dass sie wieder zurückkommt.

SkyWork hat begonnen, Basel als Stop-over-Flughafen zu benutzen. Ist dies ein Modell, das auch für andere Carrier von Interesse sein könnte?

Es kommt darauf an, was für ein Geschäftsmodell eine Airline verfolgt. Im Fall von SkyWork, die zum Aufkommen an ihrem Heimatflughafen Bern zusätzliche Passagiere braucht, scheint mir das sinnvoll. Wichtig ist, den Geschäftsleuten gute Abflugzeiten zu bieten. Das SkyWork-Konzept bleibt zwar eine Ausnahme, aber eine, die offensichtlich gut funktioniert.

Eine Frage, die immer wieder auftaucht, ist jene nach Langstreckenverbindungen. Derzeit fliegt nur Air Transat saisonal nach Montréal. Sehen Sie ein Potenzial für mehr?

Die grössten Möglichkeiten sehe ich in Asien, wo wir mit der Stadt Schanghai eine Partnerschaft eingegangen sind, sowie an der amerikanischen Ostküste, vor allem nach New York. Das Problem ist, dass das nur funktioniert, wenn man tägliche Flüge anbieten kann. Wenn den Kunden lediglich drei Flüge pro Woche zur Verfügung stehen, gehen sie nach Zürich, wo sie ein viel grösseres Angebot an Frequenzen haben.

Kommen denn nur amerikanische Carrier in Frage?

Nein, ich denke, dies könnte dereinst auch für Fluggesellschaften aus dem arabischen Raum interessant sein. Warum nicht Dubai–Basel–New York, vorausgesetzt, Emirates würde vom Bazl die entsprechenden Verkehrsrechte erhalten, was nicht immer einfach ist. Allerdings ist unser Flughafen für regelmässige Langstreckenflüge noch etwas zu klein, aber mit jedem zusätzlichen Passagier, den wir transportieren, geraten wir auf den Radar interessierter Airlines.

Wie hat sich die Luftfracht seit der Eröffnung des neuen Cargoterminals Ende 2014 entwickelt? Der EAP hat für 2015 ja ein Wachstum von 19 Prozent erwartet, obwohl die Frachtbranche nicht gerade boomt.

Im vergangenen Jahr ist der Frachtverkehr bei uns nur um 2 Prozent gewachsen. Das ist in der Tat ein grosser Unterschied zur Prognose, die wir im Übrigen zu einem Zeitpunkt gemacht haben, als die Aufhebung des Euro-Mindestkurses noch nicht bekannt war. Aber wir sind im Gegensatz zu Zürich und Genf, wo die Fracht noch viel stärker zurückgegangen ist, und auch im Vergleich zu den französischen Flughäfen immer noch gut aufgestellt. Der Rückgang hat primär mit einer Schwäche der per Lastwagen beförderten Fracht und mit der allgemein schwachen Weltwirtschaftslage zu tun. Dazu kommt, dass die maritime Fracht, die viel günstiger ist als der Luftweg, zugenommen hat.

Welche Passagierentwicklung erwarten Sie für die kommenden Jahre?

Ich rechne nach wie vor mit einem Wachstum, aber mit einem etwas geringeren als in den vergangenen Jahren, wo wir zeitweise zweistellige Zuwachsraten verzeichnen konnten. Realistisch dürften 5 bis 10 Prozent sein, wobei das immer noch ein überdurchschnittliches Wachstum wäre. **cp**

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?

In Saanenmöser.

Ihre Lieblingsdestination?

Vancouver und San Francisco.

Wo wollten Sie immer schon mal hin?

Ins südliche Afrika.

Wen würden Sie gerne mal am Flughafen begrüessen?

Alle unsere Gäste sind Persönlichkeiten!

Ihr Lebensmotto?

Man soll sich nicht zu ernst nehmen.

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?

Nur auf Linked-in.



Cockpit





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	 SIAT 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

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

031 818 01 17!



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Verteidigung,
Bevölkerungsschutz und Sport VBS

armasuisse

Kompetenzbereich Luftfahrtsysteme

Flight Dispatcher/In Administrativer Support

im Bereich Flugerprobung

70% / Arbeitsort: Flugplatz Emmen



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

Ihre Aufgaben

- Flight-Dispatch der Flugoperationen aller nationalen und internationalen Flüge (militärisch und zivil) der armasuisse Flugerprobung (inkl. Flugmeteo, Luftraumbestellung, Fluganmeldung, Routenplanung, Bewilligungen)
- Koordination der Flugeinsätze mit der Luftwaffe
- À jour halten der Grundlagendokumente für die Besatzungen und armasuisse Flugdienst
- Verrichten vielschichtiger Support und administrative Aufgaben zu Gunsten des armasuisse Standortes Emmen

Ihre Kompetenzen

- Flight-Dispatcher oder abgeschlossene Grundausbildung im technischen oder kaufm. Bereich mit technischem Flair und hoher Affinität zur Militärluftfahrt
- Erfahrungen im Umfeld der Aviatik
- Schweizer Staatsbürger/In mit gutem Leumund
- Sehr gute Informatik Anwenderkenntnisse
- Selbständig, rasche Auffassungsgabe; team- und lösungsorientiert, zuverlässig, flexibel und belastbar
- Aktive Kenntnisse einer zweiten Amtssprache, sowie verhandlungssicher in Deutsch und Englisch
- Bewerbungen von Personen aus der romanischen Sprachgemeinschaft sind besonders erwünscht

Onlinebewerbungen unter www.stellen.admin.ch, Ref. 26964, bis **7. Februar 2016**

Fachliche Auskunft: Herr Reto Weber, Leiter Fachbereich Flugerprobung, Tel. +41 58 461 46 25

Weitere interessante Stellenangebote der Bundesverwaltung finden Sie unter www.stelle.admin.ch

Infos aus erster Hand

SHA-Mitglieder erhalten regelmässig einen Newsletter, welcher auf aktuelle Tätigkeiten des Verbandes hinweist. In dieser Cockpit-Ausgabe wird der Newsletter vom letzten Dezember in gekürzter Form wiedergegeben.

Die Helikopterindustrie steht vor grossen Herausforderungen. Die SHA packt diese an, oft auch in verbandsübergreifender Lead-Funktion. Diese Arbeit ist aufwendig, kostenintensiv und erfordert viel spartenspezifisches Know-how. Sie kann nur dank grossem und nebenberuflichem Einsatz einiger SHA-Kollegen überhaupt geleistet werden.

Pilotenalter 65/60: ADAC-Studie ergänzen

Obwohl das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) in Aussicht stellt, die Altersguillotine 65 zumindest bis 2018 nicht in Kraft zu setzen, bleibt die SHA in Kooperation mit dem europäischen Helikopter-Verband EHA am Ball. Dies scheint nun erste Früchte zu tragen: Die EASA schickt Signale, «kein CAT nach 60» zu überprüfen. Dazu braucht es aber wissenschaftliche Studien, die belegen, dass Piloten ab 60 Jahren kein höheres Risiko darstellen.

Vor diesem Hintergrund führt die EHAC eine Age-60-Erweiterungsstudie durch. Diese wird vom WHO Collaborating Centre for Occupational Health am Institut und der Poliklinik für Arbeits-, Sozial- und Umweltmedizin des Universitätsklinikums der LMU München durchgeführt. Studienleiterin ist PD Dr. Britta Herbig.

Die SHA fordert alle HEMS-Piloten ab 60 Jahren auf, sich bei Britta Herbig zu melden (britta.herbig@med.uni-muenchen.de). Nur eine zahlenmässig gut abgestützte Studie hat Aussicht auf Erfolg.

Neue Gebührenverordnung des Bazl

Trotz Widerstands der SHA und anderer Verbände der Luftfahrt trat Anfang 2016 die neue Gebührenverordnung des Bazl in Kraft. Der Vorstand stellt desillusioniert fest, dass das «Instrument Vernehmlassung» für das Bazl scheinbar eine reine Alibifunktion hat. Das Bazl versicherte uns, dass mit der neuen GebV weder eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades des Bazl, noch eine Mehrbelastung der Branche beabsichtigt sei. Es ist jetzt die Aufgabe der SHA und ihrer Mitglieder, bei den Gebührenverfügungen des Bazl im neuen Jahr genau hinzuschauen.

Die SHA ruft die Mitglieder dazu auf, der Geschäftsstelle Gebührenverfügungen des Bazl zu melden, die zu einer Mehrbelastung gegenüber 2015 führen.

Luftransporte durch das Militär

Im Dezember 2015 fand eine Aussprache mit dem Führungsstab der Armee statt. Inhalt: Die Konkurrenzierung ziviler Helibetriebe durch Helikopter der Armee. Neu sollen systematisch alle Gesuche um Unterstützung gemäss VUM (Verordnung über die Unterstützung ziviler oder ausserdienstlicher Tätigkeiten mit militärischen Mitteln) im Bereich Lufttransport (LT)/Luftaufklärung (LA) vom Führungsstab der Armee (FST A) jeweils der SHA zur Beurteilung vorgelegt werden. Hierbei handelt es sich um Anfragen aller Art von Gemeinden, Kantonen, Privaten oder von Grossanlässen. Nicht dazu gehören Gesuche, welche hoheitlichen Aufgaben dienen oder zentral für die Ausbildungsbedürfnisse der Luftwaffe sind. Einmal jährlich informiert der FST A die SHA über die erbrachten Leistungen.

SHA für die Fortführung des Projekts REMOVE

Unter dem Titel «REMOVE» werden nicht mehr benötigte Transportanlagen, Seilbahnen, Strom- und Telefonleitungen aus den Schweizer Alpen entfernt. Solche Anlagen stellen für den bodennahen Flugverkehr eine grosse Gefahr dar. Seit 2001 entfernt die Schweizer Armee im Einsatz «REMOVE» solche Anlagen. Dieser Einsatz der Armee wird im Rahmen der jährlichen Budgetberatungen in Frage gestellt.

Die SHA wird sich für das Fortführen dieser Armeeeinsätze einsetzen. Zusätzlich prüft die SHA ein Projekt, das sicherstellen soll, dass innerhalb von fünf Jahren alle linienförmigen und permanent installierten Luftfahrthindernisse zuverlässig bekannt sind.

Debriefing ERFA-Tagung Flughelfer

Am 20. November 2015 fand erstmals die ERFA-Tagung unter der Leitung der SHA statt. Die zahlreichen Teilnehmer machten diese Tagung zu einem Erfolg und unterstrichen deren Wichtigkeit für die Branche. Wir danken allen teilnehmenden Helifirmen für das grosse Interesse sowie der Armee für die grosszügige Unterstützung auf dem Flugplatz Alpnach.

Neu gilt die ERFA-Tagung als anerkannte Bildung im Sinne von Art. 1 Abs. 2 der Verordnung über die Eignung der Spezialistinnen und Spezialisten der Arbeitssicherheit. Ein Kurstag entspricht zwei Fortbildungseinheiten gemäss der Schweizerischen Gesellschaft für Arbeitssicherheit.

Im November 2016 wird wiederum eine solche Tagung stattfinden. Datum, Ort und Themen werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Neues Konzept Gebirgslandeplätze

Am 21. Oktober 2015 gab der Bundesrat grünes Licht für das neue Konzept Gebirgslandeplätze (GLP). Die Schliessung der GLP Rosnegg-West und Gumm im Kanton Bern wurde vom Bundesrat gutgeheissen.

Die SHA ist damit nicht einverstanden und möchte stattdessen den GLP Blüemlisalp schliessen. Noch ist das letzte Wort nicht gesprochen: Der Vorstand der SHA wird sich an seiner nächsten Sitzung von einem Experten des Bundesamtes für Umwelt die Ausgangslage erklären lassen, um zu entscheiden, ob die Schliessung der GLP juristisch anzufechten ist. 

Textbearbeitung: Karin Mürger

Voranzeige Generalversammlung der SHA

Donnerstag, 14. April 2016, ab 13.30 Uhr
Casino-Restaurant, 3011 Bern



Postkarten,
Visitenkarten,
Flyer und
mehr.

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



printzessin.ch



Foto: Markus Herzig

Hughes 369D HB-ZBQ auf der Lauberhornschulter.

Heli «Bravo Quebec»

Zwei in den USA gebaute Helikopter trugen das Callsign «Bravo Quebec». Der Schweizer 269D, oder mit dem Marketingnamen Schweizer 330, wurde nach der HB-XJT als zweiter Helikopter dieses Typs im Oktober 1998 als HB-XBQ in der Schweiz registriert. Mit der HB-ZCN folgte bis heute nur eine dritte Maschine, alle im Besitz des offiziellen Händlers und Service-Partners Robert Fuchs AG, Fuchs Helikopter in Schindellegi SZ. Während der HB-XJT und HB-ZCN später verkauft wurden, verunfallte die «Xray Bravo Quebec» am 3. April 2008 bei Thalheim ZH und wurde ein Jahr später im Luftfahrzeugregister gelöscht.

Der Hughes 369D «Zulu Bravo Quebec» wurde im Oktober 1999 in Liechtenstein auf die Hughes Air AG eingetragen. Wie bei seinem vorherigen Besitzer in Österreich trug der HB-ZBQ den Taufnamen «Kanari hasi». Nach zehn Jahren wurde der Helikopter neu lackiert und kurz darauf nach Deutschland verkauft. Im April 2014 kehrte

diese Maschine ins HB-Register zurück, dieses Mal in der Schweiz eingetragen mit dem Kennzeichen HB-ZRL.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XBQ Schweizer 269D; S/N 0024; B/J 1998; vorher: N69A; Eintrag: 6. Oktober 1998, Eigentümer & Halter: Fuchs Helikopter; Handänderung: 8. Februar 2007, neuer Eigentümer & Halter: Robert Fuchs AG; Löschung: 30. April 2009.

HB-ZBQ Hughes 369D; S/N 70-0748D; B/J 1980; vorher OE-KXW; Eintrag: 18. Oktober 1999, Eigentümer & Halter: Hughes Air AG; Löschung: 26. Februar 2010; neue Kennzeichen: D-HEDA, HB-ZRL.

Markus Herzig



Foto: Markus Herzig

Schweizer 330 HB-XBQ auf der Homebase Schindellegi.



Foto: Thomas Wyss

Schweizer 330 HB-XBQ auf der Testa Grigia.

Als Pilot mit Edelweiss die Welt entdecken



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

AgustaWestland GrandNew

AgustaWestland entwickelte den AW109SP «Da Vinci» aus dem AW109S, um den Anforderungen der Rega zu genügen. Zwischen 2009 und 2012 erhielt die Rega elf Maschinen, welche die AgustaWestland AW109K2 auf den Gebirgsbasen ablösten.

Technische Daten	
Hersteller	AgustaWestland
Typ	Leichter zweimotoriger Mehrzweckhelikopter
Erstflug	–
Länge (inklusive Rotor)	12,96 m
Kabinenbreite	1,68 m
Max. Höhe	3,40 m
Besatzung/Pax	1-2/7-6
Rotordurchmesser	10,38 m
Max./Dauerleistung	548 kW / 466 kW
Leergewicht	1655 kg
Max. Abfluggewicht	3175 kg
Triebwerk	2 x Pratt & Whitney Canada PW207C
Treibstoff	805 l
Max. Aussenlast	1150 kg
Höchstgeschwind.	311 km/h
Reichweite	859 km
Website	www.finmeccanica.com



Foto: Rega

Am 20. Juli 2004 präsentierte AgustaWestland die aus der AW109Power (AW109E siehe «Cockpit» 1/2016) weiterentwickelte AW109S, die als AgustaWestland Grand vermarktet wird. Der neue Helikopter war 94 Zentimeter länger und hatte eine um 69 Zentimeter verlängerte Kabine. Die seitlichen Türen sind um 25 Zentimeter auf 1,40 Meter verbreitert worden. Und der Grand sollte nur noch mit einer Triebwerksvariante mit leistungsstärkeren Pratt & Whitney-Triebwerken erhältlich sein. Bereits am 1. Juni 2005 erhielt der Grand die europäische Zulassung der EASA. 2006 suchte die Rega einen Ersatz für die auf den Gebirgsbasen eingesetzten AgustaWestland AW109K2. Bei den Vergleichsflügen in den Schweizer Alpen schnitt der Grand zwar besser ab als der EC145, erreichte aber nicht die geforderten Leistungen. Der in Ganzmetallbauweise entwickelte Grand musste um mindestens 100 Kilogramm abspecken. Während sich die Ingenieure in Italien an die Arbeit machten, bestellte die Rega noch im selben Jahr acht Helikopter. Die Entwicklung des leichten Grand für die Rega erfolgte mit zwei Prototypen unter dem Projektnamen «Da Vinci», und bereits 2008 bestellte die Rega drei weitere Maschinen. Schliesslich präsentierten AgustaWestland und die Rega am 4. März 2009 den um 130 Kilogramm abgespeckten AW109SP «Da Vinci» in den Farben der Rega.

Allein der nun aus Verbundwerkstoffen gefertigte vordere Teil des Rumpfes brachte eine Gewichtsersparnis von 50 Kilogramm. Weitere Reduktionen wurden durch das leichtere Festfahrwerk, einen verbesserten Rotorkopf, neue Kerne der Rotorblätter und leichtere Avionik erreicht. Auch bei der von der Rega und der Schweizer Aerolite entwickelten Inneneinrichtung wurde auf jedes Gramm geachtet. Der AW109SP war aufgrund der Anforderungen der Rega gebaut worden und erfüllte diese auch. Bereits am 25. Mai 2009 erhielt der AW109SP die EASA-Zulassung. Am 10. Juni 2009 liess die Rega ihren ersten Helikopter als HB-ZRZ im Schweizer Luftfahrzeugregister eintragen. Erst am 21. Februar 2010 enthüllte AgustaWestland offiziell den nun unter der Bezeichnung «GrandNew» angebotenen AW109SP als Rettungs-, Offshore-, VIP- und Polizeihelikopter mit Einziehfahrwerk. Im Schweizer Luftfahrzeugregister waren bis heute sechs AW Grand und 16 AW GrandNew eingetragen. Davon fliegen noch drei AW Grand und 14 GrandNew, wovon 10 bei der Rega. **cp**



Der vierte Hangar in Basel wird ausschliesslich für Grossraumflugzeuge verwendet.

Vierter Hangar in Betrieb

AMAC Aerospace AG eröffnet am Standort EuroAirport Basel nach nur elf Monaten Bauzeit einen vierten Hangar. Dank einer weiteren Hangarfläche von 7280 Quadratmetern und der zusätzlichen Vorfeldfläche von 6038 Quadratmetern ist das Unternehmen in der Lage, seine Wartungskapazitäten für Grossraumflugzeuge substanziell auszubauen.

Die AMAC Aerospace Switzerland AG leistet Umbau- und Wartungsarbeiten an Standardrumpf- und Grossraum-VIP-Maschinen für Geschäfts- und Privatkunden. Das Unternehmen wurde im Jahr 2007 gegründet und kann für die vergangenen acht Jahre eine aussergewöhnliche Erfolgsbilanz vorweisen. Heute ist es das weltweit grösste Privatunternehmen in diesem Sektor. AMAC Aerospace betreibt vier Hangars mit einer Grundfläche von 28 280 sowie ein Vorfeld von 44 610 Quadratmetern. Das Unternehmen verfügt derzeit am EuroAirport in Basel über eine Gesamtarbeitsfläche von mehr als 85 000 Quadratmetern. Der mit einem robusten Sicherheitszaun umgebene Vorfeldbereich führt direkt zur Verbindungsrollbahn. Der neue Hangar bietet Platz für ein Grossraumflugzeug und zwei Standardrumpfflugzeuge. Im Unterschied zu den bereits

bisher betriebenen drei Hangars wird der neue Hangar ausschliesslich für Wartungsprojekte und Grossraumflugzeuge genutzt.

Für Grossraumflugzeuge

AMAC Aerospace nutzt einen Grossraumflugzeughangar für Wartungsprojekte und zwei Grossraumflugzeughangars für Umbau- und Modernisierungsarbeiten. Diese Hangars bieten insgesamt Platz für mehrere Standardrumpf- und Grossraumflugzeuge, beispielsweise der Typen Boeing B747, B777, B787, Airbus A340 und A330, und können auch für Wartungsarbeiten an der A380 genutzt werden.

Im kleineren Hangar können Wartungsarbeiten gleichzeitig an mehreren Flugzeugen durchgeführt werden, beispielsweise an zwei Standardrumpfflugzeugen, Boeing Business Jets beziehungsweise Maschinen der Typen Airbus A318, A319, A320, A321

oder Gulfstream sowie an bestimmten Bombardier Jets.

Wartungszentrum im Privatbesitz

«Unser neuer vierter Hangar mit einer Fläche von 7280 Quadratmetern ist unser Wartungszentrum für Grossraumflugzeuge im Privatbesitz von Kunden aus aller Welt. Wir sind stolz darauf, dass wir unseren geschätzten Kunden für die Arbeiten an diesen Spezialflugzeugen, die bekanntermassen deutlich mehr Aufmerksamkeit erfordern als herkömmliche Verkehrsflugzeuge, die hohe Professionalität von AMAC anbieten können», so Kadri Muhiddin, Group Executive Chairman und CEO von AMAC Aerospace AG.

Der Bau des vierten Hangars wurde in weniger als einem Jahr fertiggestellt. Während der intensiven Bauphase waren täglich mehr als 60 Arbeiter im Einsatz. **cp**

Breit abgestütztes Kundenportfolio

Finanzchef Mauro Grossi zur Zukunft der AMAC Aerospace

«Cockpit»: Mauro Grossi, den grössten Teil der Aufträge wickelt AMAC Aerospace für VIP-Kunden ab. Ist dies nicht ein Klumpenrisiko, sollte es zu einer wirtschaftlichen Krise kommen?

Mauro Grossi: Unsere Kundenbasis ist sehr breit abgestützt, sowohl regional wie auch von der Art der Aufträge, die wir ausführen. Unsere beiden Standbeine Completions und Maintenance ergänzen sich perfekt. Zudem reagieren die Geschäftsfelder, in der AMAC Aerospace tätig ist, nicht unmittelbar auf konjunkturelle Schwankungen der Weltwirtschaft. Das sind zum Teil langjährig geplante Ausbauprojekte beziehungsweise notwendige Wartungsarbeiten, die nicht sehr sensibel auf wirtschaftliche Krisen reagieren.

Wie hat sich die Aufhebung des Euro-Franken-Mindestkurses am 15. Januar 2015 auf das Geschäft von AMAC ausgewirkt?

Der Franken/Euro-Kurs hat für uns nur bedingt Auswirkungen, da wir nur wenige Projekte aus dem Euroraum betreuen. Im Bereich des Einkaufs und der Zulieferung können wir eher profitieren, da wir viele Zulieferer aus dem Euroraum haben.

AMAC bekennt sich zur Qualität. In der Aviatik ist Zeit gleich Geld. Wie stark stehen Sie unter dem Zeitdruck der Kunden?

Die Kunden stellen – zu Recht – hohe Anforderungen an die Qualität der Arbeit und wünschen ein speditives Abwickeln der Projekte. Denn wie Sie sagen: Ein Flugzeug, das am Boden steht, kann nicht genutzt werden und kostet nur Geld. Wir sind sehr stolz, dass wir all unsere Projekte innerhalb der vorgegebenen und vereinbarten Termine abschliessen und ausliefern können. Das gehört neben den obersten Zielen der Qualität und Sicherheit zu unseren USPs (Anm.d.Red.: *unique selling propositions*). Das ist einer der Gründe, weshalb unsere Kunden immer wieder zu uns zurück kommen.



Mauro Grossi, CFO und Teilhaber AMAC.

Was sind die Kunden bereit auszugeben, um ihre Maschine gemäss ihren Vorstellungen umbauen zu lassen?

Das ist sehr unterschiedlich und kommt ganz auf die Wünsche der Kunden und die Art der Arbeiten an. Konkrete Zahlen können wir hierzu leider nicht nennen.

Wie garantieren Sie die Diskretion Ihrer Klientel?

Diskretion in der Kundenbeziehung ist oberste Maxime unserer Geschäftsphilosophie. Unsere hochspezialisierten und qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterstützen diese Philosophie und üben ihre Arbeiten stets mit Rücksicht, Respekt und professioneller Diskretion aus.

Warum haben Sie Ihren Standort in Basel, obwohl Ihre Kundschaft wohl vornehmlich aus dem Nahen und Fernen Osten stammen dürfte?

Der Standort Basel ist perfekt für uns. Die zentrale Lage in Europa und die direkte Anbindung an den EuroAirport in Basel-

Mulhouse sind optimal. Zudem profitieren wir hier von einem grossen Potenzial an gut ausgebildeten Fachspezialisten und Arbeitskräften. Unsere Kunden schätzen die Qualitäten eines Schweizer Unternehmens wie Präzision, Qualität, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, rechtliche Sicherheit.

Wie gross ist das VIP-Charter-Geschäft? Wie flexibel ist AMAC in Bezug auf Kundenwünsche (Flugzeugtyp, Zeit)?

Das Charter- und Flugzeug-Management-Geschäft bieten wir für einzelne unserer Kunden an. Es ist aber kein strategisches Geschäftsfeld, in dem wir uns positionieren möchten. Durch unsere schlanke Organisation in diesem Bereich sind wir sehr flexibel, was einzelne Kundenbedürfnisse betrifft.

Heute ist die Business Aviation ein boomender Markt. Wodurch kann sich AMAC gegen die Konkurrenz abgrenzen beziehungsweise positionieren?

Der Markt der VIP-Completions und der Maintenance von speziell ausgestatteten VIP-Flugzeugen ist ein hochspezialisiertes Gebiet, in dem sich weltweit nur wenige Anbieter etabliert haben. AMAC Aerospace ist dabei weltweit das grösste, privat gehaltene Unternehmen in der Branche. Dies macht AMAC Aerospace besonders flexibel und stark, um auf neue Bedürfnisse im Markt reagieren zu können.

AMAC ist auch in der Türkei präsent. Was spricht für den dortigen Markt?

Die Türkei ist der ideale Standort, geografisch zwischen Europa und Middle East liegend. Von unserer Basis in Istanbul aus betreuen wir unter anderem den Verkauf und die Wartung der PC-12 und PC-24 von Pilatus im Nahen Osten, wo wir der exklusive Vertriebspartner von Pilatus sind. **CP**

Interview: Patrick Huber

EINMAL AB BERN IMMER AB BERN

Ihr schnellster Weg ans Ziel.

flyskywork.com | Flights made in Switzerland 



Hermes 900 – durchdacht, flexibel und sicher

UNMANNED AIRCRAFT
SYSTEMS (UAS)



Durchdachte Beschaffung

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

Flexibler Einsatz

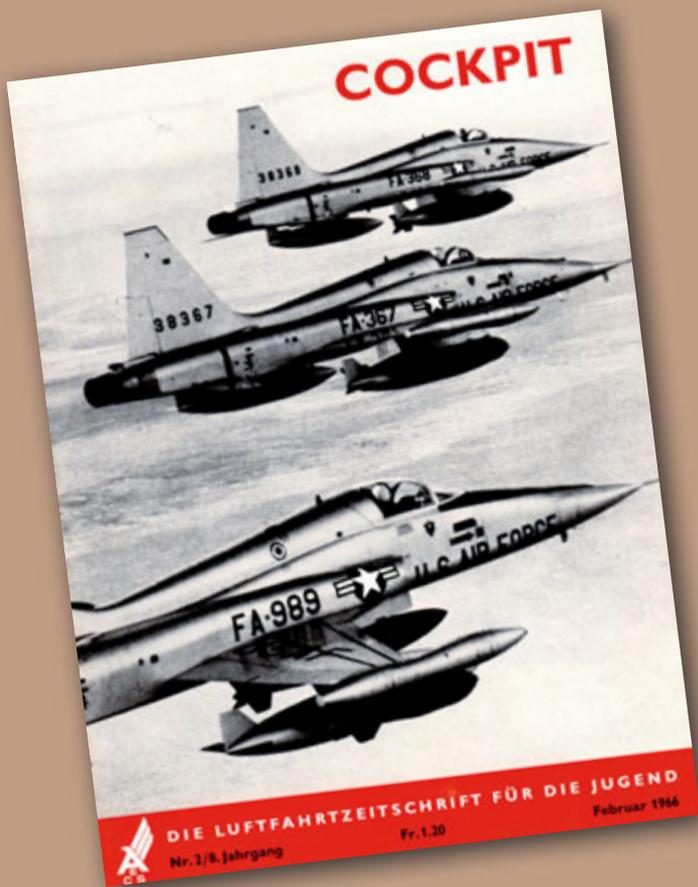
- Leistungen für Armee, Grenzschutz, Polizei und Katastrophenstäbe
- Miliztauglich
- Einsatz unter schwierigsten Wetterbedingungen

Sichere Standards

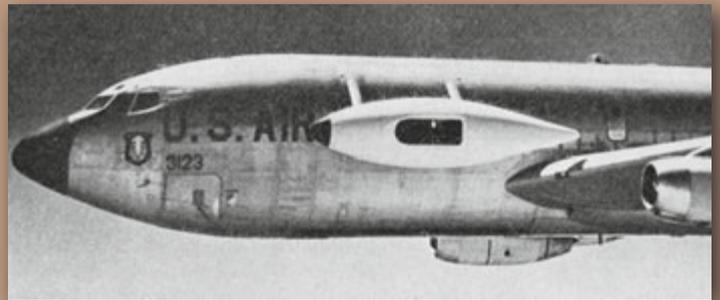
- Erfüllt höchste Sicherheitsstandards
- Erfüllt CH/EU-Normen
- Ermöglicht Integration in CH-Luftraum
- Weltweit erfolgreich im Einsatz



NEXT IS NOW®
www.elbitsystems.com



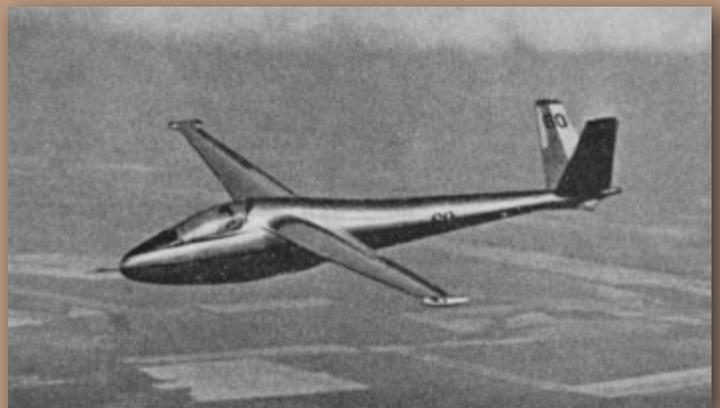
Vor 50 Jahren im «Cockpit»



Aus der an einer umgebauten KC-135A angebrachten Plexiglaskuppel ALOTS nahmen Fotografen den Start von Gemini-Raumschiffen aus der Luft auf.



Der Mach 3-Bomber North American XB-70A wurde zwar nie in Serie gebaut, aber seine Entwicklung stellte eine technische Pionierleistung ersten Ranges dar.



Das sonst für seine Transportflugzeuge bekannte sowjetische Konstruktionsbüro von Oleg K. Antonow entwickelte auch das in rund 350 Exemplaren gebaute Ganzmetallsegelflugzeug A-15.

Mit dem Satz «Unsere technisierte, sachliche Welt von heute braucht weniger romantische, legendäre <todesmutige> Helden als vielmehr eine dynamische Generation gescheiter, anständiger, zuverlässiger Männer, die den Ausbau und die Kontinuität des weltweiten Luftverkehrsnetzes zu ihrer Sache machen» begann der erste Artikel im COCKPIT vor 50 Jahren. Er beschrieb den Werdegang junger Männer zum Piloten. Es war eine andere Zeit – es ging ausschliesslich um Männer; von Frauen in diesem Beruf war auf den drei Seiten des Beitrages nie die Rede...

1966 starteten in den USA verschiedene Gemini-Raumschiffe mit jeweils zwei Astronauten an Bord. In diesem Zusammenhang ist der Artikel «ALOTS fotografiert Raumfahrzeuge» zu sehen, bei dem es um eine Plexiglaskuppel am Rumpf eines über den Wolken fliegenden KC-135A-Tankers geht, aus der ein Fotograf startende Raketen fotografierte, wenn der Himmel im Startgelände bedeckt war.

Eine ausführliche Beschreibung war dem neuen englischen Kurzstreckenflugzeug Britten-Norman BN-2 Islander gewidmet. Aus aktuellem Grund wurde auch das Marine-Flugzeug Fairey Gannet vorgestellt: Zu jener Zeit war eine solche Maschine der deutschen Marine-Luftwaffe in der Schweiz zur Erprobung als eventueller Ersatz für die Flab-Zielflugzeuge F+W C-3603.

Pleiten, Pech und Pannen

Das war in der Tat kein Ruhmesblatt staatlich helvetischer Flugzeugbaukunst: Die Rede ist von der Haefeli DH-1. Die alles andere als gutmütigen Flugeigenschaften führten zum Verlust der Hälfte der gesamten Flotte dieses Beobachtungsflugzeugs. Vor genau 100 Jahren startete die Truppenerprobung.

Ein handfester Eklat unterbrach die Erprobung der Haefeli DH-1 – des ersten in einem staatlichen Rüstungsbetrieb für das Schweizer Militär entwickelten Kampfflugzeugs. Der für das Einfliegen der sechs bestellten Maschinen unter Vertrag genommene Fliegerleutnant Marius Reynold schmiss frustriert seinen Job hin. Für den aus Vevey stammenden Romand war klar: Die DH-1 besass durchwegs «kriminelle» Flugeigenschaften und war Lichtjahre von der Truppentauglichkeit entfernt.

Produktionsstopp gefordert

Das war ein Armutszeugnis für die staatliche Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun, welche sich in dieser frühen Phase des Ersten Weltkriegs der Konkurrenz durch privatwirtschaftliche Unternehmen stellen musste – und gleichzeitig war es Wasser auf die Mühlen von Hauptmann im Generalstab Theodor Real. Der erste Kommandant der Schweizer Fliegertruppe gab unverhohlen dem privatwirtschaftlichen Flugzeugbau in der Schweiz den Vorzug. Schlimmer noch: Real forderte den sofortigen Stopp der DH-1 Produktion. «Ganz sicher ist, dass die Haefeli stets einer der gefährlichsten Apparate bleibt», heisst es in einem der zahlreichen gegen die DH-1 gerichteten Schreiben von Theodor Real.

Dies nicht ohne Grund: Die beim privatwirtschaftlichen Unternehmen Wild Flugzeugbau im zürcherischen Uster in Auftrag gegebenen sechs Wild WT-1 Beobachtungsflugzeuge passierten Anfang Februar 1916 tadellos das Abnahmeprozedere der Fliegertruppe und erfreuten sich bei den Piloten grösster Beliebtheit.

Hauptgrund für die Unverträglichkeit der DH-1 im Element Luft war das schwache Argus AS-II-Triebwerk von lediglich 120 PS Leistung sowie das massiv höhere als errechnete Abfluggewicht der ersten DH-1 (taktische Nummer 41). Diese Faktoren statteten das Muster zudem mit unhaltbar langen Startstrecken aus. Unter gewissen Windbedingungen war zudem an ein Take-off mit voller Zuladung gar nicht mehr zu denken. Der unglücklichen Gewichtsverteilung wegen musste der Beobachter als «Ballast» während der Flüge immer an Bord sein. Die vom Schweizer August Haefeli vorgängig im deutschen Kaiserreich entwickelte AGO C.1 – ein grösserer Vorgänger der DH-1 – hingegen war nicht zuletzt wegen ihrer robusten Konstruktion und ihrer gutmütigen Flugeigenschaften bei der Truppe sehr beliebt. Die ersten AGO C.1 erreichten im Juni 1915 die Front und blieben für fast zwei Jahre im Einsatz. Mindestens eine AGO C.1 überlebte den Krieg und flog ab 1921 mit dem zivilen Kennzeichen D-118 für die Berliner Luftbild GmbH.



Eine vergrösserte Tragfläche

Trotz dieser eiskalten Dusche liessen sich die Berner Oberländer Flugzeugbauer nicht beirren. Als erste Massnahme stellte die K+W auf Druck der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) die Erprobung des ersten Exemplars der Haefeli ein und konzentrierte sich auf den Bau der zweiten DH-1 (taktische Nummer 42), die dank deutlicher Verbesserungen rund 50 Kilogramm weniger auf die Waage brachte. Diese Haefeli stand Mitte März 1916 für die Werkerprobung bereit. Als neuen Einflieger und als Ersatz für Leutnant Marius Reynold verpflichtete der Rüstungsbetrieb den 29-jährigen Adjutanten-Unteroffizier Ernest Burri. Zur Verbesserung der Flugeigenschaften rüstete die K+W die zweite DH-1 am 2. April 1916 mit einer von 12,80 auf 14,50 Meter vergrösserten Tragfläche aus. Dieser konstruktive Seilzug liess die DH-1 in der Luft etwas zahmer erscheinen.

Ein Schreiben vom 6. April 1916 der KTA hält fest, «dass die Resultate mit dem Apparat Nummer 2 die gestellten Bedingungen in Bezug auf Geschwindigkeit und Steigfähigkeit ganz erheblich übertreffen.» Als Makel vermerkte die KTA lediglich die grosse Start- und Landestrecke der DH-1. Mit diesem Persilschein galt die Haefeli als truppentauglich. Damit waren die Probleme aber nicht vom Tisch. Im Gegenteil.

Mängel über Mängel

Ab April 1916 mussten sich die beiden DH-1 auf dem Militärflugplatz von Dübendorf einer ausgedehnten Truppenerprobung unterziehen, wobei verschiedene Piloten das Muster auf Herz und Nieren testeten. Zur noch im gleichen Monat ausgestellten, bemerkenswerten Mängelliste gehörten unter anderem die zu wenig tief angeordneten, ungepolsterten Sitze für Pilot und Beobachter, ein klemmender Drehring für das Bug-Maschinengewehr, defekte Benzinuhren sowie Geschwindigkeitsmesser, die aufgrund der Ungenauigkeit nicht tolerierbar waren. Auch die Fertigungsqualität des Thuner Staatsbetriebes liess vielfach zu wünschen übrig: So monierte die Fliegertruppe unter anderem rostige und krumme Bolzen.

Als Ergebnis der Truppenerprobung wurden die in Bau befindlichen DH-1 (taktische Nummern 43 bis 46) umfassend modifiziert. So war es bei diesen vier Haefeli möglich, Öl- und Wasserpumpe auszuwechseln, ohne den gesamten Motor vom Flugzeug zu trennen. Die Auspufftöpfe mündeten bei diesen DH-1 gegen oben. Alle vier DH-1 haben mit dem Adjutanten-Unteroffizier



Bild oben: Diese am Heck aufgebockte DH-1 (taktische Nummer 243) nahm an einer Winterübung teil. Beachtenswert ist das auf allen Haefeli auf dem Bug aufgemalte Schweizer Kreuz. Bild linke Seite: Charakteristisches Kennzeichen der Haefeli DH-1 war ein zweites Radpaar, welches das Beobachtungsflugzeug bei harten Landungen vor Überschlagen schützen sollte. Die Abwehrbewaffnung bestand aus einem 7,45 mm Flieger-Maschinengewehr. Typisch für die vier Serienflugzeuge (taktische Nummern 43 bis 46) ist der nach oben gekrümmte Auspuff.

Ernest Burri ihren Erstflug absolviert. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h war die DH-1 nur marginal langsamer als die von August Haefeli im Kaiserreich konstruierte AGO C.1, konnte aber mit einer Zuladung von 375 Kilogramm gut ein Drittel weniger Nutzlast schleppen als das deutsche Original.

Die Hälfte aller DH-1 verunfallt

Die alles andere als gutmütigen Flugeigenschaften der Haefeli führten im Einsatz zu zahlreichen Blessuren. Mit ein Grund für die Misere war der schwache Motor von lediglich 120 PS Leistung, was die Fliegertruppe in einem Bericht vom 21. August 1917 als «an der untersten Grenze des Zulässigen» taxierte.

1917 ging als pechschwarzes Jahr in die Geschichte der DH-1 ein: Unfallbedingt musste die Schweizer Fliegertruppe gleich die Hälfte ihrer sechs Haefeli von ihrer Inventarliste streichen. Am 12. April 1917 verarbeitete Emil Lang das zweite Vorserienmuster der DH-1 (taktische Nummer 42) zu Kleinholz. Beim zweiten Totalverlust einer DH-1 standen die Schutzengel Spalier: Pilot Leutnant Sattler erlitt beim Absturz einen Beinbruch, sein Beobachter Feldweibel Largier trug nur leichte Verletzungen davon. Während die

Besatzungen bei den ersten beiden Havarien mit dem Leben davonkamen, fanden am 8. August 1917 der 22-jährige Pilot Leutnant Werner Bodmer sowie sein 20-jähriger Beobachter Pionier Alexander Frei den Tod. Nach einem durch Unachtsamkeit verursachten Motorschaden stürzte ihre DH-1 (taktische Nummer 45) in eine bei Solothurn gelegene Kiesgrube ab.

Im Laufe des Truppendienstes sind taktische Nummern 41 bis 46 durch dreistellige ersetzt worden, die DH-1 firmierten somit als 241 bis 246.

Im Jahr 1919 – nur wenige Monate nach Kriegsende – trennte sich die Fliegertruppe von den restlichen drei DH-1 – wohl alles andere als schweren Herzens. Als erstes in einem staatlichen Schweizer Flugzeugwerk entwickeltes Militärflugzeug und gleichzeitig einziger Typ mit Doppelrumpf und hinten liegendem Motor hat sich die DH-1 durchaus eine Fussnote in der Schweizer Aviatikgeschichte gesichert. **CP**

Hans-Heiri Stapfer

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

Basel: Über Weihnachten und Neujahr war der Verkehr in den Kosovo auf dem EuroAirport beträchtlich. Unter anderem war die neue spanische Charterairline Air Horizont mit ihrer Boeing B737-436 unterwegs. Auf dem Bild ist die auf Malta registrierte 9H-ZAZ am 2. Januar bei ihrer Ankunft aus Pristina zu sehen. **Foto: Dennis Thomsen**



Genf: Nachdem im letzten November Regierungsmitglieder des Emirats Abu-Dhabi mit einer Boeing 747-8 nach Genf gereist waren, statteten sie der Westschweizer Metropole im Januar einen weiteren Besuch ab; diesmal mit der Boeing 787-8 «Dreamliner» A6-PFC. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Sion: Herrliches Flugwetter im Wallis: Diese Challenger 300 OE-H00 der österreichischen Avcon Jet AG profitiert davon. Die Schlösser von Valère und Tourbillon bilden einen würdigen Hintergrund. **Foto: Joël Bessard**

Foto: Joël Bessard

Sion: Über die Weihnachtsfeiertage 2015 war auf dem Flugplatz Sion 30 Prozent mehr Verkehr zu verzeichnen als zu Weihnachten 2014. Unter anderem waren einige Embraer Legacy zu sehen, wie etwa die als HB-JFL immatrikulierte Maschine des Berner Unternehmens Nomad Aviation. **Foto: Joël Bessard**

Foto: Joël Bessard



Genf: Der Embraer 195LR G-FBEM von Flybe ist kürzlich mit den neuen Farben der britischen Fluggesellschaft bemalt worden. Die Maschine zieren auch Zeichnungen von Kindern, die an Krebs erkrankt sind; dies als unterstützende Aktion im Kampf gegen Krebs.

Foto: Jean-Luc Altherr

Basel: Anfang Dezember 2015 fanden mehrere Frachtcharterflüge von Bukarest nach Basel statt. Unter anderem kam auch die Antonov An-26B LZ-FLL der bulgarischen Bright Flight bei einem dieser Flüge zum Einsatz.

Foto: Dennis Thomsen



Genf: Boeing hat nur gerade 37 Exemplare der kommerziellen 767-400-Version produziert, die sich auf Delta und United Airlines verteilen. Eine 38. Maschine ist für die Regierung von Bahrain gebaut worden: die A9C-HMH, die gleichzeitig einzige in «VIP»-Ausführung.

Foto: Jean-Luc Altherr

Basel: Seit kurzem wirbt Ryanair auf ihrer Boeing B737-8AS EI-DPI für die spanische Region Katalonien respektive für Ferien an der Costa Brava und in den Pyrenäen. Die Maschine des irischen Low Cost Carriers rollt hier vor dem Start in Richtung Dublin (Mitte Dezember) auf die Piste 15 des EuroAirports. **Foto: Dennis Thomsen**



Zürich: HB-1YI, eine Saab 2000 der Etihad Regional (Darwin Airline), wartet am 30. Dezember auf ihre Startfreigabe auf Piste 28 in Zürich.

Foto: Thierry Weber



Bern: Der Embraer Lineage 1000 ist die auf der ERJ-190 basierende VIP-Version. Betrieben wird die CN-SHS – im Bild auf dem Flughafen Bern nach einem Direktflug aus Saudi Arabien – von der marokkanischen Dalia Air.

Foto: Ian Lienhard



Bern: Die Gulfstream G650 der Regierung Aserbaidshans beim Start nach ihrem Erstbesuch in Bern.
Foto: Ian Lienhard



Sion: Häufig steigen Reisende in Sion direkt vom Jet in den Helikopter um – oder umgekehrt. Oft und gern gesehen wird etwa der Bell 429 HB-ZAP von Héli-Alpes SA.

Foto: Joël Bessard



Sion: Diese Dornier 328 der Tiroler Regionalfluggesellschaft Welcome Air war für einen Flug nach Sion gechartert worden und ist hier auf dem Anflug auf den Walliser Flugplatz zu sehen.

Foto: Joël Bessard

Erneuter Rückschlag für Mitsubishi Regional Jet

Wegen Problemen an der Struktur des Flugzeugs ist das MRJ-Programm nach dem Erstflug vom vergangenen November ein weiteres Mal in Rückstand geraten. Dies dürfte die Konkurrenz aus Brasilien mit Genugtuung zur Kenntnis genommen haben.

Am vergangenen 11. November hatten die Mitsubishi Aircraft Corporation und Mitsubishi Heavy Industries allen Grund zur Freude. An jenem Tag hob der MRJ90, das Basismodell einer neuen japanischen Regionaljetfamilie, in Nagoya zum Erstflug ab. Die Erleichterung war umso grösser, als der Jungfernflug in der Vergangenheit mehrmals hatte verschoben werden müssen. Yoshiyuki Yasumura, der Captain auf diesem eineinhalb Stunden dauernden ersten Ausflug, zeigte sich hernach begeistert vom neuen Kurzstreckenjet: «Das Betriebsverhalten des MRJ war viel besser als erwartet. Wir hatten einen sehr angenehmen Flug.» Und Hiromichi Morimoto, Präsident der Mitsubishi Aircraft Corporation, versprach: «Wir tun alles dafür, um bald die Typenzertifizierung zu erreichen, damit der Regionaljet seinen kommerziellen Betrieb 2017 aufnehmen kann.»

Verstärkungen nötig

Nach mehreren Erprobungsflügen und Bodentests steht jetzt aber fest: Diesen Termin kann der Hersteller nicht einhalten. Ende letzten Jahres teilte er mit, dass sich die Erstausslieferung des MRJ erneut verzögere, und zwar um etwa ein Jahr. Dies bedeutet, dass Launching Customer ANA das erste Exemplar erst im zweiten Quartal 2018 übernehmen kann. Zwar hätten der Erstflug und die darauffolgenden Flugtests gezeigt, dass die Grundeigenschaften des neuen Jets zufriedenstellend seien, liess Mitsubishi verlauten, jedoch: «Beim Ver-

such, die Entwicklung zu beschleunigen, haben wir mehrere Probleme entdeckt.» Welcher Natur diese Schwierigkeiten genau sind, bleibt unklar. Der Hersteller liess jedoch durchblicken, dass sie im Anschluss an statische Belastungstests zu Tage getreten waren. Sobald der Belastungsgrad ein normales Mass überschritten habe, hätten sich Auswirkungen auf bestimmte Komponenten gezeigt. Dies hat nun dazu geführt, dass Mitsubishi in Absprache mit dem Seattle Engineering Center entschieden hat, die Rumpf- und Tragflächenstruktur zu verstärken. Darüber hinaus beabsichtigt der Hersteller ein Upgrade der Avionik sowie der Triebwerk- und Flugsteuerungssysteme.

Insgesamt verspricht er sich davon mehr Sicherheit und eine höhere Zuverlässigkeit des MRJ.

Verkäufe stocken

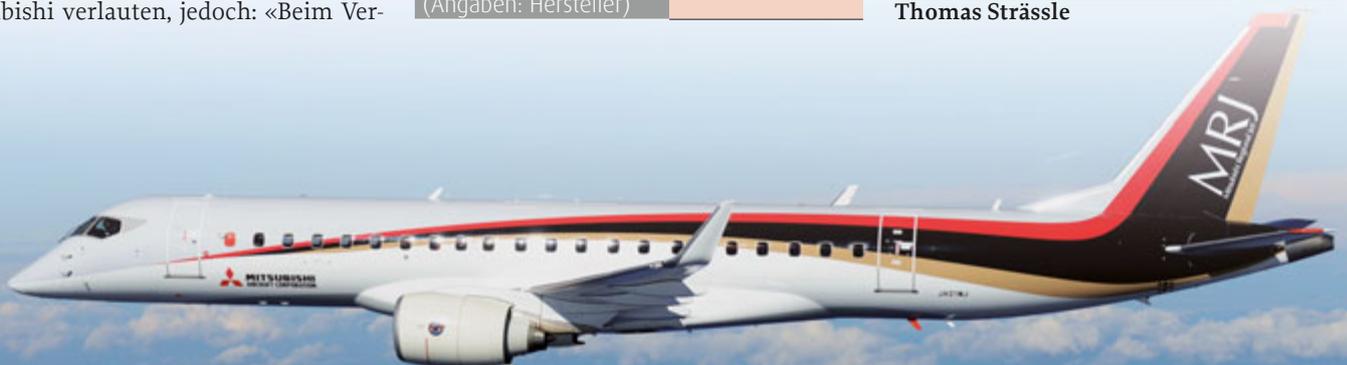
Der erneute Rückstand hat zur Folge, dass das Testprogramm in Japan länger dauert als geplant, wodurch auch die Flugversuchskampagne im Moses-Lake-Testzentrum in den USA erst gegen Ende 2016 aufgenommen werden kann. Insgesamt sind fünf Flugzeuge am Testprogramm beteiligt, das rund 18 Monate dauern und 2500 Flugteststunden umfassen wird.

Dies bedeutet, dass der MRJ90 seinen zeitlichen Vorsprung gegenüber seinem härtesten Konkurrenten, dem brasilianischen E-190E2, der im selben Jahr ausgeliefert werden soll, zu verlieren droht. Derzeit liegen Mitsubishi 223 Festbestellungen für den Regionaljet vor, dazu kommen 184 Optionen und Kaufrechte. Die letzte Bestellung, eine Absichtserklärung für 32 MRJ90 von Japan Airlines für deren Zubringer J-Air, liegt mehr als ein Jahr zurück. Soll der Auftragsbestand bald Zuwachs erhalten, müssen die Japaner alles tun, damit das Vertrauen in ihren auf dem Papier viel versprechenden neuen Airliner nicht verloren geht. Da dürften die weiteren Familienmitglieder – der kleinere MRJ70, dessen Produktion zwar angelaufen ist, der aber noch keinen Käufer gefunden hat, sowie ein allfälliger MRJ100 – derzeit eine untergeordnete Rolle spielen. **cp**

Technische Daten MRJ90ER

Länge	35,8 m
Spannweite	29,2 m
Höhe	10,5 m
Passagiere (nur eine Klasse)	88
Max. Startgewicht (MTOW)	41 t
Triebwerke	2 x PW1217G (je 17 600 Pfund)
Reichweite	2870 km
Startstrecke (mit MTOW)	1600 m
Erstflug	11.11.2015
Indienststellung	2. Quartal 2018
Festbestellungen (alle MRJ90-Varianten)	223
(Angaben: Hersteller)	

Thomas Strässle



Bildbestand der Swissair online

Die ETH-Bibliothek hat das Swissair-Fotoarchiv übernommen. Für Freunde der 2001 in Konkurs gegangenen Airline besonders erfreulich: Die Bilder können gratis heruntergeladen werden.

Mit dem Fotoarchiv der Swissair sichert die ETH-Bibliothek einen der wichtigsten Bildbestände der jüngeren Schweizer Wirtschaftsgeschichte. Die Bilder gewähren einen Blick vor und hinter die Kulissen der ehemaligen nationalen Luftfahrtgesellschaft und geben Aufschluss über technische Entwicklungen in rund 90 Jahren Aviatikgeschichte.

Kulturgut langfristig sichern

Aus insgesamt 220 000 Fotografien wurden rund 40 000 repräsentativ ausgewählt, digitalisiert und mit der Hilfe von ehemaligen Swissair-Angestellten erschlossen. Innerhalb von vier Jahren sind diese 40 000 Swissair-Bilder katalogisiert worden. Mittels konservatorischer Massnahmen wird der Gesamtbestand als wichtiges Kulturgut langfristig gesichert.

Swissair-Pensionäre aktiv

Besonders erfreulich sei die Zusammenarbeit mit den pensionierten Mitarbeitern der Swissair gewesen, sagt die Leiterin des ETH-Bildarchivs, Nicole Graf. Sie hätten sich mächtig ins Zeug gelegt. Erst dank deren professioneller Mithilfe hätten die einzelnen Fotosujets richtig katalogisiert werden können, da sie aufgrund ihres Fachwissens die Fotos korrekt zuordnen konnten.

Die Bilder stammen von der Stiftung Luftbild Schweiz in Dübendorf. Von dort habe die ETH eine Anfrage um professionelle Unterstützung erhalten, weil man sich ausserstande sah, die Menge der gesammelten Fotos weiter zu bearbeiten.

Auf der Plattform ETH E-Pics Bildarchiv Online der ETH-Bibliothek lassen sich die Fotos recherchieren. Mit ihrer Open Data Policy macht die ETH-Bibliothek diesen Bildbestand der Öffentlichkeit frei zugänglich. Die Bilder können kostenlos in verschiedenen Auflösungen heruntergeladen werden. **cp**



Swissair-Linienpilot Peter Senn vor einer Douglas DC-2 in Dübendorf.



Douglas DC-7C der Swissair in Zürich-Kloten.

News

Schweiz

Swiss: 800 neue Mitarbeiter gesucht

Die Fluggesellschaft Swiss stellt rund 800 Flugbegleiter ein. Die Aufstockung erfolgt im Zusammenhang mit den Wachstumsplänen des deutschen Mutterkonzerns Lufthansa. Dieser stellt 2016 insgesamt 4000 neue Mitarbeiter ein. Knapp zwei Drittel der 800 Anstellungen bei der Swiss erfolgten im Hinblick auf den in diesem Jahr stattfindenden Flottenausbau. Der Rest des neuen Bedarfs entstehe unter anderem als Folge von Beförderungen von Flugbegleitern zu Maitres de Cabine sowie aufgrund der natürlichen Fluktuation. CP

Swiss mit Passagierrekord

Swiss beförderte im Jahr 2015 16 307 542 Passagiere und erzielte damit ein historisches Allzeithoch. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 0,9 Prozent (2014: 16,17 Mio.). Die Anzahl der auf dem gesamten Streckennetz durchgeführten Flüge stieg um 0,7 Prozent auf 145 146 (2014: 144 116). Davon wurden 126 715 Flüge (+0,6 Prozent) im europäischen und 18 431 Flüge (+1,2 Prozent) im interkontinentalen Verkehr durchgeführt. CP

Swiss gibt Ljubljana schon wieder auf

Neun Monate nach der Aufnahme der Strecke hat Swiss ihre Flüge von Zürich nach Ljubljana per 4. Januar wieder aufgegeben. Grund ist die mangelnde Auslastung. Die Codeshare-Vereinbarung mit Star Alliance-Partner Adria Airways, welche die Strecke zwölfmal pro Woche bedient, bleibt bestehen. CP

Rega: Wetterstationen auf Spitaldächern

Im Auftrag der Schweizerischen Rettungsflugwacht Rega ist auf dem Dach des Kantonsspitals St. Gallen (Bild) eine Wetterstation installiert worden. Mit Hilfe dieser so gewonnenen Wetterdaten will die Rega in



Foto: Rega

Zukunft auch bei schlechtem Wetter Menschen in Not helfen können. Derzeit können in der Schweiz gegen 600 Patientinnen und Patienten pro Jahr wegen schlechten Wetters nicht aus der Luft versorgt werden. CP

Flughafen Genf: Bald 16 Mio. Passagiere

Am Flughafen Genf-Cointrin sind letztes Jahr knapp 15,8 Mio. Passagiere gezählt worden (+4,1 Prozent). Die Anzahl Flugbewegungen nahm von 187 596 auf 188 829 zu. Bei der Frachtmenge musste ein Rückgang um 10,3 Prozent auf gut 65 000 Tonnen in Kauf genommen werden. CP

Flughafen Zürich: Erneut mehr Passagiere

26,3 Mio. Passagiere haben im letzten Jahr bei gleichbleibenden Flugbewegungen den Flughafen Zürich benutzt, rund 800 000 Personen (+3,2 Prozent) mehr als im Vorjahr. Die Zahl der Lokalpassagiere nahm 2015 um 6 Prozent auf 18,7 Mio. zu. Demgegenüber sank die Zahl der Umsteigepassagiere um 3,3 Prozent auf 7,5 Mio. und damit auch der Transferanteil am Passagiervolumen von 30,3 auf 28,5 Prozent. Der Verkehrsanteil der Swiss betrug 54,6, gefolgt von Air Berlin mit 5,6 und Edelweiss Air mit 4,6 Prozent. CP

Germania startet schon in den Sommer

Statt wie ursprünglich geplant ab April, fliegt die Schweizer Fluggesellschaft Germania bereits ab März nach Mallorca, Antalya und Larnaka. Zudem nimmt Germania neu ab dem 8. Juni die kroatische Stadt Split in den Flugplan auf. Flugtag ist Mittwoch. Vom 19. Juni bis 30. Oktober wird die kroatische Hafenstadt mittwochs und sonntags angefliegen. CP

International



Foto: Michael Penner

Hamburg mit neuem Passagierrekord

Der Schweizer Direktor des Flughafens Hamburg, Michael Eggenschwiler, (Bild), kann einen neuen Passagierrekord vermelden: Der Flughafen Hamburg verzeichnete 2015 erstmals über 15 Millionen Passagiere. Für das nächste Jahr sieht Eggenschwiler die

Grundsanierung des Hauptvorfelds als grosses Projekt, in das der Flughafen 120 Mio. Euro investiert. CP

Kenia subventioniert Charterflüge

Die Regierung Kenias hat die Aufhebung von Landegebühen für Chartermaschinen an den Flughäfen von Mombasa und Malindi für einen 30-monatigen Zeitraum von Januar 2016 bis Juni 2018 verfügt. Gleichzeitig sollen Subventionen von 30 Dollar pro Passagier gezahlt werden, unter der Bedingung, dass mindestens 80 Prozent der Passagiere an Bord der jeweiligen Maschinen in Mombasa oder Malindi aussteigen. Um in den Genuss dieser Vorteile zu kommen, müssen sich die Chartergesellschaften verpflichten, ihre Verbindung nach Kenia für mindestens zwei Jahre in Folge aufrechtzuerhalten. CP

VLM gibt Genève-Antwerpen auf...

VLM Airlines, eine belgische Airline mit Sitz in Antwerpen, streicht ab dem 14. Februar ihre Route Antwerpen-Genf. Die Nachfrage auf der Route sei zu klein gewesen, teilt die Fluggesellschaft mit. VLM hatte die Strecke im Januar 2015 eingeführt und die Frequenz danach auf zweimal täglich erhöht. CP

...und ersetzt Intersky in Friedrichshafen



Foto: Flughafen Friedrichshafen

VLM wird dafür neuer Partner des Bodensee Airports Friedrichshafen (Bild) und bietet ab dem 15. Februar die seit der Intersky-Insolvenz nicht mehr bedienten Routen nach Berlin, Düsseldorf und Hamburg an. Die drei Strecken werden jeweils mit einem Flug am Morgen und am Abend (Montag bis Freitag) bedient. Berlin und Hamburg werden zusätzlich auch am Sonntag angefliegen. Zum Einsatz kommen drei Turboprop-Flugzeuge vom Typ Fokker 50 mit je 50 Sitzplätzen. Diese Maschinen werden von VLM in Friedrichshafen stationiert. Laut dem Bodensee-Airport werden jährlich rund 100 000 Passagiere erwartet. CP

Ethiad und Air Berlin: Good News

Die Partnerairlines Ethiad Airways und Air Berlin dürfen ihre Codeshareflüge – mit wenigen Einschränkungen – bis Ende des Winterflugplans am 26. März weiterfliegen. Das deutsche Luftfahrt-

Bundesamt, das sich zuletzt quer gestellt hatte, muss die Erlaubnis für 26 der umstrittenen Strecken mit Ziel im Ausland genehmigen. Für fünf innerdeutsche Strecken allerdings gibt es weiterhin keine Genehmigung. Mit seinem Entscheid geht das Oberverwaltungsgericht Niedersachsen auf die Beschwerden von Etihad Airways und Air Berlin ein und hebt den negativen Beschluss des Verwaltungsgerichts Braunschweig vom Dezember 2015 weitgehend auf. CP

Ryanair und EasyJet legten massiv zu

Kräftig zulegen konnten letztes Jahr die beiden Low Cost Carrier EasyJet und Ryanair. Bei EasyJet stieg die Zahl der Passagiere im Vergleich zu 2014 von 65,35 Mio. auf 69,83 Mio. im 2015. Ryanair verzeichnete 101,4 Millionen Passagiere, was einer Steigerung von 17 Prozent entspricht. CP

Amazon will eigene Frachter-Flotte

Amazon beabsichtigt, eine eigene Fracht-Flugzeugflotte aufzubauen. Der US-Internet-Handelskonzern will 20 Frachter des Typs Boeing 767-300F leasen und mit der neuen Flotte bereits Ende Januar 2016 an den Start gehen. Offenbar führte der Konzern Gespräche mit mehreren Cargo-Flugzeugbetreibern, wie Air Transport Service Group, Atlas Air und Kalitta Air. Mit diesem Deal will der weltgrößte Online-Händler Verspätungen von Logistikfirmen vermeiden, die das enorme Versandvolumen in der Vergangenheit kaum mehr bewältigen konnten. Auch wird die Abhängigkeit von bisherigen Anbietern gelockert. Derzeit erfolgt der weltweite Versand von Amazon-Waren unter anderem mit FedEx, UPS oder TNT. RM

Niki Lauda wieder Luftfahrt-Unternehmer

Mit dem Kauf der österreichischen Amira Air hat Niki Lauda zum vierten Mal Einzug in die Luftfahrtbranche gehalten. Das 2004 vom Investor Ronny Pecik gegründete Businessflugunternehmen zählt derzeit 81 Mitarbeiter und eine Flotte von 14 Businessjets. Welche Ausbaupläne der heute 66-jährige Lauda hat, ist derzeit noch offen. Erstmals Aviatikgeschichte geschrieben hat der ehemalige Formel-1-Weltmeister im Jahr 1979 mit der Gründung der Charterfluggesellschaft Lauda Air, deren Betrieb er aus Profitabilitätsgründen 1983 wieder einstellen musste. Mit zwei BAC 1-11 wagte er 1985 einen Neustart, der ihm auch gelang. 2002 übernahm Austrian Airlines das massiv in finanzielle Schieflage geratene Unternehmen. Nur Monate danach meldete sich Lauda mit der Übernahme der insolventen deutschen Aero Lloyd wieder zurück und gründete 2003 die Fluglinie Niki, die heute Air Berlin gehört. AM

Stiftung Pro Aero ehrt Max Binder

Während zwölf Jahren war er Mitglied der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR) der Eidgenössischen Räte, neun davon als Präsident: Zum Abschluss seiner Ära wurde alt Nationalrat Max Binder eine hohe Ehre zuteil. Anlässlich des Informationslunches der PGLR vom 15. Dezember letzten Jahres erhielt er aus den Händen des Präsidenten der Stiftung Pro Aero, Markus Gygax, den Pro Aero-Anerkennungspreis 2015 überreicht. «Max Binder zeichnete sich durch eine hohe Sachkompetenz und Überzeugungskraft aus, mit der er sich für die Akzeptanz der Anliegen der Luft- und Raumfahrt in der Schweiz stark machte», hielt Gygax in seiner Laudatio fest. «Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luft- und Raumfahrt ins Zentrum und damit ins Bewusstsein der Politik zu stellen, war sein grösstes Anliegen.» Und er habe wie ein Löwe für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf gekämpft. «Für das beeindruckende Schaffen als Milizpolitiker, der auf seinem Weg vom Gemeinderat bis zum Präsidenten des



Foto: Jürg Wyss

Pro Aero-Anerkennungspreis für Max Binder.

Nationalrates das Wohl der schweizerischen Luftfahrt mit Charisma, sympathischer Kompetenz und stets beharrlich gefördert hat – und mit Herzblut auch im Ruhestand weiter fördern wird –, gehört Max Binder der Anerkennungspreis der Pro Aero», betonte Gygax.

Pro Aero fördert die Luftfahrt

Mit dem Anerkennungspreis für besondere Leistungen und Verdienste in der Luftfahrt ehrt die Schweizer Stiftung Pro Aero alljährlich eine Person, Gruppe oder Institution aus der Zivil- oder der Militäraviatik. Die Pro Aero wurde 1938 auf Initiative des Aero-Clubs der Schweiz mit der Unterstützung des Eidgenössischen Luftamtes gegründet. Stiftungszweck ist die Förderung der schweizerischen Luftfahrt, insbesondere soll die Jugend dafür begeistert und für die Berufe der Aviatik interessiert werden. Die Stiftung arbeitet im Bereich der Jugendförderung eng mit dem AeCS zusammen und finanziert massgeblich das jährlich stattfindende Pro Aero-Jugendlager. **CP**

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

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 31. Dezember 2015

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
10.12.2015	HB-2552	Schleicher ASH 31 MI	31137	2015	Eibicht Martin, Siblingen	Schaffhausen
11.12.2015	HB-AFS	ATR 72-201	198	1990	ASL Airlines (Switzerland) AG, Allschwil	Basel-Mulhouse
16.12.2015	HB-CZY	Cessna T206H	T20608856	2009	Swiss Flight Services SA, Colombier NE	Neuchâtel
02.12.2015	HB-FQG16	Pilatus PC-12/47E	1588	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.12.2015	HB-FQH16	Pilatus PC-12/47E	1589	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.12.2015	HB-FQI16	Pilatus PC-12/47E	1590	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.12.2015	HB-FQJ16	Pilatus PC-12/47E	1591	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.12.2015	HB-FQK16	Pilatus PC-12/47E	1592	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.12.2015	HB-FQL16	Pilatus PC-12/47E	1593	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.12.2015	HB-FQM16	Pilatus PC-12/47E	1594	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.12.2015	HB-FQN16	Pilatus PC-12/47E	1595	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
23.12.2015	HB-FQT16	Pilatus PC-12/47E	1601	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.12.2015	HB-QUD	Cameron Z-120	11935	2015	Centre alpin international de Ballons à air chaud, Château-d'Oex	Château-d'Oex
04.12.2015	HB-QUG	Kubíček BB45Z	1193	2015	Ganz Daniel / Ballongruppe Zürich, Sattel	Andwil SG
08.12.2015	HB-VPH	Cessna 525	525-0862	2015	Foriel-Destezet Philippe, Saanen	Saanen
16.12.2015	HB-YRM	Van's RV-7	74151	2015	Fluggruppe ATL, Dürdingen	Ecuvillens
31.12.2015	HB-ZAJ	Eurocopter EC135 P2+	0660	2008	Arden Advisors / Swift Copters SA, Genève	Sion
15.12.2015	HB-ZQK	Agusta-Westland AW139	31711	2015	GMKH Ltd. / Swiss Jet AG, Zürich	Zürich
21.12.2015	HB-ZSR	MD Helicopters 369FF	147FF	2007	Robert Fuchs AG, Fuchs Helikopter, Schindellegi	Schindellegi



Löschung: Pilatus PC-6B2-H4 Turbo Porter HB-FNI.

Der nun gelöschte Turbo Porter HB-FNI verfügt über ein Glascockpit mit dem Garmin G950 und damit über modernste Avionik. Er diente den Pilatus Flugzeugwerken als Demonstrationsflugzeug und war deshalb auch an grossen Flugzeugmessen wie Le Bourget, Farnborough und AERO Friedrichshafen zu sehen.



Löschung: FFA AS202/15 Bravo HB-HEG.

Der Bravo HB-HEG war das dritte Serienflugzeug dieses Typs und wurde 1972 von der Motorfluggruppe Fricktal übernommen. Zwanzig Jahre später stiess er zur Fliegerschule Birrfeld AG, bis er 1993 an einen privaten Eigentümer verkauft wurde. Der weiteste Flug dürfte 2003 eine Reise nach Peenemünde auf Usedom an der Ostsee gewesen sein.

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
03.12.2015	HB-1029	ASW 15	15143	1971	Anken Fritz, Welschenrohr	Grenchen
15.12.2015	HB-1177	Standard Libelle 201 B	505/201B	1974	Drake Ross Andrew, Effretikon	Bern-Belp
01.12.2015	HB-1716	Nimbus 3/24.5	63	1984	Dick Matthias, Seengen	Langenthal
15.12.2015	HB-1835	LS 4	4525	1985	Gantner Simon / Segelfluggruppe Randen, Schaffhausen	Winterthur
15.12.2015	HB-HFW	FFA AS202/15-1	129	1978	Bravo Flyers Lommis, Weinfelden	Bern-Belp
02.12.2015	HB-JOE	Gulfstream GV-SP	5220	2008	Endless Sky International Ltd. / Premium Jet AG, Zürich	Basel-Mulhouse
03.12.2015	HB-MTM	EA 300/SC	SC020	2010	Take-Off Aviation AG, Mörigen	Grenchen
03.12.2015	HB-MTO	EA 300/L	1306	2010	Take-Off Aviation AG, Mörigen	Biel-Kappelen
03.12.2015	HB-QLW	Cameron Z-120	10936	2006	Banque Cantonale Vaudoise / La Montgolfière JL SARL, Botterens	Château-d'Oex
17.12.2015	HB-QTF	LBL 120A	1279	2009	Schmidle Patrik / Ballongruppe Zugersee, Buchrain	Hünenberg
14.12.2015	HB-SOU	Jodel D 112	488	1963	Stoffel Aviation GmbH, Hittnau	Speck-Fehraltorf
15.12.2015	HB-WAW	MCR-ULC	351	2007	Verein MCR Schlepper, Bettwiesen	Luzern-Beromünster
04.12.2015	HB-XQL	Robinson R44	0408	1997	Röbeli Heli GmbH, Volketswil	Sitterdorf
09.12.2015	HB-YEI	Mignet HM-8	FS-01	1989	FMPA Fondation pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique / AMPA Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique, Lausanne	Lausanne-La Blécherette
07.12.2015	HB-YKE	Pottier-180S	173	2003	Conus Henri, Billens	Ecuvillens
08.12.2015	HB-ZSW	EC135 P2+	1111	2013	Würth Leasing AG / Calanda Wings AG, Zürich	Bern-Belp

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
15.12.2015	HB-1008	ASW 15	15105	1971	Eibicht Christian, Henggart	Dittingen
17.12.2015	HB-1018	ASW 15	15111	1971	Hofer Beat, Uetendorf	Thun
17.12.2015	HB-1081	Elfe 17	6/39	1975	Bissig Alois / Segelfluggruppe Randen, Schaffhausen	Schaffhausen
21.12.2015	HB-1624	ASK 21	21103	1982	Segelfluggruppe Biel, Biel	Courtelary
21.12.2015	HB-1868	Janus C	226	1986	Groupe de vol à voile de Courtelary, Courtelary	Courtelary
07.12.2015	HB-3070	ASK 23 B	23128	1991	Segelfluggruppe Skylark, Winkel	Hausen am Albis
23.12.2015	HB-3301	Discus-2B	58	2000	Zahner Benedikt, Zürich	Schänis
30.12.2015	HB-3350	Duo Discus	334	2002	Segelfluggruppe Lägern, Schänis	Schänis
23.12.2015	HB-BGJ	Cameron N-160	3341	1994	Müller Roman, Härkingen	Oftringen
08.12.2015	HB-BRI	MFM S-60A	E-205	1990	Kramis Josef, Fahrwangen	Hilfikon
01.12.2015	HB-CZL	Cessna 172RG	172RG0645	1980	Motorfluggruppe des AeCS Olten, Olten	Grenchen
17.12.2015	HB-FNI	Pilatus PC-6/B2H4	964	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.12.2015	HB-FQA16	Pilatus PC-12/47E	1582	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.12.2015	HB-FQB16	Pilatus PC-12/47E	1583	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.12.2015	HB-FQC16	Pilatus PC-12/47E	1584	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.12.2015	HB-FQE16	Pilatus PC-12/47E	1586	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.12.2015	HB-FQF16	Pilatus PC-12/47E	1587	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.12.2015	HB-FSQ15	Pilatus PC-12/47E	1572	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
15.12.2015	HB-HEG	FFA AS202/15	003	1972	Bravo Flyers Lommis, Weinfelden	Lommis
10.12.2015	HB-PAE	Piper PA-28-180	28-7505098	1974	Groupe Sportif de Pilotes Privés, Les Genevez JU	Bressaucourt
31.12.2015	HB-QEH	Fire Balloons G 40/24	643	1997	Stohler Werner, Diegten	Diegten
14.12.2015	HB-QLH	LBL 120A	1090	2006	Blaser René / Ballonclub RHO, Sulgen	Sirnach
16.12.2015	HB-ZPM	AS 350 BA	1833	1985	Mont Blanc Hélicoptères / Swift Copters SA, Genève	Genève-Cointrin
15.12.2015	HB-ZRV	AW109SP	22208	2009	Schweizerische Luft-Ambulanz AG, Zürich	Zürich
14.12.2015	HB-ZUV	AW139	31236	2009	GMKH Ltd. / Swiss Jet AG, Zürich	Samedan

Zu guter Letzt...

AUA-Widebody neu bemalt



Foto: Patrick Huber/Wien

Am Abend des 2. Dezember 2015 landete der erste Widebody der Austrian Airlines (AUA) in den neuen MyAustrian-Farben auf dem Flughafen Wien. Es handelt sich hierbei um die 1998 gebaute und ursprünglich an Lauda Air ausgelieferte Boeing 767-300ER mit dem Kennzeichen OE-LAY, die in Cambridge umlackiert worden war. War diese Maschine zu Beginn ihrer Karriere in Lauda Air-Farben unterwegs, erhielt sie später einen Austrian-Star Alliance-Schriftzug. Danach erfolgte die Umlackierung auf reine Austrian-Farben. Im Jahr 2014 wurde der später von einem Gericht für rechtswidrig erklärte Zusatz «operated by tyrolean» am Rumpf angebracht. Vor wenigen Monaten verschwand dieser Schriftzug wieder von allen AUA-Maschinen. Und nun erstrahlt die «Alpha Yankee» als erster Langstreckenjet der österreichischen Lufthansa-Tochter in neuem Glanz. Wenige Tage später folgten eine weitere 767, eine Q400 sowie eine 777. Damit betreibt Austrian Airlines gegenwärtig sechs Flugzeuge in MyAustrian-Farben: einen A321 (OE-LBC), einen Embraer E-195 (OE-LWD), zwei Boeing 767 (OE-LAY, OE-LAT), eine Q400 (OE-LGK) sowie eine Boeing 777 (OE-LPD). **cp**

Das läuft 2016

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 Air-Show

5./6. August

Zigermeet in Mollis, 20 Jahre Hunterverein

11.–14. August

18. EUROPEAN Antonov AN-2 Meeting in Gera (Thüringen)

27. August

Hunterfest in St. Stephan

Wettbewerb – Flughäfen/Orte dieser Welt



Foto: Alexandra Gubser

Auflösung Wettbewerb Nr. 01: Altenrhein (oder Gemeinde Thal).

Richtig geantwortet haben: Hanspeter Kunz, 8636 Wald; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Pius Wigger, 8124 Maur; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Bastien Dévaud, 3904 Naters; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Thomas Buchanan, 1215 Genève; Thomas Henner, 9506 Lommis; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Heinz Lang, 3111 Tägertschi; Fritz von Allmen, 3600 Thun; Kurt Büchel-Müntener, 9410 Heiden; Susanne Golay, 8400 Winterthur; Max Bosshard, 8105 Watt; Jürg Rimensberger, 8049 Zürich; Kuno Matter, 5046 Walde; Melgg Lütisch, 8754 Netstal; Roger Haudenschild, 5412 Gebenstorf; Patrick Erni, 6010 Kriens; Urs Andreatta, 9524 Zuzwil; Michael Frei, 5436 Würenlos; Kurt Lopp, 8123 Ebmatingen; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Luca Bianchi, 6653 Verscio; Adrian Loepfe, 3700 Spiez; Alfred Simmler, 8718 Schänis; Emil Ramsauer, 3604 Thun; Remo Flegner, 8400 Winterthur; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Markus Hirter, 9545 Wängi; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Christoph Urwyler, 5037 Muhlen; Dieter Jöhr, 3294 Büren a.d. Aare; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Markus Leiser, 3672 Oberdiessbach; Jeannette Wicki, 6020 Emmenbrücke; Heinz-Peter Bächler, 3309 Kernienried; Bruno Binningen; Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Hans R. Schindl, 8906 Bonstetten; Niels Boniek, 8537 Nussbaumen; Richard Gähwiler, 5623 Boswil; Ruedi Susman, 8610 Uster; Ralf Tonezzer, 3902 Glis; Christophe Petitpierre, 5506 Mägenwil; Beat Schärer, 7527 Brail; Fritz Hofer, 3672 Oberdiessbach; Jeannette Wicki, 6020 Emmenbrücke; Heinz-Peter Bächler, 3309 Kernienried; Bruno Knecht, 3714 Frutigen; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Urs Gysin, 4303 Kaiseraugst; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Derrick Wildi, Calgary (Kanada); Willi Rubli, 8523 Hagenbuch; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Willy Schärer, 2087 Cornaux; Peter Willimann, 8049 Zürich; Hans Wehrli, 8311 Brütten.

Foto: Archiv Cockpit

Wie heisst dieser Flughafen?

Es handelt sich um einen internationalen Flughafen mit einem Swimming Pool auf einem Terminal-Dach. Wie heisst er? Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 12. Februar 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 März-Ausgabe publiziert.

Die Gewinner werden im Dezember 2016 kontaktiert.

Als Gewinner wurde Bastien Dévaud ausgelost.



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 Weiterbildung

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 B50

THE ULTIMATE PILOT'S INSTRUMENT

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

BREITLING.COM



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™