

Ebase

Weltpremieren in Genf



Military Aviation
Rollout des
Gripen E

Civil Aviation
Flughafen Bern:
Qualität garantiert

Report
ILA – eine perfekte
Show in Berlin

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



PHENOM® 300
BY EMBRAER



PHENOM 300 –
Weltweit meistverkaufter
Business-Jet seiner Klasse!

 **EMBRAER**
Executive Jets

 **AAS**
ATLAS AIR SERVICE AG

Pana Poullos
+49 172 851 9999
www.embraerexecutivejets.com

Thomas Frank
+43 664 1 450650
www.atlas-air-service.com



Foto: Jean-Luc Altherr

Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Rockstars haben per se Kultstatus. Wenn einer dann sogar noch den Pilotenschein besitzt und eine B747-400 pilotieren kann, dann gehört er schon fast in den Olymp. So geschehen Anfang Juni, als die britische Hardrockband Iron Maiden von Berlin nach Zürich flog, um an einem Open Air in Luzern aufzutreten. Obwohl Sänger Bruce Dickinson nicht selber im Cockpit sass, pilgerten die Flugzeugspotter in Scharen nach Zürich (Bild), um die landende Maschine für die Online-Portale und die Nachwelt festzuhalten (Seite 50).



Einen Platz im Olymp verdient hat sich zweifellos Pilatus-Patron Oscar J. Schwenk. Obwohl er vor einem Jahr an der Ebace «nur» ein Mock-up des neuen Pilatus-Baby PC-24 präsentierte, wurde er

mit Bestellungen für den neuen Business Jet nur so überhäuft. Die Auftragsbücher sind für die nächsten Jahre voll, sodass die Pilatus Flugzeugwerke vorläufig keine neuen Bestellungen annehmen können. Er hoffe, dass ihm dies nicht als arrogant ausgelegt werde, meint Schwenk im «Cockpit»-Interview (Seiten 28-29). Und: «Man muss immer ans Limit gehen, sonst produziert man nur Durchschnitt.»

Der PC-24 wird sich zweifellos vom Durchschnitt abheben. Dies wird sich spätestens dann bestätigen, wenn die Tests und die Zertifizierung erfolgreich beendet sind. Und dies ist dem Unternehmen und seinem Patron nur zu wünschen. **cp**

Patrick Huber, Chefredaktor

Luftfahrtversicherungen

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

Generalagentur Fred Schneider

Länggasse 2A, 3602 Thun

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

z.T. mit Vergünstigungsverträgen (AeCS)

Neu: für Drohnen

Walter Schneider

Marc Herzig

Allianz 



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



ZIGERMEET 2016

Die grösste Flugshow der Schweiz
Mollis GL, 5./6. August 2016
www.zigermeet.ch



 like us on
facebook 

7000
SERVICE
Leistung aus Leidenschaft

 **Glarner
Kantonalbank**



Starten Sie durch!
- mit der zielgerichteten Ausbildung
der HORIZON SFA...

...und landen Sie im Cockpit
der Helvetic Airways!

Ihre Flugschule
www.horizon-sfa.ch



WHERE FLYING CAREERS TAKE OFF

Privatpiloten-Ausbildung

ab **10'500.-**

LAPL auf C-152 und
nicht RPPL

inklusive Theorie, Schulungsmaterial, Voice, Landetaxen, usw.
Unglaublich ! Melden Sie sich noch heute an: 041 930 18 66
Flugbetriebs AG Beromünster, 6025 Neudorf www.flubag.ch



Luzern-Beromünster
FLUBAG
Abheben und erleben!

Military Aviation

- 6** Marrakech Air Show mit Raritäten
- 8** Rollout des Gripen E in Schweden

Civil Aviation

- 12** Die Finnair setzt zum Höhenflug an
- 16** Beat Schär: ein Leben in der Luft und auf dem Wasser
- 18** Mathias Gantenbein, CEO des Flughafens Bern, im Interview

Report

- 22** ILA Berlin erfreut sich grosser Beliebtheit

Airport

- 24** Friedrichshafen hofft auf die VLM

Cover Story

- 28** Ebace: Interview mit Oscar J. Schwenk

Mittelposter

- 26** Eine F-16 AM (FA-77) der 31. Sml (Smaldeel, Staffel) der belgischen Luftwaffe am Tiger Meet in Saragossa.

Foto: Simon Vogt



Helicopter

- 32** Data Sheet: Airbus Helicopters H145M

History

- 36** Stalins rote Dakotas in Dübendorf

Regelmässige Rubriken

- 3** Take your seats
- 21** Your Captain speaking...
- 33** Heli-Focus
- 34** SHA Inside
- 35** Vor 50 Jahren
- 38** Gallery
- 43** Auf den Punkt gebracht
- 44** News und Services
- 48** HB-Register
- 50** Letzte Seite: Wettbewerb, Agenda

8

Military Aviation

Rollout des neuen Gripen E in Linköping



Civil Aviation

Flughafen Bern – Mathias Gantenbein setzt auf Qualität



18

Cover Story

Der PC-24 zu Besuch an der Ebace in Genf



28

Titelbild: Static Display an der Ebace 2016.

Foto: Joël Super

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
Daniel Enggist
Aemmenmattstrasse 22
3123 Belp
Telefon +41 31 818 01 17
inserate@cockpit.aero

Abo-service:

Jordi AG – das Medienhaus
Aemmenmattstrasse 22
Shenja Graber
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
Chefin vom Dienst: Patricia Andrighetto

Redaktions-Mitarbeitende:

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

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

Druckvorstufe:

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

Druck und Vertrieb:

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

ISSN 0010-0110

Artikel und Fotos bitte nur nach vorheriger Absprache einsenden.

gedruckt in der
schweiz



Luftfahrtmesse in Nordafrika

Der militärische Teil des Menara International Airport in Marrakesch war Ende April Schauplatz der fünften Ausgabe der «International Marrakech Air Show». Neben Flugvorführungen bot die IMAS 2016 eine interessante statische Ausstellung.

Die im Zweijahresrhythmus stattfindende Luftfahrtmesse in Marrakesch ist ein wichtiges Schaufenster – sowohl für die marokkanische Luftfahrtindustrie als auch für internationale Unternehmen. Hier werden wertvolle Kontakte für zukünftige Kooperationen und Aufträge geknüpft. So überrascht es nicht, dass dieses Jahr über 150 Aviatikfirmen teilgenommen und rund 50 offizielle Delegationen die IMAS besucht haben.

Für die zahlreich aus dem Ausland angereisten Fotografen und Aviatikenthusiasten eher enttäuschend war die magere Beteiligung der marokkanischen Forces Royales Air (FRA) im Flugprogramm. Am öffentlichen Messetag, der von rund 30 000 Zuschauern besucht wurde, zeigten nur vier F-16 ein kurzes Display und eine CN235 setzte Fallschirmspringer ab. Als gute Gastgeber wollten die Marokkaner die Display-Slots den ausländischen Teams überlassen. So konnten Frece Tricolori, Patrulla Águila und Al Fursan das Publikum begeistern. Das einheimische Team Marche Verte durfte an einem der Fachbesuchertage sein Können demonstrieren. Umso interessanter waren einige der rund 40 Exponate der statischen Ausstellung, betreiben doch die marokkanischen Streitkräfte eine grosse Vielfalt an Luftfahrzeugen, darunter auch diverse interessante Modifikationen für spezielle Aufgaben. So werden beispielsweise Helis zur Heuschreckenbekämpfung oder auch zwei Alpha Jets als «Regenmacher» eingesetzt. **cp**

Reto Schneeberger

Links:

Das marokkanische Demoteam Marche Verte fliegt mit sieben CAP 232.

Rechts von oben nach unten:

Überblick über die statische Ausstellung an einem der Messetage.

Erstmals am marokkanischen Himmel zu sehen: Al Fursan aus den Vereinigten Arabischen Emiraten.

Einer der beiden zum «Regenmacher» modifizierten Alpha Jets mit Wetterradar in der Nase.

Mit spektakulären Breaks begeisterten die Frece Tricolori das marokkanische Publikum.

Eine kurze Demo von vier marokkanischen F-16 eröffnete das Flugprogramm.





Demoflug eines Gripen C, der äusserlich praktisch identisch ist mit dem Gripen E und ebenfalls zur Generation der Smart Fighter zählt.

Fighter im smart look

Saab hat am 18. Mai in Linköping 600 Gästen aus aller Welt den Gripen der neuesten Generation präsentiert. Smart Fighter wird der Gripen E auch genannt, weil er kompakt aufgebaut und vielseitig einsetzbar ist – wie ein Smartphone.



Fotos: Hansjörg Egger

«Alles so einfach wie möglich. Aber nicht einfacher!» Diese Philosophie Albert Einsteins prägte die Entwicklung der neuen Generation des Gripen. Für Lars Sjöbergs, Chef Forschung und Entwicklung bei Saab, heisst dies, ein «all-in-one»-Mehrzweckkampfflugzeug zu bauen. Die Architektur der Software war so zu optimieren, dass nicht jedes Modul einen eigenen Computer benötigt, sondern die gesamte Avionik mit ihren 60 000 Parameter über wenige Instrumente bedient werden kann – wobei gerade einmal zehn Prozent der Soft- und Hardware für das eigentliche Fliegen benötigt wird. Am weitaus meisten Kapazität brauchen die Waffen-, Radar-, Warn- und Schutzsysteme.

Individuell zusammenfügbares Waffensystem

Für Schwedens Verteidigungsminister, Peter Hultqvist, ist der Gripen E denn auch kein Kampfflugzeug, sondern ein individuell zusammenfügbares Waffensystem, ein «Smart Kit».

Die integrierte modulare Avionik soll den neuen Gripen benutzerfreundlicher machen. Saab-Testpilot Frederick Mühler schwärmt: «Seine Smartness macht diesen Hightech-Fighter ausserordentlich pilotenfreundlich.» Ziel ist es zudem, mit einem Aufbau im Baukastensystem die Kosten für die Produktion und den späteren Unterhalt der Maschinen zu senken. Vor allem was die Kostenentwicklung betrifft, erhofft sich Saab Wettbewerbsvorteile mit dem Gripen E. Während die Ausgaben für die Verteidigung weltweit seit Jahren linear anwachsen, schnellen die Kosten für neue Kampffjets exponentiell in die Höhe. Mit der Smart Fighter-Lösung möchte Saab diesen Trend durchbrechen, indem die kostenintensiven komplexen Systeme abgespeckt und gleichzeitig optimiert werden. Die Chancen, auf dem hartumkämpften Kampfflugzeugmarkt mit dieser Strategie Erfolg zu haben, stehen angesichts der bescheidenen Auswahl an Alternativen nicht schlecht. Die Konkurrenz bietet zum Teil Systeme an, die in die Jahre gekommen sind, während das neue US-Flaggschiff, der teure Stealth-Fighter F-35, immer noch teurer wird.

Verbesserte Performance und hohe Verfügbarkeit

Die grösste Stärke des Gripen E ist, dass er in verschiedene Rollen schlüpfen kann und sehr flexibel ist für den Waffeneinsatz. Das stärkere Triebwerk erlaubt mehr Waffenzuladung und hohe Agilität. Die vor den Tragflächen liegenden Canards verleihen ihm einen guten Auftrieb. Dass er mit nur einem Triebwerk auskommt, wertet der Entwicklungschef nicht als Nachteil: «Ein Airliner fliegt mit zwei Triebwerken 300 Leute über den Ozean. Warum soll ein Triebwerk für einen Passagier nicht ausreichen?» Lars Sjöbergs stellt schliesslich auch die hohe Verfügbarkeit des neuen Fighters in den Vordergrund. So werde nach einem Kampfeinsatz lediglich ein Boxenstopp von zehn Minuten benötigt, um die Maschine für die nächste Mission wieder fit zu machen. In nur einer Stunde kann sogar das gesamte Triebwerk ausgewechselt werden. Der «Schwede» ist für den harten Wintereinsatz genauso gerüstet wie für den Betrieb im Wüstenklima und in tropischen Regionen. Vorerst werden 96 Gripen der neusten Generation produziert: 60 für die schwedische Luftwaffe und 36 für die brasilianische Força Aérea. Saab rechnet sich Chancen aus, weltweit etwa 400 Gripen E verkaufen zu können. Zurzeit ist Saab bei der Evaluation in Finnland (40 Maschinen) dabei. Interesse bekunden auch Belgien und Malaysia. Mit der Ablieferung der neuen Jets ist ab dem Jahr 2019 zu rechnen.

Grosser Technologie-Austausch

Bei Saab ist man stolz auf 75 Jahre Investment in die Luftfahrttechnologie. Der Konzern beschäftigt gegen 15 000 Mitarbeiter und

It's time for solar power.

TISSOT T-TOUCH EXPERT SOLAR.

TACTILE TECHNOLOGY POWERED BY SOLAR ENERGY, OFFERING 20 FUNCTIONS FOR EVERYDAY USE INCLUDING ALTIMETER, WEATHER FORECAST AND COMPASS.



TACTILE TECHNOLOGY



POWERED BY SOLAR ENERGY



T+ **TISSOT** THIS IS YOUR TIME



Foto: Hansjörg Egger

Der grosse Moment: Rollout des Gripen E.

kann mit einem Wachstum von 16 Prozent auf ein erfolgreiches letztes Jahr zurückblicken.

Verwaltungsratspräsident Marcus Wallenberg, Teil der Familiendynastie, die auch ABB, Electrolux, Ericsson oder Husqvarna kontrolliert, lobte beim Rollout seine Mitarbeitenden, die auch ohne die heute üblichen Bonussysteme Spitzenleistungen erbringen würden. So sei es dank gemeinsamer Anstrengungen gelungen, die Management-, Produktions- und Entwicklungskosten massiv zu senken, um so auch preislich attraktive Produkte auf den Markt zu bringen.

Verteidigungsminister Hultqvist hob die enge Kooperation und den Technologietransfer mit Finnland, den Luftstreitkräften der Nato und im Speziellen die gute Partnerschaft mit den Boeing-Flugzeugwerken hervor. Die Firma Saab ihrerseits ist bereit, den Kunden das Netzwerk ihrer Zulieferer zugänglich zu machen und hält für sie kompetitive industrielle Kooperations-Programme bereit. Diese umfassen die Forschungszusammenarbeit auf allen technologischen Ebenen. Im Rahmen der Gripen-Beschaffung durch die brasilianische Luftwaffe werden über die nächsten Jahre insgesamt 350 brasilianische Ingenieure und Spezialisten in Linköping trainiert. Acht Doppelsitzer werden vorwiegend bei Embraer in Brasilien entwickelt und produziert.

Schweizer Firmen mit dabei

Obschon der Gripen-Entscheid in der Schweiz negativ ausfiel, konnten auch Schweizer Firmen im Rahmen von Vorleistungen profitieren. So werden zum Beispiel die Pylonen für den neuen Smart Fighter bei der Ruag gefertigt. Saab ist weltweit an 130 verschiedenen Standorten präsent und legt grossen Wert auf die Nähe zum Kunden: «Um Bedürfnisse unserer Kunden besser zu verstehen, lesen wir ihre Zeitungen, spielen mit ihnen Golf und verfolgen die Tagespolitik in den entsprechenden Ländern», sagt Saab-Vizechef Lennart Sindahl. 80 Prozent seiner Geschäfte tätigt der Luftfahrt- und Rüstungskonzern im Ausland.

Mit einem Doppelsitzer werden bereits erste Testflüge absolviert; ein Zwitter, der Teils aus dem bewährten C, teils bereits aus dem modernisierten E besteht. Weitere Prototypen sollen demnächst den Testpiloten übergeben werden. Der Erstflug des neuen Smart Fighters ist noch dieses Jahr geplant. «Die wesentliche Arbeit wird allerdings vorgängig im Simulator erledigt, wo alle Systeme x-fach gecheckt werden», so Entwicklungschef Sjöbergs. «Der Erstflug ist dann nur noch etwas fürs Geschichtsbuch.» **cp**

Hansjörg Egger



Piloten aus jenen Nationen, in denen der Gripen in verschiedenen Versionen im Einsatz ist.

Gripen E und Gripen C im Vergleich

	Gripen E	Gripen C
Länge	15,20 m	14,90 m
Spannweite	8,60 m	8,40 m
Leergewicht	8 t	6,8 t
Tankinhalt	3,4 t	2,4 t
Max. Startgewicht	16,5 t	14 t
Schubleistung	98 kN	80,5 kN
Minimaldistanz für Start	500 m	400 m
Minimaldistanz für Landung	600 m	500 m
Max. Geschw. Meereshöhe	1400 km/h	1400 km/h
Max. Geschw. in grosser Höhe	Mach 2	Mach 2
Dienstgipfelhöhe	52 500 ft	52 500 ft
G-Limiten	-3G/+9G	-3G/+9G
Aufhängepunkte (Pylone)	10	8
Kampfeinsatzturnaround	10 Min.	10 Min.
Triebwerkwechsel	1 h	1 h



Das neue Aushängeschild der Finnair, der Airbus A350, am Flughafen Helsinki-Vantaa, der passagiermässig laufend zulegt.

Finnair fasst wieder Tritt

Die Finnair musste lange kämpfen, um den Anschluss an die anderen europäischen Mitbewerber nicht zu verpassen. Dank eines Strategiewechsels hat sie den Turnaround geschafft. Die Hoffnungen liegen dabei auf dem Airbus A350. Der Flughafen Helsinki-Vantaa hat den Ruf als ideales Gate nach Asien. Die Passagierzahlen steigen – nicht zuletzt wegen der kurzen Anschlusszeiten auf die Langstreckenflüge.

Die Finnair musste einige Jahre untendurch. Obwohl sie mit dem Flughafen Helsinki-Vantaa ein «As im Ärmel» stecken hat – die Flüge von Europa nach Asien via Helsinki sind die kürzesten – kam sie nicht so richtig voran.

Das habe sich geändert, erklärt Ville Iho, Chief Operations Officer (COO) der Finnair, anlässlich eines Besuchs in der finnischen Hauptstadt. «Wir werden in Zukunft grösser und auch profitabler.» Als Beweis erwähnt der smarte Manager, dass Finnair im

letzten Geschäftsjahr einen Gewinn von 24 Mio. Euro erzielt habe, nachdem ein Jahr zuvor noch ein Verlust von 37 Mio. Euro resultierte. Insgesamt habe die Finnair fünf Quartale in Folge schwarze Zahlen geschrieben.

Roland Etter, CEO von Swissport Finnland (siehe Artikel auf Seite 15), glaubt, dass Ville Iho in seiner neuen Funktion als «Senior Vice President Strategy and Resource Management» einen grossen Einfluss auf die Gestaltung der Zukunft der Finnair hat.

Einige Insider sehen in Iho den künftigen CEO der Finnair.

Der Widebody als As im Ärmel

Damit sich dieser Aufwärtstrend nicht als Eintagesfliege entpuppt, hat Finnair als erste europäische Fluggesellschaft den Widebody Airbus A350 in Betrieb genommen. Sukzessive werden die sieben A340-Maschinen durch diesen Flugzeugtyp ersetzt. Insgesamt beabsichtigt Finnair bis 2023 19 Flugzeuge des Typs Airbus



Fotos: Hansjörg Egger



Seit einem Jahr verbindet eine Bahnlinie mit Schienenfahrzeugen von Stadler Rail das Stadtzentrum Helsinkis mit dem Flughafen.

A350-900 XWB anzuschaffen. Mit den grösseren und effizienteren Flugzeugen soll die Rentabilität steigen.

Pro Jahr erweitert Finnair ihr Streckennetz um ein bis zwei Destinationen. «Wir legen aber viel Wert auf Qualität», so Iho. Jeweils ein Jahr vor Inbetriebnahme einer neuen Verbindung falle die Entscheidung. Weil Helsinki geostrategisch gegenüber den Mitbewerbern einen Vorteil hat, konzentriert sich Finnair dabei ganz auf Asien.

1000 Kilometer einsparen

Als Argument führt die Finnair die schnellste Verbindung von Europa nach Asien an. Je nach Destination können rund 1000 Kilometer an Wegstrecke eingespart werden.

Dank der Codeshare-Vereinbarungen mit Japan Airlines und Qantas konnten neue Verbindungen nach Busan (Südkorea) und Perth (Australien) in Betrieb genommen werden. Im Dezember 2015 ist Ho Chi Minh City (das frühere Saigon) als 16. asiatische Destination hinzugekommen.

60 Prozent der in Helsinki ankommenden Passagiere fliegen weiter – fast alle nach Asien. Die Umsteigezeit nach Singapur liegt bei 60 Minuten, diejenige nach Bangkok bei



Ville Iho



Ville Haapasaari

50 Minuten. Weil eine zweite Securitykontrolle für Passagiere im Transit nach Asien entfällt, werden die Routen attraktiv – vor allem für Geschäftsleute (siehe «Cockpit»

Nr. 10/2015). Finnair sei in Skandinavien die absolute Nummer 1, was den Verkehr nach Asien betreffe, bekräftigt Iho. Fast vollständig verabschiedet hat sich Finnair dafür aus Nordamerika, wo nur noch New York, Miami, Chicago und Toronto angefliegen werden, zudem teilweise nur saisonal oder nur von Codeshare-Partnern.

Wieder konkurrenzlos

Nach Zürich und Genf ist Finnair ab Helsinki wieder konkurrenzlos – nachdem die Mitbewerber Swiss, SAS und Blue1 die Segel gestrichen haben. Die Finnair ist auf ihrem Heimatmarkt zu dominant und bietet wöchentlich beispielsweise sechsmal mehr Flüge an als die Swiss es tat. Die Swiss hat deshalb ihre Bemühungen, im finnischen Markt Fuss zu fassen, wieder eingestellt. Finnair selber fliegt Zürich und Genf an. «Reine Businessdestinationen», macht Iho deutlich. Viele Schweizer fliegen mit der Finnair im Sommer nach Finnland, um im Land der Tausend Seen ihre Ferien zu verbringen.

Ville Iho wird zwar nicht müde zu behaupten, dass Konkurrenz gut sei und das Geschäft belebe, doch wird er froh sein, dass mit Norwegian in Helsinki «nur» ein echter Herausforderer übrig bleibt. Die

DIE FLUGSHOW-EVENTS DER SPITZENKLASSE!

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

Royal Air Tattoo ab Fr. 1590.-
Fairford, 7.–11. Juli
Die Super-Show in England (noch wenige Plätze)

Malmslätt Airshow Schweden ab Fr. 1480.-
Linköping, 25.–29. August
90 Jahre schwedische Luftwaffe (noch wenige Plätze)

Malta Airshow ab Fr. 1140.-
Luqa, 22.–26. September
Die sonnige Insel

Flying Legends ab Fr. 1290.-
Duxford, 8.–11. Juli
Warbirds und Raritäten (noch wenige Plätze)

Airpower Österreich ab Fr. 1220.-
Zeltweg/Wien, 1.–4. Sept.
2 Tage Airshow pur

San Francisco Fleet Week ab Fr. 3870.-
Westküste 6.–18. Oktober
inkl. Boeing Seattle, Grand Canyon und Las Vegas

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

NATO Days Ostrava, Tschechien ab Fr. 1420.-
inkl. Krakau und Prag, 15.–19. Sept.

Vorschau 2017

- 07. April 2017
Luftfahrtmuseum München und Red Bull Museum Salzburg
- 21. April 2017
Airbus Toulouse und seine Museen mit Barcelona und Andorra

- 05. Mai 2017
Airbus Hamburg und das grosse Hafenfest
- 03. Juni 2017
La Ferté-Alais, Frankreich
- 09. Juni 2017
Airshow Stavanger, Norwegen

- 07. Juli 2017
Flying Legends, Duxford
- 13. Juli 2017
Royal Air Tattoo, Fairford
- 15. August 2017
MAKS Moskau und St. Petersburg

- 19. August 2017
RADOM und Warschau, Tschechien
- 13. September 2017
NATO Days Ostrava, Polen
- 15. September 2017
Sion Airshow

- 12. November 2017
Dubai Airshow und die Emirate
- 05. Februar 2018
Singapur Airshow

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

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



AIR TRAVEL ASSIST

info@airtravel.ch
www.airtravel.ch

RUNDFLÜGE | FLUGSCHULE

Schnupperflüge und verschiedene Rundflugrouten
Privat- und Berufspiloten-Ausbildung



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

Cadamon THE PILOT GEAR

fashion for pilots

www.cadamon.com

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

031 818 01 17!

Finnair/Flughafen Helsinki

norwegische Billigfluggesellschaft verfolgt gegenüber Finnair ein ganz anderes Geschäftsmodell. 2011 landete Norwegian erstmals in Helsinki und verdrängte in der Folge die SAS. «Norwegian ist in unserem Heimmarkt unser grösster Gegner», gibt Iho unumwunden zu verstehen.

Helsinki vor Wachstumsschub

Da Finnland nur 5,5 Mio. Einwohner zählt, ist die Anzahl Airlines beschränkt, die Finnland als lukrative Einnahmequelle sieht. Auch die sonst überall präsen- te Easy Jet hat abgesagt, weiss Swissport-Finnland-CEO Roland Etter, der seit drei Jahren vor Ort ist. Ryanair habe Interesse signalisiert, aber nur für den Sommer. Noch ist nichts spruchreif. Das kommt der Finnair entgegen, die mit ihrem innerfinnischen Streckennetz alle wichtigen Orte Finnlands direkt anfliegt. Die 22 finnischen Flughäfen sind bei Finavia unter einem Dach vereint. 20,1 Mio. Passagiere zählten sie letztes Jahr insgesamt. Mit 16 Mio. Fluggästen ist Helsinki mit Abstand der grösste Flughafen. Oulu Airport im Nordwesten Finnlands beispielsweise kam nur auf 1 Mio. Passagiere.

355 Mio. Euro Umsatz erwirtschaftete Finavia letztes Jahr, knapp 41 Mio. Euro Gewinn lagen in der Kasse. Längst nicht alle Airports seien profitabel, sagt Ville Haapasaari, CEO von Finavia. Alle 22 Flughäfen seien so gelegen, dass sie von den jeweiligen Stadtzentren innerhalb einer Stunde erreicht werden könnten.

Was die Zukunft betrifft, gibt sich der Finne optimistisch. «Der A350 der Finnair wird für grossen Aufschwung sorgen.» Ausserdem sei der Flughafen Helsinki-Vantaa im Vergleich zur europäischen Konkurrenz um 40 Prozent billiger. Mit Qatar Airways hat der erste arabische Carrier die Aufnahme von wöchentlich fünf Flügen ab Oktober zwischen Doha und Helsinki angekündigt.

95 000 Schweizer Gäste

Letztes Jahr reisten 95 000 Schweizer nach Finnland. Das ergibt einen Marktanteil von 1,2 Prozent. Damit besuchten mehr Schweizer als Dänen Finnland. Die grösste ausländische Gruppe waren die Deutschen. Deren 404 000 reisten in den Norden, was am Gesamtvolumen der ausländischen Gäste eine Quote von 4,9 Prozent ergibt. Damit lagen die Deutschen noch vor den Schweden mit 402 000 Besuchern. Massiv zurückgegangen auf 277 000 ist die Anzahl der Russen; dies nicht zuletzt wegen des Rubelzerfalls.

Haapasaari rechnet, dass dieses Jahr 17 Mio. Fluggäste über den Flughafen Helsinki ein-

In Helsinki glücklich



Roland Etter, CEO von Swissport Finland, auf dem Flughafen Helsinki-Vantaa.

Im November 2013 hat der frühere Leiter der Passagierdienste von Swissport Zürich, Roland Etter, den Job als CEO von Swissport Finland übernommen – und das bis heute keine Sekunde bereut. Der «alte Swissairler» ist Chef von 900 Mitarbeitenden, fast alle frühere Finnair-Angestellte.

Obwohl er die finnische Sprache auch nach über hundert Lektionen nicht beherrscht, ist der heute 60-jährige Manager mit seiner Tätigkeit in Helsinki glücklich. Der ehemalige Swissair-Stationmanager von Boston geniesst seinen zweiten längeren Auslandsaufenthalt, den er zusammen mit seiner Frau angetreten hat. Das Leben in Finnland sei angenehm, die Mentalität etwas anders als in der Schweiz. Swissport Finland hat mit der Passagierabfertigung von Finnair nichts zu tun, weil die

Airline dafür selbst verantwortlich ist. Trotzdem hat Etter ein genaues Bild der Finnair. Sie sei mit dem neuen Konzept auf gutem Weg. Der Vertrag zwischen Swissport Finland und der Finnair, der ausser dem Passagierdienst alle Sparten, wie beispielsweise die Flugzeugbeladung beinhaltet, wurde kürzlich erneuert und läuft bis 2020.

Dass sich Swiss aus Helsinki zurückgezogen hat, überrascht den Schweizer Manager nicht sehr. Mit einem von Tag zu Tag unterschiedlichen Flugplan sei in einem von Finnair dominierten und überdies limitierten Markt kaum etwas zu holen.

Den Einstieg einer chinesischen Gruppe bei der Swissport Group erachtet Etter als vielversprechend: Dadurch würden die Chancen für Swissport in China viel grösser. **ph**

reisen werden. Irgendwann wird der Flughafen Helsinki-Vantaa aus allen Nähten platzen. Deshalb laufen jetzt schon Ausbauarbeiten. 900 Mio. Euro lässt sich Finavia den Flughafenausbau in den nächsten drei Jahren kosten. Dabei werden an den Terminals acht Widebody-Positionen geschaffen (für die A350-Flotte der Finnair). Da im Westen ein Westwing-Terminal gebaut wird, mussten einige Hangars den Ausbauplänen weichen. **cp**

Patrick Huber

Stadler Rail

Der Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler Rail hat in Finnland einen grossen Auftrag an Land gezogen: Das Traditionsunternehmen aus dem thurgauischen Bussnang liefert das Rollmaterial, mit dem unter anderem seit Juli 2015 der Flughafen Vantaa mit dem Stadtzentrum Helsinkis verbunden wird. Die Fahrt mit dem sogenannten «Flirt» (Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebzug) auf den beiden Verbindungen in die Stadt dauert 28 respektive 32 Minuten.

Was macht eigentlich... Beat Schär?



Beat Schär auf der MS Murten.

Captain in der Luft und auf dem Wasser

Er flog sowohl als Militär- als auch als ziviler Pilot. Der heute 71-jährige Beat Schär überstand das Swissair-Grounding, war letzter CEO der Balair und auch jener der Nachfolgeorganisation Belair. Heute ist er ein rundum glücklicher Kapitän auf dem Murtensee.

Beat Schär war Vollblutpilot. Bis auf den F/A-18 hat er in seiner Karriere alle militärischen Flugzeugtypen (Vampire, Venom, Hunter, Mirage und Tiger) der Schweizer Luftwaffe der Neuzeit geflogen. Später war er in der Geschäftsleitung der Swissair, nachdem ihn diese beim Militär abgeworben hatte.

Doch man darf Beat Schär ruhig auch als Wasserratte bezeichnen: Er ist auch auf dem Wasser ein Kapitän. Schon als er an der Universität Bern Volkswirtschaft und Öffent-

liches Recht studierte, bewegte er sich gerne am und auf dem Wasser. Er war Segler, Ruderer und hatte allgemein eine «hohe Affinität» zum Wasser, wie der 71-Jährige betont. Kein Wunder: Schär lebt seit 1970 in Murten und wohnt heute noch in unmittelbarer Nähe zum See.

Nach seiner fliegerischen Karriere übernahmen seine Frau und er 2003 von der Mississippi Line AG ein Motorschiff. Der Besitzer des Unternehmens hatte ursprünglich die Idee, auf dem Murtensee einen Missisippi-

Dampfer zu betreiben. Fehlende finanzielle Mittel liessen das Vorhaben schnell scheitern. Schär erstellte einen Business-Plan, kaufte dem Bekannten die Firma ab und gründete mit «Olagomio» ein Unternehmen, das seit über zehn Jahren im Charterbetrieb Passagiere über den Murten-, Bieler- und Neuenburgersee führt.

Motorschiff und Dampfschiff

Seit April verkehrt mit der MS Murten ein neues (historisches) Fahrgastschiff ab

Murten auf den drei Juraseen. Anfang März kam das Motorschiff auf dem Landweg nach Murten, wo es seit Mitte April als Charter-schiff (bis maximal 60 Personen) als Ersatz für das bisherige Motorschiff «Albatros» eingesetzt wird. Letzteres verkehrt heute – nach dem Verkauf Ende 2015 – als Charterschiff auf dem Bodensee. «Zusammen mit dem seit 2008 ab Murten eingesetzten Salon-Schraubendampfer Dampfschiff (DS) <Sirius> ermöglicht <Olagomio> vielfältige Möglichkeiten, die Schifffahrt in ihrer schönsten Ausprägung und als Erlebnis für alle Sinne auf den Juraseen zu erfahren», wirbt Schär für seine Firma.

90 Prozent der Firmenanteile gehören ihm und seiner Frau. Für das Unternehmen arbeiten zwölf Personen – zumeist auf Teilzeitbasis –, darunter die einzige Schiffsführerin der drei Seen. Reich wird Schär mit seinem Betrieb nicht. Er ist froh, wenn am Ende des Jahres alle Kosten gedeckt sind.

Von der Swissair abgeworben

Seine Pilotenzeit indes gehört der Vergangenheit an. Zugang zur Aviatik fand Schär über die Militärfliegerei, nachdem er alle Tests bestanden hatte. Nach der Ausbildung zum Militärberufspiloten inklusive Absolvierung der Schweizerischen Luftverkehrsschule arbeitete Schär neben seiner Tätigkeit als Miragepilot als Fluglehrer in den Militärpilotenschulen. Nach einigen Jahren nahm er ein Volkswirtschafts-Studium auf und arbeitete nebenamtlich als Fluglehrer, um seine junge Familie ernähren zu können. Danach folgten Einsätze als Chef-fluglehrer, Kommandant der Pilotenschule, Kommandant eines Fliegerregiments und schliesslich als Kommandant des Überwachungsgeschwaders.

Anfang der 90-er-Jahre warb ihn die Swissair ab. Von 1991 bis 1994 war Beat Schär Chef des Trainingcenters OT der Swissair und als solcher für alle Piloten und das Kabinenpersonal zuständig. Am 1. Januar 1995 übernahm er die Leitung der Flight Operations, war zuständig für den gesamten Flugbetrieb der Swissair und blieb in dieser Funktion bis zehn Tage vor dem Grounding der Swissair im Oktober 2001, als er Corti erklärte, dass er nicht mehr mitmachen wolle, und von seinen Aufgaben entbunden wurde.

«Chaos pur»

Schär erinnert sich gut an die vermutlich schwärzeste Episode seiner beruflichen Karriere. «Schon zu Zeiten von Mario Corti liefes uns schlecht. Nach 9/11 wusste ich, dass all unsere Bemühungen nichts mehr



Beat Schär (rechts) mit dem damaligen Swissair-CEO Mario Corti (Mitte).



Nach dem letzten Jumbo-Flug der Swissair im Jahr 2000 (von links): Rainer Hiltbrand, Beat Schär, Max Weber und Robert Staubli.



Der neue GAV-Vertrag wird unterzeichnet: rechts Urs Enz, Vizepräsident Aeropers.



Historisches Bild mit Philippe Bruggisser (sitzend Mitte) und Peter Nagl (rechts, inzwischen verstorbener früherer Aeropers-Präsident).

nützen würden. Es herrschte «Chaos pur». Am Schluss war Schär für die einst renommierte Balair zuständig, die aber seit Jahren überschuldet war. Die Fluggesellschaft ging in den Wirren um das Swissair-Grounding komplett vergessen. Die Balair-Mitarbeitenden baten Schär zu bleiben und sich um sie zu kümmern. Schär vereinbarte einen Termin bei Sachwalter Karl Wüthrich. Dieser gab ihm einen Monat Zeit, eine Lösung zu finden.

Konkurs abgewickelt

Schär meldete beim Konkursamt Bassersdorf Insolvenz für die Balair an. Als der kurz vor seiner Pensionierung stehende Beamte die Summe von einigen Dutzend Millionen Franken sah, warf er die Hände. Innerhalb eines Jahres war der Konkurs abgeschlossen, die Balair-Mitarbeitenden erhielten alle ausstehenden Zahlungen, da sie zu den Klasse-1-Gläubigern zählten.

Aus der Balair wurde die Belair. Im Auftrag von Hotelplan und in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt konnte die neue Fluggesellschaft Belair im Oktober 2001 innerhalb eines Monats geschaffen werden. «Die Ferien-Charterfluggesellschaft der Migros-Tochter Hotelplan lief perfekt», erinnert sich Schär. «Nur konnte sich die Migros keinen richtigen Reim darauf machen, was sie mit einer Fluggesellschaft machen sollte.»

Verpasste Chancen

Nach einer strategischen Marktüberprüfung durch Beat Schär und den damaligen Hotelplan-CEO Christoph Zuber gelangte man zur Einsicht, dass ein Zusammengehen mit der Kuoni-Tochter Edelweiss Air Sinn machen würde. Doch die Kuoni-Verantwortlichen lachten die Belair-Führungscrew nur aus, und in der Folge landete Belair bei der Air Berlin. Schär spricht daher auch von einer «verpassten Chance». Bis zu diesem Sommer gehört Schär übrigens immer noch dem Belair-Verwaltungsrat an.

Den Bezug zur Aviatik hat Schär nicht verloren. Er sieht frühere Kollegen in der Aviatik-Veteranen-Vereinigung, die sich einmal im Monat zum Apero und Gedankenaustausch trifft.

Wenn Beat Schär an seine Airline-Zeit zurückdenkt, beschäftigt ihn das Swissair-Grounding nach wie vor – auch wenn er sich heute nicht mehr dazu äussern mag: «Tempi passati.» **PH**



Mathias Gantenbein (38) ist CEO des Flughafens Bern.

«Unser Mix hat einen gewissen Charme»

Er ist erst 38 Jahre alt, hat als Teenager die Privatpilotenlizenz erworben und wollte schon als Kind als Kofferbelader an «seinem» Flughafen Bern arbeiten. Der frühere Chef der Bundesreisezentrale, Mathias Gantenbein, erläutert seine Pläne und erklärt, weshalb er als CEO des Flughafens Bern vor allem auf Qualität und nicht auf möglichst viele Airlines setzt.

«Cockpit»: *Herr Gantenbein, welche Bilanz ziehen Sie als CEO der Flughafen Bern AG nach sechs Monaten?*

Mathias Gantenbein: Eine positive. Die Aufgabe ist herausfordernd, es hat viele Anspruchsgruppen mit ganz unterschiedlichen Interessen. Und diese möglichst unter einen Hut zu bringen, ist nicht ganz einfach. Aber das ist wichtiger Teil meines Jobs.

Wie geht es dem Flughafen Bern wirtschaftlich?

Wir sind leicht profitabel und konnten letztes Jahr einen Gewinn von rund 150 000 Franken ausweisen. Die grösste Aufgabe ist es, genügend Einnahmen zu erwirtschaften, um die hohen Fixkosten des Flugha-

fenbetriebs zu decken. Gleichzeitig gilt es, ausreichend finanzielle Mittel für laufende und künftige Investitionen zu erarbeiten.

Welche Investitionen stehen denn in naher Zukunft an?

Diesen Sommer starten wir das Grossprojekt der Pistensanierung. Zuerst wird die Pistensanierung erneuert. In den Jahren 2017 bis 2019 wird der Pistenbelag saniert. Dabei handelt es sich um ein Mehrmillionen-Projekt, das wir stemmen müssen.

Und das schafft die Flughafen Bern AG mit eigenen Mitteln?

Dafür haben wir 2015 eine Aktienkapitalerhöhung beschlossen und erfolgreich

durchgeführt. Den Restbetrag werden wir am Kapitalmarkt beschaffen.

Ist der Flughafen Bern – etwas despektierlich ausgedrückt – nicht aviatische Provinz?

Ja und nein. Wir sind ein Flughafen von regionaler Bedeutung. Wir zeichnen uns durch einen vielfältigen Verkehrsmix aus. Bei uns gibt es Linien- und Charterverkehr, der Bundesratsjet startet und landet, General- und Business Aviation sind vertreten und wir haben sogar Segelfluggesellschaften. Dieser Mix mag einen provinziellen Charakter haben, hat aber auch einen gewissen Charme und entspricht unserem Daseinszweck. Unser Ziel ist es, den Reisenden aus unserer Region eine

Auswahlmöglichkeit zu bieten, der Volkswirtschaft Mehrwerte zu bringen und den Standort Bern zu stärken. Der Flughafen stellt dafür die Infrastruktur bereit. Es sind dann die Fluggesellschaften und die Reiseveranstalter, welche letztlich das öffentliche Flugangebot gewährleisten.

Die Region Bern ist gross. Viele Unternehmen haben hier ihren Standort, die Bundesverwaltung ist hier angesiedelt, es gibt viele Politiker, die fliegen müssen. Und trotzdem wird vor allem ab Zürich oder Genf geflogen.

Für die Geschäftsreisenden ist primär der Faktor Zeit entscheidend – neben dem Preis. Der Geschäftsreisende aus der Region kommt über den Flughafen Bern am schnellsten zum Ziel, sofern die Destination auch zur gewünschten Tageszeit angeboten wird. Etliche Unternehmer schätzen das Flugangebot ab Bern und nutzen es, wenn möglich.

Worin liegt die Lösung, damit der Regionalflughafen Bern als solchen wahrgenommen wird und an Bedeutung gewinnt?

Wir müssen klar abgrenzen, auch wenn für uns oft die gleichen Regeln gelten: Wir sind kein Landesflughafen und werden auch nie einer werden. Das ist auch von der Strategie des Bundes nicht so vorgesehen. Wir gelten

«Unser Zweck ist es, die Region an den Luftverkehr und an die wichtigen europäischen Zentren anzubinden.»

als «Anlage regionaler Bedeutung». Unser Zweck ist es, die Region an den Luftverkehr und an die wichtigen europäischen Zentren anzubinden. Gleichzeitig sollen wir auch die private Fliegerei und die Ausbildung ermöglichen sowie als Basis für die Bundes- und Rettungsfliegerei dienen.

Unsere überschaubare Situation bietet dem Passagier auch wesentliche Vorteile. Die Wege und Check-in-Zeiten sind ausgesprochen kurz und das Parking ist deutlich günstiger als an den Landesflughäfen. Dies, aber auch die persönliche Atmosphäre, schätzen Geschäftsreisende und immer mehr auch Familien mit Kindern.

«Auch im laufenden Jahr bieten die Partner zahlreiche attraktive Verbindungen an»,

heisst es in einer Pressemitteilung. Was bedeutet das in Zahlen?

Ab Bern werden im Sommer 27 Destinationen direkt bedient, darunter attraktive und beliebte Ziele rund ums Mittelmeer. Für uns ist dies erfreulich. Selbstverständlich würden wir gerne auch noch zusätzliche Passagiere begrüßen.

Wenn man sich den Flugplan anschaut, fällt auf, dass München von bmi und Skywork Airlines bedient wird. Hat diese Destination ab Bern soviel Potenzial?

Das ist schwierig zu beurteilen. bmi regional befördert aufgrund ihres Lufthansa-Codeshares auch viele Umsteigepassagiere. Welche Destinationen angefliegen werden, bestimmen nicht die einzelnen Flughäfen, sondern die Netzwerkplaner der Airlines.

Gibt es in Bern so viele deutsche Niederlassungen oder Geschäftsleute, die in München tätig sind?

Es ist eine Strecke, die Geschäftsreisende anspricht. Zudem ist München eine attraktive Städtereisedestination. Mit dem Codeshare-Agreement der Lufthansa profitiert auch das Freizeitsegment über München hinaus. Dazu kommt die steigende Zahl an Expats. Letztlich ist die Strecke Bern–München geschichtsträchtig: Sie wurde früher schon von Air Engiadina, Swisswings, Cirrus und Lufthansa bedient.

Was können Sie persönlich unternehmen, um neue Strecken ab Bern zu generieren?

Es ist nicht unser primäres Ziel, möglichst viele Fluggesellschaften nach Bern zu holen. Wir möchten Destinationen im Angebot haben, die wirtschaftlich nachhaltig sind. Am Schluss sind es die Fluggesellschaften, die entscheiden, ob es möglich ist, mit ihrem Geschäftsmodell eine Strecke wirtschaftlich betreiben zu können.

Als Flughafenbetreiberin sind wir bestrebt, am Boden ein möglichst attraktives Angebot bieten zu können. Gleichzeitig versuchen wir – mit unseren begrenzten Möglichkeiten – das Produkt «Fliegen ab Bern» besser zu vermarkten. Es ist uns dabei ein Anliegen, auch vermehrt Kunden aus der Romandie zu gewinnen. Wir dürfen hier den Erkenntnissen folgen, die sich Skywork Airlines erarbeitet und mit uns geteilt hat.

Bietet der Flughafen Bern den Airlines Spezialkonditionen an?

Eröffnet eine Fluggesellschaft eine neue Strecke, können beispielsweise gestaffelte Rabatte zur Anwendung kommen. Die Aufbaukosten für eine neue Destination sind

«Bei uns werden weder die Mitarbeitenden noch die Aktionäre vergoldet.»

beträchtlich. Auch für langjährige Partner sind mengenabhängige Spezialkonditionen denkbar. Wir tun was wir können. Es sind uns aber auch Grenzen gesetzt, der finanzielle Spielraum ist endlich. Bei uns werden weder die Mitarbeitenden noch die Aktionäre vergoldet.

Gibt es Destinationen, die zwingend von Bern angefliegen werden müssten?

Ich bin erfreut über das Angebot, welches unsere Partner von Bern aus anbieten. Die Fluggesellschaften entscheiden auf Basis ihrer Marktanalysen, nicht etwa anhand der Wünsche von Flughafendirektoren. Es ist mir primär ein Anliegen, dass mehr Passagiere die bestehenden Verbindungen benutzen.

Wie steht es mit dem Interesse von Easy Jet, die gern auch kleinere Flughäfen anfliegt?

Es besteht ein loser Kontakt, wie mit anderen Airlines auch. Eine Zusammenarbeit zeichnet sich derzeit aber nicht ab. **CP**

Interview: Patrick Huber

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?

Skifahren mit der Familie in den Schweizer Bergen.

Ihre Lieblingsdestination?

Kapstadt.

Wo wollten Sie immer schon einmal hin?

In die Antarktis.

Wen würden Sie gerne einmal am Flugplatz Bern begrüßen?

Die Spieler von YB nach dem Rückflug von einem Champions League-Spiel, das sie gegen Manchester United gewonnen haben!

Ihr Lebensmotto?

Da gibt es keines. Ich versuche, mein Bestes zu geben und Freude daran zu haben.

Sind Sie in sozialen Netzwerken aktiv?

Auf Xing, wenn auch zurückhaltend.



BEREIT FÜR DIE MISSION?

sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



SPHAIR

Just a normal day

Bodenabfertigung, Maintenance, Betankung: All dies gilt es, in den üblichen 35 Minuten Bodenzeit (Turn-around) von der Landung bis zum nächsten Start zu bewältigen. Das Zusammenspiel zwischen der Cockpit-Crew und den verschiedenen Schnittstellen ist perfekt; alle Beteiligten geben täglich alles, um eine pünktliche und reibungslose Operation zu garantieren.

Dreimal klopft es von aussen gegen das Flugzeug. Ich lege die 39 Punkte umfassende FFD-Checkliste (First-Flight-of-the-Day) zur Seite und blicke hinaus. Ein fragender Blick verbunden mit der unmissverständlichen Geste, ob ich etwas trinken möchte, kommt mir dort entgegen. Nicht lange hat es gedauert, bis mir all die Zeichen, welche in keinem Lehrbuch dokumentiert sind, vertraut geworden sind. So weiss ich heute, dass der gelb-uniformierte Mitarbeiter der Betankungsfirma keineswegs an meinem Getränkewunsch, sondern an der gewünschten Treibstoffmenge für unseren Flug nach München interessiert ist. Fünf Finger zeige ich ihm. Er nickt zustimmend und beginnt mit dem Tankvorgang.



Foto: Kevin Fuchs

Minutiös geplant: Ein Avro RJ-100 während eines Standard-Turnarounds von 35 Minuten in Genf.

Von Check zu Check bis zum Abflug

Wieder widme ich mich dem umfangreichen FFD-Check, welcher in diesem Type Rating in einer halben Stunde abgelegt werden muss. Fakt ist jedoch, dass auf der Linie effektiv rund 15 Minuten zur Verfügung stehen, um diese flugzeugspezifischen Tests durchzuführen. «Nimmst du noch Wasser?», kommt nun doch noch die Frage nach meinem Getränkewunsch durch die noch offene Cockpittür vom Kapitän, der soeben den Outside-Check beendet hat. Fast bin ich mit dem Checken des Emergency Equipments, unter anderem Feuerlöscher, Schwimmwesten, Taschenlampen und Sauerstoff, fertig, da klingelt das Telefon in der Fluggastbrücke. Der Maître de Cabine erscheint kurz darauf im Cockpit: «Boarding isch guet für euch?» Das Fueling und die Checkliste sind so gut wie beendet, es kann losgehen.

23 Minuten vor dem Abflug kommt gemäss automatischem Prozess der erste Passagier zu uns an Bord. Ich bereite die notwendigen Ab- und Anflugkarten auf unserem electronic flight bag (EFB) vor und beginne mit dem Kapitän die erste gemeinsame Checkliste, «Crew at Station», welche unter anderem die Berechnung der Startgeschwindigkeiten beinhaltet. Das Ladeblatt, welches flugrelevante Daten wie Passagierzahl und

Gewichte beinhaltet, kommt acht Minuten vor Abflug aus dem im Cockpit installierten Drucker. Gemeinsam überprüfen wir letzte Unstimmigkeiten und gleichen Passagierzahlen und geladene Fracht mit der Kabinen- und Bodencrew ab. Die Türen werden geschlossen, kurz darauf ertönt auch schon das Kommando des Kapitäns zum Armieren der Notrutschen – «cabin crew, arm the slides» – und pünktlich verlassen wir unseren Standplatz in Richtung München.

Nach einer fast zweistündigen Pause in München landen wir am späten Vormittag wieder in Zürich. Während wir auf unseren Parkplatz zurollen, hilft uns das so genannte Docking Guidance System, eine elektronische Anzeige am Gate, das Flugzeug auf den Meter genau zu positionieren. Ein externer Stromanschluss wird mit dem Flugzeug bei der Ankunft verbunden und wir können die Triebwerke abschalten. Kaum ist der erste Passagier ausgestiegen, klopft es dreimal. Nein – dieses Mal ist es nicht der Fueller, sondern der Angestellte einer Cateringfirma, der so schnell wie möglich die neue Beladung für unsere nächsten beiden Flüge an Bord bringen möchte.

Hohe Belastung am Boden

Der letzte Fluggast hat das Flugzeug noch nicht verlassen, da klingelt auch schon das

Telefon. Boarding? Jetzt schon? Zügig aber präzise erledige ich dieses Mal den Outside-Check, während mein Kollege im Cockpit die Bordcomputer für den nächsten Flug vorbereitet.

Als ich von dem kurzen «Spaziergang» um das Flugzeug zurückkehre, sind die Passagiere bereits beim Einsteigen. Ein Blick auf die Uhr verrät mir: zurecht. In bereits 23 Minuten stossen wir aufs Neue zurück. Ein kurzer Gang aufs WC, ein schneller Kaffee zwischendurch: kaum Zeit zum Durchatmen. Die Belastung am Boden ist hoch. Nachmittags kurz nach vier setzen wir auf der Piste 14 auf. Zehn Stunden Dienstzeit liegen hinter uns, aber nur vier davon wirklich in der Luft. ☑

Kevin Fuchs

Schon gewusst?

Turnaround (engl. Umkehr) beschreibt die Zeit, in der ein Flugzeug am Boden für den nächsten Flug bereit gemacht wird: beladen, betankt und gereinigt. Auf der Kurzstrecke bei Swiss sind Turnaroundzeiten von mindestens 35 Minuten möglich, 40 Minuten aber üblich. Die Langstrecke hingegen benötigt weitaus grössere Zeitfenster, da allein die Tank- und Ent- bzw. Beladungsprozesse umfangreicher sind.

ILA Berlin Air Show

Antonow An-178 (im Vordergrund)
an der diesjährigen ILA in Berlin.



Perfekte Show in Berlin

Die auf vier Tage verkürzte ILA Berlin Air Show präsentierte zahlreiche Innovationen und zukunftssträngige Technologien. Während die Air Show das Publikum begeisterte, trübte die Lieferungsverzögerung beim Airbus A400M die Stimmung. Die Patrouille Suisse zeigte eine perfekte Kür, RUAG Aviation die Dornier 228.

Nach Angaben der Organisatoren besuchten 150000 Fach- und Privatbesucher die diesjährige ILA Berlin Air Show. 1017 Aussteller aus 37 Ländern nahmen teil, 200 Fluggeräte waren auf dem Apron zu sehen. Aus der Schweiz stand speziell die RUAG im Mittelpunkt, die erneut ihr Flaggschiff Dornier 228 NG präsentierte. Auch der Stand war stets gut besucht, denn RUAG Aviation genießt als eine führende Anbieterin, Betreuerin und Integratorin von Systemen und Komponenten für die zivile und militärische Luftfahrt einen ausgezeichneten Ruf.

Lieferungsverzögerungen beim A400M
Nun ist es offiziell: Die Auslieferung des Militärtransporters A400M wird sich erneut verzögern. Im Material treten schon im frühen Stadium Verschleißerscheinungen auf. Risse gefährden zwar offenbar nicht die Sicherheit, da sie bei der nächsten Wartung behoben werden können. Allerdings

werden im schlimmsten Fall sieben Monate für den Austausch aller Teile benötigt. Konstruktionsfehler beim Getriebe des Turbo-prop kommen noch dazu; alle 20 Flugstunden geht der A400M in die Inspektion. Auch das Selbstschutzsystem funktioniert noch nicht, was eine Gefahr bei Auslandseinsätzen wie etwa in Mali darstellt. Der A400M wird zur Feuerprobe für Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen. Ausgerechnet nach einer hitzigen Bundestagssitzung musste die Ministerin an der ILA der Presse Rede und Antwort stehen. Trotz Pech und Pannen könne Deutschland ohnehin nicht alleine die Reissleine ziehen, weil es sich um ein europäisches Programm handle, erklärte von der Leyen gegenüber «Cockpit». Man könne nur gemeinsam aussteigen, doch für die verspätete Lieferung müsse Airbus Schadenersatz leisten. Bisher hat Airbus der Bundeswehr erst drei Maschinen ausgeliefert; eine steht im Einsatz, die anderen werden getestet. Ur-

sprünglich wollte der Hersteller in diesem Jahr neun Maschinen übergeben. In der Zwischenzeit müssen die 1967 eingeführten Transall-Transporter – im Verbund mit zivilen Anbietern – die Transportaufgaben übernehmen. Auch kann die Bundeswehr auf Maschinen anderer NATO-Staaten zurückgreifen. Zudem wird der Ankauf von kleineren Transportern geprüft. Sie könnten, anders als der A400M, auch auf kurzen Pisten landen. Die deutsche Luftwaffe liebäugelt ohnehin schon lange mit zusätzlichen, kleineren Maschinen. Suchen müsste sie eigentlich nicht weit, denn auf der ILA brillierte das neue, zweistrahlige Transportflugzeug Antonov An-178 aus der Ukraine. Die Reichweite des Flugzeugs liegt bei 1000 Kilometern bei einer Nutzlast von 18 Tonnen, beziehungsweise 4000 Kilometern bei zehn Tonnen Nutzlast. Royal Saudi Air Force zeigt offenbar Interesse, eine ungenannte Stückzahl des Typs zu kaufen.



Foto: Rolf Müller

Fotos: zvg ILA



Rund 200 Flugzeuge waren auf der ILA zu sehen.



Mikojan-Gurewitsch MiG-29 der polnischen Luftwaffe.

Airbus: Nachfrage übersteigt Angebot

Auch im zivilen Bereich läuft Airbus am Anschlag. Zwar haben sich die Auslieferungen neuer Flugzeuge in den vergangenen Jahren verdoppelt, doch die Zahl der Bestellungen ist noch stärker gestiegen. Für 2016 plant Airbus die Auslieferung von 650 Maschinen. An der ILA versicherte der Flugzeugbauer, dass trotz der Verzögerung in der Produktion die Lieferzeiten für die neuen Passagierflugzeuge A350 und A320neo eingehalten würden. Bis 2018 will der Konzern monatlich zehn A350 bauen. Wegen der Ausweitung der Produktion für den Bau des A320neo ist in Hamburg eine neue Fertigungslinie vorgesehen. Standort soll der ursprünglich für den A380 geplante Hangar sein.

Foto: Rolf Müller



RUAG präsentierte an der ILA die Dornier 228 NG.

Attraktive Flugschau

Zu den Highlights im diesjährigen Flugprogramm zählten das neue Airbus-Flaggschiff A350 XWB und der A320neo. Seine ILA-Premiere erlebt das Tank- und Transportflugzeug Airbus A330 MRTT. Auch die Patrouille Suisse begeisterte wieder das Publikum. Atemberaubend waren die Einzeldisplays eines Eurofighters der Deutschen Luftwaffe, einer MiG 29 der polnischen Luftwaffe und eines Chinook-Helikopters. Im Rahmen der ILA feierte die deutsche Luftwaffe zudem ihren 60. Geburtstag und war mit sämtlichen Flugzeugtypen vertreten. Als Leckerbissen zeigte sich am letzten Tag die achtstrahlige Boeing B-52-Stratofortress am Berliner Himmel. Der Bomber war aus Fairford (UK) angereist. **cp**



Problemflugzeug: Airbus A400M.



Das Zittern geht weiter

Kaum hat VLM die Nachfolge der im vergangenen November pleite gegangenen Intersky als Homecarrier am Bodensee-Airport Friedrichshafen angetreten, muss sie sich selber unter Gläubigerschutz begeben. Der Flughafendirektor gibt sich dennoch optimistisch und will die rückläufige Passagierentwicklung wieder ankurbeln.

Der 5. November 2015 dürfte den Verantwortlichen des Flughafens Friedrichshafen tief in die Knochen gefahren sein. An jenem Tag nämlich musste der langjährige Homecarrier Intersky Konkurs anmelden. «Von einem Tag auf den andern sind uns rund 20 Prozent der Passagiere <weggebrochen>», sagt Claus-Dieter Wehr, Geschäftsführer des Bodensee-Airports. Der österreichische Regionalcarrier habe Forderungen des Flughafens in Höhe von einer halben Million Euro nicht mehr nachkommen können. Als Folge davon habe FDH, so der IATA-Code des süddeutschen Flughafens, bei seinen Gesellschaftern – die grössten unter ihnen sind der Landkreis Bodenseekreis und die Stadt Friedrichshafen mit je 39,4 Prozent der Anteile – um eine erweiterte Kreditlinie von 3,5 Mio. Euro nachsuchen müssen. Diese

wurde benötigt, um das sich abzeichnende deutlich schlechtere Jahresergebnis abzufedern. Das Jahr 2015 endete schliesslich mit einem Betriebsverlust von 1,6 Mio. Euro, nach einem Minus von nur 480 000 Euro im Vorjahr. Das zusätzliche Geld sollte aber auch zur Tilgung der Anlaufkosten dienen, welche die Akquisition von VLM verursachte.

Es liegt mehr drin

Die belgische Airline, die über eine Flotte von elf Fokker 50 verfügt, hat im Februar die Nachfolge von Intersky angetreten und bedient seither mit drei dieser etwas betagten Maschinen die von Intersky hinterlassenen Linien nach Düsseldorf, Berlin-Tegel und Hamburg. Damit erhoffen sich die Verantwortlichen ein Volumen von rund 100 000 Passagieren pro Jahr; ein Sechstel

des gesamten für das laufende Jahr erwarteten Aufkommens. Allerdings deckt VLM vorläufig lediglich einen Teil des früheren Intersky-Programms ab. Denn noch gibt es nur je zwei statt drei tägliche Verbindungen in die drei deutschen Städte, mit Ausnahme von Hamburg, das jüngst eine dritte tägliche Frequenz erhalten hat. Ausserdem finden im Sommer keine touristischen Flüge mit kleineren Regionalflugzeugen, etwa nach Menorca, statt. «Um auch diese zu gewährleisten, hätte VLM früher in den Markt einsteigen müssen. Ich gehe aber davon aus, dass wir sie im Oktober für den Sommer 2017 ankünden können», bleibt Wehr optimistisch.

Es gibt also in der Nutzung der drei in Friedrichshafen stationierten Fokker 50 noch Luft nach oben. «Der Sitzladefaktor der innerdeutschen Flüge war mit über 50 Pro-



Foto: Thomas Strässle

Bild linke Seite: Der Flughafen Friedrichshafen aus der Luftperspektive. Oben links: Die VLM befindet sich in finanzieller Schieflage. Oben rechts: Claus-Dieter Wehr, Geschäftsführer des Bodensee-Airports.

zent von Anfang an gut. Ich rechne damit, dass VLM mit der Zeit sogar ein grösseres Angebot als Intersky bewältigen kann», so der Flughafenchef. Vor allem nach Hamburg und Berlin sieht er mehr Potenzial, denn diese beiden Destinationen seien nicht nur für Geschäftsleute, sondern auch für Touristen interessant. Gut möglich also, dass die 50-Plätzer in Zukunft häufiger fliegen und noch besser gefüllt sein werden, zumal die Grösse dieses Flugzeugs dem Markt Friedrichshafen eher entspricht als die ATR 72-600 von Intersky mit 76 Sitzen. «Das war auch eines der Probleme, die Intersky mit den ATR-Maschinen hatte. Es gab nur wenige Tage im Jahr, an denen alle Sitze besetzt waren. Diese Flugzeuge waren eher gedacht für aufkommensstärkere Strecken, etwa Graz-Zürich oder Karlsruhe-Berlin», erklärt Andreas Humer-Hager, Marketing- und Verkaufschef des Bodensee-Airports.

Neue Hiobsbotschaft

In der Zwischenzeit sind am Himmel von Friedrichshafen erneut dunkle Wolken aufgezogen, denn VLM ist offenbar selber in finanzielle Turbulenzen geraten. Um aufgelaufene Altlasten bezahlen zu können, musste die Fluglinie aus Antwerpen Gläubigerschutz beantragen. Claus-Dieter Wehr gibt sich dennoch zuversichtlich: «VLM verfügt mit dem Besitz von sechs Flugzeugen über eine grundsätzlich solide finanzielle Substanz. Wir gehen davon aus, dass der Flugbetrieb ungestört weitergeht.» Die Airline komme den Zahlungen aus dem laufenden Flugbetrieb wie geplant nach und ausserdem seien beim Flughafen Sicherheiten hinterlegt. Sollte sich die Situation in nächster Zeit dramatisch verschlechtern, müsste sich der Flughafen erneut auf die Suche nach einem Homecarrier machen.

Jeder 7. Passagier ein Urlauber

Unterdessen läuft der Flugbetrieb am Bodensee-Airport normal weiter. Neben den VLM-Strecken gehören Frankfurt (Lufthansa), Istanbul (Turkish) und Skopje (Wizzair) zum Linienangebot; dazu kommen rund 30 wöchentliche Abflüge zu Ferenzielen auf den Kanarischen und griechischen Inseln, in der Türkei, Island sowie – im Winter – diverse Skicharter aus London Gatwick. Gemessen über das ganze Jahr haben die Urlauber mit 71 Prozent den grössten Anteil am Fluggastaufkommen, die Geschäftsreisenden kommen auf 29 Prozent. Insgesamt benutzten im vergangenen Jahr 560 000 Passagiere den Flughafen der Zeppelin-Stadt; 2006 waren es fast 100 000 mehr gewesen. 75 Prozent davon stammten aus Deutschland, 19 aus Österreich und nur sechs Prozent aus der Schweiz.

Ziel ist es nun, das Aufkommen wieder zu steigern, auch wenn es gemäss Claus-Dieter Wehr noch eine Weile dauern wird, bis die bisherige Rekordzahl von 658 000 Passagieren übertroffen wird: «Der Markt bietet gewisse Entwicklungsmöglichkeiten, sie sind aber begrenzt. Ein wichtiger Grund dafür sind die Nachbarflughäfen München, Stuttgart und vor allem Memmingen, die ein auf Low-Cost-Carrier konzentriertes Angebot haben und somit eine hohe Zahl an Passagieren aus unserem Einzugsgebiet holen.» Er könne sich aber die eine oder andere Verbindung in eine weitere Grossstadt vorstellen, etwa Amsterdam, Paris oder eine ganzjährige Anbindung an London. Irgendwelche Kampfangebote an Billigairlines werde er hingegen nicht machen, denn sein Flughafen brauche werthaltigen Verkehr.

Tower muss ersetzt werden

Einen Schritt vorwärts gehen soll es auch

beim Ausbau der Infrastruktur. Der Flughafen benötigt dringend ein neues Towergebäude, das noch aus den späten 50er-Jahren stammt. Dabei werden verschiedene Optionen geprüft. Eine Möglichkeit wäre ein «Virtual Tower», wie der Airport-Chef ihn nennt. Dabei geht es um die Abbildung des Geschehens auf den Pisten, Rollwegen und im Luftraum um den Flughafen über Kameras und Bildschirme anstelle des Blicks durch die Fenster eines konventionellen Towers. Im Gegensatz zu einem «Remote Tower», der in einiger Entfernung zum Flughafen liegt und je nach Kapazität mehrere Plätze kontrolliert, sitzen die Lotsen beim virtuellen Turm am Flughafen in einem entsprechend technisch ausgestatteten Raum. Auch eine Leasinglösung, die darin bestünde, von einem Investor eine neue Towerinfrastruktur zu mieten, steht zur Debatte. Ausschliessen möchte Wehr aber auch einen klassischen Turmneubau nicht. Ziel ist es, dass die neue Toweranlage ab 2019/2020 betriebsbereit ist. **cp**

Thomas Strässle

Zahlen und Fakten

Gründung	1915
Passagiere (2015)	560 000 (-6,1%)
Liniengesellschaften	10
Linienziele	6
Destinationen	22
- davon ganzjährlich	11
- davon saisonal	11
Umsatz (2015)	11 Mio. Euro (-1,6%)
Betriebsergebnis	- 1,6 Mio. Euro
Piste	06/24 (2356m) RWY 24: ILS CAT IIIb
Betriebszeiten	6 bis 22 Uhr





Cockpit



Im Bild: PC-24 P01. Der P02 wird zurzeit intensiven Tests unterzogen.

«Man muss immer ans Limit gehen»

Oscar J. Schwenk, Verwaltungsratspräsident der Pilatus Flugzeugwerke AG, hat an der Ebase in Genf seinen Geschäftskunden den PC-24 vorgeführt. Dabei hat der 71-jährige Pilatus-Patron «Cockpit» erzählt, wie viel Geld er in die Entwicklung des Business Jets gesteckt hat und wann der Bundesrat seinen neuen Jet bekommt. Pilatus erwartet im 3. Quartal 2017 die EASA- und FAA-Zertifizierung für den PC-24.

«Cockpit»: *Herr Schwenk, zwei PC-24- Prototypen sind derzeit im Einsatz. Welche Erkenntnisse aus dem ersten Prototypen flossen in den zweiten ein?*

Oscar J. Schwenk: Mit P01 wollten wir in erster Linie die Aerodynamik testen. Mit ihm wird das ganze Handling erprobt, die Geschwindigkeit, Strömungsabriss oder Vibrationen am Boden. Der P02 ist der Systemprototyp. Mit ihm werden die ganze Avionik und der Autopilot getestet.

Welche Aufgabe ist dem P03 vorbehalten?

Im Dezember dieses Jahr ist der Erstflug

vorgesehen. Mit dem P03 werden wir den PC-24 zertifizieren – Grössenordnung im 3. Quartal des kommenden Jahres. Geplant ist, einen Monat später die ersten PC-24-Jets an unsere Kunden auszuliefern.

Der zweite Prototyp werde für die Flugprüfung vor allem in den USA eingesetzt, haben Sie letztes Jahr gesagt. Wodurch unterscheidet sich das Testfliegen in den USA von Testflügen in Europa?

Die Unterschiede sind nicht gross. Der P02 ist erst kürzlich in die USA geflogen und befindet sich derzeit auf der Mount Eglin Air

Force Base. Dort hat es eine riesige Klimakammer, wo der P02 einigen Härte-tests unterzogen wird. Es können verschiedene extreme Wettersituationen simuliert werden. Nach zwei Wochen wird er zu unserer Tochtergesellschaft nach Denver weiterfliegen, bevor er nach Phoenix zur Honeywell für weitere Tests reist.

Wann bekommt der erste Kunde seinen PC-24?

Das erste Flugzeug bekommt Ende 2017 George Antoniadis vom US-Fractional-Betreiber Plane Sense. Diese Firma besitzt

bereits über 30 PC-12 und hat 6 PC-24 bestellt – einer unserer treuesten Kunden.

Wie sieht es mit dem PC-24 des Bundesrats aus?

Das wird noch eine Weile dauern. Wir haben einen Liefertermin im Lauf des Jahres 2018 vereinbart. Dann werden wir über alle Erkenntnisse aus den Flugleistungen der bis dahin ausgelieferten PC-24-Jets verfügen. Es könnte ja sein, dass der eine oder andere Mangel auftritt. Und der Bundesratsjet darf keine Mängel haben.

Eine der ersten Kunden ist der Royal Flying Doctor Service in Australien. Von deren Erfahrungen dürfte Pilatus besonders profitieren, landen die Flugzeuge doch auf unbefestigtem Gelände im Outback.

Das ist richtig. Die Royal Flying Doctors bekommen die nächsten beiden Flugzeuge, um sie in Australien einzusetzen. Im Verlauf des Jahres 2018 werden bereits vier Maschinen für die Ärzte operationell sein.

Somit finden noch keine Erprobungsflüge in Australien statt?

Nein. Die ersten Flüge finden erst nach der Zertifizierung statt. Wir müssen Erfahrungen sammeln, wie der PC-24 auf Naturpisten reagiert. Das ist eine grosse Herausforderung. Entsprechende Erfahrungen haben wir mit dem PC-12 gesammelt. Aber jedes Flugzeug reagiert anders, vor allem wenn die Geschwindigkeiten unterschiedlich sind. Vor allem Landungen auf Sandpisten sind herausfordernd – weil Sand nicht gleich Sand ist.

84 PC-24-Maschinen sind schon verkauft. Haben Sie bereits weitere Bestellungen entgegennehmen dürfen?

Interesse angemeldet haben einige potenzielle Kunden. Nur ist unser Orderbook geschlossen und wir nehmen vorläufig keine weiteren Bestellungen entgegen. Ich weiss, es wirkt fast ein bisschen arrogant, aber wir sind wirklich für zwei bis drei Jahre ausgebucht. Wir müssen warten, bis das Zertifizierungsprozedere über die Bühne gegangen ist. Erst dann verfügen wir über alle relevanten Daten und können beispielsweise auch die Maximalgeschwindigkeit garantieren. Danach können wir das Bestellbuch wieder öffnen. Zum heutigen Zeitpunkt verfügen wir über eine grosse Interessen- und Prioritätenliste.

Hat sich am Preis etwas geändert? Sie haben einmal gesagt, dass ein Flugzeug am Anfang um die 9 Millionen Franken kosten wird,



Pilatus-Patron Oscar J. Schwenk.

Foto: Jürg Wyss

später die Nachfrage den Preis bestimmen soll.

Das kann man so ausdrücken.

Wieviele PC-24-Jets können Sie pro Jahr produzieren?

Die Planung sieht 30 Flugzeuge im Jahr 2018 vor, 40 2019 und 50 2020. 50 Flugzeuge in einem Jahr zu produzieren ist viel. Berücksichtigt man alle Feiertage, ist das mehr als ein Flugzeug pro Woche. Kommt hinzu, dass wir nächstes Jahr 90 PC-12-Maschinen ausliefern wollen. Zudem haben wir aus Australien einen grossen Auftrag für 49 PC-21-Flugzeuge bekommen.

Dann müssen Sie ein rundum glücklicher Unternehmer sein.

Das kann man so sehen. Die Schwierigkeit aber ist, dass wir in Stans nicht dafür eingerichtet sind, so viele Flugzeuge zu bauen. Zuerst müssen wir die Infrastruktur realisieren, wie den Bau einer weiteren Produktionshalle, eines Oberflächenbehandlungszentrums – ein grosses Spritzzentrum. Neu kommen eine Halle für die chemische Oberflächenbehandlung und eine Montagehalle für den PC-24 hinzu. Mit dem Bau der Produktionshalle beginnen wir in zwei Monaten. Und wir befinden uns in einem anspruchsvollen PC-24-Testprogramm. Das Problem ist jedoch, dass alles gleichzeitig passiert.

Wie viel Geld haben Sie bisher in die Entwicklung des PC-24 gesteckt?

Stand heute sind es ungefähr 400 Mio. Franken.

Und Sie finanzieren dies alles aus selbsterarbeiteten Mitteln, ohne die Hilfe von Banken. Ist das richtig?

Ja, das ist richtig. Wir ziehen das alleine durch. Wir müssten sonst jeden Monat mit den Banken zusammensitzen und könnten das PC-24-Programm nicht wie vorgesehen durchziehen. Banken haben ein grosses Informationsbedürfnis und auch ein andersgelagertes Interesse. Eine Bank möchte für ihr ausgeliehenes Geld einen anständigen Zins garantiert erhalten. Sobald sie den Kredit gesprochen hat, möchte sie ihr Geld wieder zurück. Risiken will sie so gut wie möglich vermeiden. Im Flugzeugbau lassen sich diese aber nie ganz ausschliessen.

Mit meiner ganzen Erfahrung kann ich abschätzen, was wir machen können und was nicht. Und das geht nur, wenn wir alles aus der eigenen Tasche bezahlen können. Wenn der PC-24 kein Erfolg wird, befinden wir uns in Schieflage. Daran wären wir aber alleine schuld. Jetzt sieht es jedoch gut aus. Zu Beginn war das Risiko hingegen sehr gross.

Wo liegen denn die Risiken?

Wir absolvieren mit den drei Prototypen ungefähr 1600 Flugstunden. Derzeit sind es etwas über 500 Stunden, die bisher geflogen wurden. Probleme tauchen bei einem Prototypbau immer auf. Man muss immer ans Limit gehen. Wenn man dies nicht tut, ist man zu wenig gut und produziert Durchschnitt. **CP**

Interview: Patrick Huber

Oscar J. Schwenk

Der 71-jährige Oscar J. Schwenk ist seit 1979 für Pilatus tätig, seit 1997 als Verwaltungsratspräsident der Pilatus Flugzeugwerke AG. Bis 2013 war er ebenfalls CEO.

Die Flugzeugherstellerin ist mit rund 2000 Beschäftigten die grösste Arbeitgeberin des Kantons Nidwalden. Schwenk ist verheiratet und Vater dreier erwachsener Kinder. Er wohnt in einem Bauernhaus in Mauensee im Kanton Luzern.

Ferien hat er «seit Jahren» keine gemacht. Nicht zuletzt darum, weil er aus beruflichen Gründen schon fast überall gewesen ist. Angetan ist er vom «Outback» Australiens, das ihn immer wieder fasziniert, aber auch vom «Schweizer Outback» – dem Alpenraum.

Günstiges Air-Taxi-Modell

Auf seiner Roadtour durch die Schweiz machte der österreichische Hersteller Diamond Aircraft an der Ebase Station. Testpilot Christoph Jauk schwärmte dabei von den Flugeigenschaften der Diamond DA62, einer Weiterentwicklung der DA42. Sie sei leicht zu bedienen und könne auf allen Flugplätzen landen, was bei anderen Modellen nicht immer der Fall sei. «Sie ist fast so etwas wie ein Minivan.»

Mit 1,1 Mio. Euro für eine sehr gut ausgestattete Variante (mit allen Extras 1,2 Mio. Euro) ist der mit zwei Motoren ausgestattete «SUV» (Sport Utility Vehicle) – so bezeichnet die Herstellerin die DA62 – teurer als seine Vorgängerin DA42, die 800 000 Euro kostete. Dafür hat sie auch mehr zu bieten. Die Kabine ist breiter; fünf bis sieben Personen finden bequem Platz. Die dritte Sitzreihe ist optional, Standard sind fünf Sitze. Für das Gepäck hat es extra viel Stauraum. Das Flugzeug erreicht mit 85 Prozent Leistung eine Reisegeschwindigkeit von 342 km/h.

40 Maschinen verkauft

Bis anhin hat das Wiener Unternehmen 40 Maschinen verkauft und bereits 18 ausge-

liefert. Der erste Schweizer Kunde hat seine Maschine im Juni erhalten. Die Klienten stammen aus aller Welt, vorwiegend aus Deutschland, Österreich, Frankreich, Ägypten, Malaysia und den USA.

Interessant für Air-Taxis

Die DA62 wird in zwei Versionen angeboten: eine mit 2,3 Tonnen maximalem Abfluggewicht, die andere mit 1,999 Tonnen. In Frankreich seien vor allem Air-Taxi-

Unternehmen am neuen Flugzeugtyp interessiert. Verkaufsdirektorin Amila Karagic bezeichnet die DA62 deshalb als «kostengünstige Variante für Air-Taxi-Unternehmen», da sie bis zu sieben Personen transportieren könne. Direkte Konkurrenten seien unter anderem die Beechcraft Baron G58 und die Cirrus SR22.

Die EASA-Zertifizierung hat die DA62 im April 2015 erhalten, diejenige der FAA im Februar 2016. **ph**



Die Diamond DA62 mit Testpilot Christoph Jauk am Static Display in Genf.

Foto: Joel Bessard

Ebase 2016 – Gesamtschau

An der 16. Ebase (European Business Aviation Convention & Exhibition) konnten mehr als 60 Business Jets, darunter verschiedene Neuheiten, bewundert werden. Über 450 Aussteller aus mehr als 40 Nationen waren in Genf vertreten.

Die Zahlen für das erste Quartal sind wenig ermutigend: Die Verkäufe für Business Jets nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 4,7 Prozent ab, diejenigen für Helikopter brachen gar um 30 Prozent ein. Die von der General Aviation Manufacturers Association (GAMA) publizierten Zahlen lassen eines klar werden: Das Werben um potenzielle Geschäftskunden ist härter geworden. Schon im Jahr zuvor waren die Verkäufe um 16 Prozent zurückgegangen. Einzige Flugzeughersteller, die mit höheren Lieferzahlen auftrumpfen können: Cirrus auf Seite der Propellerflug-

zeuge, Embraer auf der Business Jet-Verkaufseite.

Diverse Premieren in Genf

Mehrere Luftfahrzeuge landeten zum ersten Mal in Genf und durften auf der statischen Ausstellung Premiere feiern: der Dassault Falcon 8X, dessen Rumpf gegenüber seinem Vorgänger 7X um einen Meter verbreitert worden ist, wie auch der Pilatus PC-24, der allerdings nur am Dienstag zu sehen war. Ausserdem bekamen die Besucher zum ersten Mal den zweimotorigen Diamond DA62 zu Gesicht (siehe Artikel

oben). Er war gleich neben dem grössten je an der Ebase präsentierten Flugzeug parkiert – der Boeing B 787-8 BBJ. Im Rahmen einer Show wurde der Name des Käufers bekanntgegeben: Es handelt sich um die chinesische Firma Deer Jet. Das Interieur, das nur sehr privilegierte Augen zu sehen bekamen, wurde von der amerikanischen Greenpoint Technologies angefertigt, die im Bundesstaat Washington (Moses Lake) ihren Sitz hat.

Airbus gegen Boeing

Um Boeing das Feld nicht ganz zu überlassen,

war Airbus mit dem A350-941 präsent, der in einiger Distanz abgestellt und nur am ersten Tag zu sehen war. Der europäische Konkurrent kündigte eine VIP-Ausführung des Jets an, dessen Mock-up in den Ausstellungshallen zu bewundern war.

Am 5. April zum ersten Mal vorgestellt, war die neuste Daher-Socata – die TBM930 – auf der Statikausstellung ebenso zu sehen wie die Vorgängerin, die TBM900. Es ist das erste Mal, dass das Unternehmen aus dem französischen Tarbes gleich zwei Modelle auf einmal produziert; bis anhin löste ein Modell das andere ab. Das Cockpit des neuen Modells ist mit einem Garmin G3000 ausgestattet. Gegenüber dem Vorgängermodell besticht die Kabine der TBM930 durch mehr Komfort. Mit 4,1 Mio. Franken ist auch der Preis etwas höher.

Gulfstream machte im letzten Moment einen Rückzieher: Der G500, der im letzten Jahr zum ersten Mal in Genf zu sehen war, setzte heuer seine Testflugserie fort, weshalb auf die Teilnahme an der Ebace verzichtet wurde.

Erste Lieferung und Bestellbestätigung

Im ersten Quartal sind sowohl in Europa wie auch in den USA einige neue Flugzeugtypen ausgeliefert worden. Embraer zeigte in Genf den Legacy 500 N404FX in den Farben von Flexjet, der zugleich der 1000. ausgelieferte Business Jet des brasilianischen Herstellers ist.

Üblicherweise ist Flexjet vor allem in den USA tätig. Sie hat aber entschieden, acht Nextant (Beechcraft) 400XTi-Jets in Europa zu stationieren. Während der Ebace haben Bombardier und Flexjet eine Vereinbarung über die Bestellung von zusätzlichen 20 Challenger 350 getroffen. Total werden 60 Maschinen dieses Typs im Einsatz stehen. Netjets schliesslich hat in Genf die erste der 25 Cessna Citation 680A Latitude (CS-LAT) präsentiert, die sie kurz vor Beginn der Ausstellung ausgeliefert erhalten hat.

Ruhiger Occasionsmarkt

Wie die fabrikneuen Jets warten auch Occasions-Maschinen auf den wirtschaftlichen Aufschwung und damit auf Käufer. Zurzeit gibt es eine ganze Reihe Business Jets auf dem Occasionsmarkt. Die in Genf ausgestellte Embraer Legacy 650 mit lediglich 30 Flugstunden fand jedoch keinen Abnehmer. **cp**

Jean-Luc Altherr

Die nächste Ebace findet vom 22. bis 24. Mai 2017 statt.



1 Der PC-24 war nur an einem Tag in Genf. 2 Die Dassault Falcon 8X erschien zum ersten Mal in Genf. 3 Die TBM930 des französischen Herstellers Daher-Socata. 4 Die erste Cessna 680A Citation Latitude von Netjets.

Airbus Helicopters H145M

Die Entwicklung der militärischen, damals noch unbewaffneten Version des erfolgreichen Zivilhelikopters H145 («Cockpit» 10/2014) begann 2006. Heute baut Airbus Helicopters unbewaffnete und bewaffnete Versionen mit der Bezeichnung H145M (vormals EC635T2).

Technische Daten

Name	Airbus Helicopters H145M
Hersteller	Airbus Helicopters
Typ	Leichter Mehrzweckhelikopter
Erstflug	November 2014
Länge (inklusive Rotor)	13,36 m
Kabinenbreite	1,73 m
Max. Höhe	4,00 m
Besatzung	1/10 oder 2/9
Rotordurchmesser	11,00 m
Max./Dauerleistung	2x667 kW/2x575 kW
Leergewicht	1931 kg
Max. Abfluggewicht	3700 kg
Max. Unterlast	1500 kg
Triebwerk	Turbomeca Arriel 2E
Treibstoff	897 l
Höchstgeschwind.	250 km/h
Reichweite	626 km
Website	www.airbushelicopters.com



Foto: © Airbus Helicopters / Claas Belling

Im Januar 2006 gab EADS North America bekannt, dass sich das Unternehmen mit dem EC145 an der Ausschreibung für einen leichten Mehrzweckhelikopter für die US Army beteiligt (Light Utility Helicopter LUH). Bereits am 30. Juni 2006 hatte sich die US-Army für den UH-145 entschieden, der die Bell UH-1 Iroquois ablösen sollten. Am 11. Dezember 2006 lieferte American Eurocopter die erste der von der US Army als UH-72A LUH bezeichneten Maschine ab. Weil US Army-Drehflügler traditionell den Namen eines Indianerstammes bekommen, erhielt der UH-72A den Namen Lakota. Die Ablieferung der ersten Rettungsversion für MEDEVAK-Missionen (MEDizinische EVAkuationen) erfolgte am 12. März 2009 an die US Army National Guard. Die US Navy bekam am 21. November 2009 den ersten von fünf als H-72A bezeichneten Trainingshubschrauber für die US Naval Test Pilot School. Bis heute bestellte das amerikanische Verteidigungsministerium 411 Lakotas. Die deutsche Luftwaffe erhielt die ersten 2 von 15 H145M LUH SOF (Light Utility Helicopter Special Operations Forces) für den Transport von Spezialeinheiten am 8. Dezember 2015. Die ersten zwei von fünf H145M für die thailändische Luftwaffe übergab Airbus Helicopters am 29. April 2016. Bereits am 4. Mai 2009 hatte Airbus Helicopters die Entwicklung einer bewaffneten Version des UH-72A/H-72A zusammen mit Lockheed Martin bekannt gegeben. Mit dem ursprünglich als Armed Scout 645 und später AAS-72X (Armed Aerial Scout) bezeichneten Hubschrauber beteiligte sich das Herstellerteam an der US-Army-Ausschreibung (Armed Reconnaissance Helicopter ARH) für den Ersatz des bewaffneten Aufklärungshelikopters Bell OH-58D Kiowa Warrior. Der heute von Airbus Helicopters angebotene H145M verfügt über eine leichte Panzerung der Kabine sowie gepanzerte Pilotensitze. Radar-, Laser- und Lenkwaffen-Warnsensoren sowie Chaff- und Flare-Dispenser sollen den Helikopter vor Angriffen schützen. Als Bewaffnung können ungelenkte Raketen, 20 Millimeter-Kanonenpods, 12,7-Millimeter-Maschinengewehre und Luft-Luft-Lenkwaffen mitgeführt werden. Das Cockpit ist mit drei voneinander unabhängigen Multifunktionsbildschirmen ausgerüstet. Eine TV- und Infrarotkamera, ein Laser-Beleuchtungs- und Zielgerät, ein Missionscomputer und der Vier-Achsen-Autopilot unterstützen die Besatzung im Such-, Rettungs- und Kampfeinsatz. **CP**



Fotos: Markus Herzig

A109E HB-ZPJ im Anflug auf den Flughafen Sion.

Heli «Papa Juliett»

Zwei Helikopter, welche beide nicht mehr in der Schweiz registriert sind, erhielten das Callsign «Papa Juliett». Der Arbeitshelikopter SA.315B Lama «Xray Papa Juliett» wurde von der Rhein-Helikopter AG im Jahre 1985 im Ausland gekauft und in Liechtenstein eingetragen. Der sogenannte «Lastesel der Lüfte» erhielt den Taufnamen «Julia».

Nach über zwölf Jahren in der Flotte wurde der HB-XPJ ins Wallis an die Hélicoptère Service SA verkauft. Damit erhielt die Maschine auch die Schweizer Flagge. Ende 2003 wurde Air Zermatt AG neue Besitzerin,

deren schöne Firmenfarben der Helikopter bald darauf erhielt. Mit 14 037 Flugstunden und 18 300 Landungen wurde der HB-XPJ im März 2015 ausser Betrieb gestellt.

Der VIP-Helikopter Agusta A109E «Zulu Papa Juliett» war in den Jahren 2009 und 2010 im Besitz der JP Aviation SA und wurde danach ins Ausland verkauft.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XPJ SA.315B Lama; S/N 2368; B/J 1974; Vorher: 9M-SAB; F-GAML, LN-OSO; Eintrag: 8. Oktober 1985, Eigentümer & Halter: Rhein-Helikopter AG; Handänderung:

2. April 1998, neuer Eigentümer & Halter: Hélicoptère Service SA; Handänderung: 18. November 2003, neuer Eigentümer & Halter: Air Zermatt AG; Löschung: 28. Oktober 2015.

HB-ZPJ Agusta A109E; S/N 11756; B/J 2009; Eintrag: 17. Februar 2009, Eigentümer: JP Aviation SA, Halter: Swiss Jet AG; Handänderung: 10. Dezember 2009, neuer Halter: JP Aviation SA. Löschung: 21. Dezember 2010, neues Kennzeichen: N109HX, später PR-PIN. **cp**

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



SA.315B HB-XPJ der Rhein-Helikopter AG in Balzers.



SA.315B HB-XPJ in den neuen Farben der Air Zermatt AG.

Foto: Matthias Hansen

Licht am Horizont – Rudolf Joder in Brüssel

Rudolf Joder, ex Nationalrat und Präsident der Swiss Helicopter Association (SHA), hat in den letzten Monaten sehr viel Zeit in internationale Beziehungen investiert. Dazu gehören das Treffen mit Ricardo Génova Galván, dem Leiter des EASA-Bereichs Flight Standards von Anfang Mai sowie der Besuch Ende Mai bei der EU in Brüssel.

Dort traf sich Rudolf Joder zu einem Gespräch mit dem Generaldirektor von Mobility und Transport, Henrik Hololei. Für eine kleine und private Organisation aus dem Nicht-EU-Land Schweiz ist es aussergewöhnlich, Zugang zum höchsten EU-Beamten der Verkehrskommission zu bekommen.

Doch insbesondere die Alterslimite für Piloten im CAT-Einsatz, aber auch weitere Schweiz-spezifische Problematiken scheinen in Brüssel auf offene Ohren zu stossen. Nach seiner Rückkehr aus Brüssel ist Rudolf Joder zuversichtlich, dass die EASA – und damit auch die EU – Sonderlösungen für die Schweiz akzeptieren wird.

«Cockpit»: Herr Joder, wie ist es zum Gespräch mit dem Generaldirektor der EU-Kommission Verkehr, Henrik Hololei, gekommen?

Rudolf Joder: Da die Regelwerke für die europäische Helikopterindustrie in Brüssel gemacht und wegen des Luftverkehrsabkommens zwischen der EU und der Schweiz von uns übernommen werden müssen, war eine Kontaktaufnahme mit der zuständigen EU-Kommission Verkehr naheliegend. Ich habe die aktuellen Probleme der schweizerischen Helikopterindustrie unserem Botschafter bei der EU, Herrn Roberto Balzaretto dargelegt und dieser hat anschliessend in verdankenswerter Weise das Treffen mit Henrik Hololei organisiert.

Was war Gegenstand des Gesprächs?

Hauptinhalt des Gesprächs war die von der EU beschlossene Reduktion des Pilotenalters von 65 auf 60 Jahre bei CAT-Flügen. Die schweizerische Helikopterindustrie ist nicht bereit, diesen Entscheid zu akzeptieren, weil er medizinisch nicht begründet ist, unabsehbare finanzielle Konsequenzen für die Operator hat, die fliegerische Tätigkeit der Piloten stark einschränkt und unnötig Arbeitslose schafft.



Von links: Henrik Hololei, Rudolf Joder, Jaime Arqué.

Wie reagierte der EU-Vertreter Hololei?

Er zeigte sich offen und war interessiert. Henrik Hololei empfahl mir die Einleitung von zwei Ausnahmeverfahren mit dem Ziel, die Schweiz ab 2018 für weitere zwei Jahre oder eventuell zeitlich unbefristet von der Übernahme und Anwendung des EU-Entscheids zu dispensieren.

In welcher Atmosphäre hat das Gespräch stattgefunden?

Die Unterredung war freundlich und sehr engagiert. Wir haben über eine Stunde intensiv diskutiert. Dabei wurde ich vom Präsidenten des europäischen Helikopterverbands EHA, Jaime Arqué, aktiv unterstützt.

Wie geht es weiter?

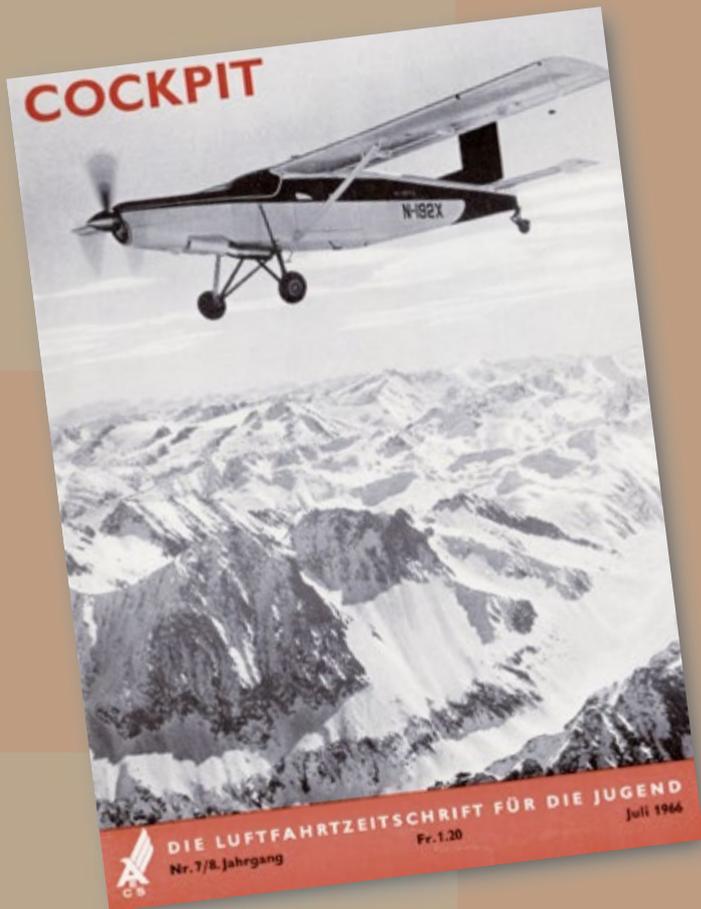
Erstens habe ich Herrn Hololei zu einem Besuch in die Schweiz eingeladen, damit

wir ihm die anspruchsvollen Rahmenbedingungen der Arbeits- und Rettungsfliegerei im Gebirge direkt und unmittelbar präsentieren können. Und zweitens hat der SHA-Vorstand beschlossen, die Einleitung eines Gesuchs für ein Ausnahmeverfahren für unsere Helikopterindustrie voranzutreiben.

Wie ist abschliessend allgemein Ihr Eindruck?

Auch wenn die Schweiz nicht Mitglied der EU ist, müssen wir unsere Anliegen und Probleme offen, direkt und mit überzeugenden Argumenten in Brüssel deponieren und vertreten. Wenn wir dies engagiert tun, haben wir gute Chancen, gehört zu werden und Wirkung zu erzielen. **cp**

Bearbeitung: Karin Mürger



Vor 50 Jahren im «Cockpit»

Sportlich gab sich die Juli-Ausgabe des «Cockpit» vor 50 Jahren: Nicht weniger als sieben Fotos (auf zwei Seiten im Format A5!) illustrierten einen Bericht über die Schweizer Segelflugmeisterschaften in Hausen am Albis. Ein damals noch junger Sport war das Fallschirmspringen, «eine der modernsten und attraktivsten Sportarten», wie ein zweiseitiger Artikel festhielt.

Ein Beitrag erklärte, warum Charter-Flugreisen wesentlich billiger sind als Linienflüge. Dabei wurden die beiden Schweizer Chartergesellschaften Balair und Globe Air mit ihren Flotten vorgestellt. Die Serie der «Verkehrsflugzeuge der Swissair und ihrer Vorgängerinnen» beleuchtete den Einsatz der Douglas DC-4 und der Convair-Liner in den vierziger- und fünfziger-Jahren.

Der Mittelteil des Hefts war dem neuen Leichtkampfflugzeug North American OV-10A gewidmet, samt sehr detaillierten Risszeichnungen, die einen Nachbau als Modell ermöglichen sollten. Die Typensammlung (Galerie) war mit dem Piper Cherokee Six, der Douglas DC-4 und der Grumman Ag-Cat sehr vielseitig.

Schliesslich wurden noch zwei Erstflüge von Pilatus-Flugzeugen dokumentiert: Der PC-6C, eine neue Version des Turbo-Porters, hob am 4. März 1966 zum ersten Mal ab. Eingebaut war eine Propellerturbine Garrett-AiResearch TPE-331. Nur 31 Tage später startete erstmals der erste PC-7, eigentlich der P-3 Prototyp, dem eine Propellerturbine Pratt & Whitney PT6A-20 eingebaut worden war.



Die Globe Air war Pionierin im Charter-Verkehr in der Schweiz. Für Langstrecken nach Ostafrika und in den Fernen Osten übernahm sie von der israelischen El Al zwei Bristol Britannia 313.



Aufgrund der Erfahrungen im Koreakrieg entwickelte North American den O-V-10A Bronco, der ab 1968 in Vietnam für Bombardierungen und geheime Kommandoaktionen eingesetzt wurde.



Die Pilatus Flugzeugwerke bauten in den Prototyp des P-3 HB-HON eine Propellerturbine ein und bezeichneten das Flugzeug als PC-7. Der erste Flug fand am 7. April 1966 statt.

Stalins rote Dakotas in Dübendorf

Vor 75 Jahren trat das Leih- und Pachtgesetz zwischen den Vereinigten Staaten und der Sowjetunion in Kraft. Dieser Lend-Lease Act sicherte dem kommunistischen Riesenreich während des Zweiten Weltkriegs nicht weniger als 14 795 Flugzeuge aus amerikanischer Produktion, darunter 709 Douglas C-47. Drei dieser roten Dakotas transportierten im Juli 1945 die erste sowjetische Militärmission in die Schweiz. Die von Diktator Josef Stalin entsandten Diplomaten waren mit einer durchaus delikaten Aufgabe betraut.

Bei Kriegsende im Mai 1945 bestanden keinerlei diplomatische Beziehungen zwischen der Sowjetunion und der Schweiz. Die Eidgenossen beriefen bereits 1919 infolge der bolschewistischen Oktoberrevolution ihre Botschafter aus dem kommunistischen Riesenreich ab und schlossen ihre Vertretungen in Moskau, Odessa sowie Petrograd (dem heutigen Sankt Petersburg). Ironie des Schicksals: Schlüsselfigur der verheerenden politischen Umwälzungen und des Sturzes der Zaren-Familie Romanow war kein geringerer als Wladimir Iljitsch Lenin, der als Lebemann seine Zeit vor der Rückkehr ins Heimatland an der Spiegelgasse 14 im Zürcher Niederdorf verbrachte. So hat die Oktoberrevolution von 1917 durchaus ihre Wurzeln in der Schweiz. Als die Sowjetunion nach Ende des Zweiten Weltkriegs zur Supermacht aufstieg und das östliche Europa beherrschte, konnte die Neuaufteilung der Weltordnung von der offiziellen Schweiz nicht ignoriert werden.

Strandgut der Roten Armee

Als das Dritte Reich am 9. Mai 1945 die bedingungslose Kapitulation mit den Siegermächten unterzeichnete, waren rund 10 500 sowjetische Soldaten sowie Zivilangehörige in der neutralen Schweiz interniert. Weitere 150 Mann der an der Seite Deutschlands kämpfenden 1. Russischen National-Armee unter dem Kommando von General Boris Holmston-Smyslovsky befanden sich im Fürstentum

Lichtenstein. Ein überwiegender Teil der in total 93 verschiedenen Schweizer Lagern untergebrachten sowjetischen Internierten war durchaus zur Rückkehr bereit. Lediglich 300 meist muslimische Kaukasier verweigerten mit Händen und Füßen ihre Abschiebung. Im Gegensatz zu den amerikanischen oder britischen Internierten waren die Söhne des kommunistischen Riesenreichs alles andere als eine homogene Gruppe – in ethnischer wie in politischer Hinsicht. Entwichene Zwangsarbeiter aus deutschen Rüstungsfirmen befanden sich genauso darunter wie Angehörige der ROA (Russkaja Oswoboditelnaja Armija/Russische Befreiungsarmee), einer Einheit, die sich der deutschen Wehrmacht im Kampf gegen die Alliierten anschloss.

Weil der sowjetische Diktator Josef Stalin diese Internierten um jeden Preis wieder zurückhaben wollte, mussten beide Staaten wohl oder übel ins Gespräch kommen. Dies geschah im Sommer 1945 dank französischer Vermittlung.

Sowjetische C-47 in Dübendorf

Generalmajor Wicharew als Leiter der mit der Rückführung der sowjetischen Internierten beauftragten Militärdelegation, reiste zusammen mit seiner rechten Hand Oberst A. Nowikow und sechs Mann Begleitpersonal auf dem Landweg von Paris kommend in die Schweiz ein.

Historischer Augenblick: Erstmals haben sowjetische Flugzeuge Schweizer Boden berührt. Die beiden Douglas C-47 B Dakota brachten am 27. Juli 1945 eine Delegation der Roten Armee auf den damaligen Zürcher Verkehrsflugplatz Dübendorf-Wangen.





Fotos: Sammlung Stapfer

Linkes Bild: Heutige Style-Experten mögen ob des Outfits der sowjetischen Delegation die Nase rümpfen. Die Diplomaten reisten an Bord der C-47 B-30-DK (amerikanische Militärimmatrikulation 44-76715) mit der sowjetischen Immatrikulation SSSR-L1011 nach Zürich-Dübendorf. Rechtes Bild: Bei dieser auf dem Zürcher Verkehrsflugplatz Dübendorf-Wangen gelandeten C-47 B mit der sowjetischen Immatrikulation SSSR-L960 wurde die von Douglas in Oklahoma City angebrachte Werknummer am Heck übermalt.

Zwei in Moskau gestartete Douglas C-47 brachten am 27. Juli 1945 weitere zehn meist hochrangige Offiziere der Roten Armee auf den damals in Dübendorf-Wangen gelegenen Zürcher Verkehrsflugplatz. Dies war in der Tat das erste Mal, dass überhaupt sowjetische Flugzeuge Schweizer Boden berührten. Diese beiden zivil eingetragenen C-47 B trugen die sowjetischen Immatrikulationen SSSR-L960 und SSSR-L1011. Da die Werknummer am Heck der SSSR-L960 übermalt worden ist, lässt sich nur die SSSR-L1011 eindeutig identifizieren – und zwar als eine C-47 B-30-DK (amerikanische Militärimmatrikulation 44-76715/Werknummer 16299/33047). Diese Dakota rollte kurz vor Kriegsende, am 7. April 1945, vom Fließband des Douglas-Zweigwerks in Oklahoma City und ist am 28. April 1945 an die Voennno Vozdushnye Sili (Sowjetische Luftwaffe) abgeliefert worden. Ein Grossteil dieses Bauloses lieferten die Vereinigten Staaten im Rahmen des Pacht- und Leihabkommens an Grossbritannien und an die Sowjetunion.

mit der sowjetischen Zivilimmatrikulation SSSR-L976 war am 17. Oktober 1944 in Oklahoma City für die Voennno Vozdushnye Sili gefertigt worden. Alle drei C-47 B gehörten zur Grazhdanskiy Vozdushniy Flot (Zivile Luftkriegsflotte), der unter anderem auch die Aeroflot unterstand. Während des Zweiten Weltkriegs beförderte diese Organisation nicht weniger als 2,3 Millionen Passagiere und 400 000 Tonnen Fracht. Ihre Piloten flogen nach Beginn der Waffenruhe mehrerer Delegationen in Länder, die sich ausserhalb des sowjetischen Einflussbereiches befanden. Douglas in Long Beach und Oklahoma City produzierte insgesamt 709 C-47 für den Bündnispartner im Osten, die zwischen 1942 und 1945 zur Ablieferung gelangten. Piloten der 7th Ferrying Group übernahmen die Maschinen auf dem amerikanischen Luftwaffenstützpunkt Great Falls in Montana und überführten die Dakotas mit mehreren Tankstopps nach Ladd Field in Alaska. Den Hüpfen über die Beringstrasse nach Russland übernahmen dann sowjetische Piloten. ♣

Der Nachzügler aus Moskau

Einen Tag nach der Ankunft der sowjetischen Delegation in der Schweiz steuerte eine weitere aus Moskau kommende Dakota Dübendorf-Wangen an. Diese C-47 B-10-DK (amerikanische Militärimmatrikulation 43-49071/Werknummer 14887/26332)

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern für die Überlassung von Dokumenten.

Amerikanische Flugzeuge für die Sowjetunion

Im Rahmen des Leih- und Pachtgesetzes – dem Lend-Lease Act – lieferten die Vereinigten Staaten während des Zweiten Weltkriegs insgesamt 14 795 Flugzeuge an die Sowjetunion. Zum Vergleich: Die sowjetische Industrie produzierte im Zweiten Weltkrieg insgesamt 154 433 Flugzeuge; so machten die amerikanischen Lieferungen nicht einmal 10 Prozent aus.

Fast die Hälfte unter dem Lend-Lease Act gelieferten Maschinen entfiel auf die Bell P-39 Airacobra (4924) sowie die Bell P-63 Kingcobra (2421). Daneben gelangten unter anderem 2631 Curtiss P-40 Warhawk, 203 P-47 D Thunderbolt, 3125 Douglas A-20 sowie 870 North American B-25 Mitchell ins Land. Zum Lieferumfang an die Voennno Vozdushnye Sili gehörten auch Exoten wie die 137 PBN-1 Nomad-Flugboote, 84 AT-6 Texan Trainer oder 30 Curtiss O-52 Owl-Beobachtungsflugzeuge. Insgesamt versorgten die USA den Bündnispartner im Osten mit Rüstungsgütern im Wert von 9,8 Milliarden Dollar. Doch Stalin wusste sich zu revanchieren: Die sogenannte Reciprocal Aid der UdSSR an die Vereinigten Staaten belief sich auf 7,3 Milliarden Dollar



Foto: Stepan Boschniakov

Diese mit kyrillischer Nose-Art versehene Douglas A-20 B operierte im Herbst 1944 an der bulgarischen Schwarzmeerküste.

und umfasste in erster Linie Rohstoffe wie Mangan- und Chromerze. Gemessen am Gesamtwerk der Kriegsproduktion der sowjetischen Industrie waren die amerikanischen Lieferungen aus dem Lend-Lease-Abkommen gering: Sie lagen bei rund vier Prozent. (sta)

Genf: Lange mussten die Genfer «Spotter» auf sie warten: Die Boeing 727-2X8 M-STAR der Privatgesellschaft Starling Aviation ist schliesslich am 22. und 24. Mai in Genf gelandet.

Foto: Jean-Luc Altherr



Genf: Genf empfing am 2. Mai erstmals die Boeing 767-316ER PT-MSY, die erste Maschine in den Farben von LATAM. Die Maschine nahm die Olympische Flamme auf, um sie nach Rio zu bringen, wo die nächsten Olympischen Sommerspiele stattfinden werden.

Foto: Jean-Luc Altherr

Basel: Die Boeing B747-412 EC-KSM der Wamos Air war für die meisten anwesenden Flugzeugfans das mit Abstand grösste Highlight der «Arrivals» anlässlich des Finals der UEFA Europa League in Basel am 18. Mai.

Foto: Dennis Thomsen



Basel: Der FC Sevilla fuhr mit der B777-28E(ER) EC-MIA der Privilege Style gleich richtig grosses Geschütz auf. Die Maschine des späteren Pokalsiegers ist hier am 18. Mai auf Piste 28 des EuroAiports geparkt und trägt hinter dem Cockpit Name und Logo des Vereins.

Foto: Dennis Thomsen



Genf: Der Airbus 350-941 F-WWCF, Werksflugzeug Nr. 2, ist im Rahmen der Ebace am 24. Mai zum ersten Mal überhaupt in Genf gelandet.

Foto: Jean-Luc Altherr

Basel: Zur Freude der vielen wegen des Finals der UEFA Europa League nach Basel angereisten Flugzeugfans handelte es sich beim Airbus A330 der Air Europa aus Sevilla um den A330-243 EC-LNH in der SkyTeam Alliance-Sonderlackierung; im Bild bei seiner Ankunft am 18. Mai. **Foto: Dennis Thomsen**



Basel: Die wohl für die meisten Flugzeugfans mit Abstand interessanteste Einheit unter den vielen für die Reise an den Final der UEFA Europa League in Basel eingesetzten Boeing B737-86N war die B737-800 YR-BME der rumänischen Billigflugairline Blue Air, die hier am 18. Mai beobachtet werden konnte. **Foto: Dennis Thomsen**



Basel: Eines der «Highlights» unter den Charterflugzeugen mit Fans des FC Liverpool für den Final der UEFA Europa League in Basel war der Airbus A330-243 G-TCXC der Thomas Cook Airlines, welcher hier am 18. Mai bei seiner Ankunft am EuroAirport abgelichtet wurde.

Foto: Dennis Thomsen

Basel: Der Airbus A330-303 F-HXLF der XL Airways war das grösste Fan-Flugzeug, das am 18. Mai mit Anhängern des FC Liverpool anlässlich des Finals der UEFA Europa League in Basel eintraf.

Foto: Dennis Thomsen



Zürich: Zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels am 1. Juni reiste Bundeskanzlerin Angela Merkel mit der Bombardier Global Express 5000 der Deutschen Luftwaffe in die Schweiz.

Foto: Simon Vogt



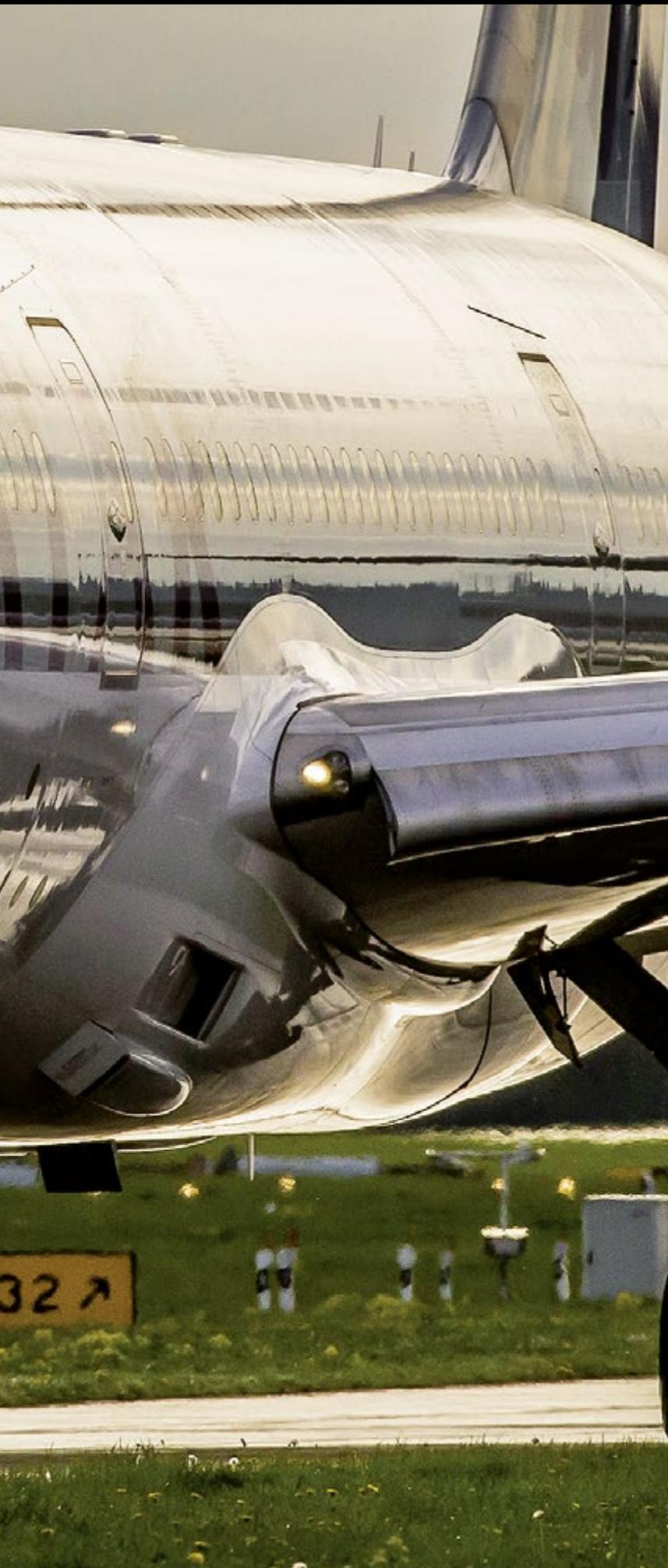


Bild ganz oben:

Zürich: Anlässlich der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels am 1. Juni landeten die Maschinen zahlreicher Staatsleute in Zürich. So etwa der Airbus A319CJ MM62243 des italienischen Ministerpräsidenten Matteo Renzi.

Foto: Joël Bessard

Bild oben:

Zürich: Frankreichs Präsident François Hollande ist an Bord dieser Falcon 7X nach Zürich geflogen.

Foto: Joël Bessard

Grosses Bild links:

Zürich: B787 von Qatar Airways auf dem Weg zur Piste 28.

Foto: Christian Merz



Willkommen zum Zigermeet 2016

Aufblicken, staunen und feiern – in 40 Tagen am Zigermeet im Glarnerland

Was einst mit einer holprigen Landung auf dem Flugplatz Mollis seinen Anfang nahm, wird mit viel Faszination am Zigermeet 2016 fortgesetzt.

Geschmückt mit dem Attribut «die grösste Flugshow der Schweiz» bietet am Freitag, 5. August und Samstag, 6. August 2016 der Flugplatz Mollis GL, inmitten einer herrlichen Berglandschaft, ein vielversprechendes und abwechslungsreiches Flugprogramm.

Wie alles begann

Was damals vor 100 Jahren mit der Landung von zwei Ungetümen an Flugzeugen begann, wurde mit dem ersten Flugtag sieben Jahre später fortgesetzt. Kein geringerer als Walter Mittelholzer war der Pilot, der vor fast 4000 Zuschauern 47 begeisterte Besucher ins Reich der Lüfte entführte.

1935 wurde mit dem Bau der Piste begonnen und die Schweizer Luftwaffe «belegte» fortan den Flugplatz Mollis als militärische Basis.

Nach über 35 Jahren im Dienst der Schweizer Luftwaffe wurden die Hawker Hunter Ende 1994 ausgemustert und sollten verschrottet werden. Von annähernd 120 Flugzeugen konnten schliesslich 73 vor der teuren Schrottpresse bewahrt werden. Auf Grund eines Vorstosses im Wiederholungskurs 94 der Flugplatz Abteilung 11 reicht der Regierungsrat des Kantons Glarus ein Gesuch beim Bundesrat ein und erhält ein Exemplar zugesprochen. Major Koni Brändli war es dann, der den J-4015 im neuen, speziellen Kleid am 11. Mai 1995 von Meiringen nach Mollis pilotierte. Der Graffiti-Hunter wurde so im Herbst 1994 geboren.

Und dieser «Graffiti» war es denn auch, der ein paar Enthusiasten zur Gründung des Huntervereins Mollis bewog, ja gerade zwang.

Was in 40 Tagen sein wird

Auch am sechsten Zigermeet wird unser «Graffiti» sicher im Zentrum stehen und von vielen begeisterten Fans auch «ausprobiert» werden.

Nach dem letzten grossartigen Zigermeet von 2013 wird die sechste Austragung noch interessanter und abwechslungsreicher: Die Luftwaffe unterstützt uns mit der Patrouille Suisse unter dem neuen Kommandanten Oberstleutnant Nils Hämmerli, der mit seinen Schützlingen ein sensationelles, harmonisches Programm präsentiert. Das PC-7-Team und das Super Puma Display Team werden uns ebenfalls atemberaubende Flugkunst zeigen. Nicht fehlen darf sicher die Super Connie, die uns Freitag und Samstag mit ihrer Wendigkeit begeistern wird. Ja, und da sind noch weitere Akrobaten der Lüfte mit dabei, zum Beispiel die Bo 105, ein Helikopter, der vielfach auch «kopfüber» fliegt. Und selbstverständlich werden auch «Oldies» die Zuschauerherzen höher schlagen lassen. Mit Sicherheit wird es im engen Glarner Bergtal «wild» zu und her gehen, wenn sich die ausländischen Jets jagen, doch viel mehr möchte ich hier nicht verraten...

Freuen Sie sich auf eine Flugshow der Superlative bei uns im «Zigerschlitz».

Ich wünsche Ihnen heute schon viel Freude und geniessen Sie am 5. und 6. August 2016 unsern Glarner-Himmel in einer speziellen Art.

Herzlichst, Ihr Präsident des Hunterverein Mollis und OK Zigermeet

Peter Reumer

Absturz eines Tigers der Patrouille Suisse

Ein F-5E-Tiger der Patrouille Suisse ist am 9. Juni bei einem Trainingsflug im Vorfeld zu einer Flugshow im niederländischen Leeuwarden abgestürzt. Der Pilot rettete sich mit dem Schleudersitz. Das zweite Flugzeug konnte sicher landen.

Auslöser des Absturzes war eine seitliche Berührung der beiden F-5E-Tiger der Patrouille Suisse. Der Kommandant der Luftwaffe, KKdt Aldo Schellenberg, zeigte sich an einer Medienkonferenz betroffen über den Absturz. Gleichzeitig sei er «enorm erleichtert» über den glimpflichen Ausgang des Unfalls. Für die Patrouille Suisse ist es der erste derartige Vorfall in ihrer 52-jährigen Geschichte.

Schleudersitz rettet den Piloten

Der Vorfall ereignete sich während eines Trainings für eine Flugshow am Tag der offenen Tür der niederländischen Luftwaffe in Leeuwarden. Die Piloten führten ein routinemässiges Manöver durch. Während einer Vorführung der beiden Solopiloten

gruppierten sich die restlichen Maschinen neu, als der Unfall geschah. Die Beschädigung der beiden Flugzeuge hat dazu geführt, dass ein Pilot seine Maschine mit dem Schleudersitz verlassen musste. Diese ist darauf in einen Weiher nahe des Flugfeldes Leeuwarden abgestürzt. Der Pilot ist mit seinem Fallschirm in einem Gewächshaus gelandet und hat sich dabei eine Fraktur im Fussbereich, leichte Schnittverletzungen und Prellungen zugezogen. Der zweite Pilot konnte sein Flugzeug nach einem 20-minütigen Weiterflug, während dessen er die Manövrierfähigkeit seiner Maschine testete, sicher landen. Die Teilnahme der Patrouille Suisse an der Flugshow wurde in der Folge abgesagt. Die Schweizer Militärjustiz leitete eine Untersuchung ein. **cp**



Foto: Rino Zigerlig

Die Patrouille Suisse bei einem Trainingsflug in Mollis.

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Gewerbsmässig einmotorig IFR – warum nicht auch in der Schweiz?

Gewerbsmässig einmotorig IFR zu fliegen, ist in den USA, in Kanada und Australien seit Jahrzehnten üblich. In Europa ist dies teilweise umstritten und in der Schweiz immer noch verboten. Bereits haben aber Frankreich und Finnland das Eis gebrochen und es national erlaubt.

Einmotorig gewerblich IFR zu fliegen ist also in Europa möglich – wenn die nationale Behörde dies denn auch will.

Längst ist statistisch erwiesen, dass Flüge mit einmotorigen Turboprops sicherer sind als IFR-Flüge mit gewissen zweimotorigen Kolbenmotorflugzeugen. Warum also stellen sich einige europäische Länder in der EASA gegen diese Verkehrsart? Sicherheitsargumente können es nicht sein; der Verdacht liegt eher bei einseitigen Interessen der Industrie. Interessant ist, dass es ausgerechnet Länder wie Kanada und Finnland erlauben, die oft mit Schlechtwetter konfrontiert und mit Winterbedingungen vertraut sind.

Warum ist denn die Schweiz nicht bei den führenden Ländern, die den IFR-Betrieb mit einmotorigen Turboprops gewerblich erlauben? Ausgerechnet in dem Land, in welchem mit dem PC-12 ein hervorragendes und weltbekanntes Flugzeug für diese Art Luftverkehr hergestellt wird, welches sich seit 25 Jahren bestens bewährt hat.

Die Schweiz war früher bei neuen Luftverkehrsentwicklungen an vorderster Front dabei; ganz speziell auch bei aviatischen Pionierleistungen. Es würde der Schweiz gut anstehen, wieder einmal bei den führenden Ländern zu figurieren, wenn in Europa innovatives aviatisches Neuland betreten wird. Mit Finnland, Frankreich, Kanada und den USA wären wir in guter Gesellschaft. Dazu ist wirklich kein abenteuerlicher Pioniergeist notwendig – einzig der Wille und Mut zu mehr Selbstverantwortung und höherer nationaler Eigenständigkeit.

Der Autor ist profunder Kenner der Schweizer Luftfahrt und erfahrener Pilot.

Der Inhalt dieser Kolumne widerspiegelt die Meinung des Verfassers und muss nicht mit der Haltung der Redaktion übereinstimmen.



Die ehemalige HB-LSK (UC-1 Twin Bee) mit der neuen Immatrikulation N9512U bei der Landung in Hergiswil.

1. Hans-Fuchs-Memorial Fly-In

Im Gedenken an den vor einem Jahr verstorbenen «fliegenden Hotelier» Hans Fuchs trafen sich vom 3. bis 5. Juni Piloten der Seaplane Pilots Association Switzerland (SPAS) mit ihren Maschinen zum ersten Memorial Fly-In in Hergiswil.



Freunden der Wasserflugzeug-Treffen in der Schweiz sind die Koordinaten 46° 59' 10" N, 008° 18' 47" E wohl bekannt: Es sind dies jene des Seehotels Pilatus in Hergiswil. Bereits zehn Mal hatten sich in den vergangenen Jahren Wasserflugzeugpiloten an den Gestaden des Vierwaldstättersees zu Seaplane-Meetings getroffen. Dieses elfte Treffen vom 3. bis 5. Juni wurde zu Ehren der am 16. Juni 2015 verstorbenen Aviatik-Persönlichkeit Hans Fuchs organisiert. Fuchs hat verschiedene Bereiche der Leichtaviatik in der Schweiz entscheidend mitgeprägt. So war er unter anderem Mitinitiant der Seaplane-Meetings auf dem Vierwaldstättersee, Präsident der Schweizerischen Gletscherpiloten-Vereinigung, Vizepräsident der European Mountain Pilots und Mitglied im Vorstand des Motorflug-Verbandes der Schweiz (MFVS).

Defilee zu Ehren von Hans Fuchs

Die Wolkendecke hing tief an diesem 3. Juni, die Sicht war extrem schlecht und zeitweise prasselte der Regen auf die Gefilde hernieder. Keine Chance also, am Freitagmorgen auf der temporären Wasser-Piste vor dem Bürgenstock bei Stansstad aufzusetzen. Gegen Mittag entspannte sich die Lage etwas. Nachdem die erste Maschine um 13:10 Uhr gelandet war, flogen weitere drei Flugzeuge im Abstand von wenigen Minuten ein und tuckerten innerhalb der 300 Meter breiten Uferzone zum zugewiesenen Bojenplatz. Wasserflugzeuge aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz gaben sich in der Hergiswiler Seebucht ein Stelldichein. Mit den Flugzeugen trauten sich auch einige wenige Zuschauer aus den Häusern, um das Spektakel zu sehen.

Nun waren sie also wieder da; die bekannte gelbe, zweimotorige Twin Bee mit der ehemaligen Immatrikulation HB-LSK, die jetzt die neue Bezeichnung N9512U trägt. Neben den drei bekannten Piper Super Cup D-ERNC, HB-ORK und HB-PMN gesellte sich heuer erstmals eine weitere Piper aus Frankreich dazu. Waren auch wettermässig während der drei Tage fast keine Sonnenstrahlen auszumachen, so war die gute Laune doch überall zu spüren. Im Gedenken an Hans Fuchs formierten sich die vier Piper und defilierten in einer einmaligen Formation an den Anwesenden und dem Seehotel Pilatus vorbei. Die «Missing Man»-Formation war zugleich auch der Schlusspunkt dieses denkwürdigen Anlasses. **Roger Steiner. cp**

Links: Die Piper Super Cub «Vakalele» mit der Immatrikulation F-HHMB war zum ersten Mal an einem Seaplane-Meeting auf dem Vierwaldstättersee mit dabei; im Gegensatz zur Piper Super Cup D-ERNC, eine alte Bekannte auf dem Gewässer. Die Maschine ist im zentralfranzösischen Saint-Flour stationiert. Rechts: Die Freude über die Teilnahme der Savannah F-JVNI war nur von kurzer Dauer. Infolge schlechten Wetters startete die Maschine zehn Minuten nach der Landung bereits wieder.



Foto: Roger Steiner

Zigermeet 2016

Geschmückt mit dem Attribut «Die grösste Flugshow der Schweiz» wird am 5. und 6. August 2016 auf dem Flugplatz Mollis, inmitten einer herrlichen Berglandschaft, ein vielversprechendes und abwechslungsreiches Flugprogramm das Publikum begeistern. Dies notabene 100 Jahre nach der Landung der ersten beiden Flugzeuge auf der grossen Allmeind in Mollis. Nach dem letzten Zigermeet im Jahr 2013 versprechen die Organisatoren für die sechste Austragung ein noch attraktiveres Programm. Vorführtteams, Einzelpiloten und Formationen aus dem In- und Ausland – vom Jet über den Helikopter bis zum Oldtimer – werden die Herzen der Zuschauer in Mollis höher schlagen lassen. Zeitgleich feiert der Hunterverein Mollis seinen 20. Geburtstag. Der Grafity-Hunter, mit dem 1996 alles begann, wird auch am diesjährigen Zigermeet einen wichtigen Programmpunkt darstellen.

Weiter Informationen zum Zigermeet und das Programm im Detail: www.zigermeet.ch

«Swissair News»: neue Chefredaktorin

Sie sieht aus wie vor dem Grounding: die Vereinszeitung «Swissair News». Nachdem Aviatikjournalist und Buchautor Urs von Schroeder die Tätigkeit als Chefredaktor während zehn Jahren ausgeübt hatte, übernimmt neu Trudi von Fellenberg-Bitzi diese Aufgabe. Wer in der neusten Ausgabe blättert, fühlt sich um Jahre zurückversetzt, in die «goldenen alten Zeiten» der Swissair. Beiträge liefert unter anderem auch der inzwischen pensionierte Pressesprecher Jean-Claude Donzel. Für seinen Artikel zur Stiftung «Kinderhilfe des Swissair-Personals» wechselte er die Seite und schlüpfte in die Rolle des Interviewers und befragte den Präsidenten der Stiftung, Walter Vollenweider. **ph**



Foto: Tina Steiner

Gut unterhalten bei Edelweiss

Am 6. Juni wurde die erste nach dem neuen Namenskonzept benannte A320 auf den Namen «Blüemlisalp» getauft. Die innen und aussen neu gestaltete Maschine bietet mehr Komfort. Dazu gehört auch ein Wireless Entertainment System; das erste an Bord einer Edelweiss-Maschine.

In einem neuen Farbleid präsentierte sich Anfang Juni der A320-214 mit der Immatrikulation HB-IHY den Besuchern. Zum Taufakt angereist war auch eine Delegation aus dem Kanton, die bei der Enthüllung des Namenszugs «Blüemlisalp» durch Kantaltourismus-Geschäftsführer Marcel Furer und Edelweiss Air-CEO Bernd Bauer zugegen war.

Neue Kabinausstattung

Den heutigen Trend nach mehr Sitzkapazität hat Edelweiss bei der A320 ebenfalls umgesetzt. Mit sechs zusätzlichen Sitzen sind es nun 174 Passagiere, die in der in hellem Blau gehaltenen, lederüberzogenen Bestuhlung Platz finden; dies ohne Einschränkung der Beinfreiheit. Neu ist zudem eine Haltevorrichtung für Tablets, die das Gerät vertikal zum Vordersitz fixiert. Erneuert und neu gestaltet worden ist während dem zwölf Tage dauernden Umbau bei SR Technics zudem der Stauraum über den Sitzen.

Als bestechend einfach und kostengünstig kann die gewählte Flight Entertainment-Lösung angesehen werden, bei der sich die Passagiere mit ihren eigenen Smartphones, Tablets und Laptops über vier in der Kabine verteilte Wireless Access Points ins Bordunterhaltungs-



Foto: Anton E. Wettstein

Novum bei Edelweiss: Wireless Entertainment System mit vielfältigen Möglichkeiten.

system einloggen. Die dafür notwendige Edelweiss-Entertainment-App müssen sie sich jedoch vor dem Einsteigen beim Apple Store oder bei Google Play besorgen, da das zum Aufbau einer Satellitenverbindung notwendige System fehlt. Auf Surfen und Telefonieren muss daher verzichtet werden. Kostenlos ist dagegen das Konsumieren von Filmen, Dokumentationen, Musik und digitalem Leseangebot. Zudem können interessante Informationen zum Flug abgerufen werden. Auf die Abgabe von Printmedien wolle man trotzdem vorerst nicht verzichten, sagte Mediensprecher Andreas Meier. **cp**

Anton E. Wettstein

Seit 10 Jahren bei Star Alliance

Anfang Juni lud Swiss die 27 übrigen Mitglieder der Star Alliance zum jährlichen Sommermeeting nach Zürich ein. Der Grund: Die Schweizer Fluglinie feiert dieses Jahr ihr 10-Jahre-Jubiläum als Mitglied des weltweit grössten Luftfahrtbündnisses.

In den vergangenen zehn Jahren stieg die Zahl der Swiss-Passagiere von jährlich 9,6 auf 16,3 Millionen, jene der Destinationen erhöhte sich von 69 im Jahr 2006 auf derzeit 102, der Umsatz nahm von 3,73 auf 5,04 Milliarden Franken zu.

Obwohl seit mehr als elf Jahren im Besitz von Lufthansa, wird Swiss noch immer als Schweizer Unternehmen wahrgenommen. So auch von CEO Thomas Klühr, der die Fluggesellschaft mit dem Schweizer Kreuz am Heck in seiner Rede als «Schweizer Nationalairline» bezeichnete. Angesprochen auf die Frage, ob bald ein Carrier aus dem Mittleren Osten dem Airlineverbund beitreten werde, antwortete Klühr: «Emirates würde ich als neues Mitglied nicht willkommen heissen.» Die Konkurrenz zu Swiss sei zu gross. Und Mark Schwab, der ab 2017 von Jeffrey Goh aus Singapur als Chef der Star Alliance abgelöst wird, bezweifelte, ob eine solche Airline dem Bündnis in Bezug auf das Netzwerk einen echten Mehrwert bieten könnte. Hingegen ortete er im lateinamerikanischen – und hier insbeson-



Foto: Thomas Strässle

Swiss ist seit zehn Jahren Mitglied von Star Alliance.

dere im brasilianischen – Markt gewisse Lücken, nachdem Varig als eines der fünf Gründungsmitglieder von Star Alliance im Jahr 2005 Konkurs gegangen war. Derzeit gehört mit Avianca nur eine Fluggesellschaft aus Südamerika dem Verbund an.

Klühr gab zudem bekannt, dass Swiss fünf weitere CS100-Bestellungen in solche für die CS300 umwandeln wird. Damit wird Swiss mindestens 15 Stück des grösseren Modells betreiben. Ob auch anstelle der restlichen fünf bestellten CS100 die 149-plätzig CS300 zum Zug kommen wird, ist noch offen. **cp**

Thomas Strässle

News

Schweiz

Flughafen Zürich für Security ausgezeichnet...

Der Flughafen Zürich wird für seine Leistungen beim Durchführen der Sicherheitskontrollen (Bild) mit dem Skytrax Award «World Best Airport Security Processing» ausgezeichnet. Er hat sich damit gegen rund 550 andere



Foto: Flughafen Zürich AG

Flughäfen durchgesetzt. Vergangenes Jahr belegte der Flughafen Zürich in dieser Kategorie den 8. Platz. Im Jahr 2015 haben rund 10 Millionen Passagiere die Sicherheitskontrolle am Flughafen Zürich durchlaufen. Im Rahmen des Skytrax Awards bewertet wurden die Freundlichkeit des Sicherheitspersonals, die Wartezeiten an der Sicherheitskontrolle sowie die Securitystandards. CP

... und die Vorfahrten sind saniert

Am Flughafen Zürich ist seit 1. Juni die komplette obere Ebene zum Check-in in Betrieb genommen worden. Die neue, aufgewertete Drop-off-Zone bietet Aussteigemöglichkeiten entlang der gesamten Check-in-Zonen 1 und 2. Am 15. Juni wurde auch die untere Ebene vor den Ankunftshallen mit neuem Konzept eröffnet. Dazu gehört auch die äussere, linke Spur, die neu «P4 Kurzzeit» benannt ist. Die Parktarife sind etwas höher als in den Parkhäusern P1-3: Für 5 Franken Mindesttarif kann der Kunde sein Fahrzeug 15 Minuten lang im P4 Kurzzeit parkieren. CP

Swiss übernimmt SR Technics-Lehrlinge

Swiss übernimmt per 1. August die Ausbildungen in den Bereichen Polymechanik und Automatik von SR Technics. Hintergrund ist ein verstärkter Fachkräftebedarf bei Swiss aufgrund des Ausbaus ihres Flugzeugwartungsbetriebs am Flughafen Zürich. Die SR Technics Berufsbildung bildet zurzeit 127 Lernende in 11 verschiedenen Berufen aus und ist einer der grössten Ausbildungsbetriebe in der Region Zürich. CP

Emirates lanciert zweite Genf-Verbindung

Am 1. Juni feierte Emirates das fünfjährige Bestehen der Verbindung zwischen Genf-Cointrin und Dubai. Passend zum Tag des Jubiläums startete die Fluggesellschaft ihren zweiten täglichen Flug auf der Strecke. Der zusätzliche Flug wird ebenfalls mit Jets vom Typ Boeing 777-300ER bedient. CP

Passagiere bestimmen den Flugpreis selber

Ungewöhnliche Aktion der People's Viennaline: Als erste Fluglinie lässt sie die Fluggäste den Flugpreis selber bestimmen. Die Aktion «Du machstch de Prist!» gilt für die Strecke Altnrhein – Wien und umgekehrt und dauert bis Ende Sommerflugplan. Die Kunden können eine Stunde vor Abflug am Ticketschalter am Flughafen Altnrhein und Wien Flugtickets für diese beiden Flüge zum selbst bestimmten Preis erwerben. Telefonische oder Internet-Reservierungen sind nicht möglich. 10 Prozent des vom Passagier festgelegten und bezahlten Flugpreises geht als karitative Zuwendung an das in Trogen beheimatete Kinderdorf Pestalozzi. CP

International

Singapore Airlines mit mehr Gewinn

Die Singapore Airlines Group erzielte im Geschäftsjahr 2015/16 einen Umsatz von umgerechnet rund 10,8 Mio. Franken, was 2,2 Prozent weniger ist als im vorangegangenen Geschäftsjahr. Dies sei auf tiefere Passagier-



Foto: Singapore Airlines

und Cargo-Einnahmen bei Singapore Airlines zurückzuführen, während die Tochtergesellschaften wie etwa Silk Air oder Scoot einen Umsatzzuwachs verzeichnen konnten, wie es in einer Mitteilung heisst. Der Reingewinn der Gruppe konnte um 118,5 Prozent oder 309 Mio. auf 570 Mio. Franken gesteigert werden. Singapore Airlines (Bild) beförderte 19,0 Mio. Passagiere. Silk Air wurde von 3,8 Mio. Passagieren benutzt, 2,4 Mio. Personen flogen mit Scoot und 5,1 Mio. mit Tiger Airways. Im Bild eine Spezialbemalung eines A380 zu Ehren des 50-Jahre-Jubiläums des Stadtstaats Singapur. CP

VLM fliegt unter Gläubigerschutz

Die belgische Regionalairline VLM hat Gläubigerschutz beantragt. Die Flug-

gesellschaft hat letztes Jahr einen Verlust von 13 Mio. Euro eingeflogen und hat nun Schulden in Höhe von 6 Mio. Euro. VLM war letztes Jahr die Strecke Genf-Antwerpen geflogen, strich die Route per Februar 2016 aber wieder. Dafür kam sie ab Mitte Februar in Friedrichshafen zum Einsatz, wo sie für die insolvente Intersky einige Strecken übernahm. CP

Ryanair sitzt fest im Sattel

Trotz des harten Preiskampfs in der Flugbranche hat die Billigflugairline Ryanair im letzten Geschäftsjahr 1,24 Milliarden Euro Gewinn gemacht. Das sind 43 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Der Umsatz stieg um 16 Prozent auf 6,54 Milliarden Euro, wie die irische Airline weiter mitteilt. Für das laufende Geschäftsjahr rechnet sie nach vorsichtiger Schätzung mit einer Gewinnsteigerung von rund 13 Prozent. Ryanair kündigte zudem an, die Preise für Tickets um durchschnittlich sieben Prozent zu senken. CP

Neue Flugorganisation gegründet

In Genf ist eine neue Non-Profit-Organisation im Luftfahrtbereich ins Leben gerufen worden: die International Aviation Services Organization (IASO). Sie will als Dachorganisation und offizielle Stimme der Aviation-Services-Unternehmen an Flughäfen auf der ganzen Welt dienen und konzentriert sich dabei auf die Bereiche Bodenabfertigung, Luftfracht und Logistik. CP

Vietjets kauft 100 B737-Maschinen

Vietjet Aviation Joint Stock Company und Boeing haben einen Auftrag über 100 737 MAX 200 Flugzeuge finalisiert. Dies ist die bislang grösste Einzelbestellung von Verkehrsflugzeugen in der vietnamesischen Luftfahrt. Tran Dai Quang, Präsident der Sozialistischen Republik Vietnam, und US-Präsident Barack Obama wohnen der historischen Vereinbarung bei. Die Bestellung hat nach aktuellen Listenpreisen einen Gesamtwert von etwa 11,3 Milliarden US-Dollar. CP

Lufthansa-Group: Flugschulen vereint

Die Flugschulen der Lufthansa-Konzerns in Deutschland, in der Schweiz und in den USA werden ihre Aktivitäten künftig unter dem Dach der European Flight Academy (EFA) bündeln. EFA wird den Airlines der Lufthansa Group sowie Fluggesellschaften des externen Marktes aus einer Hand eine standardisierte Pilotenausbildung «auf durchgängig hohem Qualitätsniveau zu wettbewerbsfähigen Preisen» anbieten, schreibt der Konzern. «Mit wachsenden Flugzeugflotten steigt auch die weltweite Nachfrage nach gut ausgebildeten Besatzungen», sagt

Rainer Hildebrand, bisheriger COO der Swiss und designerter CEO von Lufthansa Aviation Training. CP

Air Baltic befindet sich im Steigflug

Air Baltic ist durchgestartet. Mit einem Nettogewinn von 19,5 Mio. Euro fällt die Bilanz deutlich positiv aus und beweist die Profitabilität der lettischen Airline. Nach der kürzlich erfolgten Aufstockung des Grundkapitals befindet sich Air Baltic weiter auf Erfolgskurs, wie die Airline mitteilt. CP



Foto: Air Baltic

Flüge nach Caracas eingestellt

Nach der Lufthansa wird auch die chilenisch-brasilianische Latam Airlines ihre Flüge nach Venezuela einstellen, das kurz vor dem Ruin steht.

Nur noch bis zum 1. August sollen Verbindungen von Ecuador, Peru und Chile aus aufrechterhalten bleiben. Die Flüge aus Brasilien nach Caracas hatte Latam als grösste Fluggesellschaft Lateinamerikas bereits vorher eingestellt. Lufthansa hatte mitgeteilt, wegen der schwierigen Wirtschaftslage ab 17. Juni die venezolanische Hauptstadt Caracas nicht mehr anzufliegen. Es habe Probleme gegeben, Einnahmen in der lokalen Währung Bolívar in Dollar zu wechseln. CP

Jeffrey Goh übernimmt Star Alliance

Das weltgrösste Luftverkehrsbündnis erhält einen neuen Chef: Die Star Alliance, zu der auch die Swiss zählt, soll ab Januar 2017 von Jeffrey Goh geführt werden. Der 47-jährige, aus Singapur stammende Goh ist derzeit Chef des operativen Geschäfts und Chefjurist des Bündnisses. Davor war er für den internationalen Luftverkehrsverband IATA tätig. Goh folgt auf den Amerikaner Mark Schwab, der die Star Alliance vier Jahre lang geführt hat. CP

Lockheed Martin baut LM-100J

Das 2014 von Lockheed Martin lancierte Projekt einer zivilen Transportmaschine ist mit der Montage des Flügels konkret geworden. Bei der im Bau befindlichen Lockheed Martin LM-100J Super Hercules handelt es sich um ein Modell, das aus den Typen L-382 und C-130J entwickelt wurde. Neu sind etwa der leistungsfähigere Antrieb, die Avionik und das Head-up-Display. Mit der LM-100J reaktiviert der US-Flugzeughersteller ein Geschäftsfeld, das er 1992 aufgegeben hat. AM

Schweizerisches Luftfahrzeugregister 1. bis 31. Mai 2016

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
12.05.2016	HB-2528	Schempp-Hirth Arcus T	65	2016	Segelfluggruppe Knonaueramt, Affoltern am Albis	Hausen am Albis
24.05.2016	HB-5008	Pipistrel Sinus	748 SLCH 912	2016	Schmid Georg, Worb	Ecuvillens
20.05.2016	HB-FBQ2	Pilatus PC-6/B2-H4	1006	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.05.2016	HB-FRX16	Pilatus PC-12/47E	1631	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.05.2016	HB-FRY16	Pilatus PC-12/47E	1632	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.05.2016	HB-FRZ16	Pilatus PC-12/47E	1633	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.05.2016	HB-FSA16	Pilatus PC-12/47E	1634	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.05.2016	HB-FSB16	Pilatus PC-12/47E	1635	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.05.2016	HB-FSC16	Pilatus PC-12/47E	1636	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.05.2016	HB-FWT	Pilatus PC-12/47E	775	2006	TC Aviation AG, Wolfenschiessen	Buochs
12.05.2016	HB-FXC	Pilatus PC-12/47E	1630	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.05.2016	HB-JND	Boeing 777-3DE(ER)	44585	2016	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Zürich
20.05.2016	HB-MTP	Extra EA 300/SC	SC063	2016	Take-Off Balloon AG, Mörigen	Biel-Kappelen
25.05.2016	HB-PRT	Piper PA-18 "150"	18-3084	1953	ABL Asset Based Lending AG, Belp	Bern-Belp
26.05.2016	HB-QWL	Fire Balloons G 40/24	1664	2016	Ballonteam Marcel Wittwer GmbH, Sulgen	Sulgen
03.05.2016	HB-ZLX	Guimbal Cabri G2	1045	2013	Heli-Lausanne SA, Lausanne	Lausanne-La Blécherette



Löschung Raytheon Hawker 400A HB-VPV: Nur gut drei Jahre lang war der Hawker 400A HB-VPV in der Schweiz registriert und während dieser Zeit von TAG Aviation von Genf aus betrieben worden. Eigentümerin war eine auf dem Cayman Inseln domizilierte Handelsgesellschaft. Der Hawker 400 wurde seinerzeit in Japan konstruiert und als Mitsubishi MU-300 Diamond vermarktet. Nach elf gebauten Maschinen verkaufte der japanische Konzern das Projekt in die USA, wo der Businessjet als Hawker 400 ab 1986 in Serie gebaut wurde. Die amerikanische Luftwaffe bildet auf diesem Flugzeugtyp unter der Bezeichnung T-1 Jayhawk Besatzungen für Transport- und Tankflugzeuge aus.



Löschung Beechcraft 95 Travel Air HB-GCE: Vor 51 Jahren wurde die nun gelöschte Travel Air in die Schweiz importiert und am 19. Januar 1965 im Luftfahrzeugregister eingetragen. Ursprünglich war sie in Basel stationiert. Die Beech 95 ist aus der erfolgreichen, einmotorigen Beech 35 Bonanza entwickelt worden. Anstelle des markanten V-Leitwerks wurde das Leitwerk des Schulflugzeugs Beech T-34 Mentor übernommen. Im Flügel eingebaut sind zwei Kolbenmotoren Lycoming O-360. Nach dem Erstflug des Prototyps am 18. Juni 1957 wurden zwischen 1958 und 1968 mehr als 700 Exemplare des mit vier Sitzen ausgestatteten Flugzeugs gebaut.

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
09.05.2016	HB-753	Schleicher K 8B	8263	1963	Segelfluggruppe Olten, Olten	Olten
11.05.2016	HB-2202	DG-400	4-282	1991	Witschi Martin, Ausland	Grenchen
06.05.2016	HB-2279	SF 25 C	44351	1986	Alpine Segelfluggruppe Zweisimmen, Frutigen	Zweisimmen
03.05.2016	HB-3044	Discus B	410	1992	Segelfluggruppe Bern, Bern	Bern-Belp
11.05.2016	HB-BYF	Fire Balloons G 36/24	428	1994	Vogt Hansulrich, Muttenz	Muttenz
06.05.2016	HB-CYN	Cessna TP206C	P206-0451	1968	Schmitt Daniel, Wangs	Bad Ragaz
02.05.2016	HB-CZI	Cessna T182T	T18208735	2007	Schneider Theodore, Evillard	Grenchen
13.05.2016	HB-CZR	Cessna 172S	172S8499	2000	Zurfluh Erwin A., Feldmeilen	Basel-Mulhouse
25.05.2016	HB-FMX	Pilatus PC-6/B2-H4	954	2007	Scenic Air AG, Matten bei Interlaken	Reichenbach
10.05.2016	HB-FRD16	Pilatus PC-12/47E	1611	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.05.2016	HB-FRJ16	Pilatus PC-12/47E	1617	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.05.2016	HB-FRK16	Pilatus PC-12/47E	1618	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.05.2016	HB-FRL16	Pilatus PC-12/47E	1619	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
02.05.2016	HB-FRM16	Pilatus PC-12/47E	1620	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.05.2016	HB-FRQ16	Pilatus PC-12/47E	1624	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
25.05.2016	HB-GCE	Beechcraft 95	TD-216	1959	Blatter Rudolf, Renens VD	Lausanne-La Blécherette
04.05.2016	HB-HVK	Pilatus PC-21	220	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.05.2016	HB-HVL	Pilatus PC-21	221	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.05.2016	HB-HVM	Pilatus PC-21	222	2015	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.05.2016	HB-JMO	Airbus A340-313	179	1997	Airbus Financial Services / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
11.05.2016	HB-LRQ	DHC-6 Series 310	696	1980	RUAG Schweiz AG, Emmen	Bern-Belp
18.05.2016	HB-QIP	Gefa AS 105 GD	0026	2002	Hampi's Ballonfahrten, Holzhäusern ZG	Hünenberg
18.05.2016	HB-QLE	Gefa AS 105 GD	0040	2006	A&B Promotion Arnold und Partner / Hampi's Ballonfahrten, Holzhäusern ZG	Hünenberg
18.05.2016	HB-QSE	Gefa AS 105 GD	0006	1997	Hampi's Ballonfahrten, Holzhäusern ZG	Hünenberg
10.05.2016	HB-VPV	Raytheon Hawker 400A	RK-413	2005	Middle East Aircraft Trading Limited / TAG Aviation SA, Genève	Genève-Cointrin
19.05.2016	HB-YFB	Kitfox III	890	1993	Schwanager Arnold, Schleithelm	Schaffhausen
09.05.2016	HB-ZTQ	Eurocopter EC 120B	1531	2008	Helipool GmbH, Balzers	Trogen

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
18.05.2016	HB-376	Moswey III	376	1944	Zbinden Elena, Oberwil (Dägerlen)	Langenthal
18.05.2016	HB-485	Moswey III	485	1957	Zbinden Elena, Oberwil (Dägerlen)	Bressaucourt
17.05.2016	HB-1943	DG-300 ELAN	3 E 318	1988	Schuler Michael, Köniz	Bern-Belp
20.05.2016	HB-2089	DG-400	4-115	1985	Dufour Christian, Le Noirmont	Courtelary
04.05.2016	HB-2297	HK 36 TTC	36.535	1997	Motorfluggruppe Obersimmental, Gstaad	Zweisimmen
10.05.2016	HB-ALL	ATR 72-202	411	1994	Terraviaqua Finance Ltd. / Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	Zürich
06.05.2016	HB-PKF	PA-28-236	2811004	1986	Perroud Daniel Marco, Nyon	La Côte
20.05.2016	HB-PTA	PA-28R-201	2844134	2007	Swiss Aircraft Services (SAS) Sagl., Lugano	Locarno
18.05.2016	HB-QMB	BB-S (Cube)	448	2006	Salt Mobile SA, Renens VD	Lausanne
18.05.2016	HB-UVC	Bücker Bü 131	53	1939	Zbinden Elena, Oberwil (Dägerlen)	Langenthal
31.05.2016	HB-ZAT	Robinson R44 II	11361	2006	Bellair SA, Collombey	Sion
17.05.2016	HB-ZIJ	AS 350 B3	4079	2006	Héli-Alpes SA / Heli-TV SA, Lodrino	Sion
03.05.2016	HB-ZPD	AS 350 B3	7515	2012	UBS Switzerland AG / Heli Rezia SA, Ambri	Bern-Belp

Zu guter Letzt...

Rockband mit eigenem Jet



Foto: Joel Bessard

Die «Ed Force One» der Rockband Iron Maiden sorgte am Flughafen Zürich für einen Grossaufmarsch der Spotter.

Die Fans kamen in Scharen, als am 1. Juni die Boeing B747-400 «Ed Force One» der Hardrockband Iron Maiden in Zürich ankam und in unmittelbarer Nähe zu den Regierungsmaschinen von Angela Merkel und François Hollande abgestellt wurde. Sänger Bruce Dickinson ist Linienpilot und fliegt die Maschine des öftern selbst. Dieses Mal überliess er das Steuer jedoch einem anderen Piloten. Dickinson hat bis 2011 hauptberuflich bei der britischen Charter-Airline Astraeus als Captain gearbeitet, wobei er für die Tournées mit Iron Maiden jeweils Ferien nahm. **cp**

Das läuft 2016

2. Juli

«Flügerchilbi» auf dem Flugplatz Beromünster

8.–10. Juli

Royal International Air Tattoo Fairford

11.–17. Juli

Farnborough Airshow

5.–6. August

Zigermeet in Mollis, 20 Jahre Hunterverein

11.–14. August

18. European Antonov An-2 Meeting in Gera (Thüringen)

27. August

Hunterfest St. Stephan

2.–3. September

Airpower Zeltweg (Österreich)

4. September

Flügerchilbi in Langenthal/Bleienbach

9.–11. September

Oldtimer-Fliegetreffen in Hahnweide (D)

1.–2. Oktober

Flugtage Hausen am Albis

Wettbewerb – Fragen aus der Welt der Luftfahrt



Foto: Patrick Huber

Wie heisst die Fluggesellschaft?

Jahrelang war Beat Schär eng mit der Aviatik verbunden, bevor er sich ein neues Betätigungsfeld suchte. Von welcher Fluggesellschaft war er zuletzt CEO? Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 15. Juli 2016.

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

Die Gewinner werden im Dezember 2016 kontaktiert.

Auflösung Nr. 06: Kanton St.Gallen.

Richtig geantwortet haben:

Max Donzé, 2533 Evilard; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Markus Forrer, 9442 Berneck; Theo, Schöni, 9320 Arbon; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Hans-Peter Gubler, 3018 Bern; Patrick Steuri, 2572 Sutz; Michael Frei, 5436 Würenlos; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Stephan Imper, 4132 Muttentz; Arnold Huber, 8154 Oberglatt; Susanne Golay, 8400 Winterthur; Christoph Barbisch, 8877 Murg; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Thomas Winkler, 3018 Bern; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Paul Burri, 3414 Oberburg; Hansjürg Sahli, 5035 Unterentfelden; Pius Wigger, 8124 Maur; Edgar Aerni, 6055 Alpnach Dorf; Gabriela Brügger-Niklaus, 3600 Thun; Hansueli Müller, 8102 Oberengstringen; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Emil Ramsauer, 3604 Thun; Hans Walker, 6206 Neuenkirch; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Dieter Jöhr, 3294 Büren a.Aare; Gerhard Jöhr, 3052 Zollikofen; Ernst Schild, 5014 Gretzenbach; Roger Haudenschild, 5412 Gebenstorf; Hans Wehrli, 8311 Brütten; Silvia Wehrli, 8311 Brütten; Thomas Buchanan, 1215 Gené; Paul Küng, 3604 Thun; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Fredy Peter, 7250 Klosters; Willy Schärer, 2087 Cornaux; Urs Andreaatta, 9524 Zuzwil; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Hans R. Schindl, 8906 Bonstetten; Rolf Brunner, 3823 Wengen; Hanspeter Kunz, 8636 Wald; Simon Heinzmann, 3932 Visperterminen; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Kurt Büchel, 9410 Heiden; Andreas Steinegger, 1004 Lausanne; Jürg Rimensperger, 8049 Zürich; Kilian Schlienger, 5074 Eiken; Rolf Freitag, 8045 Zürich; Gérard Chuard, 5642 Mühlau; Markus Hirter, 9545 Wängi; Philippe Riesen, 3125 Toffen; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Silvia Bärtsch, 9536 Schwarzenbach; Hans-Rudolf Bärtsch, 5330 Bad Zurzach; Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Ruedi Susman, 8610 Uster; Heinz-Peter Bächler, 3309 Kernenried; Gérard Fabich, 4104 Oberwil; Urs Gysin, 4303 Kaiseraugst; Kuno Matter, 5046 Walde; Max Bosshard, 8105 Watt; Luca Bianchi, 6653 Verscio; Hansueli Gerber, 4415 Lausen; Bruno von Ah, 6045 Meggen; Sven Steinmann, 8548 Ellikon/Thur; Beat Schärer, 7527 Brail; Werner Mühle, 4954 Wyssachen; Felix Kalberer, 7320 Sargans.

Als Gewinnerin wurde Gabriela Röthlisberger ausgelost.



Foto: Archiv cockpit

GRIPEN

THE SMART FIGHTER



Power, efficiency, flexibility: only one modern fighter holds them all in perfect balance. Fuelled by Saab's *thinking edge* at every stage of its development, Gripen is more than a fighter: it's a national asset that protects sovereign independence and empowers a nation towards a more secure future. That's why we call it Gripen – The Smart Fighter.

www.gripen.com



SAAB

WELCOME TO OUR WORLD



EXOSPACE B55CONNECTED

Breitling erfindet die Smartwatch neu. Eine bahnbrechende Idee für mehr Leistung! Der elektronische Multifunktionschronograf Exospace B55 ist ein Instrument der Zukunft, das neue Maßstäbe in Sachen Komfort, Ergonomie und Effizienz setzt. Das innovative Konzentrat birgt im Titangehäuse ein exklusives SuperQuartz™-Kaliber mit offiziellem Chronometerzertifikat der COSC sowie eine breite Palette neuartiger und für Piloten und aktive Männer massgeschneiderter Funktionen. Herzlich willkommen in der Welt der Präzision, der Topleistungen und der Spitzentechnologie. Herzlich willkommen in der Avantgarde der Instruments for Professionals.

BREITLING.COM



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™