



75 Jahre Militärflugplatz Meiringen **Volksfest im Haslital**



Military Aviation
Gigantisches
Nato-Tiger Meet

Civil Aviation
Catering: Viel Qualität
für wenig Geld

Young Generation
Mit Sphair nach
Châteauroux



Weitere Informationen:
finanzierung.sphair.ch

Dem Berufstraum einen schönen Batzen näher

Seit Anfang 2016 erhalten angehende Airlinepiloten und -pilotinnen während ihrer Ausbildung finanzielle Unterstützung des Bundes. Kandidaten und Kandidatinnen mit einer Empfehlung von SPHAIR werden bei der Vergabe der Finanzhilfe bevorzugt.



Foto: Joel Bessard

Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Lange hats gedauert, immer wieder drohte das Projekt zu scheitern. Nun schreibt die Swiss doch noch Luftfahrtgeschichte. Mit der Inbetriebnahme der ersten CS100 von Bombardier (im Bild) spielt Swiss in einer neuen Liga. Das von Grund auf neu entwickelte Flugzeug der C-Series soll in puncto Kerosinverbrauch, Stickstoffausstoss und Passagierkomfort neue Massstäbe in der Zivilluftfahrt setzen (Beitrag auf den Seiten 13 bis 15 und 17). Ein Quantensprung. Als Launching Carrier wird die Swiss von der gesamten Luftfahrtindustrie mit Argusaugen beobachtet. Sollte sich das Flugzeug als «grosser Wurf» erweisen



und auch in ökonomischer Hinsicht überzeugen, dürften neben Air Baltic, Delta und Air Canada bald neue Interessenten auf den Plan treten. Begeistert ist jedenfalls die Swiss-Belegschaft: Das neue Flugzeug sei so etwas wie ein Motivationskatalysator, ist immer wieder zu hören.

Im Mittelpunkt des aviatischen Interesses stand im Juni aber auch der Militärflugplatz Meiringen, dessen 75. Geburtstag mit einem rauschenden Fest gefeiert wurde. Auch wenn das Wetter nicht mitspielte, strömten über 30 000 Flugzeugenthusiasten ins Haslital. Weshalb sich die Reise ins Berner Oberland gelohnt hat, lesen Sie im Bericht auf den Seiten 28 bis 31.

Weiterhin einen schönen Sommer wünscht Ihnen

Patrick Huber, Chefredaktor

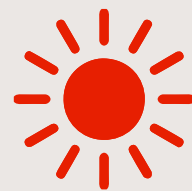
It's time for solar power.

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

Military Aviation

- 6** Sechs Nationen am Anatolian Eagle
- 8** Grösstes Tiger Meet der 55-jährigen Geschichte
- 10** Flugunfälle der Luftwaffe – Teil 2

Business Aviation

- 12** Business Aviation National EBAA-Forum

Report

- 14** Werksbesuch bei Bombardier in Montreal

Civil Aviation

- 17** Taufe der ersten CS100 von Swiss
- 18** Markus Oberholzer im Interview

General Aviation

- 21** RIO in Ecuwillens

Young Generation

- 22** Sphair-Absolventen in Châteauroux

Mittelposter

- 26** Blick ins und aus dem Super Puma-Cockpit. Die Aufnahme entstand im Rahmen des Special Events in Châteauroux.

Foto: © VBS



Cover Story

- 28** Grosses Jubiläumsfest für den Militärflugplatz Meiringen

Helicopter

- 32** Data Sheet: Airbus Helicopters H125M

History

- 36** Schweizer Spuren im DO.labor

Regelmässige Rubriken

- 3** Take your seats
- 7** Inside
- 20** Your Captain speaking...
- 33** Heli-Focus
- 34** SHA Inside
- 35** Vor 50 Jahren
- 38** Gallery
- 42** News und Services
- 48** HB-Register
- 50** Letzte Seite: Wettbewerb, Agenda

8

Military Aviation

Jubiläums-Tiger Meet in Zaragoza



Civil Aviation

Swiss hebt mit C Series in neue Sphären ab



17

Cover Story

75 Jahre Militärflugplatz Meiringen



28

Titelbild: Impression vom Jubiläumsfest anlässlich von «75 Jahre Militärflugplatz Meiringen». Foto: Samuel Sommer

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

Aboservice:

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 Hertzog, Walter Hodel, Felix Kälin, Ian Lienhard, Georg Mader, Rolf Müller, Jürgen Schelling, Samuel Sommer, Dr. Bruno Stanek, Hans-Heiri Stapfer, Thomas Strässle, Dennis Thomsen, 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

Anatolian Eagle



1

«Trainiere, wie du kämpfst»

Die türkische Provinz Anatolien war Austragungsort der 38. Ausgabe des Anatolian Eagle auf dem Luftwaffenstützpunkt Konya. Neben dem Gastgeber nahmen die Nato und vier Nationen teil.

Mittlerweile ist es weitläufig bekannt, dass das Anatolian Eagle Training Center (AETC) in der Türkei eine ausgezeichnete Trainingsgelegenheit für Luftwaffen aus der ganzen Welt ist. Dass seit der ersten Ausgabe im Jahr 2001 bis heute insgesamt 14 verschiedene teilnehmende Nationen begrüßt werden konnten, unterstreicht den Stellenwert des Training-Centers mit seinem 120 000 Quadratkilometer grossen Einsatzgebiet. Dieses Jahr waren neben dem Gastgeber Türkei auch Italien, die Niederlande, die Nato, Pakistan und Saudi-Arabien Teil des Anatolian Eagle. «Die Missionen werden jeweils der aktuellen Lage angepasst», erklärt Colonel Ertürk, Operations Commander des AETC. Schliesslich wolle man den Teilnehmern ein hochstehendes Training bieten. «Unser Ziel ist es, die Piloten für den realen Einsatz zu trainieren», betont Ertürk und weist auf das Motto im AETC hin: «Train as you fight! – Trainiere so, wie du kämpfst!» **cp**

Daniel Bader



2



3

1 Italien entsandte sechs Maschinen nach Konya. Neben drei Tornado IDS des 6. Stormo aus Ghedi umfasste das Kontingent der Aeronautica Militare drei Tornado ECR für die elektronische Aufklärung des 50. Stormo aus Piacenza.

2 Die Luftwaffe von Saudi-Arabien war mit acht Tornado IDS in Konya vertreten. Die Jagdbomber gehören zum 11. Wing und sind in Dhahran auf der King Abdullah Aziz Air Base stationiert.

3 Die Nato stellte die Luftraumüberwachung mit einer Boeing E-3A Sentry sicher. Diese gehören zum AWACS-Wing und sind in Geilenkirchen beheimatet.

Patrouille Suisse 2016

Nach einem Jahr als Stellvertreter von Daniel Hösl hat Nils Hämmerli das Kommando der Patrouille Suisse (PS) übernommen. Die PS fliegt unter der Führung des bewährten Leaders Simon «Billy» Billeter in der gleichen Besetzung wie im vergangenen Jahr. Auch die Positionen in der Formation sind unverändert.

Seit dem 16. Juni fliegt die PS jedoch ohne ihre Nummer 3 zu Fünft. Michael Duft hatte sich bei der Kollision mit dem «Tiger 2» und der anschliessenden Rettung mit dem Schleudersitz am 9. Juni in Leeuwarden (NL) einen Bruch am Fuss zugezogen. Es ist geplant, dass er nach seiner Genesung ins Team zurückkehrt.

Ende der Saison wird Simon Billeter die PS nach elf Jahren, davon vier Jahre als Leader, verlassen. Gunnar Jansen löst ihn als Leader ab und Lukas Nannini, der in diesem Jahr als Reservepilot neu zur PS gestossen ist, wird in die Formation nachrücken. **cp**

Walter Hodel



«0» Tiger zero

Kommandant

Oberstleutnant

Nils «Jamie» Hämmerli (neu)

Chief Air Defense und Flottenchef F-5 Tiger II
3500 Flugstunden
Mitglied der PS von 1999 bis 2004 und seit 2015; Kommandant seit 2016
(Positionen: 3 und 4)



«1» Tiger uno

Leader

Hauptmann Simon

«Billy» Billeter

Fliegerstaffel 11
4100 Flugstunden.
Mitglied seit 2006
(bisherige Positionen:
1, 3 und 6)



«7» Tiger sette

Reserve

Oberleutnant

Lukas «Bigfoot» Nannini (neu)

Fliegerstaffel 17
750 Flugstunden
Mitglied seit 2016



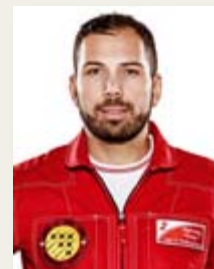
«3» Tiger tre

Linker Flügelmann

Hauptmann Michael

«Püpi» Duft

Fliegerstaffel 11
1250 Flugstunden
Mitglied seit 2015
(bisherige Position: 3)



«2» Tiger due

Rechter Flügelmann

Hauptmann Rodolfo

«Roody» Freiburghaus

Fliegerstaffel 11
2000 Flugstunden
Mitglied seit 2013
(bisherige Position: 2)



«8» Tiger otto

Speaker

Mario «Wini» Winiger

Flugverkehrsleiter in Zürich-Kloten
Mitglied seit 2002
Sprecher Deutsch und Englisch



«4» Tiger quattro

Slot

Hauptmann Gunnar

«Gandalf» Jansen

Fliegerstaffel 18
2050 Flugstunden
Mitglied seit 2010
(bisherige Position: 3 und 4)



«9» Tiger nove

Speaker

Alban «Alban» Wirz

Flugverkehrsleiter in Payerne
Mitglied seit 1998
Sprecher Französisch, Italienisch



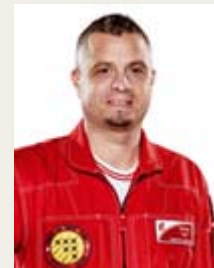
«5» Tiger cinque

2. Solo

Hauptmann Michael

«Maestro» Meister

Fliegerstaffel 17
3200 Flugstunden
Mitglied seit 2005
(bisherige Positionen: 4 und 5)



«6» Tiger sexi

1. Solo

Hauptmann Gaël

«Gali» Lachat

Fliegerstaffel 17
2800 Flugstunden
Mitglied seit 2008
(bisherige Positionen:
4 und 6)



«10» Tiger dieci

Maskottchen

Hauptmann Flat

«Flatty» Eric

Patenkind von Tiger due
Mitglied seit 2000

Tiger Meet



Eine der drei getigerten F/A-18 Hornets der spanischen Gastgeber der Ala 15.

Gigantisches Tiger Meet

Nach zwei Wochen und rund 1000 geflogenen Einsätzen ging das grösste Nato-Tiger Meet in der 55-jährigen Geschichte dieser Übung in Spanien zu Ende.

I 5 Staffeln mit beinahe 100 Flugzeugen waren im spanischen Zaragoza im Einsatz, darunter auch die Fliegerstaffel 11 aus Meiringen mit fünf F/A-18 Hornets. Wurden am Morgen meist sogenannte «Shadow Waves» geflogen, also Übungen mit wenigen Flugzeugen, so standen nachmittags komplexe COMAO (Combined Air Operations) auf dem Programm. Das Tiger Meet ist weltweit eine der wichtigsten Übungen für Einsätze mit grossen Kampfverbänden. Teilnahmeberechtigt sind nur Staffeln mit einer Raubkatze im Wappen, die von der Nato-Tiger Association als Mitglied anerkannt werden.

Neben den Luftkampfübungen finden aber auch Tiger Games (Sportwettkämpfe), Länderabende (jede Staffel bringt kulinarische Spezialitäten aus ihrem Land mit) und weitere Anlässe zum Zweck des Austausches in den verschiedenen Luftwaffenbesatzungen statt.

Alles wird gewertet und endet damit, dass jedes Jahr eine Staffel den begehrten Silver Tiger mit nach Hause nehmen kann. In diesem Jahr waren es die Belgier der 31. Smaldeel aus Kleine Brogel (siehe Poster «Cockpit» 07/2016).

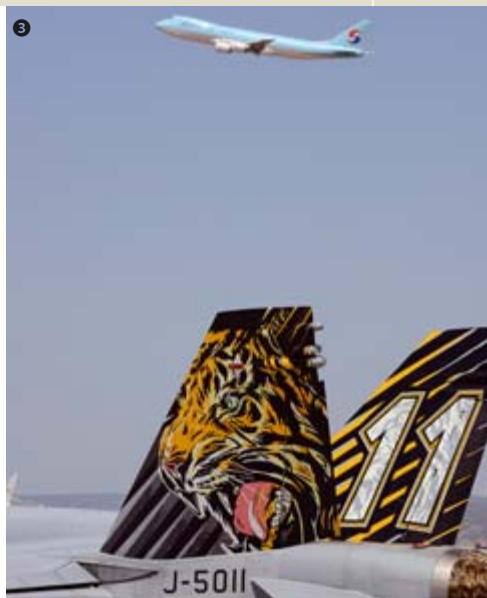
Ein wichtiger Bestandteil sind die speziell für diesen Anlass bemalten «Tiger»-Flugzeuge. Gewonnen hat diese Kategorie die tschechische 221 LtBvR mit ihren Mil Mi-24 Kampfhelikoptern mit einem stark an H.R. Gigers Alien angelehnten Design. Aber auch die Schweizer konnten sich mit ihrer neubemalten «Tiger»-Hornet sehen lassen. Dieser Grossanlass war nicht zuletzt auch dank der Infrastruktur und der riesigen

Dimensionen der Zaragoza Air Base möglich. Allein das Vorfeld umfasst eine Fläche von rund 50 Hektaren.

Nächstes Jahr wird ein deutlich kleineres, aber nicht weniger wichtiges Tiger Meet bei der 111F der französischen Marine mit ihren Rafale M in der Bretagne stattfinden. **cp**

Simon Vogt

➊ Ganz selten an Land zu sehen: die französische E-2 C Hawkeye vom französischen Flugzeugträger Charles de Gaulle. ➋ Im nächsten Jahr die Gastgeber: die «Seepferdchen» aus Landivisiau. ➌ Eine von fünf Schweizer F/A-18 der Fliegerstaffel 11 am Tiger Meet. ➍ Gewinnerin hinsichtlich bester Bemalung am diesjährigen Tiger Meet: die tschechische Mil Mi-24 aus Namest. ➎ Französische und italienische (Bild) Helikopter waren wichtiger Bestandteil der Übungen.



Strömungsabrisse und Kollisionen mit dem Gelände

In loser Folge berichtet Aviatikjournalist und Buchautor Peter Brotschi über Flugunfälle bei der Schweizer Luftwaffe. In diesem zweiten Teil geht es um die Unfälle mit dem DH-112 Venom. Die Maschine reagierte aerodynamisch heikel und erlaubte keine Pilotenfehler.

Ab 1953 bis 1984 gehörte das Heulen der Triebwerke des DH-112 Venom zum Alltag in der Schweiz. Doch der Jet hatte auch seine tückischen Seiten. Hans Hafner, inzwischen verstorbener ehemaliger Chefarzt des Bundesamts für Zivilluftfahrt, schrieb am 8. November 2006 dem Autor nach dem Erscheinen des Buches «Gebrochene Flügel», dass ihn besonders die vielen Venom-Unfälle beeindruckt hätten: «Wir wussten zwar, dass der Venom aerodynamisch bösartig reagieren konnte und man deshalb stets auf der Hut sein musste, keine Fehler zu machen», hielt Hafner im Brief fest. «Wir haben aber trotzdem nicht realisiert, dass so viele Piloten diese schlechten Eigenschaften mit dem Leben bezahlen mussten.» Hafner flog den Venom in der Esc av 2 während 15 Jahren.

Kritischer Anstellwinkel

Am 26. April 1956 kam es in Ambri-Piotta gleich nach dem Start zu einem Unfall, bei dem Major Hans Fasler in den Trümmern von J-1589 starb. Am 23. Oktober 1958 folgte ihm der Werkpilot Fritz Genner, als er von St. Stephan aus einen Venom nach Sion überfliegen wollte. Aus der Startkurve kippte er mit der J-1582 ab und stürzte in den bewaldeten Steilhang. Nicht einmal ein Jahr später ereignete sich in Payerne erneut ein Unfall während der Startphase: Werkpilot und Oberleutnant Felix Friederich meldete sich am 6. Juni 1959, einem Samstag, zusammen mit seinem Patrouillenflieger, Adj Uof A., zu einem individuellen Training. Die beiden bereiteten sich auf die Wettkämpfe «PAIM» (Pentathlon Aéronautique Internationale Militaire) vor. Der Start erfolgte auf der Piste 05 in Patrouille (Oblt Friederich rechts, Adj Uof A. links), wobei beobachtet wurde, dass das Flugzeug des Patrouillenführers relativ stark angestellt war. Kurz nach dem Abheben bemerkte Adj Uof A., dass sein Flugzeug schneller war als dasjenige seines Führers. So kamen sie etwa fünf Meter über Boden annähernd auf Linie zu fliegen, zudem neigte sich das Flugzeug von Friederich leicht nach links, was A. zu einer Ausweichbewegung nach links zwang. Von diesem Moment an begann der Venom von Friederich nach rechts zu hängen, vorerst immer noch steigend bis auf etwa 20 Meter über Grund. Das Flugzeug neigte sich schliesslich in eine Kurve von etwa 90 Grad nach rechts, senkte die Nase nach unten und prallte nach einer Flugzeit von rund 18 Sekunden östlich der Strasse Payerne-Grandcour auf dem Boden auf, überschlug sich und explodierte. Felix Friederich, Vater zweier kleiner Kinder, verlor dabei sein Leben.

Die englische Fachzeitschrift «Air Clues» hatte im November 1958 auf die vielen Startunfälle der Venom-Flugzeuge aufmerksam gemacht, weil der kritische Anstellwinkel im Bereich von 16 bis 17 Grad schnell erreicht werde.

Über den linken Flügel überschlagen

Ein anderer Absturz ereignete sich bei einem Erdangriff: Die Fliegerstaffel 19 befand sich in Meiringen in einem Trainingskurs. Bei einer taktischen Übung mussten Angriffe im Raum Hallwilersee geflogen werden. Die Übung beinhaltete direkte Fliegerunterstützung in Frontnähe mit Zieleinweisung durch einen Flieger-Einweisungsposten, der sich nördlich von Reinach auf dem Homberg befand. Als Übungszweck wurde für die Fliegerstaffel unter anderem noch umschrieben, dass Sofortangriffe auf gesichtete Ziele zu fliegen seien. Für den Verbandsführer ging es darum, das Ziel auf Antrieb zu finden, klare Befehle zu erteilen sowie saubere und ruhige Angriffe zu fliegen.

Die vier Venom starteten um 08.38 Uhr in Meiringen und nahmen vier Minuten später über Malters mit dem Flieger-Einweisungsposten Funkkontakt auf. Der Verband wurde aus südlicher Richtung auf das Ziel eingewiesen, das sich am Ostufer des Hallwilersees befand. Es war ein mit gelben Tüchern ausgelegtes Zielkreuz zwischen Aesch und Meisterschwanden bei den Koordinaten 659 800/236 300. Der Verband rekognoszierte auf einer parallel zum Seeufer verlaufenden Achse in nördlicher Richtung, aber ohne das Ziel zu sichten. Über dem Nordende des Hallwilersees zogen die vier Venom auf und flogen eine Umkehrkurve nach links, um anschliessend über dem See in umgekehrter Richtung zu rekognoszieren. Nach Sichtung des Zielkreuzes gab der Verbandsführer den Befehl «Yellow» und begann sofort geradeaus zu steigen. Aus dem Steigflug heraus leitete Hans-Ulrich Ammann eine ziemlich enge Linkskurve ein, um auf das Ziel einzudrehen. Gleichzeitig gab er den Angriffsbefehl. Der Pilot verengte seine Kurve im letzten Drittel sichtbar. In dieser Phase überschlug sich der Venom J-1650 brüsk über den linken Flügel und geriet sofort in eine Linksvrille. Die drei anderen Piloten des Verbandes realisierten die Situation ziemlich rasch und gaben über Funk das «Aussteigen» durch. Aber die Maschine schlug ohne erkennbare Rettungsversuche des Piloten am Boden auf und verbrannte. Hans-Ulrich Ammann, der beruflich als Linienpilot arbeitete und verheiratet war, wurde beim heftigen Aufprall sofort getötet.

Geländekollisionen

Zu Unfällen kam es nicht nur wegen Strömungsabrisse, sondern auch durch Kollisionen mit dem Gelände. Ein solcher Unfall geschah einem Piloten der Fliegerstaffel 9 am 6. Oktober 1976: Max Hubler startete zu einem individuellen Training. Sein Auftrag war die Absolvierung der Tieffluggroute «6bis», dann «Beschleunigungstraining hoch» im Raum Weissenstein und anschliessen Rückkehr zum Flugplatz. Der Start in Emmen erfolgte um 13.43 Uhr. Max Hubler absolvierte die Mission alleine. Um 13.46 Uhr erhielt er die



Fotos: Archiv/Peter Brotschi

Grosses Bild: Der von Erwin Hofer geflogene Venom, aufgenommen über dem Jura. Unten links: Noch 2004 war die Unfallstelle am Steinenberg bei Langenbruck an der Vegetation zu erkennen. Unten rechts: Gedenkstein für den am Steinenberg verunfallten Max Hubler.

Bewilligung für den Einflug in die befohlene Tiefflugroute. Diese begann rund drei Kilometer westlich von Villnachern, führte über Staffelegg, Geissfluh und Belchenfluh in die Gegend nördlich von Langenbruck und anschliessend über den Passwang und Scheltenpass in den Raum von Moutier. Zufällig beobachtete der Venom-Pilot Wachtmeister H. die vorletzte Phase des Unfallfluges; er war in Dübendorf gestartet und hatte einen unabhängigen Flugauftrag. H. entdeckte den alleine fliegenden Venom auf seiner Tiefflugroute im Jura und versuchte dann, sich hinter dieses Flugzeug zu setzen, ohne selber entdeckt zu werden.

Im Abstand von vier bis fünf Kilometern verfolgte er den Venom. Kurz darauf sah der Wachtmeister, wie der Venom knapp vor der Krete Lauchfluh/Geissfluh den Hang hinaufflog, sich das Flugzeug auf den Rücken legte, dann kurz stabilisierte und schliesslich ziemlich flüssig nach unten weggezogen wurde. Als H. selber diese Krete überflog, entdeckte er bei der folgenden Krete am Steinenberg zuerst Rauch und dann einen grossen Feuerball. Seine Vermutung, dass es sich dabei um das vor ihm fliegende Flugzeug handelte, wurde leider beim mehrmaligen Kreisen über der Unfallstelle erhärtet, denn er konnte deutlich den einen Leitwerksträger erkennen. Der Venom J-1615 war zuvor mit der Krete des Steinenbergs kollidiert. Max Hubler, ein Milizpilot und Student, überlebte den Unfall nicht.

Splitter auf der Furka

Einer der schwersten Unfälle in der Geschichte der Schweizer Luftwaffe hatte sich ebenfalls mit Venom-Flugzeugen ereignet. Im Doppel-Trainingskurs der Fliegerstaffel 20 erhielten drei Patrouillen am 27. August 1962 den Befehl, im Rahmen von Manö-

vern des Gebirgsarmee Korps 3 über die Furka und den Gotthard ins Oberwallis einzudringen und die dort sich auf dem Marsch befindenden Truppen mit Raketen und Kanonen anzugreifen. Die drei Patrouillen zu je drei Venom starteten ab 17.50 Uhr in Mollis in Abständen von sieben Minuten. Während die erste und dritte Patrouille über dem Urserental auf über 4000 Meter stiegen, die Furka über dem Wolkenplafonds passierten und wohlbehalten ins Oberwallis gelangten, wählte die zweite Patrouille den direkten Weg über den Pass, wo aber schlechte Wetterbedingungen herrschten.

Die Zeugen am Boden sahen, wie die drei Venom geschlossen in Exerzierformation (also mit etwa 70 Metern Abstand zwischen den Flugzeugen) in die Wolken einflogen. Ein Zeuge stand beim Barackendörfli nördlich des Hotels Furkablick und hörte plötzlich starken Flugzeuglärm aus östlicher Richtung, dann folgte eine Explosion mit Feuerschein und überall einschlagende Splitter.

Die Lage der Trümmer der Flugzeuge liess später den Schluss zu, dass die Piloten nach dem Eindringen in die kompakte Wolkenschicht eine Ausweichbewegung nach oben links (Richtung Süden) durchgeführt hatten. Alle drei Flugzeugführer – der bei der Globe Air tätige Berufspilot Oberleutnant Kurt Gruber sowie die beiden jungen Wachtmeister, der 23-jährige technische Angestellte Erwin Hofer und der 22-jährige Mechaniker Wilhelm Vögele – waren auf der Stelle tot. Die drei Kampffjets wurden vollständig zerstört. **cp**

Peter Brotschi

Vom Autor ist im Orell Füssli Verlag das Buch «Gebrochene Flügel» erschienen, eine Aufarbeitung aller Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe.



Vielversprechende Aussichten

Branchenvertreter halten die Aussichten für die Geschäftsluftfahrt in der Schweiz für vielversprechend. Im Rahmen des ersten Business Aviation National Forums in der Schweiz von Ende Juni in Bern tauschten sich Fachleute aus, warfen einen Blick in die Zukunft und zeigten sich dabei auch selbstkritisch.

Die Geschäftsluftfahrt in der Schweiz ist ein bedeutender Wirtschaftszweig, der weiter wachsen wird, solange Kapazitäten und aufsichtsrechtliche Aspekte ihr Potenzial nicht ersticken. So lautet das Fazit von Branchenvertretern, die zu Gesprächen in Bern zusammengekommen sind. Anlass war das erste Business Aviation National Forum in der Schweiz, das am 30. Juni 2016 stattfand und von der European Business Aviation Association (EBAA) und der EBAA Switzerland ausgerichtet wurde.

«Dies war eine seltene Gelegenheit, sich mit allen wichtigen Interessenvertretern der Geschäftsluftfahrt zusammzusetzen und offene Gespräche über einige heikle Themen zu führen», sagte Fabio Gamba, CEO der EBAA. Die Themen konzentrierten sich darauf, wie das Potenzial der Geschäftsluftfahrt in der Schweiz ausgeschöpft werden kann; etwa indem sichergestellt wird, dass sie nicht durch unverhältnismässige Überregulierungen oder Kapazitätsbeschränkungen an stark ausgelasteten Flughäfen behindert wird.

Image muss korrigiert werden

«Die Geschäftsluftfahrt hat ein Image-Problem», zeigte sich Hans-Ueli Vogt, Mitglied des Nationalrats und Präsident der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt, überzeugt. «Sie wird als elitär und luxuriös wahrgenommen. Der Sektor muss dieses Image korrigieren und zeigen, dass er letzten Endes der Öffentlichkeit dient, indem er die Mobilität verbessert, was wiederum die Wettbewerbsfähigkeit einer geografischen Region erhöht. Wenn Passagiere der Geschäftsluftfahrt einen Vertrag abschliessen oder Waren beschaffen, dann sichern diese

Geschäfte lokale Arbeitsplätze und wirtschaftliche Aktivitäten. Das ist die Botschaft, die vermittelt werden muss», betonte Vogt. Der Sektor «Geschäftsluftfahrt» steht für über 17 000 direkte oder indirekte Arbeitsplätze hierzulande, von denen 6000 auf die Fertigungsindustrie entfallen. Das entspricht über einer Milliarde Franken an Löhnen und Gehältern und über vier Milliarden Franken an Gesamtleistung. **CP**

Zusammenfassung: Patricia Andrighetto

Über die EBAA

Die European Business Aviation Association (EBAA) wurde 1977 gegründet, um die Interessen der Geschäftsluftfahrt zu vertreten. Heute verlassen sich über 800 Luftfahrtunternehmen (direkte Mitglieder oder Mitglieder von verbundenen Organisationen) für die Wahrung ihrer Interessen auf die EBAA. Sie ist die einzige Stimme, welche die Geschäftsluftfahrt bei den europäischen Institutionen vertritt. **www.ebaa.org**

Im Gespräch mit Dieter W. Neupert

Herr Neupert, am 30. Juni hat in Bern das 1. Business Aviation National Forum stattgefunden. Mit welchen Zielen und Absichten war der Anlass verbunden?

Dieter W. Neupert: Ziel des Forums war es, das Publikum über die Business Aviation zu informieren, den Nutzen der BA für die Wirtschaft wie beispielsweise Zeitersparnis, Direktverbindungen zu Regionalflugplätzen etc. aufzuzeigen und gleichzeitig auf ihre Probleme aufmerksam zu machen. Aufgrund des grossen Interesses an unserer Veranstaltung – es nahmen über 150 Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft und Behörden teil – sind wir überzeugt, dass unsere Botschaft bei den massgebenden Entscheidungsträgern angekommen ist.

Wo liegen denn die derzeit grössten Herausforderungen für die Business Aviation in Europa?

Durch die zunehmenden Flüge von Low Cost Carriers und Gesellschaften aus der Golfregion sowie die immer stärkeren Beschränkungen aus Umweltschutzgründen wurden die der BA eingeräumten Slots dramatisch reduziert. Seit die EG-Verordnung 95/93 den konzessionierten Fluggesellschaften und auch den flugplanmässig operierenden Charterunternehmen Priorität gegenüber der BA einräumt, kann diese ihre wohlerworbenen Rechte («Grandfather Rights») nur durchsetzen, indem sie sich zu Slot-Pools zusammenschliesst und fixe Abflugzeiten reserviert. Allerdings müssen diese auch zu 80 Prozent genutzt werden, da sie sonst in der nächsten Flugplanperiode verfallen!

Nun ist es ja so, dass die Geschäftsluftfahrt eine bedeutende volkswirtschaftliche Stellung einnimmt, die in der Bevölkerung wohl noch

immer unterschätzt wird. Lässt sich diese Bedeutung beziffern?

Gemäss der neuesten europäischen Studie beträgt die Wertschöpfung der Business Aviation in der Schweiz (direkt, indirekt und induziert) über vier Milliarden Franken, wobei 17 000 Arbeitsplätze gesichert werden. Mit 277 in der Schweiz registrierten Geschäftsflugzeugen (über 300, wenn die im Ausland registrierten, aber in der Schweiz operierten Maschinen dazugerechnet werden) belegt die Schweiz hinter Grossbritannien, Deutschland und Frankreich den 4. Platz (in Flugbewegungen pro Kopf sogar den 1. Platz) in Europa. Deshalb hat der Bundesrat in seinem neuen Luftfahrtpolitischen Bericht (LUPO 2016) die BA als im öffentlichen Interesse qualifiziert und ihre Wichtigkeit für den Wirtschaftsstandort Schweiz betont.



Dieter W. Neupert,
Präsident EBAA Switzerland.

Welche Entwicklungen erwarten Sie in den kommenden Jahren?

Mittelfristig wird sich die Geschäftsluftfahrt in Europa nur halten können, wenn genügend Alternativflugplätze gefunden werden. In der Schweiz wäre die Umnutzung von Militärflugplätzen in zivile Infrastrukturen für die BA eine ideale Lösung. Hoffen wir, dass das Pilotprojekt Dübendorf möglichst rasch realisiert wird und die Anwohner mit Erstaunen feststellen können, wie leise heute Geschäftsflugzeuge geworden sind!

Interview: Patricia Andrighetto



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!

Besuch bei Bombardier



Foto: Simon Vogt

Die erste Bombardier CS100 von Swiss International Air Lines bei ihrer Taufe am 6. Juli.

CSeries: Ein Blick in die Wiege

Seit dem 15. Juli 2016 ist die CSeries offiziell im Linienbetrieb bei der Swiss (siehe auch Beitrag auf Seite 17). Die Euphorie beim Launch Customer sowie seitens Bombardier ist gross, und genauso waren es die Efforts, den Jet fertigzustellen und zu zertifizieren. Ein Augenschein beim Hersteller am Mirabel Airport im kanadischen Montreal.

Mit einer Kapazität von 150 Plätzen (Modell CS300) und einer Reichweite von 3300 Nautischen Meilen, das heisst über 6000 Kilometer, steigt Bombardier mit der CSeries erstmals in die Liga der Mittelstreckenjets auf – und somit wird die Neuentwicklung eine direkte, ökonomischere Konkurrentin zum Airbus A319neo und zur Boeing B737 MAX 7. Rob Dewar, Vice President CSeries, beziffert den Markt für Maschinen der Kapazität zwischen 100 und 150 Sitzplätzen mit rund 7000 Einheiten in den nächsten 20 Jahren und hofft entsprechend, nach anfänglich wenigen Festbestellungen die CSeries doch noch zu einem Verkaufsrenner zu machen. Und den braucht Bombardier unbedingt: Das Unternehmen kriselt seit längerer Zeit, die dreijährige Verzögerung des CSeries-Projektes brachte die Firma in eine derartige finanzi-

elle Notlage, dass auch das Projekt des Learjet 85 im Herbst 2015 storniert wurde, was einen Verlust von 2,6 Milliarden Dollar mit sich brachte. Bei der Entwicklung der CSeries war längst klar, dass das Projekt den Point of no Return längst überschritten hatte – es war schlichtweg «too big to fail». Nebst dem wirtschaftlichen Aspekt ist ein Flugzeughersteller auch ein Prestigeträger für sein Land. Trotz allem: Technisch gesehen ist die CSeries das höchstentwickelte Flugzeug seiner Klasse. Der direkte Konkurrent aus Brasilien, die Embraer E190 E2, respektive die E195 E2 sind zwar auch mit den neuen PurePower-Triebwerken von Pratt & Whitney ausgestattet. Ansonsten verfügen sie jedoch über keine bahnbrechenden Verbesserungen im Vergleich zu ihren Vorgängern – wohingegen die CSeries ein komplett neues Flugzeug ist; abgesehen davon, dass die



Oben links: Übersichtlich mit grosszügigen Anzeigen: das Cockpit der C-Series, hier im Simulator von CAE. Oben rechts: Serienmässig für Captain und Copilot: das Head Up Display (HUD). Unten links: Hocheffizient: das PurePower-Triebwerk PW1500G. Unten rechts: Ted Cromer (links) und Rob Dewar, Vice President C-Series (rechts).

Inbetriebnahme der Embraer-Jets erst ab Mitte 2018, respektive ab Mitte 2019 für die grössere Variante geplant ist.

Der Simulator-Flug

Ein kurzer Flug im Simulator des Bombardier-Werkes auf dem Flughafen Mirabel vermittelt einen sehr überzeugenden Eindruck. Die Head-up-Displays, die die wichtigsten Flugparameter auf Augenhöhe via Laser ins Blickfeld der Piloten projizieren, machen die Augenbewegungen zu den Instrumenten im Final überflüssig. Die Avionik «Pro Line Fusion» von Rockwell-Collins verfügt anstelle der üblichen, kleinen Flight Management-Systeme (FMS), in welche die Piloten zahlreiche flugrelevante Daten eingeben, über grosse Bildschirme mit einer Mausfunktion. Auf dem Glare Shield, also direkt über den Hauptinstrumenten, befindet sich nebst den dort üblicherweise anzutreffenden Bedienelementen für den Autopiloten, die Schubkontrolle oder die Einstellung der Flughöhe auch die Eingabe für die Radiofrequenzen. Diese ist hier viel besser sichtbar, als wenn sie auf der Mittelkonsole platziert wäre.

Eine weitere Neuerung bringt der Sidestick, der wie bei einer herkömmlichen Hydraulik-Steuerung ein Feedback über den Flugzustand liefert. Das heisst, er bietet je nach Steuerinputs und Manöver Widerstand. Dies wiederum erhöht die Wahrnehmung der Piloten über die aktuelle Fluglage, was eine klare Verbesserung gegenüber dem Sidestick bedeutet.

Die Besichtigung

Die Kabine wirkt äusserst hell, unter anderem dank der grösseren Fenster. Die Handgepäck-Fächer fallen für ein Flugzeug dieser Grösse sehr geräumig aus. Bei der Aussenbesichtigung sticht insbesondere das PurePower-Triebwerk ins Auge, das über einen besonders kleinen Triebwerkskern verfügt, da das Mantelstrom-Verhältnis (Bypass-Ratio) beim neuen Triebwerk mit Untersetzungsgetriebe von Pratt & Whitney 12:1 beträgt (zum Vergleich: Das typische Verhältnis bei herkömmlichen Triebwerken beträgt 5:1). Mit anderen Worten: «Das C-Series-Triebwerk bewegt mehr Luftmasse durch seinen Fan nach hinten, dies jedoch langsamer als ein Triebwerk ohne Untersetzungsgetriebe», wie Graham Webb, Vice President des PurePower-Triebwerk-Programms, erklärte. Dies sei effizienter, weil so die Schaufeln des Fans nicht in den Überschallbereich geraten, was mehr Lärm und eine Leistungsverminderung mit sich brächte. Bereits 25 Jahre sei an der Technik des Untersetzungsgetriebes gearbeitet worden, doch sei sie bis vor wenigen Jahren nicht ausgereift gewesen, antwortet er auf die Frage, weshalb Pratt & Whitney erst jetzt ein sogenanntes «Geared Turbofan»-Triebwerk serienmässig für Linienflugzeuge herstelle. Trotzdem musste im Jahr 2014 nach einem Brand während des Testlaufs das Design des PW1500G-Triebwerks geändert werden. «Wir waren froh, dass sich diese Panne ereignet hat. Auf diese Weise konnten wir das Design ändern, bevor die Serienfertigung begann»,

Besuch bei Bombardier

so Webb. Auch praktische Details wurden nicht ausgelassen: So befindet sich am Bugradfahrwerk eine LED-Anzeige, auf der sofort ersichtlich ist, ob die Handbremse angezogen ist oder nicht.

Fertigung

Zum Zeitpunkt unseres Besuchs in Montreal befanden sich Air Baltic-Maschinen in der Produktionshalle. Der lettische Low-Cost-Carrier nimmt die CSeries in der grösseren Variante CS300 in Betrieb. Diese verfügt über 150 Sitzplätze – 25 mehr gegenüber der CS100 – und gilt aufgrund der Anzahl eingegangener Bestellungen als Favorit. Der Rumpf der Maschine wird lediglich an drei Querspanten zusammengebaut; automatisiert mit Robotern, was laut Rob Dewar eine bedeutend höhere Präzision gewährleistet. Das Flugzeug fliege unmittelbar nach der Fertigung symmetrisch, ohne dass danach Anpassungen vorgenommen werden müssten, was bei einer herkömmlichen Montage nicht der Fall sei. Ausserdem sei die Herstellung einer kompletten Maschine auf 32 Tage ausgelegt. «Dies ist bedeutend weniger, als die anderen Bombardier-Flugzeuge in der Produktion benötigen», erklärt er weiter. Das bestimmende Thema der Fabrikation sei nun das «Ramp Up», das heisst das Erweitern der Produktionskapazitäten, so der Manager, der bereits seit über 20 Jahren bei Bombardier arbeitet.

Rund 300 Bestellungen verbucht

Die Bestellung von Delta Airlines von über 75 Maschinen und eine Absichtserklärung von Air Canada über 45 Stück dämpfen die Auswirkungen der auf Eis gelegten Bestellung der kriselnden Republic

Airways ab, die einst 40 Maschinen fest bestellt hatte und sich jetzt im Gläubigerschutzverfahren befindet.

Rob Dewar gibt sich zuversichtlich: Für Optimismus sorgte die Bestellung von 40 Stück der irischen Macquarie Airfinance, einer Leasingfirma. Auf die Frage, ob die stark gefallen Treibstoffpreise die Airlines davon abhalten, sparsamere Flugzeuge wie die CSeries anzuschaffen, gibt Ted Cromer, Head of Commercial Aircraft bei Bombardier, zu Protokoll, dass diese Situation höchstens Verzögerungen mit sich bringen könnte. Jedoch rechne er nicht mit Stornierungen deswegen, weil zu erwarten sei, dass die Treibstoffpreise bald wieder ansteigen würden.

Es gibt Hoffnung

Durch die Zusage der Provinz Québec, die mit einer Milliarde US-Dollar 49,5 Prozent am CSeries-Projekt erwirbt, konnte die Liquidität Bombardiers zwischenzeitlich sichergestellt werden. Zudem laufen laut Annabelle Duchesne, Mediensprecherin von Bombardier, Gespräche mit Kanadas Regierung, um von dieser Seite nochmals Unterstützung zu erhalten. Zusammen mit der erwähnten Bestellung von Delta Airlines, die für weitere grössere Airlines Signalwirkung haben dürfte, rechnet man bei Bombardier damit, dass auch der erfolgreiche «Entry into Service» (EIS) bei der Swiss, also der Start im Linienbetrieb, das CSeries-Projekt beflügeln. Das Potenzial auf dem Markt wäre vorhanden. **cp**

Daniel Dubouloz



Roboter (weisse Türme) sorgen für höhere Präzision beim Zusammenbau des Rumpfs.

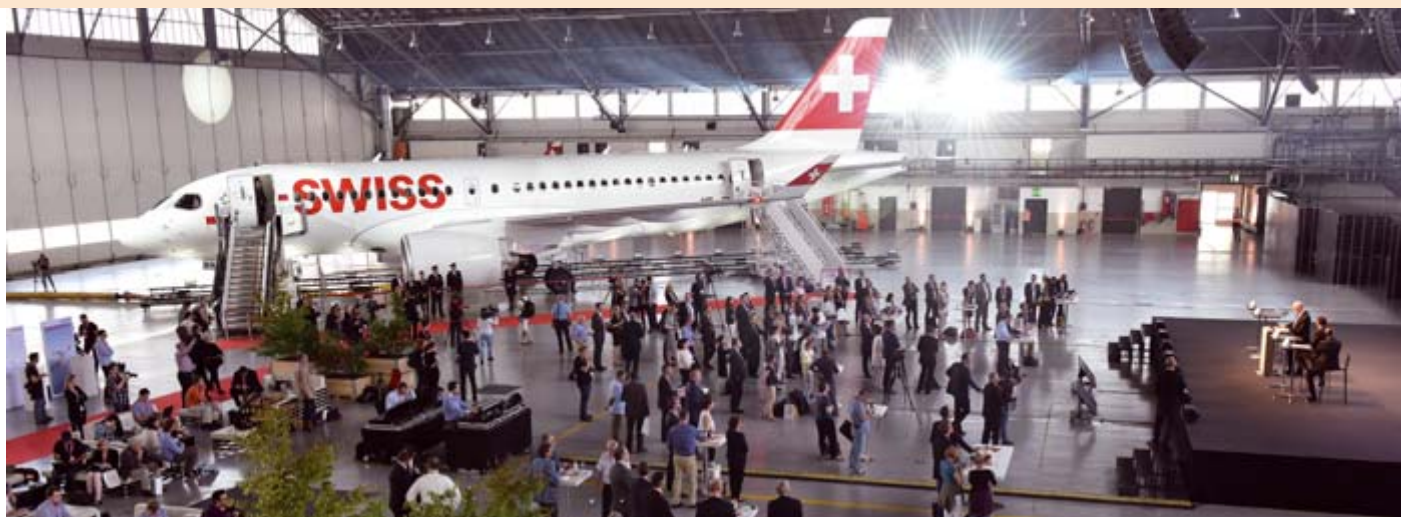


Foto: SWISS

Glamouröses Fest für die erste CS100 der Swiss.

Neuer Stern am Himmel

Die Swiss hat ihre erste Bombardier CS100 am Flughafen Zürich präsentiert und auf den Namen «Kanton Zürich» getauft. Das innovative Kurz- und Mittelstreckenflugzeug soll neue Massstäbe im Bereich Komfort, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit setzen. Swiss ist die weltweit erste Betreiberin des von Grund auf neu entwickelten Flugzeugs.

C Series-Flottenchef Peter Koch ist begeistert von «seinem» neuen Flugzeug. Die Ergonomie im Cockpit sei hervorragend, man fühle sich sofort wohl. Bombardier habe den Wunschkatalog der Piloten perfekt umgesetzt. «Ich fliege, der Computer überwacht mich. Und nicht ich überwache den Computer», verdeutlicht Koch den Unterschied. Auch der Passagier kann sich freuen: Dank eines neu entwickelten Sitzes profitiert er von viel mehr Beinfreiheit. Dabei sei zum ersten Mal ein Sitz nicht aufgrund eines vorgegebenen Modells weiterentwickelt worden; es

sei ein neuer entworfen worden. Ausbezahlt habe sich dabei, dass Automobilingenieure zugezogen wurden, die ganz neue Ideen bei der Entwicklung des Sitzes einbrachten.

Swiss wird für ihre 30 C Series-Flugzeuge 325 Piloten ausbilden. 10 Maschinen entfallen auf CS100-Maschinen (125 Sitze), 15 auf CS300-Flugzeuge (145 Sitze). Von welchem Flugzeugtyp die letzten fünf Modelle sein werden, wird erst später entschieden. Der Listenpreis einer C Series-Maschine des kanadischen Flugzeugherstellers Bombardier beziffert sich auf 60 bis 70 Millionen Franken. **ph**

Das Pilotentraining kann beginnen

Am 17. Juni erhielt Swiss Aviation Training (SAT) vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) die Genehmigung für den C Series-Flugsimulator, der nun für das Pilotentraining eingesetzt wird. Die Zertifizierung wurde zeitgleich mit dem Erstflug des ersten Swiss Flugzeugs sowie auf den Tag genau ein Jahr nach der ersten Landung des Testflugzeugs in Swiss-Bemalung in Zürich ausgestellt. COO David Birrer bezeichnete die Herausforderung als gross, galt es doch ein Trainingsgerät parallel zum Flugzeugbau zu entwickeln. 30 Personen waren damit beschäftigt, 100 Ingenieure indirekt involviert. Der Testpilot «flog» 600 Stunden im Simulator. Der im Flugzeug durch die grossen Fenster erweiterte Ausblick wird im Simulator mit einem hochauflösenden Sichtsystem mit modernsten LED-Projektoren wiedergegeben. Die Bewegungen werden durch ein energie-effizientes, elektrobetriebenes Bewegungssystem neuester Generation erzeugt. 64 Piloten von Swiss werden noch in diesem Jahr auf den neuen Flugzeugtyp für eine Kursdauer von 35 Tagen während zwei bis drei Monaten umgeschult. Sie werden rund 3000 Flugstunden im Simulator verbringen. **ph**



Foto: Rolf Müller

Daniel Nater, Chef des C Series-Simulators bei SAT, erklärt den ersten in Europa zertifizierten Flugsimulator dieses Typs.

First Class-Essen zu Economy-Preisen

First Catering, seit 2011 LSG Sky Chefs/First Catering Schweiz AG, ist seit 22 Jahren in Bassersdorf ansässig. CEO Markus Oberholzer ist mit seinem rund 240-köpfigen Team für die Bordverpflegung von Fluggesellschaften wie Edelweiss Air, Helvetic Airways, Thai International, Etihad Airways oder Qatar Airways verantwortlich. Die Branche steht unter grossem Kostendruck.

«Cockpit»: Herr Oberholzer, es ist Ferienzeit. Ist das der Saison-Höhepunkt von LSG Sky Chefs/First Catering Schweiz AG?

Markus Oberholzer: Ja, eindeutig. Die Sommersaison dauert jeweils von April bis Oktober, wenn die Kurz- und Mittelstreckendestinationen angefliegen werden. Im Winter verzeichnen wir eine Lücke, wenn der Mittelmeerbereich wegfällt. Erschwerend kommt hinzu, dass das Ägypten-, Marokko- und Tunesien-Geschäft komplett zusammengebrochen ist. Das ist ein grosses Zielgebiet einer unserer grössten Kundinnen, der Edelweiss Air. Als Caterer bekommen wir das natürlich empfindlich zu spüren.

Wie lässt sich die Lücke schliessen?

Das ist genau die grosse Herausforderung. Bei uns arbeiten 240 Personen, 24 Stunden, sieben Tage pro Woche. Darunter sind sehr viele im Stundenlohn beschäftigt, vor allem Frauen, die ein zweites Einkommen erwirtschaften. Wir können unsere Personalplanung nicht ständig den Passagierzahlen anpassen, denn wir erhalten die mehr oder weniger definitive Passagierzahl erst 24 Stunden vor Abflug. Wir müssen aber in der Lage sein, fehlende Mahlzeiten bis fünf Minuten vor dem Schliessen der Flugzeugtür nachreichen zu können. Personalplanung ist ein sehr komplexes Gebiet. Ist der Airbus A320 beispielsweise nur zur Hälfte besetzt, kann ich nicht einfach die Hälfte



Fotos: First Catering

Markus Oberholzer, Gründer von First Catering, wurde 2002 von Ernst+Young zum Entrepreneur des Jahres gewählt. Der 59-jährige CEO der in Bassersdorf ansässigen Firma lernte zuerst Koch, bevor er die Hotelfachschule absolvierte. Seit 22 Jahren ist er selbstständig.

«Der Preisdruck ist enorm. Als Caterer kann man vom Europaverkehr nicht leben.»

des Personals nach Hause schicken. Die Arbeitsprozesse sind klar definiert.

Wie geht es der LSG Sky Chefs/First Catering Schweiz AG wirtschaftlich?

Wir stehen auf gesunden Beinen. Der Markt hat sich aber dahingehend verändert, dass der Preiskampf und vor allem der Preisdruck enorm geworden ist. In Zürich lässt sich das Volumen des Catering-Markts mit

plus/minus 200 Millionen Franken beziffern. Den teilen sich Gate Gourmet und First Catering und könnten davon eigentlich gut leben, wenn die Preise, vor allem von den Airlines, nicht gedrückt würden. Als Caterer kann man vom Europaverkehr alleine nicht leben. Nur auf der Langstrecke lässt sich über das Volumen Geld verdienen. Wenn aber auch auf der Langstrecke die Preise unter Druck geraten, lässt sich kaum mehr kostendeckend produzieren. Als Caterer ist man für eine Fluggesellschaft dann attraktiv, wenn man an verschiedenen Standorten, auf mehreren Kontinenten produziert. Das ergibt am Ende eine Mischrechnung, denn die Kostenstruktur ist überall anders.

Das klingt herausfordernd. Kann Ihr Unternehmen auf diese Weise überleben?

Ja, sonst wären wir ja nicht mehr da. Vor 20 Jahren war die Situation wirtschaftlich aber besser. Damals erzielten wir eine vernünftiger Rendite. Heute kommen die gestiegenen Anforderungen der Kunden hinzu. Swissness ist gefragt, alles muss lokal produziert, die Qualität hoch sein – und es darf nichts kosten! So geht die Rechnung natürlich nicht auf; dafür muss man nicht Betriebswirtschaft studiert haben. Es ist nun mal so, dass Rohmaterial im EU-Raum billiger als in der Schweiz eingekauft werden kann. Uns trifft das nicht so stark, weil wir von den Zollfreibestimmungen profitieren und Mehrwertsteuerbefreit sind. Wir veredeln die Lebensmittel nur und exportieren sie anschliessend. Ein Inflight-Caterer kann somit neben Airline- nicht auch noch Firmencatering betreiben.

Die Personalkosten sind zudem in der Schweiz ungleich höher als im EU-Raum, in Südamerika oder in den Golfstaaten. Nur Skandinavien kämpft mit den gleichen Hürden. Alles entwickelt sich in die falsche Richtung, vor allem, wenn man das Verhältnis von Inflightkosten gegenüber dem Ticketpreis zum Massstab nimmt.

Gate Gourmet wird von der chinesischen Hainan-Group übernommen. Wie kann LSG Sky Chefs/First Catering als letztes Schweizer Unternehmen überleben?

Sehr gute Frage. Ich kann sie nicht beantworten (lacht). Wir sind seit drei Jahren in einem Joint-Venture (Anm. d. Red.: 40 Prozent First Catering, 60 Prozent Lufthansa-Tochter LSG Sky Chefs). Ich habe meinen Partnern genau diese Frage auch gestellt und warte nun auf eine Antwort zur Strategie.

Mit Edelweiss Air und Helvetic Airways hat First Catering zwei qualitativ hohe Brands im Portfolio. Wie nachhaltig sind diese Beziehungen?

Sehr nachhaltig. Edelweiss Air etwa ist seit Gründung unser Kunde. Das Produkt ist von uns entwickelt und nachhaltig geprägt.

Fluggesellschaften machen ein Geheimnis daraus. Sagen Sie uns, was eine Mahlzeit kostet?

Das ist unterschiedlich und hängt von den Buchungsklassen sowie einzelnen Komponenten ab. Wie viele Speisen werden serviert? Handelt es sich um Einweggeschirr? Wie sieht die Logistik aus? Alle diese Faktoren bestimmen den Preis. Nehmen wir zum Beispiel das berühmte «Edelweiss-Zöpfli»: Bis es im Flugzeug ist, fallen verschiedene

Produktionsstätte von LSG Sky Chefs/First Catering Schweiz AG in Bassersdorf.



Kosten an. Ich muss lückenlose Sicherheit nachweisen und dokumentieren können, wie das «Zöpfli» bei uns in Bassersdorf angeliefert wird und den Betrieb wieder verlässt, respektive in welches Flugzeug es verladen wird. Die Maschinerie wird immer gigantischer, bedingt durch die wachsenden Sicherheitsanforderungen.

Und was heisst das in Bezug auf die Mahlzeiten nun konkret in Zahlen?

Das ist sehr unterschiedlich und hängt von Menge, Qualität und Buchungsklasse ab. Ein Frühstück kann zwischen 2 (Kaffee und Gipfeli) und 12 Franken (plus Aufschnitt, Joghurt etc.) kosten, je nachdem wie üppig es ausfällt. Eine einfache warme Mahlzeit kostet zwischen 6 und 9 Franken, bestehend aus kleiner Vorspeise, warmem Essen und Dessert.

«Die Qualität muss hoch sein, darf aber nichts kosten!»

Sind beim Cateringkonzept Unterschiede zwischen Schweizer und ausländischen Airlines zu erkennen?

Auf jeden Fall. Da hat jeder seine eigene Philosophie. Es gibt Airlines, die nach Menüvorschlägen fragen, andere machen Preisvorgaben. Anschliessend kommen sie zu uns und testen das Essen, das wir gemäss ihren Richtlinien gekocht haben. Thai Airways beispielsweise verlangt explizit nach thailändischen Köchen, die ihre Speisen traditionell produzieren. Auch Etihad oder Qatar stellen hohe Ansprüche. Und zwar auch bei den Economy-Class-Passagieren. Diese Airlines wollen keine unzufriedenen Passagiere an Bord.

Womit sehen Sie sich als Caterer sonst noch konfrontiert? Ist vegan ein Thema?

Auf jedem Flug muss gemäss EU-Verordnung eine Liste mitgeführt werden, auf der sämtliche Allergene aufgeführt sind. Diese Liste kann bis zu 30 Seiten umfassen. Die Kabinencrew muss jederzeit in der Lage sein, die Allergene aufzuzählen, die in einer Mahlzeit vorhanden sind.

Vegan ist ein Trend, der nicht aufzuhalten ist. Dies fällt bei uns unter die Sparte Spezial-Essen. Allerdings werden wir von den Airlines nicht zusätzlich entschädigt, wenn wir Spezialmenüs produzieren. **CP**

Interview: Patrick Huber

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?

In Florida, mit der Familie.

Ihre Lieblingsdestination?

Da gibt es nicht nur eine: Afrika, Südamerika ...

Wohin wollten Sie schon immer einmal?

Nach Galapagos.

Wen würden Sie gerne einmal in Ihrem Unternehmen begrüssen?

Bei mir sind alle willkommen. In Singapur habe ich einmal einen ganzen Tag mit Henry Kissinger verbracht (Anm. d. Red.: ehemaliger US-Aussenminister).

Ihr Lebensmotto?

Gesund und glücklich.

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?

LinkedIn und Xing, aber nicht sehr aktiv. Ich bin beim Rotary-Club Zürich-Flughafen.

Der Flug-Musikus

Was haben klassische Musik und die Fliegerei gemeinsam? Auf den ersten Blick wenig. Bei genauerem Hinsehen lassen sich jedoch zahlreiche Parallelen zwischen diesen beiden faszinierenden Welten finden.

Oft werde ich sowohl von Freunden als auch von Arbeitskollegen gefragt, wie ich von der Musik zur Aviatik kam. Der Gegensatz könnte doch nicht grösser sein?! Einerseits stimmt das, aber ganz so simpel ist die Antwort dann doch nicht. Zwar ist ein beruflicher Werdegang in der Musik kreativ und weniger regelbehaftet als in der Fliegerei, jedoch gibt es tatsächlich signifikante Parallelen.

Seit ich zurückdenken kann, gehört die Geige zu mir. Sie war und ist ein grosser Bestandteil meines Lebens und hat meinen Bildungsweg grundlegend geprägt. In knapp 22 Jahren haben sich schätzungsweise über 19 000 Stunden «Geige üben» angesammelt, die natürlich nicht immer Spass gemacht, aber sicher Bereiche wie Disziplin, Ausdauer, Konzentration und Vorausdenken gefördert haben. Diese Attribute werden auch im Pilotenberuf benötigt.

Im Lauf meiner Studienjahre fiel mir immer häufiger auf, wie sehr sich Musiker für die Fliegerei interessierten. Dieses Interesse ging mit zum Teil sehr detaillierten Fragen in ganz spezifischen Bereichen über normalen Small Talk hinaus. Mit der Zeit bemerkte ich, dass es eine Vielzahl von Musikern gibt, die sowohl in Cockpit oder Kabine als auch in einem Orchester oder Ensemble arbeiten. Das lässt sich sowohl bei Swiss, wo es feste Ensembles mit Mitgliedern aus dem Cockpit gibt, als auch bei Lufthansa mit einem klassischen Orchester beobachten. Im Gespräch mit Arbeitskollegen stellte sich ebenfalls heraus, dass viele einen intensiven Kontakt mit der Musik in Form eines Instruments hatten oder immer noch als Ausgleich zum Job musizieren.

Flug versus Konzert

Vergleicht man die Durchführung eines Flugs mit einer Konzertbühne, dann lassen sich unter anderem folgende Gemeinsamkeiten erkennen:

Gute Vorbereitung ist unabdingbar und führt zu einer gefühlten und echten Grund-sicherheit und somit zu einer insgesamt besseren Performance. Bei der Vorbereitung gilt es auch, sich durch Selbstreflexion



Foto: ZVG

Der Autor gibt ein kleines «Konzert» für die Crew in Berlin Tegel (TXL) bei einer Bodenzeit von zwei Stunden. Als Bühne musste die Kabine eines A320 herhalten.

gezielt den Schwachstellen zu widmen, um genau zu wissen, wo die persönlichen Grenzen liegen. Die Vorbereitung beginnt zeitlich vor dem eigentlichen Event, damit gewisse Automatismen greifen können, die auf der Bühne und im Cockpit kognitiv ablaufen müssen. In beiden Bereichen gibt es in der Regel nur einen Versuch und der Prozess ist nicht zu stoppen. Einmal begonnen, muss dem roten Faden gefolgt werden und Ablenkung durch äussere Gegebenheiten wie Nebengeräusche des Publikums oder Zeitdruck im Cockpit ist nicht erlaubt. Bei einem Fehler darf man nicht stehenbleiben, sondern muss nach vorne schauen und weiter gehen. Zeit für die Fehleranalyse bleibt nach dem Flug respektive nach dem Konzert.

Wie bei einem Langstreckenflug muss der «Atem» lang genug sein und die Konzentration vom Anfang bis zum Ende reichen, vom Betreten der Bühne bis zum Ende des Konzerts, vom Eintreffen im Briefingraum bis zur Ankunft am Gate.

Auch Antizipation und Multitasking sind in beiden Domänen zu finden. Natürlich kennt der Musiker das vorzutragende Stück;

jedoch ergeben sich auch auf der Bühne unvorhergesehene Interpretationen oder Situationen, an die er sich anpassen muss, ähnlich wie der Pilot im Flugzeug auf der Strecke.

Ohne Teamwork geht nichts

Im Cockpit wie auch in der Kabine zählt Teamwork, weshalb das Ergebnis der Flug-operation immer ein Resultat beider Piloten ist. Auf der Bühne ist es ähnlich. Wer Kammermusik spielt und beispielsweise mit einem Quartett auftritt, muss sich ebenfalls bewusst machen, dass dies keine «One-Man-Show» ist. Bei den Proben dasselbe: Wie sage ich meinem Nachbarn, dass er gerade zu laut spielt, obwohl in seiner Partitur «piano» (leise) steht? Einfühlsam sollte man also sowohl im Cockpit als auch beim Musizieren sein.

Das Fazit ist kurz und eindeutig: Sowohl Musik als auch das Fliegen können eine Bereicherung darstellen und einen deutlichen Akzent im Bereich «Work-Life-Balance» setzen. **cp**

Jan Liebich

Grandioses Fly-In

Bei Flugzeugenthusiasten zählt das Rencontres Internationales d'Oldtimers – kurz RIO – zu einem der grössten und interessantesten Fly-Ins in der Schweiz. Mit einer hitverdächtigen Rekordbeteiligung an Flug- und Fahrzeugen jagte am 25. und 26. Juni auf dem Regionalflugplatz Freiburg-Ecuvillens ein Höhepunkt den nächsten.

Unter den Fittichen der Gruppe L'association pour la promotion du patrimoine aéronautique (APPA), die eigens im Oktober 2012 zur Erhaltung und Förderung der Luftfahrt im Kanton Freiburg gegründet worden war, fand auf dem Regionalflugplatz Freiburg-Ecuvillens die zweite Auflage des Rencontres Internationales d'Oldtimers (RIO) statt. Für die Gestaltung des diesjährigen Plakates wurde der Schweizer Comiczeichner Franz Zumstein beauftragt. In einer ersten Fassung zeichnete er eine Douglas A-1 Skyraider über Freiburgs neuem Wahrzeichen, der Poya-Schrägseilbrücke mit der grössten Spannweite der Schweiz. Kaum war die erste Version gezeichnet und gedruckt, erfuhr der Zeichner durch die APPA, dass die Skyraider nicht am Event teilnehmen werde. Das Werbeplakat wurde in Windeseile neu gestaltet; diesmal überflog eine Curtiss P-40 Warhawk die Brücke. Zwei Tage vor dem Meeting erfolgte die Schreckensmeldung: Die P-40 blieb infolge Problemen mit dem Kühlsystem ebenfalls am Boden.

Raritäten, Urgesteine und Überraschungsgäste

Auch ohne diese Raritäten zog das legendäre Flugplatzfest an beiden Tagen mehrere 1000 Zuschauer in seinen Bann. Wahre Begeisterungstürme lösten die Demos der beiden ehemaligen Militärflugzeuge C-3605 des Vereins Historic & Classic Airplanes aus Altenrhein und Morane MS-406 aus. Neben der Antonov AN-2, der Classic Formation mit DC-3 und zwei Beech 18 war die Grumman TBM-3E Avenger «Charlie's Heavy» der heimliche Star der Veranstaltung. Wahren Jagdfliegerinstinkt weckte der Luftkampf zwischen diesem und der zur japanischen «Zero» umgebauten North American T-6 aus Frankreich. Ebenso frenetischen Beifall ernteten Bucker Jungmann und Boeing Stearman, die pausenlos am Himmel herumkurvten. Für regen Flugbetrieb sorgten die ein-, über- und ausfliegenden Oldtimer der Typen Stampe SV4C, Aeronca Sedan, Praga 114M, Luscombe, Jodel und Stinson L-5, um nur einige zu nennen. Besonderen Eindruck hinterliess Nils Hagander auf Pitts S1 mit seinem einzigartigen Kunstflugprogramm. Die Überraschung des Tages war schliesslich der Überflug des PC-7 TEAMS der Schweizer Luftwaffe, das dem RIO 2.2 die Ehre erwies. **cp**



Fotos: Roger Steiner

1 Classic Formation mit DC-3 und zwei Beech 18. 2 Die 1967 bei Westland Helicopters Ltd. gebaute WB47G eroberte als einziger teilnehmender Helikopter die Herzen der Zuschauer. 3 Stilecht wurde die Grumman Avenger von US-Armee-Fahrzeugen umrahmt. 4 Perfekt in Szene gesetzt wurde die in Ecuvillens beheimatete Boeing Stearman N2S-5 Kaydet. 5 Jean-Daniel Sauterel überfliegt mit der Stampe SV4C das Festgelände. Gut zu sehen ist der neu erstellte Hangar Nr. 8 (rechts).

Sphair-Absolventen in Châteauroux



Fotos: Hansjörg Egger

Den Pilotenberuf hautnah erlebt

Was für ein Tag für die 60 Sphair-Absolventen: Swiss, Sphair und Swiss Aviation Training ermöglichten ihnen auf dem Flughafen Châteauroux (F) einen vertieften Einblick in die Ausbildung und den Alltag des Pilotenberufs. Derweil absolvierten angehende Swiss-Kapitäne und -Copiloten mit einer A340 und Boeing 777 ihr Landetraining als Abschluss der Umschulung. Dieser Tag bot «grosses Kino» – und begeisterte den fliegerischen Nachwuchs!

Es war für einige wohl ungewohnt früh am Morgen jenes Montags, dem 27. Juni 2016, als sich 60 Sphair-Absolventen beim Check-in auf dem Flughafen Zürich trafen. Doch sie wussten: Diese Morgenstunde hat Gold im Mund. Zumindest goldene Streifen auf den Schultern der weissen Pilotenhemden. Denn der hoffnungsvolle und sorgsam umworbene Pilotennachwuchs begleitete ein Landetraining von Swiss-Piloten in Châteauroux (F). Ziel war es, den erfolgreichen 17- bis 20-jährigen Absolventen eines Sphair-Kurses an diesem Tag einen Blick hinter die Kulissen zu gewähren und sie für den Pilotenberuf bei Swiss und der Luftwaffe zu begeistern.

Kurz vor dem Boarding des Flugs mit dem Airbus A340 bekräftigte Daniel Landert, stellvertretender Flugbetriebsleiter Swiss Global Airlines, während seiner kurzen Ansprache das Interesse von Swiss an den Sphair-Absolventen. «Swiss investiert Milliarden in neue Flugzeuge. Wir brauchen den Nachwuchs, der sie fliegt. Ihr seid eine der wichtigsten Gruppe für unseren Pilotennachwuchs.» Eine Aussage, die gleichsam von der Luftwaffe stammen könnte.

Informationen aus berufenem Munde

Gleich nach der Landung folgte die erste Überraschung: Die A340 positionierte sich neben einer Boeing 777 der Swiss, daneben standen ein Super Puma der Luftwaffe und eine Diamond DA40 NT von Swiss Aviation Training (SAT) – ein wahrhaft seltener Anblick auf dem Vorfeld von Châteauroux. Nach dem einstündigen Flug war zuerst ein Fotoshooting angesagt (Bild oben). Die 25-köpfige Pilotencrew, davon 19 Trainingsteilnehmende und sechs Instruktoren, begannen danach mit dem Landetraining und setzten in der Praxis um, was sie während des Umschulungskurses in Theorie und im Simulator gelernt und erfahren hatten. Die «Widebodies» beim Voltenfliegen zu beobachten, zu filmen und zu fotografieren war eine der vielen Attraktionen dieses Tages.

Während des Programms erhielten die Teilnehmenden umfassende Hintergrundinformationen über die Laufbahnmöglichkeiten bei der Swiss und der Luftwaffe – dies aus berufenem Mund: Militärpiloten auf F/A-18, Super Puma oder EC635, Swiss-Linienpiloten, Ausbildungsfachleute von Sphair und SAT: Die Aufmerk-



60 Sphair-Absolventen erhielten auf dem französischen Flughafen Châteauroux einen Einblick in den Alltag und die Ausbildung von Piloten der Swiss und der Luftwaffe – inklusive Landetraining von A340- und B777-Piloten als Abschluss ihrer Typen-Umschulung.



samkeit der Teilnehmenden war ihnen gewiss. Manch einer hing geradezu an den Lippen etwa von F/A-18-Pilot Jason Stucki, als er von seinen Einsätzen auf einem Flugzeugträger, von den Kabelandungen erzählte. «Alle 37 Sekunden setzte ein Flugzeug auf. Der Anflug ist sehr kurz, denn das Schiff fährt mit konstanter Geschwindigkeit.» Absolut «das Grösste» aber seien die Katapultstarts. Beeindruckend auch die amerikanische Airbase, die er besuchen konnte, mit 250 F/A-18 auf der Flightline – auch für ihn eine neue Erfahrung. Sein Appell an den Nachwuchs: «Take your chance – it's all up to you.» Spürbare Leidenschaft und Begeisterung eines Profis, übertragen auf junge Menschen am Beginn ihrer aviatischen Laufbahn.

Sphair – der Königsweg für den Einstieg in die Aviatik

Neben den Präsentationen konnten die Teilnehmenden im Schulflugzeug Diamond DA40 NT Platz nehmen sowie einen Rundflug mit dem Super Puma miterleben. Simon Kull, Marketingchef von Sphair, zog am Schluss des Tages eine positive Bilanz: «Die Sphair-Absolventen spürten die Professionalität und Seriosität, aber auch die Leidenschaft innerhalb der Swiss und der Luftwaffe. Es ist uns gelungen, diesen jungen Menschen das Gefühl zu vermitteln, dass Fliegen mehr als ein Beruf, ja eine Lebenseinstellung ist und dass Sphair für sie der Königsweg für den Einstieg in die Aviatik bedeutet.» **cp**

ZIGERMEET 2016

Die grösste Flugshow der Schweiz

Mollis GL, 5./6. August 2016

www.zigermeet.ch



Glarner
Kantonalbank

7000
SERVICE
Leistung aus Leidenschaft



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

JETZT HELI-PILOT WERDEN 20 FLUGLEHRERSTUNDEN GRATIS

Jubiläums-
Angebot

20 JAHRE
ABHEBEN MIT **hs**
helisitterdorf

Sitterdorf • Zürich • Fehraltorf

www.helisitterdorf.ch

Inserieren auch Sie in
den Aviatik-Titeln Cockpit
und AeroRevue
031 818 01 17!



Luftrettung für alle –
Dank Ihrer Unterstützung



Medizinische Hilfe aus der Luft.

Jetzt Gönnerin oder Gönner werden: 0844 834 844
oder www.rega.ch

rega 

Sphair-Absolventen in Châteauroux

Was ist Sphair?

Sphair sucht und findet junge Schweizer Nachwuchspiloten und Fallschirmaufklärer. Experten aus der zivilen und militärischen Luftfahrt prüfen die Kandidaten in einem mehrstufigen Verfahren und bereiten sie auf die Praxis vor. Das Sphair-Zertifikat ist ein Qualitätssiegel für das Talent und das Engagement der Kandidaten. Es ist die Eintrittskarte für den professionellen Sprung in die dritte Dimension. Mit Sphair eröffnen sich dem interessierten Nachwuchs eine Vielzahl verschiedener Berufsbilder in der Aviatik, sowohl im militärischen als auch im zivilen Bereich. Sphair-Absolventen sind nicht nur für die Pilotengrundausbildung von Swiss Aviation Training eine interessante Zielgruppe, sie werden von einigen Schweizer Airlines auch bevorzugt angestellt. Sphair ist eine Organisation des VBS (Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport).

Nach erfolgreichem Bestehen des Screenings folgt für die Absolventen von Sphair der zweiwöchige Flugkurs in einer der neun offiziellen Sphair-Flugschulen. Dieser Kurs beinhaltet die praktische und theoretische fliegerische Grundausbildung. Sphair-Kurse werden von der Schweizer Luftwaffe finanziert und in Zusammenarbeit mit dem Aero-Club der Schweiz sowie privaten Flugschulen durchgeführt. Nach der Teilnahme an einem Sphair-Kurs wissen Kandidatinnen und Kandidaten, ob sie den Anforderungen für die spannenden und fordernden Tätigkeiten in der Luftfahrtbranche, etwa als Berufsmilitärpilot, Linienspilot, Flugverkehrsleiter oder als technische Fachperson gewachsen sind. wy

www.sphair.ch

www.swiss-aviation-training.com



Fotos: Jürg Wyss

Brigadier Peter Soller, Präsident Aufsichtskommission Sphair (oben), und Oberstlt Beat Hedinger, Geschäftsführer von Sphair, nahmen ebenfalls am Anlass teil.



Remo Fässler absolvierte den Sphair-Flugkurs in Lommis.

«Was ich bisher erlebt habe, war mega cool»

Remo Fässler, wie haben Sie Sphair bisher erlebt?

Was ich bisher erlebt habe, war «mega cool»! Der Flugkurs etwa war ein spezielles Highlight. Die Erfahrung, erstmals selber fliegen zu können, wird mir wohl unvergesslich bleiben. Auch die speziellen Veranstaltungen, an denen man teilnehmen kann, so wie zum Beispiel heute mit dem A340 nach Châteauroux zu fliegen und Informationen über die verschiedenen Karrieremöglichkeiten zu erhalten, sind wohl einmalige Gelegenheiten, welche in dieser Form nur Sphair bietet.

Was hat Ihnen am heutigen Tag besonders gefallen?

Der Einblick in den Pilotenalltag der Swiss-Piloten, aber auch der Super Puma-Crew auf dem Rundflug war einmalig. Beeindruckt haben mich auch die Begeisterung, welche alle Beteiligten von Swiss, SAT und der Luftwaffe ausstrahlen. Sie üben ihren Beruf aus Leidenschaft aus. Der Pilotenberuf scheint Freude zu bereiten.

Welches ist denn Ihr aviatisches Ziel?

Ich würde gerne Militärpilot werden, könnte mir aber auch eine Karriere als Linienspilot bei der Swiss vorstellen – oder sogar beides: zuerst Militärpilot, danach zu einer Airline wechseln. wy



Foto: Pablo Wünsch Blanco/Sphair

Sie erlebten einen reich erfüllten, spannenden und abwechslungsreichen Aviatik-Tag: die Sphair-Absolventen in Châteauroux.



Cockpit



75 Jahre Militärflugplatz Meiringen

Das PC-7 TEAM demonstriert sein Können über dem Flugplatz Meiringen.



Ein Jubiläumsfest der Superlative

Vor 75 Jahren als «Alpenbasis» der Schweizer Luftwaffe gegründet, hat der Militärflugplatz Meiringen in den vergangenen Jahren stetig an Bedeutung gewonnen. Heute ist er einer der wichtigsten Standorte der Luftwaffe und eine von drei Basen für die F/A-18 Hornets. Vom 16. bis 18. Juni feierte die Luftwaffe zusammen mit der Bevölkerung des Berner Haslitals und rund 30 000 Besuchern das Jubiläum.



Foto: Samuel Sommer

F/A-18 der Schweizer Luftwaffe in Formation.

Für die grossen Jubiläumsfeierlichkeiten war alles bis ins Detail geplant. Nur das Wetter wollte nicht richtig mitspielen. Dennoch pilgerten rund 30 000 Besucher ins Berner Haslital. Die treuen Freunde der Aviatik liessen sich ebenso wenig wie die interessierte Bevölkerung von schlechten Wetterprognosen und Unwetterwarnungen vergraulen. Vor der malerischen Kulisse der Berner Alpen erwartete sie ein spektakuläres Programm in der Luft und am Boden.

Wetterbedingt höherer Aufwand

«Das nasse Wetter führte zu einem grösseren logistischen Aufwand», zieht der Flugplatzkommandant Oberst im Generalstab Reto Kunz Bilanz: «Die Zuschauer- und Ausstellungsflächen mussten zusätzlich befestigt werden. Aufgrund der durchnässten Böden haben wir uns entschieden, auf die rund 7000 Parkplätze in der Flugplatzumgebung zu verzichten, auf Plan B umzusteigen und die Parkplätze auf dem Militärflugplatz Interlaken zu aktivieren. Wegen der erschwerten Anreisebedingungen konnten wir aber die angestrebten Besucherzahlen nicht mehr erreichen.»

Grosse Flexibilität

Das wechselhafte Wetter mit Regen und teilweise tief liegenden Wolken forderte die Organisatoren vom ersten Tag an. Der Zeitablauf für den Trainingstag mit der Ankunft der auswärtigen Flugzeuge war minutiös geplant; doch das Wetter folgte eigenen Regeln. Die Verantwortlichen reagierten äusserst flexibel auf die erschwerten Bedingungen. Es gelang ihnen, Starts, Landungen und die Flugvorführungen hervorragend zu koordinieren. Währenddessen kämpften die Helfer am Boden mit dem morastigen Boden. Rund 1000 Angehörige der Armee sorgten während ihres regulären Wiederholungskurses für einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung. Dank ihrem Einsatz konnten die Besucher trotz dreckigen Schuhen zufrieden nach Hause zurückkehren.

Patrouille Suisse wieder einsatzbereit

«Ich war hoch erfreut, die Patrouille Suisse wieder am Himmel zu sehen und die professionelle Arbeit der Piloten bewundern zu können», betont Reto Kunz. Ob die PS in Meiringen fliegen würde, war nach dem Trainingsunfall vom 9. Juni und dem damit verbundenen

75 Jahre Militärflugplatz Meiringen



Tiger in Formation.



Flugdemonstration der Patrouille Suisse.



Flirt des PC-7 TEAMS.



PC-21.

Absturz eines Northrop F-5E Tiger II im holländischen Leeuwarden lange unklar. Zwei Tage vor dem Training in Meiringen signalisierten die Piloten jedoch ihre Einsatzbereitschaft. Auch die zuständigen militärischen und politischen Stellen gaben grünes Licht. Am 16. Juni hob die PS schliesslich in Meiringen erstmals nach dem Zwischenfall wieder von der Piste ab. Die Piloten zeigten in einer Fünferformation ihre gewohnt sichere und präzise Flugvorführung. Der Pilot, welcher sich in Leeuwarden mit dem Schleudersitz aus der abstürzenden Maschine retten konnte, soll nach seiner Genesung wieder zum Team stossen und seinen Platz in der Formation einnehmen. Bis zu diesem Zeitpunkt wird die Patrouille Suisse zu fünf fliegen.

Höhepunkte

«Eine dem Jubiläum gerecht gewordene Feier ohne Zwischenfälle und mit vielen zufriedenen Gesichtern», so lautet das Fazit des Flugplatzkommandanten Reto Kunz. Die Vorführungen des PC-7 TEAMS in Formation mit einem PC-21 oder das am Seil unter dem Transporthelikopter AS532UL Mk. 1 Cougar hängende Militärfahrgewagen waren nur einige von zahlreichen weiteren Höhepunkten. Das Highlight für Kunz war das bisher einmalige Beschleunigungsrennen zwischen dem Kampffjet F/A-18C Hornet, dem Kampfpanzer Leopard und dem Formel 1-Rennwagen Monteverdi Onyx. Als Gewinner ging die Luftwaffe mit Hauptmann Julien «Teddy» Meister hervor, der seinen Sieg mit einer atemberaubenden Solovorführung feierte.

Volkswirtschaftliche Bedeutung

Die Luftwaffe baute den Militärflugplatz 1941, zwei Jahre nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, aus taktischen Gründen im engen Talkessel, umgeben von 2200 Meter hohen Bergen. Heute ist er mit seinen Kavernen einer der wichtigsten Standorte der Schweizer Luftwaffe. Der Flugplatz ist mit rund 230 Angestellten, 30 Lehrlingen und einer modernen Lehrwerkstatt einer der grössten Arbeitgeber in der Gegend und hat damit eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung für das Haslital. Das regionale Gewerbe profitiert enorm vom Unterhalt und dem Ausbau des Militärflugplatzes. Allein rund eine Million Franken Einnahmen generiert ein dreiwöchiger Wiederholungskurs der Milizfliegerstaffel 8 in Meiringen und Umgebung. **CP**



1 MS-505 Criquet (Lizenz-Storch). 2 F/A-18C im Geschwindigkeitsvergleichstest mit einem Rennwagen. 3 F-16AM der belgischen Luftwaffe im Tiger-Look über dem Haslital. 4 Eurofighter im Sonderanstrich zum 60-jähr-Jubiläum der deutschen Luftwaffe.

Airbus Helicopters H125M

Der Mehrzweckhubschrauber H125M (ehemals AS550C3e) kann durch das flexible «Plug and Play»-Waffensystem «HForce» schnell vom Trainings- oder Transporthelikopter in einen leichten Angriffshelikopter verwandelt werden. Bisher wurden rund 400 H125M in 35 Länder verkauft oder sind bestellt.

Technische Daten

Name	Airbus Helicopters H125M
Hersteller	Airbus Helicopters
Typ	Leichter Mehrzweckhelikopter
Erstflug	März 1985
Länge (inklusive Rotor)	12,94 m
Kabinenbreite	1,65 m
Max. Höhe	3,34 m
Besatzung	1/5
Rotordurchmesser	10,69 m
Max./Dauerleistung	1 x 632 kW / 1 x 598 kW
Leergewicht	1265 kg
Max. Abfluggewicht	2250 kg
Max. Unterlast	1400 kg
Triebwerk	Turbomeca Arriel 2D
Treibstoff	540 l
Höchstgeschwind.	287 km/h
Reichweite	600 km
Website	www.airbushelicopters.com



Im Jahr 1984, zehn Jahre nach dem Erstflug des zivilen Aerospatiale AS350 («Cockpit» 8/2013), gab der französische Hersteller die Entwicklung einer bewaffneten Version bekannt. Bereits zu diesem Zeitpunkt standen einige zivile Versionen AS350B Ecureuil (Eichhörnchen) als Trainings-, Such- und Rettungs- oder Transporthelikopter bei der Armee Singapurs sowie der Luftwaffe und der Marine von Australien im Einsatz. Der bewaffnete Mehrzweckhelikopter entstand aus der AS350B und trug anfänglich die Bezeichnung AS350L. Neben dem stärkeren Turbomeca Arriel 1D-Triebwerk erhielt die Militärversion höhere Landekufen, Schiebetüren, ein erweitertes Armaturenbrett und einen leicht verstärkten Rumpf für die Montage von seitlichen Waffenträgern. Die Schiessversuche begannen im Oktober 1985 und bereits 1986 erfolgte die Auslieferung der bewaffneten AS550 Fennec (Wüstenfuchs).

Eurocopter bot den Fennec als Transporthelikopter (AS550U2), mit Bewaffnung (AS550A2), mit Panzerabwehrlenkwaffen HeliTOW bestückt (AS550C2), in der Marineausführung unbewaffnet (AS550M2) und bewaffnet (AS550S2) an. Mit der Aufrüstung auf das leistungsstärkere Triebwerk Arriel 2D änderte sich die Bezeichnung auf U3, A3 und C3.

In Brasilien baute Helibras sowohl zivile als auch militärische AS350/AS550 in Lizenz. Die Bezeichnungen für die brasilianischen Streitkräfte lauten: CH-50 und TH-50 Esquilo (Luftwaffe), HA-1 Esquilo (Army) und UH-12 Esquilo (Navy). Grossbritannien erhielt ab November 1996 die ersten Maschinen (AS350BB) für die Defence Helicopter Flying School. Die Royal Air Force-Bezeichnungen lauten Squirrel (Eichhörnchen) HT Mk. 1 (normale Instrumentierung) und Squirrel HT Mk. 2 (Nachtsichtbrillen-kompatibles Cockpit).

Der Fennec verfügt je nach Einsatz über TV- und Infrarotkameras, einen Laserentfernungsmesser und ein Laserzielbeleuchtungsgerät für den Einsatz mit Lenkwaffen. Als Bewaffnung stehen an seitlichen Waffenauslegern montierte 12,7 Millimeter-Maschinengewehrbehälter, 20 Millimeter-Kanonenbehälter, un gelenkte 70 Millimeter-Raketen oder Luft-Boden-Lenkwaffen zur Verfügung. Zurzeit bietet Airbus Helicopters den H125M in Indien als Ersatz für die Cheetah (AS315B Lama) und Chetak (AS319 Alouette III) an. Indien hat einen Bedarf von 200 bis 400 Helikoptern. **cp**





AS.350B3 Ecureuil HB-ZDJ der Rhein-Helikopter AG in Bern-Belp.

Heli «Delta Juliett»

Zwei Helikopter aus dem Hause Aerospatiale/Eurocopter trugen das Callsign «Delta Juliett». Der SA.365N Dauphin 2 «Xray Delta Juliett» wurde im Januar 1997 von der Heli-Link AG in Betrieb genommen. Dieser VIP-Helikopter wurde neu ab Werk nach Japan geliefert und fand den Weg über Frankreich in die Schweiz. Im Sommer 1998 übernahm die Heli-Link AG mit dem HB-XQS einen zweiten Dauphin 2. Nach rund vier Jahren wurde der HB-XDJ an die Commerc'Air in Frankreich verkauft, flog aber während des WEF 2001 als F-GPJE noch einmal bei der Heli-Link AG. Der AS.350B3 Ecureuil «Zulu Delta Juliett» trug das Wappen von Liechtenstein. Er ersetzte den AS.350B2 HB-XQR bei der Rhein-Helikopter AG in Balzers. Am 22. Januar 2002 erfolgte der erste kommerzielle Flug des fabrikneuen HB-ZDJ, welcher in der Folge

den Taufnamen «Julia» erhielt. Ende 2004 wurde die Maschine an die Helicopters (Australia) Pty Ltd. verkauft.

Die Helikopter im Detail:

HB-XDJ SA.365N Dauphin 2; S/N 6151; B/J 1985; Vorher: F-WQDJ, F-OHCF, F-WYMB, JA9625; Eintrag: 28. Januar 1997, Halter: Heli-Link AG, Eigentümer: Glider Establishment; Löschung: 18. Dezember 2000, neues Kennzeichen: F-GPJE.

HB-ZDJ AS.350B3 Ecureuil; S/N 3491; B/J 2001; Eintrag: 18. Dezember 2001, Eigentümer & Halter: Rhein-Helikopter AG; Löschung: 1. Dezember 2004, neues Kennzeichen: VH-WCX. **cp**

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



Der HB-XDJ wird für die nächsten Passagiere gelüftet und gekühlt.



SA.365N Dauphin 2 HB-XDJ der Heli-Link AG im warmen Abendlicht.

Aerial Work – die Schweiz setzt europaweit Standards

Wegen ihrer anspruchsvollen geografischen Lage und der zahlreichen schwer erreichbaren Gebiete nimmt die Schweiz im Bereich der Arbeitsfliegerei eine einzigartige Stellung ein. Über Jahrzehnte wurde hier ein Know-how entwickelt, das weltweit kaum zu übertreffen ist.

Unter der Leitung der Swiss Helicopter Association (SHA) und in enger Zusammenarbeit mit der Industrie wird dieses enorme Know-how nun in neue, praxisgerechte Verfahren für die Arbeitsfliegerei einfließen, welche in diesem Bereich den Standard für das gesamte Europa setzen sollen.

Durch die Vereinbarung zwischen der Schweiz und der EU ist auch die Helikopterindustrie von den europäischen Regelwerken betroffen. So muss bis im April des nächsten Jahres der Bereich Aerial Work (Specialised Operations/SPO), in der Schweiz auch «Arbeitsfliegerei» genannt, komplett neu beschrieben werden. Dabei werden die sogenannten Standard Operating Procedures (SOP) neu verfasst. SOP (auf Deutsch: standardisierte Betriebsverfahren) sind eine verbindliche textliche Beschreibung der Abläufe, nach welcher eine Operation durchgeführt werden soll.

Was auf den ersten Blick als zusätzlicher Aufwand erscheint, bietet auch neue Chancen. Dies hat die Swiss Helicopter Association erkannt und eine Arbeitsgruppe aus Experten unter der Leitung von Patrick Fauchère und Christian Müller gebildet. An der Arbeitsgruppe beteiligt sind Air-Glaciers, Eagle Valais, Swiss Helicopter, Air Zermatt und Next Generation Flight Training (NGFT).

Zusammenführung des Know-hows

Ziel ist eine Zusammenführung des gesamten Know-hows aus allen Bereichen der Schweizer Helikopterindustrie und die entsprechende Dokumentation in einem gemeinsamen Werk. Damit dieses nicht



Foto: Air-Glaciers

Oben: Altbewährter Lastesel der Lüfte: SA.315B Lama von Air-Glaciers SA beim Arbeitseinsatz als Wasserträger. Rechts: Vorbereitungen der Flughelfer für das Lauberhornrennen.



Foto: Air-Glaciers SA/ Willi Herel

nur die Pflicht abdeckt, sondern für sämtliche Helikopterunternehmen auch einen Mehrwert generiert, wird ein neuer Weg beschritten: Neben einer grundsätzlichen Einführung in die jeweilige Operation (SOP) werden die wichtigsten Informationen für Piloten, Flughelfer und Dispatch einer speziellen Operation (beispielsweise Unterlast, Montagen, Fotoflüge) auf einer bis drei Seiten zusammengefasst. Diese übersichtlichen «Mini-SOP» können während den jeweiligen Operationen bequem mitgeführt werden. Essenzielle Informationen werden so jederzeit einfach und rasch gefunden. Dieses Vorgehen wurde Ende 2015 am EASA Rotorcraft Symposium vorgestellt und weckte grosses Interesse. Kein Wunder, denn die SOP sind nicht nur für die Schweiz vorgesehen, sondern sollen schlussendlich allen Operators in ganz Europa zugänglich gemacht werden.

Die Arbeitsgruppe überarbeitet ebenfalls das aktuelle Konzept der Ausbildungen für Flughelfer und Dispatch. Hier wird eine Angleichung der Ausbildung mit Hilfe eines Grundkurses diskutiert. Aktuell werden Flughelfer firmenspezifisch ausgebildet, was für die Unternehmen zwar zeit- und kostenaufwändig ist, dafür jedoch die firmenspezifischen Eigenheiten abdeckt. Der Verband versucht auch hier, eine pragmatische und in jeder Hinsicht effiziente Lösung zu erarbeiten.

Die Schweiz nimmt zurzeit in Europa also eine Führungsfunktion ein und wird den neuen Standard für die Arbeitsfliegerei setzen. Wir werden zu einem späteren Zeitpunkt wieder über den aktuellen Stand berichten; die Industrie darf gespannt sein! **cp**

Text: Next Generation Flight Training (NGFT)
 Bearbeitung: Karin Mürger

Vor 50 Jahren im «Cockpit»



Mit der Douglas DC-6B HB-IBA führte die Swissair 1951 eine neue Bemalung ein: weisser Oberrumpf und doppeltes rotes Rumpfband.



Ein eher unbekanntes Flugzeug ist der französische Militärtransporter Sud Ouest SO-95M Corse II, der von der französischen Marineluftwaffe eingesetzt wurde.



John H. Glenn, der erste Amerikaner, der die Welt in einer Weltraumkapsel umrundete, besuchte Luzern und flog anschliessend an Bord eines Pilatus Porters von Buochs nach Genf.

Nicht ein Flugzeug, sondern der Verkehr in der Luft stand vor 50 Jahren im «Cockpit» an erster Stelle: «Die Flugsicherung – Ordnung auf unsichtbaren Strassen» ist der erste Artikel überschrieben. Illustriert ist er mit verschiedenen Gebäuden (Radar auf den Lägern, Radar Holberg, VOR Kloten) und Innenansichten von Tower und Bezirksleitstelle Zürich. Das Wort «Bildschirm» war vor 50 Jahren noch praktisch unbekannt. Auf den acht Seiten wird detailliert und lebendig geschildert, was für einen reibungslosen Luftverkehr alles nötig ist. Der erste Amerikaner, der die Erde in einem Raumschiff umrundete, war zu Besuch in der Schweiz: John H. Glenn beehrte das Verkehrshaus in Luzern mit einem Vortrag und flog anschliessend mit Frau und Tochter von Buochs nach Genf – in einem Pilatus Porter.

Dem «Flugzeug im Schnitt» in der Heftmitte war zu entnehmen, dass der Hawker Siddeley H.S. 125 in nur 16 Monaten entwickelt und zum Erstflug gebracht wurde. In Produktion stand das Flugzeug bis 2013, unter ständiger Weiterentwicklung, zuletzt bei Hawker Beechcraft in den USA.

In der Typensammlung ist das französische militärische Transportflugzeug Sud-Ouest SO-95M Corse II zu erwähnen, das am 17. Juli 1947 erstmals geflogen war und bei der französischen Marineluftwaffe eingesetzt wurde.

Schweizer Spuren im DO.labor



Mit speziellen Kufen ausgerüstet, operierte die in Rorschach endmontierte Dornier Libelle I (Werknummer 31) CH-70 im Januar 1922 mit Dornier Werkspilot Ulrich Niemeyer vom zugefrorenen Bodensee aus. Die in Rorschach am Bau der Libelle I mitwirkenden deutschen Arbeiter pendelten von Friedrichshafen mit dem Schiff zur Arbeit und benützten die heutige Experimentier-Werkstatt DO.labor als Mannschaftsunterkunft.

Delphin und der Versailler Vertrag

Die historische Baracke des im März 2016 eröffneten DO.labors im Dornier-Museum Friedrichshafen erwies sich vor fast 100 Jahren als ein cleverer Schachzug von Firmengründer Claude Dornier: Es gelang ihm dank dieser Baracke, das von den Siegermächten des Ersten Weltkriegs aufgezwungene Bauverbot für Flugzeuge auszuhebeln. Die Spuren führen ans andere Bodenseeufer, ins sanktgallische Rorschach.

Mit dem neu geschaffenen DO.labor (siehe Kasten) für kreative Köpfe und Querdenker schliesst sich quasi der Kreis: Denn die ursprünglich im Friedrichshafener Stadtteil Seemoos errichtete Holzkonstruktion erwies sich als jener Hort, wo Firmengründer Claude Dornier – Ingenieur mit französischen Wurzeln – ab September 1914 an seinen ersten Konstruktionen tüftelte, die bald einmal ihre Schwingen über dem Bodensee ausbreiten sollten. Mit dem Ende des für die Mittelmächte verlorenen Ersten Weltkriegs lauerte Ungemach für Dornier: Die siegreiche Entente verfügte im Versailler Vertrag vom Juni 1919 ein totales Bauverbot für Flugzeuge. Über deren Einhaltung wachte mit Argusaugen die Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission (ILÜK).

Schlupfloch Schwäbisches Meer

Mit dem alliierten Bann auf der Fertigung von Flugzeugen erhielt die Baracke während der ersten Jahre der Weimarer Republik eine besondere Bedeutung. Die Holzkonstruktion mutierte zu einem Trumpf-As in Dorniers Poker, den Versailler Vertrag nachhaltig zu unterwandern. Claude Dornier – mittlerweile Direktor der Zepelin-Werke Lindau GmbH – erspähte jenseits des Schwäbischen Meers ein Schlupfloch, um seine in der Schublade schlummernden

Neukonstruktionen hinter dem Rücken der ILÜK doch noch flügge werden zu lassen. Mit Hilfe des Sankt Galler Kaufmanns Franz Engensperger machte der Sohn eines im Jahre 1862 aus Frankreich ins Allgäu eingewanderten französischen Sprachprofessors einen unauffälligen Bootsschuppen in Rorschach am Bodensee ausfindig, der für die Endmontage geeignet schien. Das war die Geburtsstunde des Dornier-Ausweichbetriebs auf Schweizer Boden.

Die einzelnen, unter grösster Geheimhaltung in Seemoos gefertigten Komponenten gelangten ab Juni 1921 in einer Nacht- und Nebel-Aktion mit Lastkähnen über das Schwäbische Meer. «Ganz ohne Formalitäten», wie zeitgenössische Quellen wissen lassen. Was wohl darauf hindeutet, dass die deutschen Aktivitäten auf Schweizer Boden zur Umgehung des alliierten Bauverbots von der Eidgenossenschaft stillschweigend geduldet wurden. Dies nicht ohne Grund: Die noch in den Kinderschuhen steckende Schweizer Aviatikindustrie wollte damit in den Besitz von Know-how im damals zukunftsweisenden Metallflugzeugbau gelangen. «Was naturgemäss militärische Wichtigkeit besitzt», wie ein im Bundesarchiv Bern schlummerndes Dokument vom 16. Juni 1921 festhält. Rund ein Dutzend Spezialisten und Arbeiter setzten dann die Einzelteile auf Schweizer Boden zusammen. Sie erhielten von der Sankt

Galler Fremdenpolizei die Genehmigung, tagsüber in Rorschach zu arbeiten, mussten aber nach getanem Tagewerk mit Schaluppen wieder nach Friedrichshafen übersetzen. Und hier kommt das heutige DO.labor ins Spiel. Die Baracke diente den zwischen beiden Bodenseeufern pendelnden Arbeitern für rund zwei Jahre als Unterkunft und Schlafgelegenheit.

Von Rorschach nach Japan

Was die deutschen Dornier-Facharbeiter in Rorschach hochstimmten, darf bedenkenlos mit dem Prädikat «High Tech» versehen werden. Das auf vier bis sechs Fluggäste ausgelegte und von einem 185 PS starken BMW IIIa angetriebene Dornier Cs II Delphin-Wasserflugzeug war für damalige Verhältnisse der Ganzmetallkonstruktion und der geschlossenen Passagierkabine wegen eine bahnbrechende Konstruktion. Die in Rorschach endmontierte Delphin (Werknummer 25) wurde am 2. Juli 1921 mit der Immatriculation CH-58 versehen und auf die Eugen Arbenz AG eingetragen. Eine dreiwöchige Werkserprobung – Rundflüge für betuchte Passagiere inklusive – fand auf dem Zürichsee statt, bevor die Delphin noch Ende des gleichen Monats an die Kawasaki Dockyard Company Ltd. in Kobe geliefert wurde. Die Japaner wollten mit dem Kauf erste Erfahrungen beim Bau von modernen Ganzmetall-Flugbooten gewinnen.

Am 16. August 1921 – etwas mehr als ein Jahr nach der Anfertigung der ersten Konstruktionszeichnungen – erhob sich die erste Dornier Libelle I (Werknummer 31) CH-70 vor Rorschach zum Erstflug. Mit grösster Wahrscheinlichkeit sind neben dem Prototypen CH-70 zwischen 1922 und 1923 noch sechs weitere Einheiten dieses Kleinflugbooten in Rorschach endmontiert worden.

Ab 1924 – nach der Lockerung der Baubeschränkungen – nahm die mittlerweile in Dornier Metallbauten GmbH umbenannte Firma die Produktion von Wasserflugzeugen im neuen Stammwerk in Manzell auf. Rorschach hatte seine Schuldigkeit getan, genauso wie die Baracke in Seemoos als Mannschaftsunterkunft für die nach der Schweiz pendelnden Facharbeiter. ☐

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern, dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern sowie dem Dornier Museum Friedrichshafen für die Überlassung von Unterlagen und Fotos.



Foto: Bundesarchiv Bern

Selbst Blumen fehlten nicht: Die Passagierkabine der Dornier Cs II Delphin.



Fotos: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Bild Mitte und unten: Die von deutschen Facharbeitern in der Schweiz zusammengebaute und während dreier Wochen auf dem Zürichsee getestetete Dornier Cs II Delphin (Werknummer 25) CH-58 gelangte Ende Juli 1921 nach Japan.



Für Kreative und Querdenker

Seit vergangenem März ist das Dornier Museum um eine Attraktion reicher: Das 170 Quadratmeter grosse DO.labor bietet Platz für bis zu 80 Personen und ist als Experimentier-Werkstatt für Kreative, Innovative und Querdenker gedacht. Dies mit dem Zweck, dass junge Menschen Felder wie Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik (MINT) entdecken können. An solchen MINT-Fachkräften hat die Wirtschaft – auch in der Schweiz – einen hohen Bedarf. Das DO.labor befindet sich in einer über 100 Jahre alten, historischen Baracke, die sich einst im Friedrichshafener Stadtteil Seemoos befand und von den verheerenden Zerstörungen durch alliierte Bomber im Zweiten Weltkrieg verschont geblieben war. Dem Gebäude drohte 2011 der Abriss, worauf sich das Dornier Museum entschloss, die Baracke in ihre Komponenten zu zerlegen und auf dem Areal des Museums am Friedrichshafener Flughafen wieder aufzubauen. (sta)



Foto: Dornier Museum Friedrichshafen

Freuen sich über das geschichtsträchtige DO.labor: Stiftungsvorstand David Dornier, Museumsdirektor Berthold Porath sowie Archivar Ingo Weidig (von links).

Sion: Eine doppelte Premiere fand am 11. Juli statt: Zum ersten Mal landete ein Embraer 190 in Sion, und dies erstmals für Helvetic Airways. Die Maschine brachte die Mannschaft des niederländischen Fussballvereins PSV Eindhoven ins Wallis.

Foto: Joël Bessard



Basel: Die spanische Volotea hat begonnen, ihre Flotte von Boeing B717 auf Airbus A319 umzustellen. Einer der ersten A319 der Airline, der A319-111 EI-FMY, kam am 31. Mai im Rahmen eines Charterflugs nach Basel. Die Maschine bewirbt mit dem Schriftzug «Allez les Canaris» den französischen Fussballclub FC Nantes. **Foto:** Dennis Thomsen

Bern: Noch drei Dornier Do328 sind bei SkyWork Airlines ab dem Flughafen Bern im Einsatz, die restlichen zwei Maschinen dienen als Ersatzteilerspender und sind in Bern abgestellt. Als Flottenzuwachs ist dafür eine erste Saab 2000 eingetroffen, die zweite sollte in Kürze folgen. **Foto:** Ian Lienhard



Basel: Am 2. Juni benötigte der Integrator TNT zusätzliche Kapazitäten und setzte ab seinem Hub in Liège-Bierset die Boeing B767-232(BDSF) SE-RLA der West Air Sweden, welche für West Atlantic unter Vertrag steht, nach Basel ein.

Foto: Dennis Thomsen



Bern: Überraschend traf die Avro RJ100 HB-IYS von Swiss auf einem Edelweiss-Charterflug aus Altenrhein in Bern ein, bevor sie leer zurück nach Zürich flog.

Foto: Ian Lienhard

Genf: TAP Portugal rüstet derzeit ihre Airbus A320-Flotte mit «Sharklets» (aerodynamisch verbesserte Flügelspitzen) aus. Im Bild der A320-214 CS-TNQ. Mit dieser Massnahme soll unter anderem künftig pro Jahr und Flugzeug der CO₂-Ausstoss um 900 Tonnen reduziert werden. **Foto: Jean-Luc Altherr**



Zürich: Am 19. Juni war ein farbenfroher Gast zu Besuch in Zürich: Die Icelandair Boeing 757 (Hekla Aurora) verlässt hier den Flughafen auf Runway 28.

Foto: Joël Super

Basel: Am 23. Juni fand sich die Antonov An-26B EW-259TG der weissrussischen Genex am EuroAirport ein, um diesen am 24. Juni mit einer Ladung pharmazeutischer Produkte wieder zu verlassen. Die Maschine ist hier kurz nach dem Abheben von der Piste 15 des EuroAirports mit Flugziel Athen zu sehen. **Foto: Dennis Thomsen**



Genf: Die Ilyushin 76TD-90VD RA-76503 der russischen Gesellschaft Volga-Dnepr wurde kürzlich für Missionen in die Antarktis, von Südafrika aus, eingesetzt. Daher die Bemalung mit dem Kürzel «ALCI» (Antarctic Logistic Centre International) und den Pinguinen.

Foto: Jean-Luc Altherr



Zürich: Start der ersten Boeing 777 der Swiss, HB-JNA, auf Piste 28.

Foto: Christian Merz





Bild ganz oben:

Zürich: Die auf die Firma Swiss Jet zugelassene Gulfstream G650, HB-JUF, stand am 7. Juli in Zürich.

Foto: Thierry Weber

Bild Mitte:

Basel: Mittlerweile hat auch die letzte ATR-42 der ehemaligen Farnair Europe das neue Farbleid der ASL Airlines Switzerland erhalten. Die ATR-42-320 HB-AFF des Basler Carriers wartet hier am 22. Juni auf dem Vorfeld des EuroAirports auf ihren nächsten Einsatz.

Foto: Dennis Thomsen

Bild oben:

Genf: Für die Fussball Europameisterschaft 2016 hat Lufthansa diese Boeing 737-330 D-ABEK in «Fanhansa» umbenannt.

Foto: Jean-Luc Altherr

Grosses Bild links:

Zürich: Landung einer A330 der Oman Airlines auf der Piste 28 mit dem Säntis im Hintergrund.

Foto: Christian Merz

Foto: Karin Gubler



Foto: Karin Gubler



Foto: Martin Thoni

Links: Trotz Regenwetter eine einzigartige Show: Die neun Maschinen des PC-7 TEAMS über Beromünster. Oben rechts: Die Lockheed L-1049 Super Constellation im Verband mit dem PC-7 TEAM. Unten rechts: Der Morane Saulnier MS 505 Criqueet (Nachbau Fieseler Storch) grüsst aus der Luft.

Glückwünsche aus der Luft

Petrus meinte es nicht gut mit den Flug-Fans – und doch strömten sie zu Tausenden auf den Flugplatz Beromünster an die «Flügerchilbi 2016». Zum Jubiläum «50 Jahre Flubag» grüssten das PC-7 TEAM sowie die weltweit einzige flugfähige Lockheed Super Constellation L-1049 aus der Luft.

«Normalerweise fliegen bei diesem Wetter auf unserem Flugplatz nicht einmal die Vögel», kommentierte Platz-Speaker und Flubag-Verwaltungsrat Marc Siegenthaler. Es goss am Samstagmorgen zeitweise wie aus Kübeln. Und doch: Wo Fliegerherzen schlagen, da lässt man sich nicht so schnell von Regen und Wind beeindrucken. Pünktlich zum 50-Jahre Jubiläum der Flugplatzbetreiber-Gesellschaft Flubag (Flugbetriebs AG) erschienen die angekündigten aviatischen Star-Gäste am Himmel über Beromünster.

Ernst Frei mit der historischen Lockheed Super Constellation L-1049 führte die Gratulanten-Schar in der Luft an. Im Schlepptau die neun rot-weißen Maschinen des PC-7 TEAMS – ein einmaliges Bild in der Geschichte des Flugplatzes. «Happy birthday Flubag –

herzliche Gratulation zum 50-Jahre Jubiläum!», funkte Captain Frei aus dem Cockpit der «Super Connie».

Dann kam der grosse Moment des PC-7 TEAMS. Mit atemberaubenden Figuren und Show-Einlagen sorgten die neun Piloten für ein wahres Spektakel am Himmel über Beromünster.

Auch wenn einige Highlights aus meteorologischen Gründen aus dem Programm gestrichen werden mussten, gab es viel zu bewundern. Etwa den Überflug des Fieseler Storchs Fi-156; im Cockpit Urs Baltisberger, Chef-Ausbildungspilot sowie Chief Flight Instructor der Boeing 777 bei der Swiss. Ebenfalls Grüsse aus der Luft überbrachten die Junkers Ju-52 sowie die Pilatus PC-12 im Design des Luzerner Künstlers Hans Erni. Auch die Rega war mit einem Helikopter vom Typ EC145 samt Crew vor Ort. Das Super Puma Display Team der Schweizer Luftwaffe demonstrierte die extremen Flugfähigkeiten des Schweizer Armee-Helikopters.

Rund 8000 Flug-Fans besuchten den Flugplatz über das ganze Wochenende. «Es ist unglaublich, wieviele kleine und grosse Flugfans uns besucht haben. Das zeigt: Die Fliegerei fasziniert alt und jung nach wie vor sehr stark», sagte Hans-Rudolf Müller, Präsident des Flubag-Verwaltungsrates **cp**

Erik Schwickardi

Eine besondere Begegnung

Der Uhrenhersteller Hamilton hat Anfang Juli in den Walliser Alpen ein aviatisches Treffen zwischen der «Patrulla ASPA» (Helikopter-Kunstflugstaffel der spanischen Luftstreitkräfte) und der «Air Zermatt» organisiert. Die «Patrulla ASPA» besteht aus sechs Eurocopter EC 120B Colibri sowie einer Reserve-Maschine. Grund für die Flugeinlagen ist ein Werbefilm, den Hamiltonwatch produzieren lässt. Die spanischen Piloten zeigten sich beeindruckt von der Umgebung und sprachen vom «schönsten Flug ihres Lebens». **Joël Bessard**
www.hamiltonwatch.com / www.air-zermatt.ch



Foto: Joël Bessard

EC120 Colibri der spanischen «Patrulla Aspa» in Raron.

Hornet aus Holz

Seit bald drei Jahren steht die F/A-18C X-5099 im Dienst. Die originalgetreue Attrappe dient der Truppe und dem Berufspersonal auf den Flugplätzen Meiringen und Payerne zur Ausbildung. Die hohe Auslastung zeigt: Es braucht eine zweite.

Rettungs- und Feuerwehrrübungen an einem hundert Millionen teuren F/A-18-Kampffjet würden diesen blockieren. Und was, wenn dabei ein Schaden entstünde? Der Jet wäre für Wochen ausser Betrieb gesetzt – undenkbar, was dies kosten würde! Aber eine Ausbildung und das Training der Truppe in RS und WK sowie des Betriebspersonals sind zwingend erforderlich. So machte sich Peter Mathys, Projektleiter bei Armasuisse, 2009 erste Gedanken zu einer F/A-18-Attrappe. Bei der Firma Hugo Wolf AG in Seftigen fand er Kompetenz und Material und mit Georges Sommer jun. als Teilhaber und seinen Leuten ein begeistertes Team für den Bau eines Mock-ups. Die «Mobile Ausbildungsanlage Ground Operations», so die offizielle Bezeichnung, wurde nach einjähriger Bauzeit im Sommer 2013 abgeliefert. Seither wird das Mock-up abwechselungsweise in Meiringen und Payerne zur Ausbildung im Fahrertraining, der Pilotenrettung sowie dem Bergen und Heben einer Maschine eingesetzt.

X-5098 – die erweiterte Version

Für Andreas Willener, Chef des Unfall-Piketts Meiringen, war bald klar: «Die Auslastung ist hoch. Es braucht ein zweites Mock-up.» Armasuisse wurde überzeugt, Peter Mathys startete das zweite Projekt, und

bei Sommers hängen seit Januar die neuen Pläne einer verbesserten Version an den Wänden. Das stahlverstärkte Holz-Gerippe wiegt über vier Tonnen bei einer Fläche von 303 Quadratmetern. Komponenten wie Lenkwaffen-Attrappen und die Rauchanlagen für Triebwerke und Fahrwerk stehen bereit zur Aufnahme. Das Cockpit wird mit einem echten Schleudersitz ausgestattet sein. Die Instrumentierung, teils mit Originalinstrumenten, unterscheidet sich in nichts vom Original, ebenso wie das Fahrwerk. Dessen Bugrad ist neu einzieh- und ausfahrbar. Zusätzlich zu Simulationen von Lecks im externen Flügeltank können neu auch die internen Flügeltanks mit Wasser gefüllt werden. Und am Leitwerk werden Positionslichter montiert, die Nachtübungen möglich machen.

Die zusätzlichen Anlagen erfordern eine neue Software, mit welcher Andreas Willener die Übungen am Rumpf-Display oder über ein externes Tablet auslösen und dabei den Einsatzleiter vor «Notsituationen» stellen kann. Nach dem Einbau aller Komponenten wird X-5098 ab Spätsommer mit glasfaserverstärktem Kunststoff laminiert werden. Dann folgen umfassende Tests, bevor die zweite Holz-Hornisse voraussichtlich im März 2017 der Armasuisse und Luftwaffe übergeben wird. **cp**

Felix Meier



Ein Kampffjet aus Sperrholz entsteht: X-5098, das zweite Hornet-Mock-up im Rohbau.

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Ehrenamtliches Engagement in der Aviatik – Anerkennung und Dank!

Mehr als bei andern Verkehrsträgern in der Schweiz ist die Aviatikszene, ganz besonders die nichtkommerzielle Leichtaviatik und der Luftsport, stark geprägt von Enthusiasmus, Begeisterung für die Sache und hohem ehrenamtlichem Engagement. Dies ist sehr erfreulich und auch ausserordentlich wichtig. Doch woher kommt diese positive Haltung? Es ist vor allem das Interesse an der dritten Dimension, die Faszination an der Luftfahrt insgesamt und der immer noch im erdgebundenen Menschen vorhandene Traum vom Fliegen. Dazu kommen positive zwischenmenschliche Erfahrungen aus der eng vernetzten Welt der Aviatik, verbunden mit vielen interessanten Erlebnissen. Zusätzlich gründet eine starke Motivation in der Erkenntnis, dass die meisten Ziele in der Fliegerei, ob beruflich, im Sport oder in der Freizeit, nur mit Begeisterung und grossem persönlichen Engagement erreicht werden können. Ohne freiwillige Unterstützung und ohne die Vielzahl ehrenamtlicher Leistungen wären die meisten Luftsportsparten nicht überlebensfähig. Selbst die Nachwuchsförderung für die Luftfahrt wäre ohne das enorme freiwillige Engagement kaum wahrnehmbar. Die wichtigsten ehrenamtlichen Förderer sind die Stiftung Pro Aero, der Aero-Club der Schweiz mit seinen acht Spartenverbänden, der Hängegleiterverband, der Verband Schweizer Flugplätze und die Veteranenverbände. Dass sich auch Veteranen engagieren, gründet in der Erfahrung, als junge Aviatiker profitiert und dabei viel Schönes erlebt zu haben. Es ist nun ihr Bestreben, dies auch den nachfolgenden Generationen zu ermöglichen. Die Luftfahrt insgesamt ist und bleibt faszinierend und hat eine grosse Zahl von Fans, obwohl dies in den Medien und in der Politik leider nicht den entsprechenden Niederschlag findet.

Grosse Anerkennung und Dank gebührt den vielen Ehrenamtlichen, allen Personen, welche in irgendeiner Form die Aviatik unterstützen und nicht zuletzt all jenen, die sich zur Luftfahrt bekennen. Setzen wir alles daran, dass dies in der Schweiz noch lange so bleibt.

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

Singapore Airlines – Begehrte Premium Economy

Singapore Airlines bietet die Premium Economy-Klasse neu auch in der Schweiz an. Nach einer zweijährigen Entwicklungsphase und einer Investition von rund 80 Millionen Dollar ist die Klasse nun auch auf der Strecke von Zürich nach Singapur, die mit dem Airbus A380 bedient wird, verfügbar.



Fotos: Singapore Airlines

Die neue Premium Economy Class der Singapore Airlines bietet neben einer grösseren kulinarischen Vielfalt auch viel mehr Beinfreiheit.

Ursprünglich hätte die neue Premium Economy von Singapore Airlines auf der Strecke Zürich-Singapur schon seit dem 27. Dezember 2015 eingeführt sein sollen (siehe «Cockpit 3/2015»). Doch es kam immer wieder zu Verzögerungen, so dass die neue Buchungsklasse nun im Juni auf einzelnen Flügen und ab 24. Oktober auf allen Flügen von Zürich in den Stadtstaat Singapur gebucht werden kann. 36 Sitze beinhaltet die zwischen der Business Class und der Economy Class liegende Premium Economy Class im A380. Für einen Aufpreis von 350 Franken pro Strecke profitiert der Passagier von einigen Vorteilen; so etwa von einer Freigepäckmenge von 35 Kilogramm, einem Priority Check-in, einem grösseren Angebot an Getränken und Speisen und weiteren Annehmlichkeiten.

36 Sitze sind fast zu wenig

Das neue Angebot sei von der Kundschaft sehr gut aufgenommen worden. Auf den meisten Flügen gehen die 36 Premium Economy-Sitze weg «wie warme Weggli», betont Corporate-Verkaufsleiter Daniel Fanconi. Die Sitze der Premium Economy Class sind modern und stilvoll gestaltet. Jeder Sitz ist – je nach Flugzeugtyp – zwischen 47 und 49,5 cm breit und der Sitzabstand

beträgt 96,5 cm. Mit geräuschreduzierenden Kopfhörern und einem 33,8 cm grossen Full-HD-Bildschirm – dem grössten seiner Klasse – können sich die Fluggäste auf ein erweitertes Bordunterhaltungsprogramm freuen.

Erschwinglicher Luxus

Der Preis sei attraktiv, so dass sich manch einer den «Luxus einer halben Business Class» leiste, so General Manager Switzerland Ranjan Jha. In den Sommermonaten ist die neue Klasse noch nicht auf allen Flügen ab Zürich verfügbar. Gebucht werden kann sie bis am 24. Oktober erst auf drei bis vier wöchentlichen Flügen.

Die Premium Economy Class wird schrittweise in 19 Airbus A380, 19 Boeing 777-300ER und in den ersten 20 Flugzeugen des im März 2016 zur Flotte gestossenen Airbus A350 eingebaut. Zum ersten Mal wurde die Klasse am 9. August 2015 auf der Strecke Singapur-Sydney eingesetzt. Darauf folgte die Einführung auf anderen Strecken, darunter Frankfurt, München, Paris, London, Auckland, Peking, Delhi, Hongkong, Mumbai, Shanghai und Tokio. Ab Ende Juli 2016 wird die Premium Economy Class auf der Strecke Frankfurt-New York ebenfalls angeboten. **cp**

Patrick Huber

Leichter fliegen dank Luzerner Technologie

Verkehrsflugzeuge sollen umweltfreundlicher und leiser werden. Dafür müssen sie vor allem an Gewicht verlieren. Über 500 Kilometer Kabel fliegen beispielsweise in einem Airbus A380 mit, um alle Systeme mit Strom zu versorgen und Daten zu übertragen. Inklusive Halterungen und Stecker wiegen sie acht Tonnen. Gut drei Tonnen davon machen jene Kabel aus, die zur reinen Datenübertragung verwendet werden. Ingenieure der Hochschule Luzern wollen deshalb die Powerline Communication (PLC) in den Flugzeugbau bringen: Werden Daten nicht mehr über separate Kabel, sondern über die Stromleitungen übertragen, können viele Kabel eingespart werden. Die Hochschule Luzern entwickelte dafür eine Technologieplattform, die hohe Sicherheitsanforderungen erfüllen muss. **pd**

«Rega 12 – bitte antworten»

Ein herrlicher Wandertag. Gut gerüstet geht es mit der Luftseilbahn Kies-Mettmen (Schwanden/Glarus) auf 1860 Meter zur Mettmenalp. Die Stimmung ist famos, obwohl erste dunkle Regenwolken aufziehen.

Während alle Blicke talwärts schweifen, passiert es: Rund 120 Meter vor der Einfahrt in die Bergstation bleibt die Gondel nach kurzem Ruckeln stehen. Totenstille und mulmige Gefühle in der Kabine werden von der schrillen Lautsprecherdurchsage unterbrochen, die uns darüber aufklärt, dass eine technische Störung vorliegt und die Fahrt nicht fortgesetzt werden kann. Ruhe bewahren und Personalanweisungen befolgen. Die Evakuierung scheint unausweichlich. Doch die Gondel befindet sich über unwegsamem Gelände. Abseilen unmöglich. Als wäre das nicht schon genug, verschlechtert sich das Wetter zusehends. Wenige Minuten später schallt es erneut aus dem Lautsprecher. Als wir erfahren, dass es sich um einen grösseren Defekt handelt, sinkt die Stimmung rapide. Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega ist bereits avisiert. Derweil prasselt ein Platzregen auf die Kabine. Die Erleichterung



ist spürbar, als wir den Rettungshelikopter erspähen. Vorsichtig nähert sich die Agusta Westland AW 109 «Da Vinci» der Gondel. Rechtsseitig ist die Türe geöffnet und zwei Helfer warten auf ihren Einsatz. Der Heli schwebt nun über der Kabine. Ehe wir begreifen, was passiert, rumpelt es über unseren Köpfen. Die zwei «Rettungsspezialisten Helikopter» (RSH) werden auf das Dach der Gondel abgesetzt. Einer unserer Retter öffnet die Kabinenluke und steigt über die Leiter zu uns herunter. Seine Aufgabe ist es, die Fahrgäste zu beruhigen, unsere Sicherung für die bevorstehende Rettung zu übernehmen und uns beim Anziehen des Bergedreiecks behilflich zu sein.

Rettung in Zweiergruppen

Wir werden nun in Zweiergruppen eingeteilt und über den weiteren Ablauf instruiert. Die ersten zwei Fahrgäste kraxeln über die schmale Alu-Leiter auf das Kabinendach. Sie werden vom zweiten RSH in Empfang genommen und sofort am Geländer der Gondel gesichert. Die Aktion läuft nach einem, bei jeder Seilbahn individuell in einem Bergungsplan vorgegebenen Prozedere ab. Auf dem Kabinendach sitzend, wartet das erste «Zweier-Paket» auf den Transport ins Tal. Anschliessend sind wir an der Reihe. Einmal auf der Gondel, schweift mein Blick hinauf zum Heli. Schon spannt sich das Rettungsseil und hebt uns mit einem Ruck vom Kabinendach – «Rumhängen» wäre jetzt wohl die richtige Beschreibung der Situation...!

Während des Flugs ins Tal dreht sich das Seil um die eigene Achse. Ich verliere fast die Orientierung. Neben der Seilbahnstation wird der Heli durch einen Einweiser an die richtige Position kommandiert und wir werden sanft abgesetzt. Die Rettungshelfer des Schweizer Alpen-Clubs (SAC) nehmen uns in Empfang und leinen uns ab. Froh, wieder festen Boden unter den Füßen zu haben, findet diese «Wanderung» ein abruptes Ende.

Echtzeit-Training für den Ernstfall

Zugegeben: Die Fahrgäste wurden zuvor in einem Briefing über die bevorstehende «Panne» der Seilbahn orientiert, nachdem sich diese freiwillig für die Evakuationsübung gemeldet hatten. Jährlich wird unter Federführung der Rega – in Zusammenarbeit mit der Alpinen Rettung Schweiz (ARS), des Schweizer Alpen-Clubs (SAC) und Figu-



Erfahren, wie sich der Ernstfall anfühlt: Eine inszenierte Evakuierung im Gebiet der Mettmenalp.

ranten – eine Seilbahnevakuationsübung angesetzt. «Rega 12» startete von der Basis Mollis aus zu ihrem «Einsatz». Pilot Marco Lehmann zog im Debriefing eine positive Bilanz und dankte allen Beteiligten für die erbrachten Leistungen.

Was ich von diesem Tag mit nach Hause nehme: Eine eindrückliche Erfahrung – und die Gewissheit, dass im Ernstfall auf hervorragend geschulte, hochprofessionell arbeitende Fachleute und ein einwandfrei funktionierendes Team gezählt werden kann.

Roger Steiner

Mit Air Europa nach Madrid

Iberia und Swiss bekommen auf der Strecke Madrid-Zürich Konkurrenz. Mitte Juni eröffnete Air Europa eine neue Verbindung. Zürich wird von der spanischen Hauptstadt aus zweimal täglich angefliegen. Die Verbindung am Abend ist vor allem für Anschlussflüge nach Südamerika ideal.

Es sind zehn Millionen Passagiere, welche 2015 mit Air Europa flogen. Letztes Jahr erzielte die einstige Charter-Fluggesellschaft mit Sitz auf Palma de Mallorca, die früher zusammen mit der 1991 in Konkurs gegangenen Air Europe zusammenarbeitete, einen Umsatz von 1,7 Milliarden Euro. 1986 hob Air Europa erstmals ab. Seit 1991 führt Juan José Hidalgo die Airline. Er hat eine besondere Beziehung zu Zürich, weil er schon mit 17 Jahren von Salamanca in die Schweiz kam. «Pepe» Hidalgo ist ein Selfmade-Manager, der sich in Spanien vor allem in Tourismus und Hotellerie einen Namen machte, obwohl er die Schule schon mit zwölf Jahren aus finanziellen Gründen verlassen musste. Sein erstes Geld verdiente er mit seinem Transportunternehmen, indem er spanische Gastarbeiter von Zürich nach Madrid und zurück beförderte, kaum hatte er sich in jungen Jahren in Zürich niedergelassen. Damals gründete er die Globalia Corporacion, eine unter anderem auf Reisebüros spezialisierte Holding. Mit den ersten Inlandflügen einer privaten Fluggesellschaft durchbrach Air Europa 1993 das Monopol von Iberia in Spanien. Einen Namen hat sich Air Europa auch in der Karibik gemacht: Air Europa gründete im Jahr 2007 zusammen mit der Regierung der Dominikanischen Republik die Tochtergesellschaft Air Dominicana als zukünftigen Flugcarrier des Landes.

Skyteam-Mitglied

Heute verfügt Air Europa über elf Embraer 195, 20 Boeing 737-800,



Foto: Travelnews

Juan José Hidalgo, CEO von Globalia Corporacion, zu der auch Air Europa gehört, ist sehr erfreut, nun auch Zürich bedienen zu können.

15 Airbus A-330 und vier Boeing 787 (Dreamliner) – weitere 18 Dreamliner kommen ab 2017 hinzu. Verstärkt setzt das Skyteam-Mitglied Air Europa auch auf Langstrecken. So bedient die spanische Airline auch Miami, New York, San Juan (Puerto Rico), Cancun, Havanna, Punta Cana, Caracas, Lima, Santa Cruz, Salvador, Montevideo, Asunción und São Paulo. Die Anschlussflüge von Zürich harmonisieren gut mit den Flugzeiten der Langstreckenflüge. Hidalgo sprach am Eröffnungsanlass von einer 30-jährigen Erfolgsgeschichte. «Bis heute hat einzig Zürich gefehlt.» Das sei nun korrigiert worden.

Maria del Mar Ayudarte, Regionaldirektorin Schweiz, Deutschland und Österreich, hofft im ersten Jahr auf der Strecke Zürich-Madrid 130 000 Passagiere befördern zu können. Der Schweizer Markt weist ein grosses Potential auf. **cp**

Patrick Huber

SkyWork Airlines mit Saab 2000

Mit zwei Monaten Verspätung hat SkyWork Airlines ihre erste Saab 2000-Maschine in Empfang nehmen können. Aus dem traditionellen Gelb ist ein schweizerisches Rot-Weiss geworden.

Am 1. Juli hat bei der Berner Regionalfluggesellschaft SkyWork Airlines eine neue Ära begonnen. Die aus Schweden von Leasinggeber Rockton stammende Saab 2000 nahm ihren Dienst mit einem Flug von Bern via EuroAirport Basel nach London City (SX 522) auf. Die HB-IZB wurde Ende Juni vom Bundesamt für Zivilluftfahrt technisch abgenommen. Das Flugzeug trägt noch nicht das komplette Skywork-Branding; aus Zeitgründen wurde vorerst darauf verzichtet. Die Maschine wird zu einem späteren Zeitpunkt mit der gesamten Lackierung von SkyWork Airlines versehen.

Über die Höhe der Entschädigungszahlung, die SkyWork Airlines für die zu späte Auslieferung erhalten dürfte, machte SkyWork-Sprecher Max Ungricht keine Angaben. Er verwies auf die gültigen Verträge und darauf, dass Gespräche geführt werden. Aufgrund der



Foto: Skywork Airlines

Die erste Saab 2000 von SkyWork Airlines.

Verzögerung musste SkyWork eine Dornier D0328 (31 Sitzplätze) der aus Innsbruck stammenden Welcome Airline anmieten, um so ihren Verpflichtungen gegenüber den Passagieren nachkommen zu können. Die Reservationen waren für die 50-sitzige Saab 2000 eingegangen, was zu Kapazitätsengpässen führte.

Die drei Dornier-Maschinen werden Schritt für Schritt ausgeflottet und durch grössere ersetzt. Die neuen Maschinen werden in Weiss bemalt. Mit gutem Grund: Nach Ablauf des Leasingvertrags müssen die Maschinen in weisser Farbe zurückgegeben werden. Mit dem Verzicht auf die bisherige gelbe Bemalung spart SkyWork viel Geld ein. **ph**

News

Schweiz

Flughafen Zürich: Abrollwege blockiert

Das Fluglärmforum Süd hat beim Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde gegen die geplanten Schnellabrollwege beim Flughafen Zürich eingereicht. Der Flughafen wollte so seine Kapazität durch die Hintertüre erhöhen, schreibt die Interessengemeinschaft von 23 im Süden des Flughafens beheimateten Gemeinden. Das Forum geht von fast 8000 zusätzlichen Flügen pro Jahr aus. Der Bundesrat hatte die neuen Schnellabrollwege im März erlaubt. Bis zu einer Entscheidung des Gerichts darf der Flughafen nicht mit dem Bau beginnen. CP

Belair-Verwaltungsrat: Mölloney ersetzt Schär

Matthias Mölloney ist in den Verwaltungsrat der Belair Airlines AG gewählt worden und wird damit Nachfolger von Beat Schär. Nach langjähriger CEO- und Verwaltungsratsarbeit hat sich Schär bei der ordentlichen Generalversammlung der Belair Airlines AG aus Altersgründen nicht zur Wiederwahl zur Verfügung gestellt. Mölloney ist Inhaber der peopleXpert GmbH, Centerleiter der HWZ (Hochschule für Wirtschaft Zürich), Präsident der ZGP und Direktor am Future Work Forum in London. Zuvor war Mölloney unter anderem im Personalmanagement der Deutschen Lufthansa AG sowie als Personalchef für die Swissair tätig. CP

Drei Pilotenverbände unter einem Dach

Die Präsidenten der Pilotenverbände Aeropers, IPG und EPA haben den Fusionsvertrag über das Zusammengehen in einen Verband unterzeichnet. Die Piloten der drei Verbände werden zukünftig vom neu benannten Verband «AEROPERS – Airline Pilots Association» vertreten. Nach diesem Zusammenschluss wird der Verband über 1400 Mitglieder zählen. Ziel dieser Fusion ist es, in Zukunft als geeinter, starker Verhandlungspartner mit den Fluggesellschaften Swiss International Air Lines, Swiss Global Air Lines und Edelweiss Air zusammenzuarbeiten und zu verhandeln. CP

Easyjet stärkt Position in der Schweiz

Easyjet ergänzt seinen Flugplan ab Basel, Genf und Zürich ab Herbst 2016 mit sieben zusätzlichen Destinationen. Mit Amsterdam, Berlin und Lissabon wird Easyjet das Angebot ab Zürich



Foto: Dennis Thomsen

gleich mit drei Destinationen ergänzen. Ab Basel geht es ab 1. Dezember das ganze Jahr über nach Funchal in Portugal. Ab Genf fliegt Easyjet nun ganzjährig nach München. Von November bis März 2017 können Kunden jeweils von Genf nach Fuerteventura und von November bis März 2017 nach Inverness reisen. CP

Zürich: Zone West wird erweitert

Die Standplätze für Langstreckenflugzeuge werden knapp. Deshalb erweitert die Flughafenbetreiber im Rahmen der Entwicklung Zone West die Vorfeldflächen im Westen des Flughafenareals. Die Bauarbeiten haben am 4. Juli begonnen. Am 2. Dezember 2013 erteilte das UVEK der Flughafen Zürich AG die Plangenehmigung für den Bau von, je nach Flugzeugmix, insgesamt rund 20 Standplätzen in der Zone West. Im Rahmen einer ersten Etappe sind zwei Standplätze für Flugzeuge der Kategorie E – darunter fallen beispielsweise die Boeing 777 oder der Airbus 340 – vorgesehen. CP

Gategroup wird chinesisch

Der chinesische Mischkonzern HNA übernimmt die Schweizer Gategroup definitiv. Bisher sind der HNA 64 Prozent der Anteile am Zürcher Unternehmen zugesichert worden. HNA will insgesamt rund 1,4 Milliarden Franken zahlen. Gategroup-Grossaktionär RBR Capital Advisors hatte gegen die Transaktion opponiert, weil ihm die offerierten 53 Franken pro Gategroup-Aktie zu wenig waren. An der Börse kostete die Aktie zuletzt 51 Franken. CP

IG-Dreifachnutzung Flugplatzareal Dübendorf

Im Hinblick auf die anstehende Verabschiedung des Konzeptteils des zivilen Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und des Übergangsobjektblatts des Sachplans Militär (SPM), ist Anfang Juli die Interessengemeinschaft «IG Dreifachnutzung Flugplatzareal Dübendorf» gegründet worden. Die IG mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft will sich gemäss eigenen Angaben zum Wohl des Wirtschaftsstandorts Zürich für ein intelligentes Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen einsetzen. Sowohl der nationale Innovationspark wie auch die zivile und die militärische Fliegerei finden aus der Sicht der IG Platz auf dem Areal. Für den Wirt-

schaftsstandort Zürich ergeben sich mit dieser sinnvollen dreifachen Nutzung erhebliche Potenziale, die es klug zu nutzen gelte. CP

International

Die belgische VLM stellt Flugbetrieb ein

Der Aufsichtsrat von VLM Airlines NV hat beim Handelsgericht Antwerpen den Gläubigerschutz zurückgezogen und Insolvenz beantragt. Der Flugbetrieb wurde sofort eingestellt.

Auch nach dem gewährten belgischen Verfahren zum Gläubigerschutz für sechs Monate, blieb dem Restrukturierungsteam nicht ausreichend Zeit, den weiteren Abgang von Piloten zu reduzieren und genug finanzielle Ressourcen aufzubringen, um den Flugbetrieb sicherzustellen. Zudem wurden Charteraufträge unerwartet storniert. Der geplante Sale-Lease-Back der sich im Eigentum der VLM befindenden Flugzeuge (Bild) oder eine Rekapitalisierung hätte nach Einschätzung der Unternehmensleitung mindestens weitere zwei bis drei Monate in Anspruch genommen. CP



Foto: Thomas Strassle

Erste Scharia-Airline geschlossen

Die erste an den islamischen Scharia-Regeln ausgerichtete Fluggesellschaft in Malaysia ist von den Behörden geschlossen worden. Nach einer Untersuchung bei Rayani Air ist der Airline von der malaysischen Luftverkehrsbehörde die Lizenz entzogen worden. Rayani Air hatte den Flugbetrieb Ende Dezember 2015 aufgenommen. CP

Gewerkschaft und Lufthansa einigen sich

Die Lufthansa und die Gewerkschaft der Flugbegleiter haben sich nach langen Verhandlungen auf Lohnerhöhungen für das Kabinenpersonal geeinigt. Im Gegenzug machen die Beschäftigten bei den Renten Konzessionen, wie die Gewerkschaft mitteilte. CP

80. Emirates-A380 landet in Wien

Der 80. Airbus A380 der Golf-Airline Emirates ist in Wien gelandet (Bild). Er kam direkt aus dem Airbuswerk Hamburg Finkenwerder. Auf den ersten A380 hat sich der Wiener Flughafen während Monaten vorbereitet. Emirates bedient die Strecke Dubai-Wien

seit 2004 zweimal täglich. 1700 Passagiere werden jeden Tag zwischen diesen beiden Destinationen befördert. CP



Foto: Emirates

Qatar Airways mit einem Traumergebnis

Qatar Airways hat erstmals Zahlen zu ihrem Geschäftsgang (per 31. März) bekanntgegeben: Das operative Ergebnis liegt bei 3 Mia. QAR (Qatar Riyal), was 800 Mio. Franken entspricht. Dies kommt einer Verdreifachung im Vergleich zum vorhergegangenen Geschäftsjahr gleich, schreibt Qatar Airways. Der Nettogewinn betrage 1,6 Mia. QAR (432 Mio. Franken), die Nettogewinn-Marge lag bei 4,5 Prozent (2014/15: 1,1 Prozent). Den Nettogewinn gibt die Golfairline mit 74 Mio. QAR (101 Mio. Franken) an. Qatar nahm im Geschäftsjahr 2015/16 13 neue Destinationen auf. Dieses Jahr wurde die Einflottung des 25. Dreamliners und der 50. B-777 gefeiert. CP

Chinas Billigfluglinie im Aufwind

Chinas grösste Low-Cost-Airline Spring Airlines hat am 29. Juni auf dem Shanghai Pudong International Airport die Ablieferung der 60. A320 gefeiert. Die mit zwei CFM56 Triebwerken und dem Space Flex System von Airbus ausgestattete Maschine vermag 186 Passagiere aufzunehmen. Die grösste Billig-Fluggesellschaft des Landes ist 2004 gegründet worden und bedient derzeit 83 Destinationen in zehn Ländern. Das Flugunternehmen hat Anfang Dezember 2015 zudem 45 A320neo sowie 15 A321neo in Auftrag gegeben. AM

Kooperation bei Schwerlasthelikopter

Die vom russischen Staatskonzern Rostec kontrollierte Russian Helicopters und die chinesische Avicopters haben am 25. Juni im Beisein von Präsident Wladimir Putin in Peking eine Kooperationsabkommen für die gemeinsame Entwicklung eines neuen Schwerlasthelikopters unterzeichnet. Das Projekt, das unter der Bezeichnung AHL (Advanced Heavy Helicopter) läuft, soll die langjährige, erfolgreiche Zusammenarbeit beider Länder im Bereich der Luftfahrt fortsetzen. Obwohl die exakten Vorgaben derzeit noch nicht festgelegt sind, sind einige Eckdaten bekannt: etwa die Startmasse von 38 Tonnen sowie die Nutzlast von 10 Tonnen verladen oder 15 Tonnen Aussenlast. AM

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 30. Juni 2016

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
08.06.2016	HB-520	Moswey IV	4 MO Nr. 1	1950	Polla Silvio / Segelfluggruppe Friedberg, Amlikon-Bissegg	Amlikon
28.06.2016	HB-1358	Rolladen Schneider LS 3	3026	1977	Wenzinger Ernst, Wettingen	Birrfeld
14.06.2016	HB-2139	Glaser-Dirks DG-400	4-47	1983	Deshusses Sylvain, Vessy	Montricher
28.06.2016	HB-BNL	Cameron A-375	4620	1990	Hunziker Andreas / Ballongruppe Vordemwald, Vordemwald	Vordemwald
10.06.2016	HB-FRP16	Pilatus PC-12/47E	1623	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.06.2016	HB-FRR16	Pilatus PC-12/47E	1625	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
14.06.2016	HB-FRS16	Pilatus PC-12/47E	1626	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.06.2016	HB-FRU16	Pilatus PC-12/47E	1628	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.06.2016	HB-FRV16	Pilatus PC-12/47E	1629	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.06.2016	HB-FRX16	Pilatus PC-12/47E	1631	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
17.06.2016	HB-FRY16	Pilatus PC-12/47E	1632	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.06.2016	HB-FSA16	Pilatus PC-12/47E	1634	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.06.2016	HB-FSB16	Pilatus PC-12/47E	1635	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.06.2016	HB-HCA7	Pilatus PC-7 Mk. II	765	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.06.2016	HB-HCB7	Pilatus PC-7 Mk. II	766	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
16.06.2016	HB-JML	Airbus A340-313	0263	1999	GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
08.06.2016	HB-KOS	Tecnam P2002-JF	053	2007	Forrer Christian / TecFlyer, Rätterschen	Lommis
29.06.2016	HB-PAL	Piper PA-28R-200	28R-7635125	1975	Gloor Bernard, Allaman	La Côte
06.06.2016	HB-QMB	Kubiček BB-S (Cube)	448	2006	Salt Mobile SA, Renens VD	Lausanne
16.06.2016	HB-VPA	Cessna 525C	525C0116	2012	Breitling SA / Albinati Aeronautics SA, Meyrin	Grenchen
13.06.2016	HB-XUW	Agusta-Bell AB206B	8722	1990	BB Heli AG, Niederglatt ZH	Zürich
23.06.2016	HB-ZAJ	Eurocopter EC 135 P2+	0660	2008	Arden Advisors / Swift Copters SA, Genève	Sion
15.06.2016	HB-ZNB	Eurocopter AS 350 B3	7345	2012	Heli-Linth AG, Mollis	Mollis

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
09.06.2016	HB-2436	E1 Antares	40E38	2008	Gläser Hans-Ulrich, Pfäffikon ZH	Schaffhausen
08.06.2016	HB-CNS	Cessna F152	1741	1980	ASFG Wangen, Ausserschwyzische Fluggemeinschaft, Lachen SZ	Wangen-Lachen
20.06.2016	HB-FXC	Pilatus PC-12/47E	1630	2016	COOL Aviation Switzerland SA / TAG Aviation SA, Genève	Genève
07.06.2016	HB-IAJ	Falcon 2000EX	003	2003	Altona SA / TAG Aviation SA, Genève	Genève-Cointrin
01.06.2016	HB-IMJ	Gulfstream GV	517	1997	Novo Banco S.A. / G5 Executive AG, Zug	Genève-Cointrin
10.06.2016	HB-MTP	Extra EA 300/SC	SC063	2016	UBS Switzerland AG / Take-Off Balloon AG, Mörigen	Biel-Kappelen
10.06.2016	HB-MTT	Extra EA 300/SC	SC059	2016	UBS Switzerland AG / Take-Off Balloon AG, Mörigen	Grenchen
08.06.2016	HB-PFS	Piper PA-28-181	28-8190083	1980	Zwicky Conrad, Urdorf	Grenchen
17.06.2016	HB-QFC	Raven S-66A	S66A-3063	1998	Rey Walter, Gunzwil	Pfaffnau
13.06.2016	HB-TCC	Zlin Z 326	925	1967	Jaquiere Claude, Yverdon-les-Bains	Yverdon-les-Bains
17.06.2016	HB-XQT	Sud Aviation SE 313 B	1650	1961	Schneiter Paul, Gebenstorf	Würenlingen
17.06.2016	HB-ZEU	Aérospatiale SA 341 G	1111	1974	Schneiter Paul, Gebenstorf	Würenlingen
16.06.2016	HB-ZJJ	Eurocopter AS 350 B3	4079	2006	Héli-Alpes SA, Sion	Sion
15.06.2016	HB-ZPV	Robinson R 66	0630	2015	Open Heli Technology SA / Swift Copters SA, Genève	Genève-Cointrin

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
22.06.2016	HB-FBR2	Pilatus PC-6/B2-H4	1007	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.06.2016	HB-FSD16	Pilatus PC-12/47E	1637	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.06.2016	HB-FSE16	Pilatus PC-12/47E	1638	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
06.06.2016	HB-FSF16	Pilatus PC-12/47E	1639	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
15.06.2016	HB-FSG16	Pilatus PC-12/47E	1640	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
15.06.2016	HB-FSH16	Pilatus PC-12/47E	1641	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
22.06.2016	HB-FSI16	Pilatus PC-12/47E	1642	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.06.2016	HB-FSJ16	Pilatus PC-12/47E	1643	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.06.2016	HB-FSK16	Pilatus PC-12/47E	1644	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.06.2016	HB-FSL16	Pilatus PC-12/47E	1645	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.06.2016	HB-IZB	SAAB 2000	005	1993	Rockton Aviation AB / SkyWork Airlines AG, Belp	Bern-Belp
29.06.2016	HB-JBA	Bombardier BD-500-1A10 (CS100)	50010	2016	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Zürich
21.06.2016	HB-JNE	Boeing 777-3DE(ER)	44586	2016	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Zürich
13.06.2016	HB-JSF	CL-600-2B16 (604 Variant) Challenger 650	6073	2016	Scintilla AG, Zuchwil	Ausland
13.06.2016	HB-JSU	Dassault Falcon 900EX	612	2006	IFIMI SA, Lugano	Lugano
24.06.2016	HB-KMN	Cirrus SR22T	1083	2015	Bituphon AG, Appenzell	St. Gallen-Altenrhein
10.06.2016	HB-QQO	Ultramagic N-300	300/61	2016	QoQa Services SA / Ballons du Léman Sarl, Rolle	Rolle
22.06.2016	HB-TCL	Cessna F172P	F17202233	1984	Jasson Paolo, Montagnola	Locarno
16.06.2016	HB-VTA	Textron 525C Citation CJ4	525C0221	2016	Breitling SA / Albinati Aeronautics SA, Meyrin	Grenchen
03.06.2016	HB-YOU	Cub Crafters CCK-1865	0097	2016	Degen Max, Bäretswil	Speck-Fehraltorf
23.06.2016	HB-ZPR	Airbus Helicopters AS 350 B3	8266	2016	Verein Helibiz, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein



Löschung Airbus A340-313 HB-JML: Am 24. Mai führte der A340-313 HB-JML den letzten Linienflug für die Swiss durch und ging eine Woche danach an die Leasingfirma zurück. Zwischen 1999 und 2007 hatte die mit 219 Passagierplätzen ausgerüstete Maschine zur Flotte von Austrian Airlines gehört.



Eintragung Saab 2000 HB-IZB: Am 29. Juni traf mit der HB-IZB die erste Saab 2000 für Skyworks in Bern ein. 1994 kam diese Maschine fabrikneu zur Crossair, die damals mit der Saab 2000 eine neue Bemalung einführte, die symbolisch die Annäherung der Schweiz an die EU zeigte. Die HB-IZB flog zwischen 2002 und 2016 bei OLT (D-AOLB) und Braathens Regional (SE-MFK).



Löschung Agusta-Bell AB206B Jet Ranger HB-XUW: Am 16. März 1990 wurde der Jet Ranger HB-XUW in der Schweiz im Luftfahrzeugregister für Tui Air eingetragen. Danach gehörte der Helikopter zur Flotte verschiedener Unternehmen, u.a. Golden Sun AG, Heli Genève oder BB-Heli AG. Nun wurde der Helikopter gelöscht.



Löschung Pilatus PC-7 Mk. II HB-HCB7: 1983 und 1984 hatte die malaysische Luftwaffe (TUDM) 44 Pilatus PC-7 übernommen, denen später 16 PC-7 Mk. II folgten. Am 18. Mai 2015 wurde bekannt, dass fünf weitere PC-7 Mk. II bestellt würden. Die farbenfrohen Maschinen starteten im letzten März zu den ersten Testflügen, darunter das nun gelöschte zweite Flugzeug HB-HCB7/M50-21.

Zu guter Letzt...

Wake'n'Jam am Murtensee



Foto: Sven Zimmermann

Eindrückliche Abendstimmung mit einer F/A-18 Hornet.

Den Veranstaltern des Wake'n'Jam am Murtensee gelang es dieses Jahr, das Hornet Display Team für einen Auftritt zu gewinnen. Beim Wake'n'Jam handelt es sich um einen Mix aus Musik (Konzerte) und Wakeboard-Wettbewerben am Ufer des Murtensees. 14 500 Besucher verfolgten die Vorführungen der Musiker, Sportler und der F/A-18-Piloten. «Die Flugvorführungen bei Sonnenuntergang vor dieser malerischen Kulisse haben etwas Magisches», schreibt der Fotograf. Wie recht er doch hat. **cp**

Das läuft 2016

5.-6. August

Zigermeet in Mollis, 20 Jahre Hunterverein

11.-14. August

18. European Antonov An-2 Meeting in Gera

12.-14. August

Convoy to remember in Birnenstorf (AG): Treff der Militäroldtimer

26.-27. August

Schwingfest in Estavayer-le-Lac mit PS und Super Puma

26.-27. August

SM Air Navigation Race (ANR) in Biel-Kappelen

27. August

Hunterfest in St. Stephan

2.-3. September

Airpower Zeltweg (Österreich)

4. September

Flügerchilbi in Langenthal/Bleienbach

9.-11. September

Oldtimer-Fliegertreffen in Hahnweide (D)

1.-2. Oktober

Flugtage Hausen am Albis

Wettbewerb – Flughäfen/Flugzeuge dieser Welt



Foto: Rino Zigerlig

Wo trat das PC-7 TEAM auf?

Das PC-7 TEAM zeigt sein Programm auch ausserhalb von Flugmeetings; zuletzt am «Rock the Ring». Wo findet dieses jeweils statt? Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 12. August 2016.

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

Die Gewinner werden im Dezember 2016 kontaktiert.

Auflösung Nr. 07: Belair.

Richtig geantwortet haben:

Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Dieter Jöhr, 3294 Büren a.Aare; Stephan Imper, 4132 MuttENZ; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Markus Hirter, 9545 Wängi; Edgar Aerni, 6055 Alpnach Dorf; Hans Walker, 6206 Neuenkirch; Emil Ramsauer, 3604 Thun; Kurt Feusi, 8834 Schindellegi; Martin Brügger, 3723 Kiental; Alfred Simmler, 8718 Schänis; Urs Gysin, 4303 Kaiseraugst; Markus Forrer, 9442 Berneck; Andrea Federico Wichser, 8049 Zürich; Beat Elsasser, 8134 Adliswil; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Pius Wigger, 8124 Maur; Arnold Huber, 8154 Oberglatt; Heinz Lang, 3111 Tägertschi; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Max Donzé, 2533 Evillard; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Rolf Brunner, 3823 Wengen; Hansjürg Sahli, 5035 Unterentfelden; Michael Frei, 5436 Würenlos; Kilian Schlienger, 5074 Eiken; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Hans R. Schindl, 8906 Bonstetten; Christophe Petitpierre, 5506 Mägenwil; Heinrich Vogt, 8311 Brütten; John J. Heider, 8606 Greifensee; Luca Bianchi, 6653 Verscio; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Franz Kilcher, 4208 Nunningen; Kurt Lopp, 8123 Ebmatingen; Hans Wehrli, 8311 Brütten; Silvia Wehrli, 8311 Brütten; Robert Scheuber, 6015 Luzern; Thomas Winkler, 3018 Bern; Gerhard Jöhr, 3052 Zollikofen; Gabriela Brügger-Niklaus, 3600 Thun; Bruno von Ah, 6045 Meggen; Kuno Matter, 5046 Walde; Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Monique Bächler, 3309 Kernenried; Heinz-Peter Bächler, 3309 Kernenried; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Susanne Golay, 8400 Winterthur; Fritz von Allmen, 3600 Thun; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Ruedi Susman, 8610 Uster; Andreas Steinegger, 1004 Lausanne; Walter Blaser, 3714 Frutigen; Gérard Fabich, 4104 Oberwil; Beat Schärer, 7527 Brail; Jürg Rimensperger, 8049 Zürich; Daniel Ingold, 1000 Lausanne; Hanspeter Zaugg, 3433 Schwanden i./E.; Markus Leiser, 6260 Reidermoos; Marc Heer, 4932 Lotzwil.



Foto: Archiv Cockpit

Als Gewinner wurde John Sicker ausgelost.

Postkarten, Flyer, Visiten- karten und mehr.

Günstig, schnell
und einfach drucken!
www.printzessin.ch



printzessin.ch



Besuche mich
auf Facebook:

www.facebook.com/printzessin.ch

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™