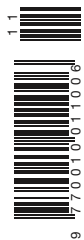




Junkers F13

Rückkehr einer Legende



Military Aviation

Schweizer Luftwaffe
in Albacete

Civil Aviation

Grosse Pläne der
Cathay Pacific

Report

Buschpilot in
Surinam

PHENOM[®] 100 EV BY EMBRAER PHENOM[®] 300 BY EMBRAER

LEGACY[®] 450 BY EMBRAER

LEGACY[®] 500 BY EMBRAER

LEGACY[®] 600 BY EMBRAER

LEGACY[®] 650 BY EMBRAER

Lineage[®] 1000E BY EMBRAER



PHENOM 300

Die Zeitsparmaschine.

AAS
ATLAS AIR SERVICE AG

Hans Doll
sales@aat.ag
+49 151 550 11241
+49 421 53658711

www.atlas-air-service.com

← EMBRAER

Executive Jets

Pana Poulios
+49 172 851 9999

www.embraerexecutivejets.com



Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Eigentlich wäre in dieser Ausgabe ein grösserer Beitrag zum traditionellen, bei Aviatikfreunden sehr beliebten Fliegerschiessen auf der Axalp geplant gewesen. Doch es kam anders. Nach zwei Unfällen mit drei Todesopfern innert vier Wochen hat Bundesrat und Verteidigungsminister Guy Parmelin den traditionellen Anlass, wohl aus Pietätsgründen, abgesagt. Wir verzichten deshalb auch auf die Publikation von Trainingsbildern. Unserem Fotografen ist dafür ein wunderbarer, etwas ungewöhnlicher Schnappschuss eines Nachteinsatzes aus Meiringen (Bild oben) gelungen. Es zeugt davon, dass die Luftwaffe trotz der bedauerlichen Unfallserie ihren Auftrag nach wie vor zuverlässig erfüllt – erfüllen muss. Denn Rückschläge hat es in der Militär-



luftfahrt in der Vergangenheit gegeben und solche werden auch in Zukunft nicht zu vermeiden sein. Sie sind Teil des Pilotenberufs. Anderes Thema. Die asiatischen Flugrouten werden immer begehrt. Dies hat nicht zuletzt mit den sehr tiefen Flugpreisen zu tun. Der Konkurrenzdruck wird immer grösser, wie Countrymanager Switzerland Brian Tsoi von der Cathay Pacific im Monatsinterview (Seiten 18 bis 19) einräumt. Für einmal profitieren in erster Linie die Passagiere, die sich bei entsprechender Flexibilität das eine oder andere Schnäppchen sichern können. Profitieren kann auch die einheimische Bevölkerung in Surinam. Nicht von tiefen Flugpreisen, sondern von Buschpilot Alex Huber. Der Schweizer fliegt im zentralamerikanischen Staat viele Missionen, darunter auch Transportflüge für die einheimische Bevölkerung. Die Reportage dazu finden Sie auf den Seiten 28–31.

luftfahrt in der Vergangenheit gegeben und solche werden auch in Zukunft nicht zu vermeiden sein. Sie sind Teil des Pilotenberufs. Anderes Thema. Die asiatischen Flugrouten werden immer begehrt. Dies hat nicht zuletzt mit den sehr tiefen Flugpreisen zu tun. Der Konkurrenzdruck wird immer grösser, wie Countrymanager Switzerland Brian Tsoi von der Cathay Pacific im Monatsinterview (Seiten 18 bis 19) einräumt. Für einmal profitieren in erster Linie die Passagiere, die sich bei entsprechender Flexibilität das eine oder andere Schnäppchen sichern können.

Profitieren kann auch die einheimische Bevölkerung in Surinam. Nicht von tiefen Flugpreisen, sondern von Buschpilot Alex Huber. Der Schweizer fliegt im zentralamerikanischen Staat viele Missionen, darunter auch Transportflüge für die einheimische Bevölkerung. Die Reportage dazu finden Sie auf den Seiten 28–31.

Patrick Huber, Chefredaktor

KUERZI
AVIONICS



Time flies, order your
8.33 Radio

We offer a flatrate for
the installation,
contact us now!

All Civil Aircraft are required to have 8.33 kHz capability by 1 January 2018
Kuerzi Avionics AG - CH-9506 Lommis - Tel. +41 (0)52 376 22 27
info@kuerzi.com - www.kuerzi.com

FASZINATION HELIKOPTER

BB HELI ZÜRICH

Ihr Spezialist
für Rund -
und Taxiflüge
Pilotenausbildung

044 814 00 14 www.bbhelicopter.ch



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

RUNDFLÜGE | FLUGSCHULE

Schnupperflüge und verschiedene Rundflugrouten
Privat- und Berufspiloten-Ausbildung



heli-zürich

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

suter-kunststoffe ag
swiss-composite.ch

CH-3312 Fraubrunnen 031 763 60 60 Fax 031 763 60 61

Faserverbundwerkstoffe, Epoxyd-Harze, Klebstoffe, Carbon-, Glas-, und Aramidgewebe



Visitenkarten,
Postkarten, Flyer
und mehr.

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



printzessin.ch

Military Aviation

- 6 Albacete: Get together der Luftwaffen Europas
- 8 Cold Blade: Training in eisiger Kälte Finnlands
- 12 Locarno-Magadino: 75 Jahre Pilotenausbildung
- 14 Flugshow an der Küste von Bournemouth

Cover Story

- 15 Die Auferstehung der legendären Junkers F13 in Dübendorf

Civil Aviation

- 18 Cathay wirbt um Passagiere auf der Strecke Kloten-Hongkong
- 21 Beat Christen, Flottenchef A330/340 bei Swiss, im Interview

General Aviation

- 24 Stelldichein der Oldtimer-Piloten auf der Hahnweide

Mittelposter

- 26 Aero L-60 Brigadyr im Anflug auf die Hahnweide.

Foto: Anton E. Wettstein



Report

- 28 Das spannende Leben des Buschpiloten Alex Huber

Helicopter

- 32 Data Sheet: der Natohelikopter NH90

History

- 36 Staatsputsch mit einer Junkers J.13

Regelmässige Rubriken

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

8

Military Aviation

Cold Blade: Training unter dem finnischen Nordlicht



Civil Aviation

Beat Christen, Swiss-Flottenchef A330/340, im Interview



21

Report

Im Einsatz als Buschpilot in Surinam



28

Titelbild: Der Schweizer Pilot Oliver Bachmann in der Replika der Junkers F13 bei ihrer Präsentation in Dübendorf. Foto: Rimowa

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 Verlagsupport: 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 Aviation Media Zurzacherstrasse 64 5200 Brugg Telefon: +41 56 442 92 46 Fax: +41 56 442 92 43 redaktion@cockpit.aero Website: www.cockpit.aero Chefredaktor: Patrick Huber Chef vom Dienst: Patricia Andrighetto

Redaktions-Mitarbeitende:

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

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

F/A-18 Hornets zeigten ihre Muskeln

Die Schweizer Luftwaffe nahm vom 23. September bis 7. Oktober mit drei F/A-18 Hornet am multinationalen Tactical Leadership Programme (TLP) in Albacete teil. Die Übung diente dem Schweizer Detachement als Ergänzung des Luftverteidigungstrainings, das hierzulande nur eingeschränkt durchgeführt werden kann. Das TLP ist eine eigenständige Organisation, die von zehn Nationen getragen wird und auf der Airbase Albacete in Spanien stationiert ist.



Fotos: Rolf Müller

Links: Mirage 2000R der Armée de l'Air. Rechts: Die F/A-18 Hornet flogen mit drei Aussen tanks.

Die Schweiz wird seit 2010 regelmässig als Gastnation nach Albacete eingeladen. Dazu beigetragen haben sicher der gute Ausbildungsstand der Schweizer Piloten sowie die hervorragende Arbeit des technischen Personals. Während zwei Wochen waren drei F/A-18 Hornet in Albacete, 200 Kilometer südlich von Madrid, stationiert. Teilgenommen haben fünf Piloten aus Payerne und ein Boden-Detachement aus Sion, verstärkt durch Vertreter aus Payerne (35 Personen).

Beeindruckende Flightline

Am diesjährigen TLP zu sehen waren F/A-18 (Schweiz), F-15 Eagle (USAFE), Eurofighter (Deutschland, Spanien, Italien), F-16 (Griechenland, Holland), F-5 (Spanien), Mirage 2000 (Frankreich), Hawk (England) und M346 (Italien). Des Weiteren nahmen in Unterstützungsrollen (jeweils Blue und/oder Red) erstmals zwei MV-22 Osprey teil, ferner ein SA330 Puma Helikopter, eine ESP Beechcraft C90 King Air und eine E-3A NATO Awacs.

Das erste Briefing begann für die Besatzungen um 10 Uhr. Die fünf Schweizer Piloten standen diesmal unter dem Kommando von Oberstlt Thomas Peier. Ein Mitglied des TLP-Kaders erklärte die

Details über die aktuelle Mission, dann erläuterte ein Nachrichtenoffizier die fiktive politische und militärische Lage, worauf der Meteorologe die Wetterkarten in den Trainingsräumen und Zielgebieten zeigte. Schliesslich erhielten die Besatzungen detaillierte Information über die entsprechenden Missionsziele und Einsätze ausgehändigt.

F/A-18 in der Rolle der «Roten»

Den Piloten standen für die intensive Vorbereitung drei Stunden zur Verfügung. Die drei F/A-18 (J-5005, J-5008 und J-5020) waren diesmal den «Roten» zugeteilt und stellten damit – unter dem Rufnamen «Demon» – einen fiktiven Feind dar.

Um 15 Uhr erfolgten die Starts und innert einer halben Stunde war die Luftflotte airborne. Gut vorbereitet, musste nun die Theorie in die Praxis umgesetzt werden. Unterschiedliche Waffensysteme mussten in der Luft koordiniert, effektiv und effizient eingesetzt werden. Keine leichte Aufgabe – aber genau dies ist die Kernausbildung des TLP. **cp**

Rolf Müller

Im Gespräch mit Thomas Peier

«Cockpit»: Herr Peier, Sie waren schon früher am TLP in Albacete, dieses Jahr zum ersten Mal als Detachements-Kommandant. Welche Ziele setzten Sie Ihren Piloten? Konnten diese erreicht werden?

Oberstlt Thomas Peier: Am TLP geht es besonders um die Planung und Durchführung komplexer multinationaler Übungen. In der Rolle der «Red Air» müssen wir zusätzlich in der Planungsphase eng mit der Übungsleitung zusammenarbeiten. Es war eines unserer Ziele, Erfahrungen in der Planung solcher Übungen zu sammeln. Bereits heute kann ich sagen, dass wir dieses Ziel erreichen konnten. Trotzdem arbeiten wir noch immer daran, dass dieser Planungsprozess möglichst effizient durchgeführt werden kann.

Fliegerisch geht es mir darum, dass wir die «fremden» Procedures in unseren Ablauf integrieren können und taktisch unsere Verfahren, welche wir in der Schweiz anwenden, auch gegen andere Flugzeuge und Waffensysteme validieren können. Ob wir dieses Ziel erreicht haben, werde ich erst nach Abschluss der Kampagne sagen können.

Messen und vergleichen: Wie fiel das «Benchmarking» nach Ihren Einschätzungen aus?

Gut. Unsere Erfahrungen aus den vorherigen TLP helfen uns, auch jüngere Piloten gut darauf vorzubereiten. Überraschungen gibt es in diesem Bereich keine.

Welches waren aus Ihrer Sicht die Höhepunkte des TLP-Kurses?

Mein Highlight des Kurses ist der Erfahrungsaustausch mit anderen Piloten. Für unsere jüngeren Piloten, welche das erste Mal an einem TLP eingesetzt werden, sind sicherlich die «Begegnungen» mit anderen Plattformen ein Highlight. Am TLP wird oft «Beyond Visual Range», also ausserhalb der Sichtweite, gearbeitet und die «Begegnung» findet meistens nur mit Radarstrahlen statt. Wir haben dann entsprechend unserer taktischen Vorgabe auf diese Systeme zu reagieren. Ein typischer Luftkampf, wie man ihn aus dem Fernsehen kennt, wird am TLP nicht trainiert.

Erstmals standen zwei MV-22 Osprey im Einsatz. Wie beurteilen Sie dieses Kipprotor-Wandelflugzeug mit seinen vertikalen Start- und Landefähigkeiten (VTOL)?

Beeindruckend – vor allem die Kombination aus schneller Reisegeschwindigkeit (Anm. d. Red.: 220 bis 250 Knoten) und der Möglichkeit, wie ein Hubschrauber zu landen, faszinierten mich. Die Osprey wurde in den Missionen als Slow Mover, also ein langsam fliegendes Flugzeug, das es «von oben» zu beschützen gilt, eingesetzt. Durch eben diese



Zur Person

Seit 1998 fliegt der 43-jährige Thomas Peier (Bild) auf der F/A-18 Hornet. Das Fliegen erlernte er auf dem Flugplatz Schupfart. Bei der Luftwaffe erfolgte seine Ausbildung auf den Typen PC-7, Hawk und F-5 Tiger. Dann trat er als Berufspilot ins Überwachungsgeschwader (UeG) in Dübendorf ein. In den Jahren 2000 bis 2005 war er Mitglied der Patrouille Suisse. Nach der Umschulung auf den F/A-18 Hornet im Jahr 1998 wechselte Peier zur Fliegerstaffel 18 in Payerne und war von 2007 bis 2009 erfolgreicher F/A-18 Hornet-Solo-Display-Pilot. Er wurde mit zwei Auszeichnungen «Paul Bowen Solo Jet Aerobatic Trophy» in Fairford geehrt. Aktuell weist er eine Flugerfahrung von 3330 Flugstunden auf, wovon 1900 auf der F/A-18. Heute ist er Chef-Fluglehrer F/A-18 und im Luftwaffenstab eingeteilt.

schnellere Reisegeschwindigkeit verweilt es natürlich weniger lange in der gefährdeten Zone als ein Hubschrauber und kann so «leichter» beschützt werden. Trotzdem kann die Osprey aber alle Vorteile eines Hubschraubers ausspielen, wie etwa die Landung im Gelände zur Aufnahme von Personen.

Konnte die Kompatibilität mit anderen Luftwaffen bezüglich Prozessen, Verfahren und Abläufen in Krisen- und Katastrophenfällen erfolgreich trainiert werden?

Wir nennen das Interoperabilität. Das heisst, dass wir unsere Verfahren in einem internationalen Umfeld einsetzen können. Sprache (Anm. d. Red.: englisch), der Planungsprozess, die Briefings haben wir soweit «internationalisiert», dass wir mit unseren Partnern nahtlos zusammenarbeiten können. Wir verwenden die gleichen Begriffe und sprechen alle vom gleichen, wenn es um so komplexe Luftoperationen geht.

Interview: Rolf Müller



Links: Erstmals in Albacete im Einsatz: MV-22 Osprey der US-Marines. Rechts: Ein Eurofighter der Deutschen Luftwaffe wird startbereit gemacht.

Fliegende Eiskönige



Foto: Kees Otten

Finnische NH-90 in Parkposition.

Ein Flug über die nordfinnische Steppe ist eine Erfahrung der anderen Art. Bäume und Berge gehören zu den wichtigsten Orientierungshilfen. Die Koordination einer solchen Übung stellt eine Herausforderung dar, aber die Trainingsmöglichkeiten in dieser kalten Umgebung sind hervorragend. Die finnische Armee ist sich solcher Verhältnisse gewöhnt. Auch an der in diesem Jahr durchgeführten Übung, diesmal organisiert von der European Defence Agency (EDA Brüssel), nahm die deutsche Luftwaffe teil.

Finnland hat unter dem Namen «Cold Blade 2016» (CB16) eine internationale Übung am Luftstützpunkt Ivalo organisiert. Hauptorganisator ist das Utti Jaeger-Regiment, (Finnisch: Jääkäriyrykmentti, UtJR), das Übungs- und Entwicklungszentrum der Finnischen Armee für Spezialeinheiten und Hubschraubereinsätze. Für die European Defence Agency (EDA) war es die ers-

te Erfahrung unter arktischen Bedingungen, nachdem sie zuvor acht erfolgreiche «Blade»-Übungen an anderen europäischen Orten organisiert hat. Eines der wichtigsten Ziele der EDA besteht in der Fähigkeit zur Zusammenarbeit in Trainings. Sechs NH-90-Hubschrauber des Utti Jaeger-Regiments und zwei Hubschrauber für Schwerlasttransporte des Typs CH-53GA (Hubschraubergescha-



der 64) waren an der Übung beteiligt; insgesamt nahmen 180 Finnen und 65 deutsche Staatsangehörige teil. Nur wenige Länder wirken an Operationen in der Arktis mit. Von diesen sind einige in anderen Programmen engagiert, wie beispielsweise Grossbritannien in «Clockwork» und die Niederlande in «Cold Blaze», die beide in Norwegen durchgeführt werden. Mit ihrem Schritt in die Arktis kann die EDA jedenfalls in Zukunft auf mehr Interesse hoffen.

Navigation und Nachtmissionen

Das Hubschrauber-Trainingsprogramm (Helicopter Exercise Programme – HEP) der EDA ist auf eine Weise konzipiert, dass es den flugtechnischen und taktischen Bedürfnissen der Teilnehmer entspricht. Dieses Jahr lag der Schwerpunkt auf Navigationsflügen, Formationsflügen (bis zu vier Hubschrauber in Kombination) und

Nachtoperationen in der besonders entlegenen Landschaft, was die Crews in unterschiedlicher Weise herausforderte. In einer Landschaft, die aus eintönigen Schneeflächen unter wolkenverhangenem Himmel besteht und somit wenig Orientierungspunkte bietet, werden die Fähigkeiten der Crewmitglieder besonders auf die Probe gestellt. Der Nachtflug stellt dabei eine spezielle Herausforderung dar. Diese Trainingseinheiten erfordern einen hohen mentalen sowie physischen Einsatz der Crews. Sowohl die NH-90 als auch die CH-53GA sind mit den optimalen Instrumenten für diese Anforderungen ausgestattet, von denen das FLIR (Forward Looking Infrared) unverzichtbar ist. In Ergänzung dazu wurden viele Flüge mit Nachtsichtbrillen (Night Vision Goggles/NVG) durchgeführt – für die deutschen Crews beinahe ein Drittel aller Missionen, darunter zahlreiche Nachtlandungen. Schneelandungen mit «White-out-

Cold Blade

Effekt» waren fester Bestandteil der Aufgaben, sowohl tags wie auch nachts.

Verbesserung der Taktik in der Arktis

Deutschlands oberstes Ziel der Teilnahme an der Übung war die Verbesserung der Flugtaktiken unter arktischen Bedingungen. Es wurden zwar keine Crews getauscht, aber Armeeangehörige beider Nationen hatten die Möglichkeit, mit beiden Systemen zu fliegen. Einige der finnischen Soldaten hatten die einmalige Gelegenheit, während Tiefflügen auf der offenen Rampe der CH-53GA zu sitzen. Ein besonderes Erlebnis für die Teilnehmer.

Es entspricht der EDA-Philosophie, dass die Hubschrauber-Crews intensiv lernen, die Standardverfahren der EDA für die Flugplanung und Operationen zu nutzen. Zudem hatte die gemeinsame Missionsplanung gemischte Formationsflüge zum Ergebnis, was sehr begrüsst wurde. Beide Teilnehmerländer konnten auch die taktischen Techniken und Verfahren (Techniques and Procedures – TTPs) des jeweils anderen Landes bewerten. Während des zweiwöchigen Flugtrainings fand auch eine Schiessübung über dem Schiessplatz von Rovajärvi statt, wofür sowohl die finnischen als auch die deutschen Hubschrauber türmontierte Bordwaffen benutzten. Deren Einsatz wurde auch in den Nachtoperationen geübt.

Zufrieden mit der NH-90

Die Lieferung von NH-90-Hubschraubern an die finnische Armee wurde erst 2015 abgeschlossen. 19 dieser Maschinen wurden vom Rüstungskonzern Patria im finnischen Halli montiert. Aufgrund von notwendigen Nachrüstarbeiten war es für Finnland schwierig, eine hohe Verfügbarkeitsrate einsatzbereiter Hubschrauber zu gewährleisten. Dennoch wurde dieses Jahr der zufriedenstellende Prozentsatz von 50 Prozent erreicht. Die NH-90 arbeitet gut in kalten Umgebungen, was für die finnische Luftwaffe entscheidend ist. Die Maschine verfügt über eine hervorragende Enteisungsanlage (sämtliche Instandhaltungsarbeiten wurden im Freien und nicht in einem Hangar durchgeführt).

Es wird davon ausgegangen, dass die NH-90 mindestens bis 2040 und die CH-53GA bis 2030 eingesetzt werden können. Beide Länder werden ihre gemeinsamen Übungen in Zukunft fortsetzen. **CP**

Kees Otten und Wim Das

Grosses Bild: Fantastisches Nordlicht über einer finnischen NH-90 in Parkposition auf dem Landeplatz. Unten links: Privilegierter Platz des deutschen Lademeisters in einer CH-53.

Unten Mitte: Der Windenführer prüft ausserhalb der NH-90 auf Sicht die Landebedingungen.

Unten rechts: Deutsche CH-53 beim Start zu einer Mission über der norwegischen Landschaft.





75 Jahre Piloten-Schmiede

Generationen von Schweizer Militärpiloten haben ihre Grundschulung im Tessin durchlaufen. Seitdem die ersten Pilotenanwärter auf ihren Bücker-Maschinen den Flugplatz Locarno-Magadino sowohl als «Startrampe» für ihre Flüge, als auch für ihre fliegerische Laufbahn nützten, sind 75 Jahre vergangen. Eine Retrospektive.

Um jederzeit über einsatzbereite Luftstreitkräfte zur Wahrung der Neutralität des Luftraums verfügen zu können, beschloss der Bundesrat am 4. April 1941 – mitten in den Kriegsjahren – die Gründung des Ueberwachungsgeschwaders. Damit wurde erstmals ein Einsatzverband von Militärberufspiloten geschaffen. Ihre Hauptaufgaben waren, jederzeit einsatzbereit zu sein für die Wahrung der Neutralität im Luftraum, die fliegerische Ausbildung der Pilotenanwärter sowie Versuchsflüge und Trainings von taktischen Luftkampfübungen und auf dem neuen Gebirgsschiessplatz Axalp.

Vom Bücker zum NPC-7

Der erste Ausbildungsverband bestand aus 20 Subalternoffizieren als Kader, bestehend aus Fluglehrern für die Ausbildung der Pilotenschüler, Beobachter und Mitraillere. Sie hatten die Kandidaten der Pilotenschule, welche 18 Monate dauerte, auf Bücker, D-26 /27, C-V, und C-35 auszubilden und anschliessend auf Morane und Messerschmitt-109 umzuschulen. Damit begannen die ersten Berufspiloten-Fluglehrer – neben der Schulung in Dübendorf – mit der Pilotenausbildung auf dem damals neuen Ausbildungsflugplatz in Locarno-Magadino.

Die Flugzeuge Bücker 131/133 waren über Jahrzehnte die Basis für die Grundschulung, bevor auf anspruchsvollere Typen umgeschult wurde. Es waren dies später der Pilatus P-2 und der AT-16 und ab 1956 folgte während 27 Jahren das bewährte Flugzeug Pilatus P-3. Die Pilotenschule 242/82 war die letzte Schule auf Kolbenmotorflugzeugen, bevor mit dem Pilatus PC-7 der Wechsel ins Turboprop-Zeitalter erfolgte. Der zwischenzeitlich mit modernem Cockpit ausgestattete «neue» NPC-7 stellt heute das ideale Grundausbildungsflugzeug für alle künftigen Jet- und Helikopterpiloten der Luftwaffe dar.

Der Mensch bleibt im Zentrum

In der Zeitspanne von 75 Jahren haben nicht nur die Flugzeuge einen enormen




Fotos: Luftwaffe

Bilder oben und Mitte: Impressionen aus den Anfängen der Pilotenschulung auf dem Flugplatz Locarno-Magadino. Bild unten: Zwei aktive Lehrgangskommandanten und Fluglehrer, umringt von ehemaligen Schulkommandanten und Cheffluglehrern der Pilotenschule in Locarno.

technischen Fortschritt durchlaufen, auch die Methodik und Didaktik, von der Selektion und fliegerischen Grundausbildung bis zum Syllabus und den Simulatoren, haben sich gewandelt. Geblieben ist der Mensch, sei es als Fluglehrer oder als Pilotanwärter, der im Zentrum steht und stehen muss. In diesem Sinne war es eine hervorragende Initiative des amtierenden Kommandanten des laufenden Pilotenlehrgangs in Magadino, Obertst iGst Daniel Pfiffner, die 75 Jahre der Militärpilotenausbildung im Tessin zu würdigen und dazu alle ehemaligen Berufskader, welche dort längere Zeit stationiert waren, nach Locarno einzuladen.

Würdige Jubiläumsfeier

Am 7. Oktober 2016 trafen sich 30 ehemalige und aktive Berufspiloten zu einer schlichten, würdigen Feier und gedachten dieser Erfolgsgeschichte, aber auch allen in der Militärluftfahrt verunglückten Piloten. Bei einem Nachtessen in der «Piloten-Bar», mit vielen Anekdoten und in kameradschaftlicher Verbundenheit, ging der gelungene Anlass zu Ende.

Viele Berufsoffiziere haben in Magadino ihre Spuren hinterlassen und jeder brevetierte Militärpilot hat seine militärische Fliegerlaufbahn, ob Miliz- oder Berufsmilitärpilot, im Tessin begonnen. Auf dass es noch viele Jahre so bleiben möge! 

Beat Neuenschwander

Neue Piloten für die Teams 2017



Beide Schweizer Kunstflugformationen erhalten im kommenden Jahr einen neuen Leader. Bei der Patrouille Suisse verlassen zwei Piloten und ein Speaker das Team. Beim PC-7 TEAM sind es sogar drei Piloten.



Fotos: VBS

Der zukünftige Leader der PS: Hptm Gunnar «Gandalf» Jansen.



Der zukünftige Leader des PC-7 TEAMS: Hptm Cyril «Johnny» Johner.

Patrouille Suisse

Im nächsten Jahr verlassen der Leader Simon «Billy» Billeter (Tiger uno) und Michael «Maestro» Meister (Tiger quattro) die Patrouille Suisse. Während Gunnar «Gandalf» Jansen die Leaderposition übernimmt, wird der heutige Reservepilot Lukas «Bigfoot» Nannini die Position des Tiger due übernehmen. Rodolfo «Roody» Freiburghaus wird Tiger quattro und Michael «Püpi» Duft der neue Tiger cinque. Duft konnte nach seiner Verletzung den Platz im Team wieder einnehmen und bereits zwei Vorführungen in Birmenstorf AG am Convoy to Remember und am Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest in Payerne VD mit der Patrouille Suisse fliegen. Als neuer Tiger tre wird Martin «Jaydee» Schär von der Fliegerstaffel 18 direkt einen Platz in der Formation einnehmen. Damit wird im nächsten Jahr nur der erste Solopilot Gaël «Gali» Lachat (Tiger sexi) auf der gleichen Position fliegen.

Der neue Reservepilot (Tiger sette) wird David «Pepe» Pereira von der Fliegerstaffel 18. Lukas Nannini ist bereits auf den Northrop F-5E Tiger II umgeschult, während Martin Schär noch in diesem Jahr umgeschult wird. Die Umschulung von David Pereira erfolgt nächstes Jahr. Ebenfalls das Team verlassen wird nach 19 Jahren der Speaker

Alban Wirz. Seine Stelle als Tiger nove wird Christian Trottmann übernehmen.

PC-7 TEAM

Auch beim PC-7 TEAM verlässt der heutige Leader Martin «DJ» Vetter (Turbo 1) das Team. Er wird zukünftig für die Fluggesellschaft Edelweiss Air fliegen. An seiner Stelle wird Cyril «Johnny» Johner die Spitze der Propellerformation übernehmen. Zusammen mit Vetter verlassen auch Thomas «Ofe» Hilpert – er wechselt zu Pilatus Aircraft – und Matthias «Moeli» Müller das PC-7 TEAM. Müller geht als Austauschpilot für zwei Jahre nach Schweden, wo er bei der Flygvapnet den Saab Gripen fliegen wird. An seiner Stelle wird ein schwedischer Gripen-Pilot für drei Jahre hier in der Schweiz den F/A-18 Hornet der Schweizer Luftwaffe fliegen.

Neu ins Team kommen von der Fliegerstaffel 11 Andreas «Menkster» Menk als Turbo 4 und Benjamin «Daffy» Matthey de l'Endroit von der Fliegerstaffel 17 als Turbo 2. Matthias «Nemo» Grossen von der Fliegerstaffel 18 wird die Position Turbo 3 übernehmen. **cp**

Walter Hodel

Flugshow am Strand

Vom 18. bis 21. August fand die neunte Ausgabe des kleinen aber feinen Flugfestivals vor der Küste von Bournemouth statt. Das Flugprogramm begann jeweils am Nachmittag und fand seine Fortsetzung in einem Abendprogramm mit Pyrotechnik und Konzerten am Strand.

Für die Fans der «Red Arrows» war ein Besuch des Bournemouth Air Festivals dieses Jahr besonders lohnenswert. Die Kunstflugstaffel der Royal Air Force zeigte ihre Show nämlich während allen vier Tagen. Nicht selbstverständlich, denn das Team tritt zuweilen mehrmals täglich im In- und Ausland auf. Auch an jenem Wochenende hatten die «Red Arrows» neben den Shows in Bournemouth noch weitere zu absolvieren.

Beliebte Autogrammstunde

Bis zu zwei Stunden geduldeten sich die enthusiastischen englischen Fans am Samstagvormittag, um ihre Helden im Kongresssaal des «Queens Hotel» zu treffen. Einmal drinnen, erwarteten sie nicht nur die «Red Arrows»-Piloten, sondern auch jene der anderen Teams. Auch für die beiden Schweizer Piloten des Super Puma Display Teams, das dieses Jahr zum ersten Mal in Bournemouth teilnahm, war es ein besonderes Erlebnis.

Für Autogramme und Erinnerungsfotos konnten sich die Piloten viel Zeit lassen. Der Wind war derart heftig, dass das Flugprogramm zu diesem Zeitpunkt bereits auf 17 Uhr verschoben worden war.

Weit über dem Meer

Kurz vor 18 Uhr überflogen die «Red Arrows» die Bucht. Unten tobte die See. Anschliessend konnten noch der Super Puma, der Michtchell B25-Bomber, der BAC Strikemaster und die Blades, ein Kunstflugteam, das aus ex-Red Arrows-Piloten besteht, ihre Vorführungen zeigen. Dann war Schluss. Viele warteten vergebens auf den Royal Air Force-Typhoon, dessen Dämmerungsflug am Freitag begeistert hatte. Es windete stark und der einsetzende Regen behinderte die Sicht. Das Flugprogramm am Abend musste ganz gestrichen werden. Das Sonntagsprogramm startete mit ruhiger See und blauem Himmel. Die Royal Marine und die Royal Navy, die mit

Kriegsschiffen und Patrouillenbooten präsent waren, eröffneten das Programm mit einem demonstrierten Angriff auf den Strand. Nach dem Unglück von Shoreham im vergangenen Jahr wurde die Flightline für Jet-Flugzeuge noch weiter aufs Meer verschoben. Auch die restlichen Maschinen schienen sehr weit entfernt zu fliegen. Erst die Red Arrows vermochten die grosse Bühne in der Bucht richtig auszufüllen. Der RAF-Typhoon schien näher beim Publikum als die antiken Bomber wie die B-17 Flying Fortress «Sally-B».

Die Zuschauer hatten den Sonnenhut bereits wieder mit dem Regenschirm getauscht, als sich zum Abschluss die vor Anker liegenden Kriegsschiffe, begleitet von Helikoptern und zwei Hawks der Royal Navy, in Richtung ihrer Heimathäfen aufmachten. **CP**

Andrea Bolliger



Fotos: Andrea Bolliger

Links: Die Red Arrows in der Figur «Goose» über der Küste von Bournemouth. Oben rechts: Zwei Agusta Westland AW159 Wildcat-Helikopter der Royal Navy demonstrieren mit einem Patrouillenboot die Arbeit der Küstenwache. Unten rechts: Piloten der Red Arrows während der Autogrammstunde.



Foto: Thomas Luthy/Rimowa 2016

Erstflug nach erst gut vierstündiger Testphase am 15. September in Dübendorf (hier über dem Greifensee).

Die Rückkehr einer Legende

Die neue, aus Duraluminium gebaute Junkers F13-Replika lässt Aviatikerherzen höher schlagen. Im September hob das einstmals erste Ganzmetall-Passagierflugzeug der Welt in Dübendorf wieder ab. Die Zuschauer fühlten sich dabei um fast 100 Jahre zurückversetzt. Die Junkers F13 ist weitgehend mit der Original-Junkers des deutschen Pioniers und Ingenieurs Hugo Junkers identisch. Lediglich einige technische Veränderungen garantieren die heutigen Flugsicherheitsstandards.

Junkers F13



Foto: Jürgen Schelling



Fotos: Rimowa



Foto: Rimowa



Oben und Mitte rechts: Das muss einer der schönsten Tage im Leben von Rimowa-CEO Dieter Morszeck gewesen sein, als er zusammen mit dem Schweizer Testpiloten Oliver Bachmann (Bild Mitte rechts: links von Dieter Morszeck) den Jungfernflug der neuen Junkers F13 absolvierte. Mitte links: Vier Passagiere finden in der Kabine Platz. Unten: Am Gala-Abend erhielten alle am Bau der Junkers F13 beteiligten Personen von Morszeck eine Goldmedaille.

«**M**it der Junkers F13 hat alles begonnen. Sie hat es uns ermöglicht, neue Welten zu entdecken und unseren Horizont zu erweitern. Nun ist es an der Zeit, sie wiederzubeleben. Um neue Höhen zu erklimmen, neue Perspektiven zu ermöglichen.» So lautete die Vision von Dieter Morszeck, der den Bau der Replika dieses historischen Flugzeugs (*Anm.d.Red.: damals mit der internen Werksbezeichnung: J.13*) überhaupt erst ermöglicht hat. Der Besitzer der Kölner Rimowa-Werke, wo in erster Linie Luxus-Reisekoffer aus Aluminium hergestellt werden, durfte am 15. September in Dübendorf seinen Kindheitstraum verwirklichen, als vor den Augen Hunderter die mit dem Original beinahe identische Ausführung einer F13 in den Himmel abhob. Die Maschine war bereits im Juni in Oshkosh (USA) an einem Flugmeeting zum ersten Mal präsentiert worden.

Die F13 kam nach dem Ersten Weltkrieg in fast allen Ländern zum Einsatz, in denen kommerzielle Luftfahrt betrieben wurde. 1925 betrug der Anteil von Junkers-Flugzeugen am internationalen Verkehrsnetz 40 Prozent! Das Flugzeug war vor allem wegen seiner Zuverlässigkeit und seines robusten Baus beliebt. Während die Piloten der Witterung ausgesetzt waren, reisten die Passagiere in der gedeckten Kabine komfortabel und konnten grössere Distanzen in deutlich kürzerer Zeit zurücklegen. Hugo Junkers hatte sich seinen Traum erfüllt, die Verkehrsverbindungen zwischen den Ländern auszubauen und zu verbessern. Somit ist die F13 gemäss Morszeck «ein Symbol für den innovativen Pioniergeist eines Unternehmers, der mir bis zum heutigen Tag ein Vorbild ist.» Bis 1933 wurden mehr als 330 der einmotorigen Sechssitzer aus Duraluminium in den Junkers-Werken in Dessau gebaut. Einige waren auch bei der Ad Astra – der Vorgängerin der Swissair – im Einsatz. Heute sind nur noch wenige F13 erhalten, von denen keine mehr flugfähig ist.

10 000 Arbeitsstunden

In 10000 Stunden und siebenjähriger Arbeit hat ein Team bestehend aus Mitarbeitern der JU-Air, von MSW Aviation aus der Schweiz und Kälin Aero Technologie aus dem Schwarzwald eine Replika hergestellt. Dank umfangreichen Recherchen und mit Hilfe eines aufwändigen 3D-Laserscans einer F13 in einem Pariser Museum ist es gelungen, eine flugfähige F13 nachzubauen. Die Maschine besteht aus 2600 Einzelteilen und mehr als 35 000 Nieten.

Geflogen wird nach Sichtflugregeln (VFR). Vom Originalmotor (die F13 war meist mit Sechszylinder-Reihenmotoren verschiedener Hersteller ausgerüstet, die zwischen 170 und knapp 500 PS leisteten; einzelnen Flugzeugen wurde ein Sternmotor eingebaut) ist nur noch



Unter den Augen Hunderter begeisterter Gäste starteten die Piloten ab Dübendorf zum Jungfernflog der Junkers F13.

ein einziges dieser Triebwerke aus dem Jahr 1927 betriebsfähig vorhanden. Morszeck entschied sich für einen US-Sternmotor vom Typ Pratt & Whitney R-985 Mini Wasp. Dieser leistet 450 PS und ist in mehr als 30 000 Flugzeugen eingebaut worden. Das Cockpit ist gegenüber dem Original modernisiert worden: So verfügt es unter anderem über ein Funkgerät, einen Transponder und ein modernes Motorüberwachungsgerät zur Kontrolle der Triebwerksparameter.

Alte Flugberichte gelesen

Am 15. September geschah in Dübendorf das, was Rimowa-CEO Dieter Morszeck als einen «ganz grossen Moment, den ich eigentlich gar nicht beschreiben kann», bezeichnete: Die grau-schwarze lackierte F13-Replika hob ab und drehte zwei Volten vor den Augen einer jubelnden Menschenmenge. Die Zeitzeugen konnten den Flug hautnah miterleben, war doch im offenen Cockpit eine Kamera installiert, deren Bilder auf eine Grossleinwand projiziert wurden. Sogar der Funkverkehr der Piloten mit dem Tower konnte live mitverfolgt werden. «Du sitzt ausserhalb, du riechst das Flugzeug, du spürst das Triebwerk», beschrieb der Schweizer Flugversuchsingenieur und Testpilot Oliver Bachmann diesen Augenblick später. Für ihn sei es eine Ehre gewesen, an diesem Projekt beteiligt zu sein. Dabei war der Start schwierig, musste das

Ingenieurteam sich das Wissen über den Bau der F13 doch hart erarbeiten. «Wir lasen alte Flugberichte», erinnert sich Bachmann. «Daraus konnten wir vieles erfahren.» Bachmann äussert sich sehr positiv zum Flugzeugbau vor fast 100 Jahren: «Damals wurden richtig gute Flugzeuge gebaut.» Geholfen hätten ihm auch seine Erfahrungen als Segelfluggpilot. Das Flugzeug sei sehr «dynamisch» und man müsse mit den Pedalen hart arbeiten. Es habe einen «Riesenspass» gemacht, so ein Flugzeug fliegen zu dürfen, teilte er dem Publikum nach dem erfolgreichen Flug mit.

Als Zeitzeuge anwesend war der 93-jährige Hans-Walter Bender. Er war einer der ersten F13-Fluggäste überhaupt und nahm 1929 als Sechsjähriger mit seiner Mutter an einem Rundflug an Bord einer F13 teil.

Bald Rundflüge?

Fast euphorisch äusserte sich Besitzer Dieter Morszeck, der seit 30 Jahren die Pilotenlizenz besitzt, angesprochen auf die Zertifizierung der F13 durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl). Er hoffe, schon im Oktober grünes Licht zu erhalten. Eine sehr optimistische Einschätzung angesichts der Tatsache, dass das 2,5 Millionen Dollar teure Flugzeug erst vier Teststunden hinter sich gebracht hat.

Wie mit der Ju 52 sollen in Dübendorf auch mit der F13 dereinst Rundflüge gebucht werden können. Allerdings muss dazu erst

die rechtliche Grundlage geschaffen werden. Besitzer Morszeck, der Verwaltungsratspräsident der Rimowa Flugzeugwerke AG in Dübendorf ist, hofft auf eine baldige zweite Maschine. Bei entsprechender Nachfrage sollen gemäss Morszeck am Flugplatz Dübendorf bis zu vier Exemplare stationiert werden. Als weiteren Standort sieht der Deutsche auch Mönchengladbach vor. **cp**

Patrick Huber

Lesen Sie auch den Artikel über die Junkers J. 13 auf den History-Seiten (36-37).

Technische Daten	
Spannweite	14,76 m
Länge	9,55 m
Höhe	3,09 m
Flügelfläche	40 m ²
Triebwerk	Pratt & Whitney R-985 Mini Wasp 450 hp
Leergewicht	1451 kg
Startgewicht	2000 kg
Besatzung	2 (1 Pilot, 1 Mechaniker)
Passagiere	4
Reisegeschw.	176 km/h
Höchstgeschw.	220 km/h
Landegeschw.	113 km/h
Gipfelhöhe	12 000 ft
Reichweite	600 km
Treibstoffverbrauch/h	80 l

«Cathay will ein Premium Carrier sein»

Cathay Pacific gilt als eine der renommiertesten Airlines der Welt. Sie bietet seit 1,5 Jahren wieder Direktflüge von Zürich nach Hongkong an. Im Gespräch mit Countrymanager Brian Tsoi äussert sich dieser unter anderem auch zur umkämpften Destination.

«Cockpit»: *Brian Tsoi, Sie sind Mitte Jahr von Zürich nach Frankfurt umgezogen und betreuen jetzt auch noch den deutschen Markt. Wodurch unterscheidet sich Ihre neue Aufgabe von derjenigen in Zürich?*

Brian Tsoi: Der Hauptgrund war, dass wir neben Zürich auch Düsseldorf ins Netzwerk aufnahmen. So machte es Sinn, dass ich beide neuen Destinationen zusammen mit der etablierten Verbindung ab Frankfurt von Deutschland aus betreue.

Ihr Aufgabengebiet ist damit aber grösser geworden.

Auf jeden Fall. Jetzt betreue ich rund 140 Cathay-Mitarbeiter. Deutschland ist einer unserer Hauptmärkte in Europa, auch wenn wir nur eine tägliche Verbindung ab Frankfurt und vier Flüge von Düsseldorf nach Hongkong haben. Dazu kommen aber noch vier Frachtflüge aus Frankfurt. Wir haben dort grosse Fracht- und Flughafenteams. Die Abfertigung in Frankfurt wird von uns selber durchgeführt, in Zürich macht dies Swissport für uns. Frankfurt und Zürich figurieren in unseren internen Ratings unter den besten fünf Flughäfen, was den Abfertigungsservice betrifft.

Sie sind immer noch für den Schweizer Markt zuständig. Wie wichtig ist Zürich für Cathay Pacific?

Sehr wichtig. Vor allem weil wir nach 14 Jahren Unterbruch seit letztem Jahr wieder direkt von Zürich nach Hongkong fliegen. Wir werden im Schweizer Markt immer stärker als Premiummarke wahrgenommen, obwohl noch einiges an Arbeit zu leisten ist. Schweizer sind sehr verbunden mit



Brian Tsoi (31) ist auf Hawaii geboren und in Hongkong aufgewachsen. Er spricht Englisch, Kantonesisch, Mandarin «und ein bisschen Deutsch». Tsoi ist bei der in Hongkong domizilierten Cathay Pacific Country Manager Germany, Switzerland und Eastern Europe.

der Swiss, weil sie die Schweiz repräsentiert, aber auch am Miles&More-Programm teilnimmt und Mitglied der Star Alliance ist. Es war deshalb für uns eine Herausforderung, in der Schweiz Fuss zu fassen. Das Zürcher Team musste in den letzten anderthalb Jahren viel Überzeugungsarbeit leisten. Wir

«Die Nachfrage nach der First Class ist da. Deshalb setzen wir ab Zürich die B777 ein.»

fliegen immer noch mit einer B777-300ER von Zürich aus. In den nächsten Jahren wird sich dies auch nicht ändern. In unserem

neuen Flaggschiff A350-900 wird es nämlich keine First Class mehr haben. Aber von Zürich aus sehen wir noch einiges an Potenzial für die First Class in der B777-300ER.

Ist die Nachfrage nach der First Class von Zürich aus tatsächlich so gross?

Ich glaube, dass es im gesamten Markt eine Nachfrage für dieses Segment gibt. Es liegt an uns, das Potenzial auszuschöpfen.

Haben Sie Ihr selbstgestecktes Ziel erreicht, die Anzahl Passagiere von Zürich nach Hongkong zu steigern?

Weil wir erst seit Ende März 2015 wieder nach Zürich fliegen, können wir nur die ersten neun Monate miteinander vergleichen. Wir sind auf Kurs, auch wenn die

Marktbedingungen immer härter werden. Neben der Swiss müssen wir uns auch den Middle East Carrier stellen. Im Moment spielt der Preis eine grosse Rolle. Auf lange Sicht sollte aber nicht der Preis der Grund sein, weshalb sich ein Kunde für Cathay Pacific entscheidet. Unser Hauptaugenmerk gilt dem Service und dort der asiatischen Gastfreundschaft. Wir wollen als Premium Carrier wahrgenommen werden.

Schauen wir die Situation in Zürich an: Ist da genug Marktpotenzial für Cathay und Swiss?

Das ist eine sehr gute Frage. Swiss hat mit ihrer B777-300ER zusätzliche Kapazität auf die Hongkong-Strecke gebracht. Jetzt muss sie 55 Prozent mehr Sitze verkaufen. Der Wettbewerb wird auf diese Weise härter. Zudem mussten wir konstatieren, dass die Geschäftsfligerei auf dem ganzen Markt leicht rückläufig ist.

Was ist der Grund dafür?

Ich glaube, das hat mit der generellen wirtschaftlichen Lage zu tun. Viele Buchungen werden auf später verschoben oder sehr kurzfristig getätigt.

Das Fluggeschäft ist ein hartumkämpftes Feld. Wie schätzen Sie die Nachfrage in der Schweiz nach Flügen in den asiatischen Raum, speziell nach Hongkong, ein?

Der Nachfrage nach Hongkong ist grösser geworden, allerdings nur um wenige Prozentpunkte. Vermehrt werden Ferienflüge gebucht. Das dürfte mit unseren guten Verbindungen von Hongkong nach Australien, Neuseeland, Südostasien oder China zu tun haben. China stellt einen grossen Markt für uns dar.

Sie haben die arabischen Golfstaaten angesprochen. Eine zusätzliche Konkurrenz.

Der durchschnittliche Passagier interessiert sich in erster Linie für den Preis und die Verbindungen. Für uns ist der Preis wichtig, aber nicht der entscheidende Faktor. Unsere Philosophie basiert auf «Life well travelled». Wir glauben, dass sich unsere Kundschaft an den kleinen Dingen an Bord erfreut, und legen grossen Wert darauf, dass sich unsere Passagiere wohlfühlen.

Das hat alles mit dem Servicegedanken zu tun, der schon am Flughafen beim Einchecken zu spielen beginnt, und erst zu Ende ist nachdem der Fluggast von Bord gegangen ist. Die Kundenreaktionen sind sehr erfreulich: Wir bekommen immer wieder zu hören, dass Kunden uns wegen des Servicegedankens wählen. Nur so können wir gegen die renommierten Golf-Flugge-

sellschaften bestehen. Wir haben deshalb auch einiges Geld in den Ausbau der fünf Lounges in Hongkong investiert. Sollten zusätzliche gutzahlende Fluggäste in Zürich hinzukommen, können wir auch über eine eigene Lounge in Zürich nachdenken – so wie wir sie beispielsweise in Vancouver oder Tokio haben.

In Ihrem ersten Jahr als Country Manager Switserland sind 85 000 Passagiere von Zürich aus nach Hongkong geflogen. Ihr Ziel war es, diese Zahl zu erhöhen. Ist Ihnen dieses Unterfangen gelungen?

Über alles gesehen haben wir im ersten Jahr einen fantastischen Job gemacht. Jetzt wachsen wir nur noch im einstelligen Bereich. Wir stellen eine Tendenz fest, die auf eine Verlangsamung des Flugverkehrswachstums hindeutet – was uns beunruhigt. Nicht nur in der Schweiz, sondern auf der ganzen Welt. Obwohl unser Geschäftsergebnis in der ganzen Cathay Pacific Group positiv war, haben wir mit dem Fluggeschäft allein einen Verlust eingeflogen!

«Auf den A350 wird Zürich wohl längere Zeit warten müssen.»

Die 85 000 Passagiere von 2015 sollten wir aber übertreffen können. Wir wollen ja wachsen – und nicht nur im einstelligen Bereich. Dazu kämpfen wir noch mit saisonalen Unterschieden. Im November dürften die Flugzeuge nach Asien und Ozeanien voll sein. Auf den Flügen von Hongkong nach Zürich hingegen ist die Auslastung jeweils nicht sehr hoch, da asiatische Touristen für ihre Reise andere Monate bevorzugen.

Diesen Frühling haben Sie die Premium Economy Class als Highlight präsentieren können. Wie ist die Premium Economy bei den Fluggästen angekommen?

Wöchentlich sind 3 352 Premium Economy-Sitze aus Europa nach Hongkong buchbar. Premium Economy ist für uns sehr speziell. Wir versuchen, uns von anderen Fluggesellschaften abzuheben, die diese Klasse ebenfalls anbieten. Wenn ich die Konkurrenzprodukte mit unserem vergleiche, stelle ich fest, dass sie sich oft nur wenig von der gewöhnlichen Economy Class unterscheiden. Unser Produkt hingegen ist komplett anders und ein Schritt in Richtung Business Class. Wir haben beispielsweise einen Designer beauftragt, uns einen neuen Pre-

mium Economy-Sitz auf dem A350 zu kreieren. Wir wollen diese neue Klasse wirklich «pushen». Das Potenzial ist gross.

Wird diese neue Klasse nicht die Business Class konkurrenzieren?

Sie ist für Freizeitpassagiere gedacht, die bereit sind, etwas mehr für mehr Komfort zu bezahlen. Sie soll die Business Class aber nicht konkurrenzieren. Es wird nie ein «Flat bed» in der Premium Economy geben.

Ihre Flotte wird jünger. Cathay ersetzt die A340- durch A350-Maschinen. Wann werden wir den ersten A350 in Zürich sehen?

Alle B747-Maschinen werden bis Ende 2016, alle A340-Flugzeuge bis Ende 2017 die Flotte verlassen haben. Das hat damit zu tun, dass der A340 ein nicht sehr kerosinsparender Flugzeugtyp ist. Bis jetzt haben wir fünf A350-900-Maschinen erhalten. Bis Ende 2017 kommen nochmals 17 hinzu. Später erwarten wir 26 Maschinen des Typs A350-1000. Diese Flugzeuge brauchen 25 Prozent weniger Treibstoff als die B777-300ER. Das wird uns helfen, die Flugrouten profitabler zu gestalten. Die erste Auslieferung des A350-1000 ist ab 2018 geplant. In Zürich müssen wir wohl länger warten. Der A350-900 hat nämlich für die Zürich-Verbindung eine zu kleine Business Class. **cp**

Interview: Patrick Huber

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?

In Chengdu. Dort gibt es in den Bergen wunderschöne Pandabären zu sehen.

Ihre Lieblingsdestination?

Tokio.

Wo wollten Sie immer schon einmal hin?

Nach Griechenland. Ich war noch nie dort.

Wen würden Sie gerne an Bord einer Cathay Pacific-Maschine begrüssen?

Donald Trump, auch wenn ich seine Politik nicht unterstütze.

Ihr Lebensmotto?

Eat well, drink well.

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?

Auf fast allen wie Facebook, Instagram, Linked-in, auf Twitter weniger.

Your Captain speaking...



Foto: Kevin Fuchs

HB-IXQ beim Überflug
der Südspitze Grönlands.

Über den Nordatlantik

Azurlblau zeigt sich der Himmel über Kloten an diesem besonderen Tag. Nach dem Briefing durch einen unserer Dispatcher am Flughafen Zürich machen wir uns mitsamt der Flugdokumente auf den Weg. Gut ausgerüstet für diese besondere Mission, haben alle ihre Kameras mitgebracht.

Im Rahmen der Ausflottung aller Jumbolinos, welche sukzessive durch Bombardier C Series ersetzt werden, steht eine Reise nach Kanada auf dem Plan. Wochen intensiver Vorbereitung liegen hinter uns: Für die Überführung der HB-IXQ in ihre neue Heimat Summerside auf Prince Edward Island haben wir vier Piloten nicht nur ein Simulatortraining und eine Einführung in die Route, sondern auch Kurse zu den speziellen Nordatlantikprocedures und zur Erstellung manueller Ladeblätter absolviert.

Heute steht die erste Etappe an: Am Abend wollen wir in Reykjavik (Island) landen. Der Mechaniker, der uns auf der Reise begleitet, führt letzte Checks durch. Währenddessen überwachen wir den Betankungsvorgang. Für den über vier Stunden dauernden Flug benötigt der Jumbolino die maximale Treibstoffmenge: Knapp 10300 Kilogramm befinden sich in den Tanks.

Gut zweieinhalb Stunden nach dem Start habe ich zum ersten Mal Gelegenheit, die sogenannte «oceanic clearance» (Freigabe, um einen Teil des Nordatlantiks ohne Radarabdeckung zu überfliegen) einzuholen. Kurz vor Stornoway, der letzten Landemöglichkeit in Schottland, erteilt Iceland Radio uns letztere. Nach mehr als einer Stunde über dem Meer können wir Gebirgszüge von Island am Horizont ausmachen. Einem atemraubenden Sinkflug in malerischer Landschaft mit Anflug über den Hafen Reykjaviks folgt die punktgenaue Landung auf der nur 1500 Meter langen Piste 19.


Über den Nordatlantik nach Goose Bay

Bei Sonnenaufgang beginnen wir mit den Vorbereitungen für den spannendsten Teil der Mission: Heute geht es auf direktem Weg nach Goose Bay/Neufundland. Die Route führt uns fast ausschliesslich über den Nordatlantik. Gerade im Hinblick auf die Flugplanung bedarf es besonderer Massnahmen. Als Kurzstreckenflugzeuge sind nur wenige Avro RJ-100 mit HF (high frequency = Kurzwellen für die Übermittlung von Funk auf grössere Reichweite als mit dem üblichen VHF) ausgerüstet. Ohne HF als eine der Voraussetzungen für den Einflug in die täglich neu angelegten und auf die Windverhältnisse abgestimmten Routen des OTS (organized track system auf dem Nordatlantik) sind wir angewiesen, die maximale Flugfläche 280 (knapp 8600 Meter) nicht zu übersteigen und in ständigem Funkkontakt zu bleiben. Navigiert wird anhand von Koordinaten; Wegpunkte oder Funkfeuer gibt es hier keine. Zwei Stunden nach Abflug aus Island erkennen wir die Südspitze Grönlands, kurz darauf weite Teile des Inlandeises. Über die Labradorsee beginnen wir den Anflug auf Goose Bay.

Letzter Flug unter Swiss-Rufzeichen

Nach knapp vier Stunden Flugzeit erreichen wir das kanadische Festland, sehen einige vereinzelte Eisschollen und freuen uns über einen sonnigen Morgen auf dem nordamerikanischen Kontinent. Wir geniessen den frischen Wind während wir den Jumbolino

für seinen letzten Flug unter «Swiss»-Rufzeichen und Schweizer Immatrikulation bereit machen. Der letzte und kürzeste Teil unserer Reise führt uns über die weitläufige Tundra der Provinz Labrador. Nachdem wir die Flüge unter der Besatzung aufgeteilt haben, ist es mir eine Ehre, über dem Sankt-Lorenz-Golf erneut zu übernehmen. In der Ferne können wir bereits Umrisse von Prince Edward Island ausmachen. Moncton Center begleitet uns als Flugverkehrskontrolle bis kurz vor die Insel: «SWR5216, IFR cancelled, monitor now Summerside UNICOM 122.950 MHz, good day.»

Bei schönstem Wetter fliegen wir in den unkontrollierten Luftraum von Summerside ein. Es gibt weder Anflughilfen noch ein veröffentlichtes Verfahren, welches wir mit der flugzeugeigenen Ausrüstung fliegen könnten. Im Sichtflug drehe ich über der Küste in die Platzrunde ein und steuere HB-IXQ manuell zu seiner letzten Landung an. Über eine Pistenbefahrung verfügt die Landebahn nicht, der Belag scheint bessere Zeiten gesehen zu haben. Begrüsst werden wir herzlich, einerseits von Fotografen auf der Wiese neben der Landebahn, andererseits von der Menschenmenge, die sich kurz darauf vor dem Hangar zeigt. Während wir als Crew vor dem Flugzeug fotografiert werden, wird bereits die Registrierung des Flugzeugs entfernt. Zukünftig ist sein Einsatz in der Karibik vorgesehen: Take care, IXQ! 

Kevin Fuchs

Elegante Lady mit Steighemmungen

Mit einer Flotte von 15 Maschinen war Swiss bis vor kurzem weltweit einer der grössten Betreiber des Airbus A340. Seit Anfang Jahr werden die europäischen Vierstrahler sukzessive durch die modernere Boeing 777-300ER ersetzt. Mittlerweile zählt die A340-Flotte des Schweizer Carriers noch neun Einheiten, mindestens drei weitere Maschinen werden die Flotte bis 2018 verlassen. Im Gespräch mit «Cockpit» blickt Beat Christen, Flottenchef A330/340 bei Swiss, auf die Eigenheiten des bewährten, kommerziell jedoch mässig erfolgreichen Musters zurück.

«Cockpit»: Herr Christen, welches waren für die Piloten die grössten Unterschiede zwischen der MD-11 und der A340, die den Dreistrahler bei Swiss schlussendlich ablöste?

Beat Christen: Die MD-11 war eine Weiterentwicklung der DC-10. Die Flügel wurden jedoch nicht neu entwickelt, sondern nur punktuell verbessert, beispielsweise durch zusätzliche Winglets an den Spitzen. Daraus resultierte eine deutlich höhere Anfluggeschwindigkeit als bei der A340, deren Flügel von Anfang an neu entwickelt und für Winglets konzipiert waren. Ferner wird die A340 per Fly-by-wire gesteuert und besitzt entsprechend eine Vektorsteuerung. Im Gegensatz dazu hatte die MD-11 eine konventionelle Steuerung. Zusätzlich bewegen sich die Schubregler bei der A340 beim Einsatz von Autothrust nicht mit. Bei der MD-11 fanden sich in den

Systemen zudem noch Spuren des Dreimanncockpits, das von der DC-10 herrührte. Die A340 war hingegen von Anfang an für zwei Piloten ausgelegt.

Was hat die A340 für Swiss so attraktiv gemacht, dass sie ab 2003 gleich 15 Stück einsetzte und damit zu einem der grössten Betreiber des Musters aufstieg?

Sicher hat die spezifische Ähnlichkeit mit dem Cockpit der A330-200, die schon bei Swissair und danach auch bei Swiss im Einsatz stand, eine wichtige Rolle gespielt. Dadurch, dass das maximale Startgewicht aber um 42 Tonnen höher ist, verfügte sie über eine grössere Reichweite und mehr Nutzlast, was die Bedienung von ultralangen Strecken möglich machte.



Die A340 tritt bei der Lufthansa-Tochter Swiss ins zweite Glied.

Airbus A340



Fotos: Thomas Strässle

Beat Christen, Flottenchef A330/340 der Swiss.

Hätte die Boeing 777, die schon damals auf dem Markt war, bei den Stückkosten nicht besser abgeschnitten?

Die Triple Seven wäre für die damaligen Marktgegebenheiten zu gross gewesen. Ausserdem stand die heute erfolgreichste Version, die Boeing 777-300ER, damals noch gar nicht zur Verfügung. Die einzige Variante, die eine Option hätte sein können, wäre die 777-200 gewesen. Dieses Muster hat sich aber nicht wirklich durchgesetzt. Auch die A340-600, von denen Swissair noch neun Maschinen bestellt hatte, war überdimensioniert. Kommt hinzu, dass der Weltluftverkehr nach den September-Attentaten von 2001 einen zusätzlichen Einbruch erlitten hatte und die Airlines deswegen ihre Kapazitäten zurückfahren mussten.

Swiss betreibt neben der A340-300 auch die verbesserte Version -300E. Was sind die wesentlichen Unterschiede?

Im Cockpit verfügt die -300E über LCD-Bildschirme, bei der älteren -300 sind es noch Kathodenröhren. Das Seitenruder der Enhanced-Version wird elektrisch angesteuert, während beim älteren Modell Stahlseile verwendet werden. Die Pitch-Trimming hingegen geschieht bei beiden Mustern mechanisch. Beim Empfänger der ILS- und Navigationsgeräte gibt es ebenfalls

gewisse Unterschiede. Schliesslich verfügt die -300E über ein ISIS (Integrated Stand-by Instrument System) anstelle mechanischer Stand-by-Instrumente. Für die Piloten bedeuten die Unterschiede im normalen Alltagsbetrieb keine grosse Umstellung. Aber bei starkem Seitenwind oder bei einem Triebwerksausfall müssen sie sich dessen bewusst sein, damit sie entsprechend reagieren können.

Wie hoch ist die technische Zuverlässigkeit der A340 bei Swiss?

Sie liegt im Bereich von 99 Prozent und ist damit vergleichbar mit jener, die wir bei den A330 erreichen.

Die A340 ist bekannt für ihre mässigen Steigleistungen. Womit hat das zu tun?

Das hat nichts mit der Aerodynamik, sondern mit dem Schub-Gewichts-Verhältnis zu tun. Das Flugzeug verfügt mit seinen vier Triebwerken ungefähr über den gleichen Schub wie die zweistrahlige A330, ist aber 42 Tonnen schwerer. Die A340 kommt nur auf etwa 224 Kilo Schub pro Tonne, die A330 dagegen auf 277 Kilo. Der Vierstrahler rotiert erst bei einem Anstellwinkel von 10,5 Grad, bei 10 Grad würde das Heck mit vollständig belastetem Fahrwerk den Boden touchieren. Die A330 hebt, weil

sie leichter ist, bei etwas kleinerem Winkel ab, verfügt aber für den anschliessenden Steigflug über mehr Leistungsreserven. Wir sind beim Rotieren mit der A340 besonders bei Rückenwind aufgrund der technischen Gegebenheiten eingeschränkt. Dieselben Leistungsgrenzen erleben wir auch im Reiseflug. Wenn es dort zu Temperaturveränderungen kommt oder die Windrichtung wechselt, kann es vorkommen, dass wir absinken müssen, um die Geschwindigkeit halten zu können.

Gibt es weitere Gründe für das gemächliche Steigverhalten?

Etwas weniger bekannt ist vielleicht, dass die Flaps und Vorflügel bei gleicher Position des Klappenhebels stärker ausfahren als bei der A330. Dies bedeutet beim Start und während des Steigflugs mehr Luftwiderstand bei gleicher Geschwindigkeit und entsprechend einen flacheren Steigwinkel.

Welches war der längste A340-Flug, den Swiss je durchgeführt hat?

Das war am 20. April 2010 auf einem Flug von Tokio-Narita nach Zürich. Das Flugzeug war damals während 14 Stunden und 8 Minuten in der Luft. Distanzmässig die längste Route im Streckennetz von Swiss ist mit 10 309 Kilometern Zürich-Singapur. Es

gab aber noch einen längeren Flug, als eine A340 auf der 10 439 Kilometer langen Strecke Zürich–Manila unterwegs war. Dabei handelte es sich allerdings nicht um eine kommerzielle Operation, sondern um einen technischen Flug, weil sich die Maschine beim philippinischen Standort von Lufthansa Technik in die Wartung begab.

Nach der Einflottung der neun Boeing 777-300ER bis 2018 wird Swiss noch über sechs A340-300 verfügen. Wie lange wird sie die Vierstrahler noch behalten?

Der Entscheid, ob und wann unsere Langstreckenflotte weitere Änderungen erfahren wird, ist noch ausstehend. Wir gehen davon aus, dass dies bis Ende Jahr entschieden ist. Ungeachtet dieses Entscheids werden wir die Kabine der A340-Maschinen umrüsten und somit einen ähnlichen Standard haben wie bei der Boeing 777.

Das Ende der Jumbo-Produktion naht, die A380 verkauft sich schlecht. Wie sehen Sie die Zukunft von vierstrahligen Verkehrsflugzeugen?

In den mir noch verbleibenden Jahren als aktiver Berufspilot wird die A340 bei Swiss wohl der letzte Vierstrahler gewesen sein. Zweistrahlige Flugzeuge sind sparsamer und effizienter zu betreiben. Die Frage ist aber, wie starke Triebwerke die Industrie für zweimotorige Flugzeuge anbieten kann. Wenn der Fandurchmesser immer grösser wird, müssen sich die Ingenieure etwas einfallen lassen, damit das Triebwerk dem Boden nicht zu nahe kommt. Auf der anderen Seite ist der Platz an den Flughäfen und in der Luft beschränkt. So gesehen wird der Bedarf an sehr grossen Flugzeugen mit mehr als 400 Plätzen weiter bestehen. **cp**

Interview: Thomas Strässle

Technische Daten A340-Familie

	A340-300E	A340-500	A340-600
Länge	63,6 m	67,9 m	75,3 m
Rumpfdurchmesser	5,64 m	5,64 m	5,64 m
Höhe	16,85 m	17,1 m	17,3 m
Spannweiten	60,3 m	63,45 m	63,45 m
Passagierkapazität (3 Klassen)	295	313	380
Max. Startgewicht	275 t	372 t	368 t
Reichweite	13 350 km	16 100 km	14 360 km
Triebwerke	4 x CFM56-5C4/P (je 34 000 Pfund)	4 x Rolls-Royce Trent 500 (je 53 000 Pfund)	4 x Rolls-Royce Trent 500 (je 56 000 Pfund)
Max. Geschwindigkeit	M 0.86	M 0.86	M 0.86
Quelle: Airbus			



A340-Triebwerk. In der Mitte ist das zusätzliche zweirädrige, ungebremste Hauptfahrwerk zu sehen, das typisch ist für die A340.

A340 – Erstflug vor 25 Jahren

Die Entwicklung der A340 reicht bis in 1970er-Jahre zurück. Damals war der junge Flugzeugbauer Airbus auf der Suche nach einem Langstreckenmodell für mehr als 200 Sitze, das die damaligen Arbeitspferde in diesem Segment, die DC-8 und die Boeing 707, ersetzen sollte. Das Projekt trug zunächst den Namen «TA11» (für Twin Aisle, also zwei Gänge) und war eine Art vierstrahlige A310.

An der Farnborough Air Show 1982 wurde die 220-sitzige TA11 als Zukunftsidee präsentiert. Zwei Jahre später zeigte der Hersteller in Le Bourget sogar zwei Varianten: eine TA11-100 für 230 Passagiere und eine TA11-200 für 270 Fluggäste. Anfang Januar 1987 wurde die TA11 anlässlich einer Airbus-Aufsichtsratssitzung in A340 umbenannt. Am 5. Juni desselben Jahres erfolgte schliesslich der Programmstart, gemeinsam mit dem Schwestermodell A330. Die A340-200 sollte in drei Klassen Platz für 262 Passagiere bieten und 14 250 Kilometer weit fliegen,

die um 4,3 Meter gestreckte -300 eine Kapazität für 295 Passagiere und eine Reichweite von 12 700 Kilometern aufweisen. Zu jenem Zeitpunkt lagen dem Hersteller 89 Absichtserklärungen vor – darunter von den später weltweit grössten Betreibern Lufthansa und Air France.

Am 25. Oktober 1991 – also vor genau 25 Jahren – hob zum ersten Mal eine A340 in der Version -300 ab. Nach der Musterzulassung durch die JAA im Jahr 1992 war es Air France, die den Vierstrahler – eine A340-300 – als erste Fluggesellschaft übernahm. In der Folge entwickelte Airbus weitere Versionen: die -500 für ultralange Strecken und die -600, die mit 75,3 Meter längste A340. Insgesamt wurden 246 Maschinen der Serien -200/-300 und 131 A340-500/600 gebaut. Der Vierstrahler war von den wesentlich effizienteren zweimotorigen Jets wie die Boeing 777, die unter ETOPS-Bedingungen fliegen konnten, vom Markt verdrängt worden. **ts**

Oldtimer-Fliegertreffen auf der Hahnweide

Auch das 18. Oldtimer-Fliegertreffen auf dem Sonderlandeplatz Hahnweide bei Kirchheim unter Teck ist auf grosse Resonanz gestossen. Über 350 Oldtimer waren gemeldet, darunter 22 aus der Schweiz.

Nach dreijährigem Unterbruch öffnete die Hahnweide vom 9. bis 11. September einmal mehr ihre Tore für die europäische Szene der Oldtimerliebhaber. Das mit grossem Engagement von der Fliegergruppe Wolf-Hirt Kirchheim unter Teck e.V. organisierte Treffen hat insgesamt 311 Oldtimermaschinen auf den Platz gelockt und geschätzte 40 000 bis 50 000 Besucher mobilisiert. Präsentiert wurden rund 100 Jahre Luftfahrtgeschichte. Im Flug zu sehen waren etwa die Bleriot XI, die Modelle Fokker Dr.I und EIII Replika, mehre Doppeldecker, Warbirds, zwei Dassault Flamant sowie die drei Ju 52 der Ju-Air. Neben der Messerschmitt Me 262 B1-A und der Fuga CM.170R Magister von Quax überraschte die Patrouille de France mit einem kurzen Überflug. Registriert wurden an den drei Tagen gegen 900 Flugbewegungen.

Langjähriger Pilotentreff

Überschaubare, eher enge Verhältnisse und eine stets gut frequentierte Pilotenschenke bieten hier Möglichkeiten zu ungezwungenen Gesprächen. Viele Piloten kennen sich seit Jahren und schätzen die Ambiance am Rande der reizvollen Schwäbisch Alb. Man trifft sich auf der Flightline und diskutiert über Oldtimer, die Technik, oder – wie etwa der Pilot einer Focke-Wulf Fw44 Stieglitz – über den erhöhten Ölverbrauch. Fachleute raten ihm schliesslich das Überprüfen der Kerzen an, worauf er sich einen Overall überzieht und sich mit der Werkzeugkiste an den offen zugänglichen Kerzen des Siemens-Halske SH 14-Sternmotors zu schaffen macht. Während die 14 Kerzen fein säuberlich paarweise auf einem Tuch nebeneinander zu liegen kommen, verschiebt sich die Gesprächsrunde zum nahen Bucker Jungmeister und kehrt später mit einem Wartungsbetriebsinhaber zur Begutachtung wieder zurück. Danach fehlt dem Stieglitz-Piloten noch eine Funkgarnitur, um zur Tankstation rollen zu können. «Du kannst meine haben», ruft ihm ein Bucker-Pilot zu. «Leg sie nachher einfach wieder hierhin», ergänzt er und zeigt auf den Vordersitz.

Schweizer Oldtimer

Für die Piloten Max Schönenberger und Ferdi Nietlispach, die am Donnerstag mit der Stinson L-5 Sentinel im rund 160 Kilometer entfernten Birrfeld gestartet waren, war es die erste Landung auf der Hahnweide. «Wir wollten schon immer einmal hierher fliegen», sagen die beiden Mitglieder von CAF Swiss Wing, die wieder kommen möchten.

Für André Moser war es hingegen das zweite Mal. Seine in Reichenbach im Kandertal stationierte Praga-Baby E114M ist derzeit weltweit das einzige flugfähige Exemplar dieses Typs. Beeindruckt haben ihn auf der Hahnweide die leistungsstarken Warbirds und die gute Organisation. Neben der Ju-Air, die seit Jahren mit den Ju 52 vor Ort ist und Rundflüge durchführt, hat sich auch Stefan Longoni etabliert. Seine F+W C-3605 ist jeweils bei den Flugvorführungen zu sehen.

Ob und wann das nächste Oldtimer Fliegertreffen stattfinden soll, das wollen die Organisatoren gemäss eigenen Aussagen zum heutigen Zeitpunkt noch offen lassen. **cp**

Anton E. Wettstein

Grosses Bild: Stefan Longoni startet mit der F+W C-3605 zum Vorführprogramm. Unten links: Pilatus P-3 in den Farben der Luftwaffe Brasiliens. Unten rechts: Leistungsstarke Warbirds – vorne die North American P-51D Mustang.



Fotos: Anton E. Wettstein

Stelldichein der aviatischen Schätze





Cockpit



Die grosse Freiheit

Alessandro Huber hat sich einen Traum erfüllt: Er ist Buschpilot in der früheren holländischen Kolonie Surinam, transportiert Menschen, Tiere und Waren an entlegenste Orte. Manchmal würde es ihn zwar reizen, einen Jet zu fliegen, wie er im Gespräch erzählt. Doch der 31-Jährige schätzt seine Freiheit – und bleibt Buschpilot.

Eigentlich wollte er sogar Militärpilot werden. Die Fliegerische Vorschule FVS 1 (heute SPHAIR) in Locarno hatte er schon erfolgreich absolviert, als ihm im Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf beschieden wurde, dass er wegen seiner reduzierten Sehfähigkeit die Hürde zum Militärpilot nicht nehmen würde. Alessandro Huber – Alex, wie ihn alle nennen – steckte den Kopf nicht in den Sand und suchte nach Alternativen. Weil ein Freund seines Vaters in Guatemala einen Pilatus Porter besass und er während fünf Jahren im Sommer mitfliegen durfte, wollte Alex Huber schon als Jugendlicher Pilot werden. Der Tessiner aus einer Deutschschweizer Familie, der einen Teil seiner Jugendzeit auch in Zentralamerika verbrachte, besuchte in Vero Beach (Florida) die Flight Safety Academy. Er schloss seine Ausbildung mit verschiedenen FAA-Lizenzen ab (CPL/IR, Single- und Multi Engine sowie Flight Instructor (FI)). Zusätzlich erwarb Huber später diverse Fluglizenzen von Vanuatu, Surinam und Brasilien.

Nachdem er den Traum vom Luftwaffenpilot aufgeben musste, war Alex Hubers nächstes Ziel, Linienspilot zu werden. Doch auch das sollte nicht sein: «Irgendetwas kam immer dazwischen», erzählt er. «Ich hätte gerne meine Fluglizenz in Europa erworben, doch da mein Vater als Ingenieur vor allem in Zentral- und Südamerika

tätig war, kam es vorderhand nicht dazu.» Nach Europa zog es Alex Huber dann später ohnehin nicht mehr: Er suchte das Abenteuer auf anderen Kontinenten.

Mehrere Anläufe

Nach einem USA-Aufenthalt landete er eher zufällig in Indonesien. Ein Freund hatte ihm gegenüber angedeutet, dass dort Piloten gesucht würden. Doch in Indonesien mahnten die Mühlen der Bürokratie noch langsamer und Huber erhielt trotz gültiger US-Lizenz keine Anstellung. So zog es ihn nach Brasilien, wo er bis heute offiziell angemeldet ist. Nach einem Jahr sprach er fließend Portugiesisch und flog für private Unternehmen. Er begann, mit Afrika zu liebäugeln, aber dafür hätte er sich vor Ort präsentieren und bewerben müssen. Die politische Situation war ihm zu unsicher, so dass er auf ein neues Abenteuer verzichtete.

Erst 2011 klappte es endlich im Inselstaat Vanuatu im Südpazifik (in der Nähe Australiens). Als Charterpilot war er für mehrere kleinere Unternehmen tätig. Unter anderem flog er auch im Auftrag eines französischen Geschäftsmannes, dem er später selber das Fliegen beibrachte. «Ich flog zu den abgelegensten Inseln. Manche waren von Eingeborenenstämmen bevölkert», erinnert er sich.



Auch Flüge zu aktiven Vulkanen sind ihm in Erinnerung geblieben. Manchmal sei er 50 Meilen von der nächsten Insel entfernt gewesen, mit Rettungsboot und Überlebensjacken ausgerüstet. «Es kam ausserdem immer wieder vor, dass ich zu meiner Überraschung feststellen musste, dass die anvisierte Landepiste auf einer entlegenen Insel mit Buschgras überwachsen war», erzählt Alex Huber von seiner Zeit in Vanuatu. «Auf einigen Inseln lagerte die Fluggesellschaft mehrere 20-Liter-Kerosinbehälter – für den Notfall. Nur auf zwei Inseln war Avgas verfügbar.»

Zurück in die Zivilisation

Da die Saison im gut 80 Inseln umfassenden Staat, der über 30 Flugplätze verfügt, jeweils nur von April bis Oktober dauert, musste Alex Huber in der regenreichen Wintersaison wieder in die USA zurück, wo ihn ein pensionierter brasilianischer B747-Captain für Flüge mit dessen privater PA31 Piper Navajo anstellte. «Ich flog zu den Niagara Falls, zu den Florida Keys, an die Ostküste, aber auch zu den Bahamas», so Huber.

Durch Vermittlung eines anderen Piloten kam er schliesslich nach Surinam, wo Buschpiloten gesucht wurden. Schon nach wenigen Monaten bekam er bei der Fluggesellschaft Blue Wing eine feste Anstellung. 2013 wurde er Co-Pilot auf einer Twin Otter, nachdem er die Umschulung in Kanada absolviert hatte. Nächstes Jahr dürfte er – so zumindest hofft Alex Huber – aber Captain auf der Twin Otter werden. Auf der Cessna Caravan C208 ist er dies bereits seit 2014. Seit drei Jahren lebt Huber nun in der seit 40 Jahren unabhängigen, ehemaligen holländischen Kolonie Surinam. Dort ist er buchstäblich das «Mädchen für alles»: Er schult andere Piloten auf der Cessna 206, transportiert Passagiere (unter ihnen sogar den Präsidenten Surinams), Waren und Tiere. Zu den weniger erfreulichen Flügen gehören jene mit schwer verletzten Menschen oder Verstorbenen. Huber ist für Erkundungsflüge durch unwegsames Dschungelgebiet geflogen, führte auch Search-and-Rescue-Flüge durch. «In Suri-

nam ist der Luftweg oftmals die einzige Möglichkeit, um von einem Ort zum anderen zu gelangen», weiss er aus Erfahrung. «Während sechs Monaten führen die Flüsse zu wenig Wasser, so dass dieser Transportweg für die einheimische Bevölkerung wegfällt.»

Die Tücke mit den kurzen Pisten

Als Pilot ist sich Alex Huber einiges gewöhnt. Die Landebahnen sind oft nur 300 bis 450 Meter lang, während der Regensaison verschlammt und meistens ist kein Wetterradar verfügbar. «Auch in den Flugzeugen selber sind die entsprechenden Geräte nicht vorhanden, da sie wegen der rauen Flugpisten und den Vibrationen Schaden nehmen», so Huber. Auf den grösseren Flugfeldern teilt der Verantwortliche stattdessen den Piloten mit, wo es derzeit gerade regnet. Dank GPS und Kartenmaterial finden sich die Piloten zurecht. «Die gegenseitige Hilfsbereitschaft ist sehr gross», betont Alex Huber.

«In Surinam gelten spezielle <IFR-Regeln> (<I follow rivers...>),» erzählt Alex Huber mit einem Augenzwinkern. Primär werde nach VFR-Regeln – also nach Sichtflugbedingungen – geflogen. Da die meisten Flugfelder an Wasserläufen liegen, folgen die Piloten beim Landeanflug den Wasserwegen. Allerdings müssten sie sich oft ihren Weg durch Wolkenlücken suchen. Es komme auch vor, dass man zum Durchstarten gezwungen werde, etwa dann, wenn Einheimische über die Landepiste marschieren würden oder es sich ein Hund darauf gemütlich gemacht habe, erzählt Huber.

Heikel wird es in der Regenzeit: «Dann überfliege ich die Graspiste vorerst, um sicher zu gehen, dass ich dort auch wirklich landen kann.» Es komme auch vor, dass er am Schluss der Graspiste eine 180-Grad-Drehung machen müsse, wenn er merke, dass er das Pistenende überrollen würde. Nähert er sich der Piste, hat er meistens keinen Kontakt mehr zur Verkehrsleitstelle. Es sei üblich, dass andere Piloten über Funk behilflich seien: «Wir sind ja eine grosse Familie!»



Buschpilot in Surinam



In Surinam gelten spezielle «IFR-Regeln»: «I follow rivers...»

Transportflüge in die Wildnis

Oft führt der Schweizer auch Transportflüge für die Bergminen-Gesellschaften durch. «Meistens befinden sich diese an abgelegenen Orten an der Grenze zu Französisch-Guyana», erzählt Alex Huber. Dabei transportiert der Schweizer Pilot Minenarbeiter, Ersatzteile, Brennstoff oder Nahrungsmittel. Hie und da gibt es auch medizinische Flüge, wenn es gilt, verletzte Arbeiter in ein Spital zu fliegen. Zusätzlich ist die Versorgung der einheimischen Bevölkerung im Urwald eine Aufgabe, die er im Auftrag des Staates verrichtet. Mit dieser Art Fliegen bekomme man engen Kontakt zu Bevölkerungsschichten, die man in der Airlinewelt nie hätte. «Ich bin Teil ihres Lebens», freut er sich.

Alex Huber, der in der Hauptstadt Paramaribo in unmittelbarer Nähe zum Flughafen lebt, schätzt das einfache, aber aus seiner Sicht angenehme Leben in Surinam. «Ich habe keinen Stress. Vieles ist easy going», erklärt er. Obwohl er nicht Linienpilot geworden ist, spürt er kein Bedürfnis zur Veränderung. «Wenn ich wechseln sollte, dann nur, wenn die Lebensbedingungen gleich sind!»

Zufrieden mit sich und der Welt

Bei Blue Wing verdient Alex Huber genug, um ein angenehmes Leben führen zu können. «Die Firma bezahlt Haus und Auto, sodass das im Vergleich zu Linienfluggesellschaften kleine Salär nicht ins Gewicht fällt», sagt Huber.

Seinen Arbeitstag beginnt er meist mit einem Frühstück am Flughafen von Paramaribo. «Anschliessend werden die Wetterdaten gecheckt, bevor sich entscheidet, wohin Flüge an diesem Tag möglich sind.» Vor dem Flug werden Ladung und Papiere kontrolliert

– und natürlich getankt, «und zwar so viel, dass mir jeweils eine Kerosin-Reserve von bis zu 1,5 Stunden bleibt. Es kommt immer wieder vor, dass wegen schlechter Sicht am Zielort eine Landung nicht möglich ist und ein Alternate angeflogen werden muss.» Kann er einmal wegen des Wetters gar nicht starten, geht er in den Crew-Aufenthaltsraum, lehnt sich zurück, geniesst noch einen Kaffee und wartet auf die nächste Startgelegenheit – die bestimmt kommt. «Easy going eben...»

Einmal pro Jahr in die Schweiz

Seine Freizeit geniesst Alex Huber oft an den Flussläufen oder unternimmt Ausflüge mit dem Segelboot. Einmal im Jahr verbringt er seine Ferien in der Schweiz – meistens im Sommer. «Ich komme gerne, gehe aber auch gerne wieder zurück», gibt er unumwunden zu. Seit er in Surinam lebt, sieht er die Welt anders. Weniger hektisch. Er habe ein wenig die Mentalität der Einheimischen angenommen, die nicht immer danach fragen, was wohl morgen sei. «Etwas, das man als Schweizer erst lernen muss.» **CP**

Patrick Huber

Bilder rechte Seite: Impressionen aus dem Berufsalltag von Alex Huber als Buschpilot in Surinam. Bild unten: Sogar der Papagei fliegt mit.



NHIndustries NH90

Der NATO-Helikopter 1990 (NH90) wird in einer Marine- und in einer Luftwaffenversion gebaut. Die Endmontage erfolgt in sechs Ländern. Bisher haben 13 Nationen NH90 bestellt. Die 274 ausgelieferten Helikopter haben bereits über 100 000 Flugstunden erreicht.

Technische Daten

Hersteller	NHIndustries
Typ	Schwerer Mehrzweckhelikopter
Erstflug	18. Dezember 1995
Länge (inklusive Rotor)	19,56 m
Kabinenbreite	2,00 m
Max. Höhe	5,31 m
Besatzung/Pax	2/20
Rotordurchmesser	16,30 m
Max./Dauerleistung	2 x 2172 kW / 2 x 1781 kW
Max. Abfluggewicht	10 600 kg
Max Zuladung	4200 kg
Max. Unterlast	4000 kg
Triebwerk	Rolls Royce Turbomeca RTM322
Treibstoff	2035 kg
Höchstgeschwind.	300 km/h
Reichweite	908 km
Website	www.nhindustries.com



Foto: Airbus Helicopters

D Im September 1985 gaben die Verteidigungsminister von Frankreich, Grossbritannien, Deutschland, Italien und Holland eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung eines Mehrzweckhubschraubers NH90 (NATO Helicopter 1990) in Auftrag. Zwei Jahre später schied Grossbritannien aus dem Programm aus. Den Start zur Entwicklung des NH90 gaben Frankreich und Deutschland am 26. April 1990.

Für die Entwicklung, den Bau und den Verkauf des neuen NATO-Helikopters wurde im August 1992 NHIndustries (NATO Helicopter Industries) gegründet. Eurocopter Frankreich (heute Airbus Helicopters) übernahm die Koordination mit einer Firmenbeteiligung von 41,6 Prozent, Eurocopter Deutschland (heute Airbus Helicopters Deutschland) erhielt 23,7 Prozent, Agusta (heute Leonardo Helicopters) 28,2 Prozent und Fokker 6,5 Prozent. Sie vereinbarten die Entwicklung von zwei Varianten des NH90: des NFH (NATO Frigate Helicopter) für die Marine und des TTH (Tactical Transport Helicopter) für Luftwaffe und Heer. Geplant war der Bau von 182 NFH und 544 TTK für Frankreich (220), Italien (214) Deutschland (272) und Holland (20). Im Mai 1994 wurde die Entwicklung gestoppt, jedoch im Juli 1994 mit rigorosen Sparmassnahmen wieder gestartet. Am 19. Mai 1998 unterzeichneten vier Nationen Verträge für den Bau der ersten 154 Helikopter. Die ersten drei Serienmaschinen NH90 TTH erhielten am 13. Dezember 2006 die deutschen Heeresflieger. Seither wurden weitere 271 Helikopter an 17 Luftwaffen-, Marine- oder Heereseinheiten in 13 Ländern geliefert.

Die Produktion des NH90 ist heute auf Airbus Helicopters und Airbus Helicopters Deutschland (je 31,25 Prozent), Leonardo Helicopters (32 Prozent) und Fokker (5,5 Prozent) aufgeteilt. Die Endmontage erfolgt in Frankreich (Marignane), Italien (Tessara), Deutschland (Donauwörth), Spanien (Albacete), Finnland (Halli) und Australien (Brisbane). Zelle und Rotorblätter des NH90 sind aus Verbundwerkstoffen gefertigt. Fly-by-wire-Flugkontrollsysteme und ein Glascockpit erleichtern den Piloten die Arbeit. Der Allwetter-Helikopter ist mit einem Enteisungssystem ausgerüstet. Die Marineversion NFH kann mit Anti-Schiffslenk Waffen und Torpedos ausgerüstet werden. **cp**



Foto: Markus Herzig

EC-120B Colibri HB-ZNG in Grenchen.

Heli «November Golf»

Die beiden Helikopter mit dem Callsign «November Golf» gehören bereits beide der Geschichte an. Der Hughes 269C «Xray November Golf» wurde im April 1982 aus England importiert und auf die Sântis-Heli eingetragen. Der in «Stars and Stripes» lackierte HB-XNG wechselte im Herbst 1986 in den Besitz von Roland Triet und wurde neu lackiert, ebenso farbenfroh wie zuvor. Am 29. April 1997 stürzte der Hughes 269C während einem Schulungsflug bei Jonschwil in die Thur und musste abgeschrieben werden.

Der EC-120B Colibri «Zulu November Golf» kam im September 2011 aus Frankreich in die Schweiz. Der private Helikopter wurde vorerst von der Air Grischa Helikopter AG operiert und wechselte nach dem Zusammenschluss in die Swiss Helicopter AG am 1. Juli 2012 den Halter. Nach vier Jahren wurde der HB-ZNG nach Frankreich verkauft.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XNG Hughes 269C; S/N 112-0171; B/J 1973; vorher: BPS-4 (Bahrain), G-BGYZ; Eintrag: 5. April 1982, Halter & Eigentümer: Sântis-Heli; Handänderung: 8. Sep-

tember 1986, neuer Halter & Eigentümer: Triet Roland; Handänderung: 28. November 1991, neuer Halter & Eigentümer: Helikopter Service Triet; Löschung: 6. April 1998.

HB-ZNG EC-120B Colibri; S/N 1434; B/J 2006; vorher: F-HDLB; Eintrag: 23. September 2011, Halter: Air Grischa Helikopter AG, Eigentümer: noog GmbH; Handänderung: 1. Juli 2012, neuer Halter: Swiss Helicopter AG; Löschung: 3. September 2015, neues Kennzeichen: F-HDFI.

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



Foto: Paul Schüpbach

Hughes 269C HB-XNG in den ersten Farben der Sântis-Heli.



Foto: Markus Herzig

Hughes 269C HB-XNG der Helikopter Service Triet in Bern.

Mein Abschied von der SHA

Ende November beende ich mein Mandat als Präsident der Swiss Helicopter Association (SHA). Nach 16-jähriger Tätigkeit im Nationalrat bin ich 2015 nicht mehr zur Wiederwahl angetreten und aus dem nationalen Parlament ausgeschieden. Da der SHA-Präsident meiner Meinung nach unbedingt eidgenössischer Parlamentarier sein muss, möchte ich einem Nachfolger Platz machen.

Ich bin kein grosser Fan ausschweifender Rückblicke. Lieber befasse ich mich mit der Zukunft. Wenn ich mich dennoch in Gedanken mit den vergangenen zehn Jahren an der Spitze der SHA auseinandersetze, tauchen verschiedene Erinnerungen auf. Die schönste dabei ist die allzeit sehr gute und kameradschaftliche Zusammenarbeit im Vorstand. An den rund 60 Sitzungen, die ich leiten durfte, haben wir oft intensiv und kontrovers diskutiert, aber am Schluss immer konstruktive Lösungen in einvernehmlichem Sinne gefunden. Dazu haben die beiden Geschäftsführer Adi Stäger und Philip Kristensen stets wichtige und umsichtige Beiträge geleistet. Bereichernd für mich als Jurist war das Eintauchen in die faszinierende Welt der Helikopter-Technik, wobei ich die Unsicherheit im Umgang mit den vielen Abkürzungen nie ganz ablegen konnte. Als Politiker war es mir wichtig, dass die hohen fliegerischen und technischen Standards der schweizerischen Helikopterindustrie in Regierung, Parlament und Verwaltung die verdiente Anerkennung und die entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen finden. Dabei war und ist auch in Zukunft die ständige intensive Kommunikation mit dem Bazl, dem Uvek und selbst mit dem Bundesrat von grösster Bedeutung. Hinzu kommt die Öffnung gegenüber Europa. Wegen des Luftverkehrsabkommens der Schweiz mit der EU werden die wichtigen Regelwerke für die Helikopterfliegerei zunehmend bei der EASA in Köln und bei der EU-Kommission Verkehr in Brüssel gemacht. Also sind wir aufgefordert, auch dort Einfluss zu nehmen. Erste Kontakte konnte ich auf persönlicher Ebene aufbauen. Diese müssen aber in enger Zusammenarbeit mit der European Helicopter Association (EHA) weiter entwickelt werden.

Ich freue mich, meinem Nachfolger ein geordnetes SHA-Haus übergeben zu können. Gerne bedanke ich mich herzlich für die gute Zusammenarbeit. Ich wünsche der SHA, ihrem Vorstand und allen Mitgliedern für die Zukunft viel Erfolg, bestes Wohlergehen und «many happy landings».

Rudolf Joder



Links: Stets engagiert: SHA-Präsident Rudolf Joder. Oben rechts: Besuch in der Schweiz: EASA-Vertreter Ricardo Génova Galván mit Rudolf Joder. Unten rechts: SHA in Brüssel: Rudolf Joder mit Henrik Hololei (links), Generaldirektor Mobility und Transport sowie Jaime Arqué, Präsident EHA.

Danke, Rudolf Joder!

Der ehemalige Berner Grossrat (1982–1998), Präsident der Flughafengemeinde Belp (1989–2004), Nationalrat (1999–2015) und Präsident der kantonalbernerischen SVP (2006–2012) verlässt nach seinem Ausscheiden aus der nationalen Politik (Amtszeitbeschränkung) nun auch die Swiss Helicopter Association. Ein konsequenter Schritt, der – mit Wehmut – akzeptiert werden muss. Rudolf Joder war ein engagierter Vorsitzender; dank seinem Netzwerk und seinem Verhandlungsgeschick gelang es ihm, die Anliegen der Schweizer Helikopterindustrie auf die politische Agenda zu setzen. Aviatische Themen stehen oft im Gegenwind des politischen Mainstreams. Rudolf Joder liess sich davon nicht beirren. Als Vertreter eines Bergkantons ist ihm die volkswirtschaftliche Bedeutung der Helikopterbranche sehr bewusst. Die ausserordentlichen Wetterverhältnisse im Lawinenwinter 1999 sowie im Hochwassersommer 2005 im Kanton Bern zeigten deutlich auf, wie eminent wichtig eine effiziente Versorgung durch Helikopter ist. Der Präsident der Swiss Helicopter Association war auch international sehr aktiv. Seine Interventionen bei führenden EASA- und EU-Vertretern stiessen auf offene Ohren und hinterlassen hoffnungsvolle Kondensstreifen am Himmel.

Rudolf Joder war es ein Anliegen, die Probleme der Helikopterindustrie und die Ziele der SHA vermehrt auch in die Öffentlichkeit zu tragen. Vor einigen Jahren trat er mit volcano in Verbindung, um gemeinsam die Pressearbeit des Verbandes zu gestalten. Seine freundliche, zielstrebige Beharrlichkeit und Akribie haben uns beeindruckt.

Wir wünschen Rudolf Joder für seine private und berufliche Zukunft viele erfreuliche «Überflüge» und erfolgreiche Zielerreichung. Danke, Ruedi!

volcano Partner

Karin Münger & Max Ungricht



Vor 50 Jahren im «Cockpit»

Eröffnet wurde das «Cockpit» vom November vor 50 Jahren mit einem detaillierten Bericht über die Farnborough Air Show. Es war ein Novum, dass auf dieser bis dahin ausschliesslich von der englischen Industrie bestrittenen Handelsmesse erstmals ausländische Flugzeugmuster zugelassen wurden, unter der Voraussetzung, dass ein erheblicher Teil davon, wie etwa die Triebwerke, aus englischer Produktion stammte.

Einen ganz speziellen Beitrag konnte Cockpit-Redaktor Willy N. Frick verfassen. Er hatte Gelegenheit erhalten, mit dem Mirage-Doppelsitzer U-2002 einen vierzigminütigen Flug zu absolvieren und die Maschine dabei zeitweise auch selber zu steuern. Seinen Flug zeichnete er detailliert auf. Gleich anschliessend wurde das Entstehen des Überschallknalls gut verständlich geschildert.

1966 machte die NASA die ersten Versuche mit Raumgleitern, die im Gegensatz zu den damals verwendeten Raumkapseln (Mercury, Gemini und Apollo) nach Raumflügen selbständig landen konnten. Diese Versuche wurden anhand des Raumgleiters Northrop M2-F2 dargestellt.

Eine der erfolgreichsten Propellerturbinen, die kanadische PT-6, wurde detailliert beschrieben. Dieses Triebwerk wird bis heute unter anderem auch im Pilatus Turbo Porter eingebaut.

Aus der monatlichen Typengalerie ist die Focke-Wulf F 19a Ente zu erwähnen, ein Versuchsflugzeug in Entenbauweise von 1927, von dem nur zwei Stück gebaut wurden.

Franz Wegmann

Impression aus Farnborough: Enger Formationsflug von fünf De Havilland Sea Vixen FAW.2 und vier Hawker Siddeley Buccaneer S.2 der britischen Royal Navy.



Foto: Martin Frick

Mit dem Mirage IIIBS-Doppelsitzer U-2002 konnte Cockpit-Redaktor Dr. Willy N. Frick einen Überschallflug von rund 40 Minuten absolvieren.



Die Lockheed P-38 Lightning gehörte mit ihrer markanten Auslegung mit Mittelrumpf und doppeltem Leitwerksträger zu den auffälligsten Kampfflugzeugen des Zweiten Weltkrieges.



Foto: Lockheed

Das Versuchsflugzeug in Entenbauweise Focke-Wulf F 19a Ente wurde 1927 in zwei Exemplaren gebaut. Firmen-Mithaber Georg Wulf starb beim Unfall des ersten Prototyps.



Umsturz per Flugzeug

Im Budapester Transportmuseum befindet sich das älteste noch erhaltene Schweizer Verkehrsflugzeug. Diese Junkers J.13 der Ad Astra war die allererste im Schweizer Luftfahrtregister eingetragene Maschine dieses Typs und hätte vor genau 95 Jahren mit einem Überraschungs-Coup den abgehalfterten Kaiser Karl I. auf den Thron putschen sollen.

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg musste sich Österreich-Ungarn ins wirtschaftliche Lumpenkleid zwingen. Der letzte Kanonendonner auf den Schlachtfeldern war noch kaum verhallt, als die ausgemergelten und wütenden Untertanen ihren Kaiser Karl I. mit Schimpf und Schande aus dem Land jagten. Kaum hatte Karl I. in seinem Schweizer Exil auf Schloss Hertenstein bei Weggis seine Koffer ausgepackt, dürstete es den gestrauchelten Monarchen nach seinem verlorengegangenen Thron. Ein durchaus cleverer Schachzug sollte die Monarchie in Österreich-Ungarn wieder herstellen.

Seltsam verummte Gestalten

Karl I. wollte den Geschwindigkeitsvorteil und den damit verbundenen Überraschungseffekt eines Flugzeuges für seinen Staatsstreich nutzen. Am Mittag des 20. Oktober 1921 bestiegen auf dem damaligen Zürcher Verkehrsflugplatz von Dübendorf-Wangen fünf verummte Gestalten die Junkers J.13 (Werknummer 574) mit der Immatrikulation CH-59. Der Bau dieses ursprünglich für den Export in die USA bestimmten Wellblech-Airliners begann am 20. Juli 1920 in den Werkhallen der Junkers Flugzeugwerk AG (Ifa) in Dessau. Im Oktober 1920 beschlagnahmte die Entente die Maschine im Hamburger Hafen.

Das von einem 185 PS starken BMW III-Motor (Werknummer 1827) angetriebene Ganzmetall-Verkehrsflugzeug war am 27. Mai 1921 in Dübendorf vom Luftamt als verkehrstüchtig erklärt worden. Die J.13 CH-59 war die allererste im Schweizer Luftfahrtregister eingetragene Maschine dieses Typs. Bis zum Putschversuch absolvierte die J.13 CH-59 insgesamt 103 Flüge und beförderte 324

Passagiere. Zum Zeitpunkt, als die blaublütigen Passagiere die J.13 CH-59 bestiegen, war der Junkers die Tragfläche der auf Schwimmer gesetzten J.13 CH-66 montiert worden. Diese wies gegenüber dem Original-Flügel der CH-59 eine vergrößerte Spannweite auf (siehe Kasten Seite 37).

Die Aufschrift «Ad Astra» am Bug täuschte über die wahren Besitzverhältnisse. Das Flugzeug gehörte der Ifa und war der Ad Astra Schweizerische Luftverkehrs AG lediglich ausgeliehen. Der deutsche Pilot Wilhelm Zimmermann stand ebenfalls im Sold des Dessauer Flugzeugwerks.

«Wahrlich kein Vergnügen»

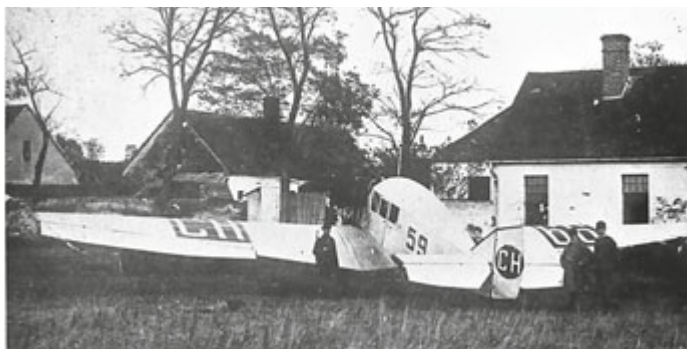
Wollte man den Flugscheinen glauben, hatten die öffentlichkeits-scheuen Personen an jenem Donnerstag eine Reise nach Genf gebucht. Doch kaum hatte die J.13 an Höhe gewonnen, schlug der Pilot exakt die entgegengesetzte Richtung ein und flog über dem Zürichsee Richtung Osten. Neben Kaiser Karl I. und seiner Gattin Zita von Bourbon-Parma befanden sich zwei Vertraute des Monarchen sowie ein ungarischer Navigator an Bord.

Es wäre vermessen, von der ersten Flugzeugentführung der Weltgeschichte zu sprechen. Pilot Wilhelm Zimmermann war im Vorhinein in die Absichten des Monarchen eingeweiht, schwieg aber gegenüber der Teppichetage der Ad Astra wie ein Grab.

Nach viereinhalb Stunden Flug und 650 Kilometern ging die Junkers auf einer Wiese im bei Sopron (Ödenburg) gelegenen ungarischen Fertő nahe der österreichischen Grenze wieder auf Tuchfühlung mit Mutter Erde. Ein Moment, den die Kaiserin Zita in ihrem Tagebuch vermerkt: «Mir und meinem Mann war so schwindlig.



Die Budapester Bevölkerung stand bei der Besichtigung der Ad Astra J.13 CH-59 Schlange. Mit dieser Junkers brach Kaiser Karl I. am 20. Oktober 1921 von Dübendorf aus zum fehlgeschlagenen Staatsstreich auf.



Fotos: Georg Punka

Bei ihrer Landung im ungarischen Fertő war die J.13 CH-59 mit der vergrösserten Tragfläche der CH-66 ausgerüstet.

Ich hoffe, ich brauche in meinem Leben nicht mehr zu fliegen. Es ist wahrlich kein Vergnügen.»

Doch der Husarenritt an Bord der Junkers mutierte für Kaiser Karl I. zum handfesten Debakel. Von den versprochenen Dragonerbrigaden – die seine Hoheit zum Putsch nach Budapest geleiten sollten – fehlte jede Spur. Der 34-jährige Kaiser Karl I. fiel umgehend in die Hände regulärer Truppen. Die Entente verbannte den gestrauchelten Monarchen in die Villa Quinta do Monte in Funchal auf der portugiesischen Atlantikinsel Madeira. Dort verstarb der letzte Kaiser der Doppelmonarchie am 11. April 1922 – gut fünf Monate nach seinem von Dübendorf aus geplanten Staatsstreich.

Triumphzug nach Budapest

Der leeren Treibstofftanks wegen war es für Wilhelm Zimmermann unmöglich, seine J.13 aus dem Zyklon der politischen Wirren weg-



In den Zwischenkriegsjahren avancierte die Ad Astra J.13 CH-59 zum Publikumsmagneten im Budapester Transportmuseum.

zufliegen. Einer Trophäe gleich verfrachteten die Magyaren die verwaiste Junkers nach Budapest. Die auf einem Platz im Freien abgestellte J.13 avancierte umgehend zum Sinnbild des missglückten Putsches und mutierte zu einem Publikumsmagneten erster Güte. Seit 1922 ist die J.13 im Budapester Transportmuseum heimisch. Dort überstand der geflügelte Wellblech-Saurier während des Zweiten Weltkriegs unzählige Bombenangriffe der amerikanischen 15th Air Force genauso unbeschädigt wie den Einmarsch der Roten Armee gegen Ende 1944. Auch gegenüber den kommunistischen Säuberungsaktionen zeigte sich die J.13 über vier Dekaden hinweg resistent. Die J.13 CH-59 hat sich zur besterhaltenen Maschine ihres Typs gemausert und ist gleichzeitig das älteste noch erhaltene Schweizer Verkehrsflugzeug. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Die Sache mit dem falschen Flügel

Die in den fehlgeschlagenen Putsch von Kaiser Karl I. involvierte Junkers J.13 CH-59 besass die Tragfläche der damals auf dem Zürichsee operierenden Schwimmervariante CH-66. Ein Erklärungsversuch.

Im Frühling 1921 mietete die Zürcher Fluggesellschaft Ad Astra Schweizerische Luftverkehrs AG von der Junkers Flugzeugwerk AG zwei J.13-Passagierflugzeuge. Die für Rundflüge auf dem Zürichsee vorgesehene J.13 (Werknummer 581) CH-66 war mit Schwimmern ausgerüstet und wurde am 23. Juni 1921 nach drei Prüfflügen auf dem Thunersee in der Schweiz zugelassen. Die Schwimmer-Variante benötigte 400 Meter Startstrecke auf dem Wasser, bevor sie ihre Abflugeschwindigkeit von 110 Stundenkilometern erreichte. Die J.13 CH-66 absolvierte bis Ende der Sommersaison 1921 insgesamt 359 Flüge und beförderte dabei 836 Passagiere, was einem Auslastungsgrad von 78 Prozent entsprach.

Der Flügeltausch

Tatsache ist, dass die J.13 CH-66 mit einer Tragfläche versehen war, die eine grössere Spannweite aufwies, als der ursprünglich an der Landversion CH-59 montierte Flügel. Dies belegen im Bundesarchiv Bern lagernde Dokumente. Möglicherweise steht diese Modifikation im Zusammenhang mit den Schwimmern, die ein vergrössertes Gewicht bei der CH-66 generierten. Mit der grösseren Spannweite wollte Junkers wohl bei der Schwimmer-Version für mehr Auftrieb sorgen. Mit grösster Wahrscheinlichkeit ist der Flügel der CH-66 nach Ende der Rundflug-Saison auf dem Zürichsee im Herbst 1921 an der CH-59 montiert worden. Der Grund für den Wechsel auf den grösseren Flügel geben die Dokumente im Bundesarchiv nicht preis; er könnte aber in Zusammenhang mit der damit verbundenen höheren Zuladung sowie



Foto: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Die vom Zürichsee aus operierende Junkers J.13 (Werknummer 581) CH-66 war mit einer vergrösserten Tragfläche ausgerüstet. Der Flügel fand später an der für den Putsch verwendeten J.13 CH-59 Verwendung.

den gutmütigeren Flugeigenschaften stehen. Die mit Schwimmern ausgerüstete J.13 CH-66 war den Winter über auf der Ad Astra-Wasserflugbasis am Zürichhorn eingemottet worden. Die Tragfläche war somit disponibel für die das ganze Jahr über im Einsatz stehende J.13 CH-59. Tatsache ist – und dies belegen Akten im Bundesarchiv –, dass durch das Luftamt am 25. Oktober 1921 am Zürichhorn eine Nachkontrolle der CH-66 stattfand. Die Dokumente sprechen davon, dass die Schwimmer-Junkers «mit dem kleineren Flügel der CH-59 ausgerüstet ist.» Damit ist zweifelsfrei erwiesen, dass die Ad Astra die Flügel an beiden Flugzeugen getauscht hat. So steht ein Flügel, der einst Zürichseewasser unter sich hatte, seit 95 Jahren im Transportmuseum von Budapest. (sta)

Genf: Seit Ende August macht Easyjet seine Partnerschaft mit der Fahrzeugvermietung Europcar auf den beiden Airbus-Maschinen A320-214, G-EZPC und G-EZPD (auf dem Foto), bekannt.

Foto: Jean-Luc Altherr



Genf: Die maltische Privatgesellschaft Air X Charter ist spezialisiert auf VIP-Transporte. Zu den Passagieren zählen zum Beispiel Regierungsbeamte, Sportvereine oder Musikbands. Im Bild die Boeing 737-5Q8 9H-YES.

Foto: Jean-Luc Altherr

Zürich: Am 28. September war die Boeing B737-9FG(ER)(BBJ3) des saudischen Finanzministeriums für wenige Stunden in Zürich.

Foto: Simon Vogt



Bern: Für das UEFA-Cupspiel von Olympiakos Piräus gegen den BSC Young Boys traf die griechische Mannschaft im September mit dem Airbus A320SL SX-DNA von Aegean Airlines in Bern ein. Dies war zugleich der erste Besuch eines A320 mit Sharklets.

Foto: Ian Lienhard



Genf: Ursprünglich prangte die auffällige Bemalung des Fussballklubs ZSKA Moskau auf einer Tupolev 154M der russischen Gesellschaft Aeroflot. Da jene Maschine nun aber ausser Dienst gesetzt worden ist, ziert die ZSKA Moskau-Aufschrift neu den Airbus A320-214 VP-BWD.

Foto: Jean-Luc Altherr

Basel: Der Fussballverein BSC Young Boys aus Bern reiste mit dieser Boeing B737-735 EI-FFM der italienischen Meridiana ab Basel an sein Europaleague-Spiel gegen den kasachischen Vertreter FK Astana. Die Maschine trifft hier am 27. September auf dem EuroAirport ein, um den Superleague-Club an Bord zu nehmen. **Foto: Dennis Thomsen**



Basel: Am 12. September reiste der bulgarische Fussballclub PFK Ludogorez Rasgrad mit dem Airbus A319-212 LZ-FBB der bulgarischen Bulgaria Air an sein Champions League-Spiel gegen den FC Basel an. Nach dem Transfer des bulgarischen Meisters ist die Maschine auf Piste 15 des EuroAirports bereit zum Rückflug. **Foto: Dennis Thomsen**



Zürich: Vor kurzem noch flog diese A340-313 mit einer Swiss-Bemalung um die Welt. Edelweiss Air hat die von der Swiss durch die B777 ersetzte HB-JMG übernommen. Hier ist sie am 30. September in Zürich zu sehen.

Foto: Thierry Weber

Basel: Mit dem Airbus A320-214 YL-LCT der spanischen AlbaStar, welche diese Maschine fest von der lettischen SmartLynx eingemietet hat, reisten am 28. September die Fans des FC Basel zu dessen Champions League-Auswärtsspiel gegen den FC Arsenal nach London.

Foto: Dennis Thomsen



Basel: Am 12. September holte die CASA C-295M mit der Kennung 35-45 der spanischen Luftwaffe die Bodenmannschaft sowie die Ausrüstung und das Material des Hubschrauberdemonstrationsteams Patrulla ASPA der spanischen Luftwaffe auf dem EuroAirport ab. Tags zuvor hatte das Team an der Flugschau im nahegelegenen Habsheim teilgenommen.

Foto: Dennis Thomsen





Bild ganz oben:

Basel: Stimmungsbild am EuroAirport: Eine Rafale C und eine C-160 Transall der französischen Luftwaffe am 9. September auf dem Vorfeld des Basler Flughafens.

Foto: Dennis Thomsen

Bild Mitte oben:

Saanen: Der PC-12/47E OO-PCJ von European Aircraft Private Club war am Sonntag, 25. September, im Berner Oberland zu sehen.

Foto: Joël Bessard

Bild oben:

Saanen: Am selben Sonntag zu Gast in Saanen war der PC-12 HB-FVM «Da Vinci».

Foto: Joël Bessard

Grosses Bild links:

Zürich: HB-JBA, die erste Bombardier CS-100 der Swiss, rollt zur Startbahn 28 auf dem Flughafen Zürich.

Foto: Thierry Weber

Perfekter Schutz vor Strahlung aller Art im Cockpit

Wie die Lichtfrequenzen der weltweit besten Heilquellen müde Piloten wieder munter machen

Qi-Geräte machen es möglich: Ausgesuchte Lichtfrequenzen der weltweit besten Heilquellen erzeugen ein permanentes Feld von reiner Lebensenergie für den Menschen. Ein Segen für erschöpfte Piloten, genervte Flugbegleiter und müde Vielflieger. Denn der allgegenwärtige Elektrosmog verliert in den Flugzeugen seine krankmachende Wirkung.

Für Walter Claasen* war sein Traumberuf zum Albtraum geworden. "Nach einigen Stunden im Cockpit", erzählt der Pilot einer großen deutschen Fluglinie, "sah ich aus wie eine ausgequetschte Zitrone." Claasen war oft krank, eine chronische Nasennebenhöhlenentzündung plagte ihn und machte ihn wochenlang im Jahr arbeitsunfähig. Wie viele seiner Kollegen litt der 45-jährige Jumbojet-Pilot unter einer Dauererschöpfung – er war ständig müde, konnte kaum schlafen und die technische Strahlung im von Elektronik vollgestopften Cockpit zermüdete seinen Körper.

Dass Claasen heute wieder mit frischer Lebenskraft und ausgeruht am Steuer sitzen kann, verdankt er eigenen Worten nach einem schlichten runden Gerät, dessen Innenleben es jedoch in sich hat: Es strahlt die Informationen reiner Lebensenergie aus, die über ein stabiles feinstoffliches Feld seine Wohnung komplett abdecken. In seiner mobilen Version verhindert das Gerät, dass der allgegenwärtige Elektrosmog und die Strahlung aus dem Weltraum den Piloten im Cockpit gesundheitlich schädigen können.

Dieses so genannten "Qi-Gerät" bringen den praktischen Nutzen der Quantenphysik voll zur Geltung: Die Geräte können ohne technische Hilfen, wie einen Stromanschluß, eigene, rein natürliche, sich nicht erschöpfende Lebensenergiefelder selbst herstellen. Gelungen ist die wissenschaftliche Sensation jetzt einem sächsischen Forscherteam.

„In den Geräten wird ein so genanntes Torusfeld aufgebaut, das strukturiertes Wasser und damit lebensspendende Elektronen erzeugt“, sagt Dipl.-Ing. Harald Thiers, einer der Mit-Initiatoren der Erfindung. Im Körper kann so ein Stromfluss entstehen – ohne Elektrizität (EKG, EEG) gibt es kein Leben. Einzelne Wassermoleküle sind elektrisch neutral, aber durch hexagonale Strukturen wird ein Elektronenüberschuss erzeugt. Diese Elektronen neutralisieren freie Radikale, reinigen die Luft von elektrisch positiv geladenen Teilchen wie Staubpartikel, Pilzsporen, Viren und Bakterien, regenerieren verbrauchte Vitamine im Körper und ermöglichen über die Atmungskette die Produktion von Lebensenergie (ATP) und Wasser. Gleichzeitig gibt das Feld ein sehr vollständiges Lichtspektrum ab, dessen Auswahl aus den weltweit besten Heilquellen, wie beispielsweise Lourdes, erfolgte.

Verblüffend ist die Fähigkeit der Qi-Geräte den Menschen vor gefährlichem Elektrosmog abzuschirmen: Ihr hochenergetisches Feld kann gefährliche technischer Strahlung (Sendemasten, WLAN, Handy- oder Schnurlostelefon) für den Menschen unschädlich machen - auch geopathische Störfelder von Wasseradern, Erdstrahlen oder Gitternetzen können nun die Gesundheit nicht länger negativ beeinflussen.

Ein Segen gerade auch für Vielflieger, Flugbegleiter und Piloten wie Walter Claasen. Denn es sind nicht in erster Linie die Schadstoffe im Trinkwasser und in der Nahrung oder die Umweltgifte in der Luft, die uns die Lebensenergie rauben - es ist zuallererst die technische Strahlung.

Da wir heutzutage überall – vor allem auch in Flugzeugen – diesem Elektrosmog permanent ausgesetzt sind und wir somit de facto mitten in einem Mikrowellenherd wohnen, werden wir quasi lebendigen Leibes gegrillt. Die dadurch zerstörten Wasserstrukturen im Körper sorgen mehr und mehr für Energiemangel und Erschöpfung des Immunsystems.



Zuviel Elektrosmog macht krank

© Depositphotos.com/carlosphotos

Wir können noch so viel gesundes Wasser trinken und uns noch so gesund ernähren wie wir wollen; es wird uns alles nicht sehr viel nutzen, wenn durch die ständig weiter zunehmenden technischen Strahlungen unsere vielleicht mühsam aufgebauten, gesunden Körperwasser-Strukturen im Handstreich durch Strahlungseinflüsse von aussen immer wieder zerstört werden. Insofern kommt dem Schutz vor Strahlungen, wie sie das Qi-Gerät ermöglicht, eine ganz besondere Bedeutung zu.

Das Gerät strahlt im Umfeld von bis zu 150 Metern reine Lebensenergie aus. Es arbeitet wie eine kleine Sonne – und das 24 Stunden am Tag. Durch den Aufbau des sehr starken Feldes kann man sich jetzt quasi die Energien der lebendigsten Natur, einen unerschöpflichen Kraftort mitten in das eigene Heim holen. Eine schier unglaublich einfache Lösung für die Aktivierung der Selbstheilungskräfte, da mehr oder weniger ALLE Licht- und damit Heilfrequenzen immer zur Verfügung stehen.

Damit schützen wir uns letztendlich nicht nur vor krankmachender Strahlung und bauen mittels Resonanz optimal Lebensenergie auf - aus jedem Wasserhahn fließt zudem sofort Wasser in Heiluellqualität. Lebensmittel verlieren im Feld ihre Schadstoffinformationen und gesunden, indem man sie einfach von der Haustüre zum Kühlschrank trägt. Das Wasser der Nahrung wird in Sekundenschnelle optimal neu strukturiert und energetisiert und Elektronen sorgen für eine reine Luft.

Und Pilot Walter Claasen freut sich: "Ich kann jetzt, nach vielen leidvollen Jahren, meinen alten Traum vom Fliegen voller Lebenskraft endlich wieder leben".

*Name von der Redaktion geändert

Kontakt zum Autor: i.schwelz@web.de

Info: Dipl.-Ing. Harald Thiers,
Tel. +49(0)3591 593 0060, Mobil: +49(0)160 9384 6323
Mail: stephanie.krautz@qi-technologies.com harald.thiers@gmail.com
www.Qi-Technologies.com

SIL 2: Knackpunkt Südstarts

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat die Anpassung des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich (SIL 2) öffentlich aufgelegt. Die Mitwirkungs- beziehungsweise Anhörfrist endet etappenweise in den nächsten Monaten. Im Juni 2017 wird der Bundesrat über das SIL-Objektblatt nach Auswertung der Stellungnahmen entscheiden.

Mit dem SIL 2 (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) sollen, wie Bazl-Direktor Christian Hegner vor den Medien in Bern festhielt, die Voraussetzungen zur weiteren Verbesserung der Sicherheit des Betriebs des wichtigsten Schweizer Flughafens geschaffen werden. Zwar werde der Flughafen Zürich bereits heute sicher betrieben. «Die geographische Lage von ZHR, die sich kreuzenden Pisten und Flugrouten sowie lämpolitische Gründe gestalten den Betriebsablauf aber sehr komplex, vor allem bei Bise oder Nebel», so Hegner. Dies wirke sich negativ auf die Sicherheitsmarge aus. Werde bei solchen Wetterlagen mit Südabflügen geradeaus gestartet, könne die Sicherheitsmarge deutlich verbessert werden. Mit diesem Konzept, das auch bei schlechten Sichtverhältnissen ermöglicht werden soll, wäre gemäss Bazl bei den prognostizierten Bewegungszahlen bis 2030 mit rund 13 000 Südstarts geradeaus zu rechnen. Dies entspricht rund sieben Prozent der jährlichen Abflüge. Im Rahmen der nun vorliegenden Anpassung des SIL-Objektblatts seien auch Varianten geprüft worden, um Südabflüge geradeaus während der Spitzenzeiten oder über den ganzen Tag hinweg zuzulassen. Aufgrund der zu erwartenden deutlichen Zunahme der Lärmbelastung sieht der Bund jedoch von weiteren Varianten für Südabflüge geradeaus ab.

Mehr Sicherheit durch längere Pisten

Bereits im Objektblatt von 2013 wurde der Raumbedarf für die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 gesichert. Nun soll gemäss Bazl der Betrieb auf verlängerten Pisten ermöglicht werden. Mit der Verlängerung der Piste 28 von heute 2500 Meter auf 2900 Meter könnten sämtliche Flugzeugtypen auch bei schwierigen Bedingungen wie Nässe oder Rückenwind auf dieser Piste landen. Heute weichen Langstreckenflugzeuge häufig auf den Südanflug aus, was die Komple-

xität des Betriebes erhöhe. Mit der Verlängerung der Piste 32 von 3300 auf bis zu 3700 Meter könnten auch schwere Langstreckenflugzeuge von dieser Piste starten, was zu weniger Kreuzungspunkten am Boden führen würde, führt das Bazl aus.

Reaktionen auf SIL 2

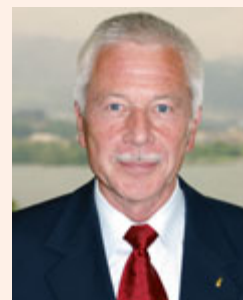
Das neue Objektblatt löse wichtige Probleme, gebe hingegen keine Antwort auf die Frage, wie die zu erwartende steigende Nachfrage am Flughafen abgewickelt werden könne, urteilte die Flughafen Zürich AG. Skyguide wertet die Verbesserung der Sicherheit höher als Massnahmen zur Kapazitätserhöhung und zum Lärmschutz. Die Aerosuisse bedauert, dass im SIL 2 neben den räumlichen Festlegungen nicht weitergehende Massnahmen zum Abbau der Komplexität in den Flugverfahren und zur Gewährleistung der Entwicklungsfähigkeit des Flughafens vorgesehen wurden. «Dies schwächt den Flughafen Zürich in seiner Wettbewerbsfähigkeit und damit die Schweizer Luftfahrt insgesamt.» Die Stiftung gegen Fluglärm spricht davon, dass die Bevölkerung mit einer Salami-taktik nach den Südanflügen nun auch schrittweise an Südstarts gewöhnt werden sollen. Der Schutzverband der Gemeinden um den Flughafen spricht von einer verpassten Chance; die Gemeinden im Süden wollen sich gemäss einer ersten Stellungnahme mit allen Mitteln gegen zusätzliche Südstarts wehren.

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt beziehungsweise das jeweilige Objektblatt bildet die Grundlage für die Infrastruktur und den Betrieb eines jeden Flughafens. Gemäss Bazl-Sprecher Urs Holderegger hat der Bundesrat aktuell die SIL-Objektblätter von 51 Flugplätzen genehmigt; als nächstes sei der Flughafen Genf an der Reihe. **cp**

Rolf Ellwanger

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Luftraum Schweiz – quo vadis ?

Der Luftraum in der Schweiz ist klein und kompliziert gestaltet. Durch die Topografie wird der Verkehr eingeschränkt und bei speziellen Wetterlagen zusätzlich kanalisiert. Diese Faktoren und der hohe Mischverkehr erhöhen das Risiko von Luftraumverletzungen. Der Versuch, den Anliegen aller Luftraumnutzer entgegenzukommen, erforderte immer wieder Detailanpassungen, was schlussendlich zu einem unübersichtlichen Flickenteppich führte. Der heutige Luftraum entspricht nicht mehr den aktuellen Erfordernissen und schon gar nicht künftigen Anforderungen. Neue Technologien würden es erlauben, die Luftraumstruktur total neu zu gestalten und es mit flexibler Nutzung vermehrt ermöglichen, allen Luftraumbenutzern ihren Anteil zur Verfügung zu stellen. Vor acht Jahren wurden von Seite AeCS dem Bazl konkrete, mit den wichtigsten Stakeholdern bereits vorbesprochene Lösungsansätze eingereicht, um den Luftraum von Grund auf neu zu gestalten. Bazl und Skyguide haben es bis heute nicht geschafft, eine geeignete Umsetzung zu realisieren; erste Versuche scheiterten auch an Partikularinteressen. Komplexe Projekte erfordern hohe Aufmerksamkeit, entsprechende Priorität, geeignete Ressourcen und ein hervorragendes Projektmanagement. Klare, konsequente Führung ist angesagt. Voraussetzung ist auch ein Mentalitätswechsel: Weg von Segregation zu flexibler Luftraumnutzung. Bazl, Skyguide und alle Stakeholder (Airlines, GA mit allen Luftsportsparten, Arbeitsfliegerei, Luftrettung und Luftwaffe) sind gefordert. Lösungsvorschläge und technische Möglichkeiten wären vorhanden, der klare Wille zur Umsetzung ist jedoch Bedingung. Nur dann gelingt es, unseren Luftraum zukunftsgerichtet zu gestalten. Nach Jahren von vielen Worten und Studien sollten endlich konkrete Taten folgen.

Es besteht Hoffnung, dass sich die neue Bazl-Führung nun ernsthaft des Themas annimmt. Eckwerte der strategischen Projektziele müssen heissen: Sicherheit, Flexibilität in der Nutzung, Einfachheit, auf alle Bedarfsträger ausgerichtet. Es wäre bedauerlich, wenn die Schweiz zu dieser Problemlösung nicht fähig wäre. – Man muss nur wollen.

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

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

Reno Air Race: Zweiter Platz für Wyprächtiger

Auch an den diesjährigen Rennen in Reno (Nevada) erlangte der Schweizer Rennpilot Vito Wyprächtiger vom Swiss Air Racing Team einen Platz auf dem Podium. Im dramatischen Rennen sicherte sich der 35-jährige Berufspilot den ausgezeichneten zweiten Platz.

Vito Wyprächtiger und sein Team hatten sich mit verschiedenen technischen Modifikationen auf das Rennen in der Spielerstadt Reno vorbereitet. So wurden ein neuer Flügel konstruiert und verschiedene Propellertypen ausprobiert. Das Schweizer Team kann in technischer Hinsicht auf die Unterstützung von Ruag Aviation zählen. Und seit Beginn aller Rennen in Reno steht zudem Oris dem Team tatkräftig zur Seite.

Zum sechsten Mal auf dem Podest

Das abschliessende Gold Race konnte Wyprächtiger aus der ersten Startreihe in Angriff nehmen. Der mehrfache Sieger und Mitfavorit Steve Senegal musste sich als Folge eines anerkannten Protestes in der letzten Startreihe positionieren und schied nach einem Crash kurz vor dem Abheben aus. Vito Wyprächtiger flog ein taktisch sehr kluges Rennen. Dabei wurde er von James Jordan stark bedrängt. Jordan konnte den Schweizer Piloten schliesslich überholen, musste dafür aber eine Abkürzung («cut pylon») nehmen und wurde in der Rangliste zurückversetzt.

Wyprächtiger stand in Reno zum sechsten Mal in Folge auf dem Podest; im Jahr 2013 gewann er das Rennen der Formula One-Kategorie. Sieger des diesjährigen Rennens ist Lowell Slatter (USA).

Die traditionsreichen Reno Air Races wurden in diesem Jahr zum 53. Mal durchgeführt. Hunderttausende pilgern jeweils in die Wüste Nevada, der Sportsender NBC überträgt die Rennen live. **cp**



Vito Wyprächtiger (oben) war am Reno Air Race einmal mehr erfolgreich. In der Formula One landete der Schweizer (im Bild unten rechts) auf Rang zwei.



Fotos: volcano

Bugatti 100P Replica abgestürzt

Das in jahrelanger Arbeit unter der Leitung von Scotty Wilson, einem ehemaligen U.S. Air Force Piloten, nachgebaute Rennflugzeug Bugatti 100P ist am 7. August kurz nach dem Start ab dem Clinton-Sherman Air Field in Oklahoma abgestürzt und in Flammen aufgegangen. Scotty Wilson verlor dabei sein Leben. Es war der dritte Testflug, den der Pilot mit über 11 000 Stunden Flugerfahrung durchführte.

Nie abgehoben hat dagegen das kurz vor dem Zweiten Weltkrieg entworfene und in Frankreich gebaute Originalmodell, das später von den Deutschen erbeutet wurde. Die in Holzverbundbauweise gebaute Rennmaschine mit einer Spannweite von 8,2 Meter und einer Länge von 7,7 Meter hätte nach den Vorstellungen von Ettore Bugatti Geschwindigkeiten von bis zu 800 km/h erreichen sollen. Als Antrieb der 1400 Kilogramm schweren Konstruktion dienten zwei an gegenläufige Propeller gekoppelte Motoren. **AM**

Neue Berufsbroschüre der Aerosuisse

Der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt, die Aerosuisse, stellt mit der neuen Berufsbroschüre die Vielfalt der Luftfahrtberufe vor. Viele interessante Tätigungs- und Einstiegsmöglichkeiten mit sehr guten Zukunftsperspektiven sind dargestellt. Anbieter sind sowohl kommerzielle Airlines und Airports als auch Flugschulen, die Flugsicherung, Luftfahrtspektionen und der militärische Bereich. «Mehr als 33 Milliarden Franken an Wertschöpfung, was 5,6 Prozent des Bruttoinlandproduktes entspricht, sowie über 190 000 Arbeitsplätze stehen im Zusammenhang mit der Schweizer Luftfahrt», schreibt die Aerosuisse in einer Mitteilung. Vor diesem Hintergrund sei es zentral, dass der Luftfahrtstandort Schweiz genügend qualifiziertes Personal für die aviatischen Berufe aus dem Inland rekrutiere, ausbilde und in schweizerischen Unternehmen einsetze.

Die neue Broschüre gibt einen guten Überblick über die Berufe in dieser Branche und beschreibt Studien- und Ausbildungswege. www.aerosuisse.ch → Quicklinks (unten rechts).

Die Broschüre «Ich lerne aviatisch» und der Flyer können auch in Papierversion bestellt werden. **cp**

Kunstflugzeug der Zukunft

Premiere in Raron: Zum ersten Mal ist ein kunstflugtaugliches Elektroflugzeug gestartet. Die auf den Namen «Hamilton aEro» getaufte Maschine vereint geringes Gewicht mit einem leistungsstarken Motor und kommt gänzlich ohne Treibstoff aus.

Kürzlich ist das erste kunstflugtaugliche Elektroflugzeug – die Hamilton aEro – zu seinem ersten Flug vor Publikum gestartet. Lautlos, aber mit gewaltigem Schub schoss das Flugzeug mit Air-Zermatt-Pilot Thomas Pfammatter in den Himmel. Zusammen mit dem international bekannten Paragliding-Kunstflugpilot und Ingenieur Dominique Steffen zeichnet er für das Projekt verantwortlich. «Dank einem unbändigen Drehmoment benötigen wir statt 150 weniger als 80 Meter für den Start», schwärmt Steffen. Der von 108 Lithium-Zellen gespeisene Siemens-Elektromotor ist inklusive Steuereinheit nur 13 Kilogramm schwer, setzt aber mit seinen 80 kW (109 PS) mehr Power frei als ein vergleichbarer treibstoffbetriebener Motor. Eine Minute Ladezeit ergibt eine Minute Flugzeit bei einer Maximalflugdauer von 40 bis 50 Minuten. Basismodell ist die Silence Twister, ein deutsches Kunstflugzeug mit Spitfire-Optik, das in halbjähriger Umbauarbeit in eine CO₂-neutrale Kunstflugmaschine verwandelt wurde.

Sylvain Dolla, CEO des Schweizer Uhrenherstellers Hamilton, der die Walliser Jungunternehmer unterstützt, sieht in dieser Neuentwicklung eine Chance, junge Flugbegeisterte für den Kunstflug zu gewinnen. Die Betriebskosten liegen gemäss den Projektverantwortlichen fünf Mal tiefer als bei einem konventionell angetriebenen Flugzeug und das Training kann ohne Abgas- und Lärmimmissionen absolviert werden. **cp**

Hansjörg Egger



Foto: Joel Bessard

Das erste kunstflugtaugliche Elektroflugzeug erzeugt mit seinen 109 PS mehr Leistung als ein vergleichbarer treibstoffbetriebener Motor.

Thomas Pfammatter und Dominique Steffen (rechts) zeichnen für das Projekt verantwortlich.



Foto: Hansjörg Egger

Treffen der Wasserflugfreunde in Morcote



Foto: Joel Bessard

Sechs Piloten haben im September am Wasserflugzeugtreffen in Morcote teilgenommen. «Die Ambiance auf dem Lago di Lugano war einmalig», beschreibt der Fotograf die Stimmung in einem Satz. **cp**

Kahlschlag bei Air Berlin

Die Air Berlin zieht die Reissleine. Nachdem sich über die Jahre hinweg insgesamt 1,2 Milliarden Euro Schulden angehäuft haben, versucht die zweitgrösste Fluggesellschaft Deutschlands den erneuten Turnaround – mit Konsequenzen. Der Flugzeugpark wird auf 75 Maschinen reduziert, 1200 Mitarbeiter verlieren ihren Job.

Damit hatte wohl niemand gerechnet: Die Air Berlin geht ausgerechnet mit ihrer grössten Konkurrentin Lufthansa eine Wet-Lease-Kooperation ein. Die Lufthansa Group hat eine Absichtserklärung zur Übernahme von insgesamt bis zu 40 Flugzeugen der Air Berlin-Gruppe unterzeichnet. Das teilten beide Fluggesellschaften mit.

Die Lufthansa mietet von Air Berlin 29 Airbus-Maschinen vom Typ A320 sowie elf A319. Die Flugzeuge sollen ihre Heimatbasis an verschiedenen deutschen Flughäfen sowie in Wien und Palma de Mallorca haben. Für Eurowings sollen 35 Maschinen fliegen. Die restlichen fünf Flugzeuge sollen bei Austrian Airlines eingesetzt werden. Bis zu 1200 Vollzeitstellen sollen in diesem Zusammenhang wegfallen. Das Touristikgeschäft mit rund 35 Flugzeugen will Air Berlin in einer eigenen Geschäftseinheit zusammenfassen und dafür «strategische Optionen» prüfen.

Air Berlin ist am Flughafen Zürich mit sechs Prozent der Passagiere die Nummer zwei, mit deutlichem Abstand zur Swiss, die mit 55 Prozent Platzhirsch ist. Was mit den Slots in Zürich passiert, ist noch offen.

Hybrid-Modell hat ausgedient

Die Air Berlin steht seit Jahren schon auf wackligen Füßen und hat kontinuierlich Geld verbrannt. Lange hatte die Hauptaktionärin Etihad aus Abu Dhabi, die mit 29,2 Prozent an Air Berlin beteiligt ist, ihr die Stange gehalten. Die Verantwortlichen



Foto: Air Berlin

Die Air Berlin muss abspecken, weil trotz diverser Sparübungen keine Fortschritte erzielt wurden. Air Berlin ist in Zürich die zweitgrösste Fluggesellschaft.

von Air Berlin räumen in einer Pressemitteilung selber ein, dass das Geschäftsmodell zu komplex war. Mal war Air Berlin als Netzwerkcarrierin unterwegs, mal als Feriencharterfluggesellschaft. Das vom Gründer und früheren CEO Joachim Hunold als Hybridmodell gepriesene Geschäftsmodell hat wohl ausgedient. Hunold trat am 1. September 2011 als CEO ab.

Die Lufthansa will mit der Übernahme der 40 Jets von Air Berlin ihre Billigairline Eurowings stärken, die allein 35 Flugzeuge übernimmt. Erklärtes Ziel ist es, mit der auf einer tieferen Kostenstruktur aufgestellten Eurowings die Billigcarrier wie Ryanair,

Easyjet, aber auch Transavia zu bekämpfen und nicht noch mehr Marktanteile in Europa zu verlieren.

Lufthansa übernimmt Brussels

Die Lufthansa übernimmt ausserdem Brussels Airlines vollständig. Diese Nachfolgegesellschaft der Sabena war bereits zu 45 Prozent im Besitz der Deutschen. Die Lufthansa war bei den Belgiern vor acht Jahren eingestiegen. Brussels Airlines hat 49 Flugzeuge und beschäftigt 3500 Mitarbeiter. Sie steuert diverse Ziele in Afrika an. Nicht ganz klar ist vorläufig, wie Brussels Airlines in die Lufthansa integriert werden soll. **ph**

Musikalische Höhenflüge im Air Force Center

Im Air Force Center in Dübendorf, wo ausgemusterte Kampffjets stehen und nostalgische Propeller-Flugzeuge an der Decke schweben, ertönten am Sonntag, 11. September, ungewöhnliche Klänge. Die rund 45 Musiker der «Swiss Band» und die 20 Instrumentalisten des «Zürich Airport Orchestra» wechselten sich mit Konzerteinlagen ab und boten in der mit 400 Zuschauern ausverkauften Halle eine fulminante zweistündige Show. Von Rock über Pop bis zu Swing- und Blueskompositionen war alles dabei, was des Musikliebhabers Herz begehrt. Der Sänger der «Swiss



Band», Isaac Roosevelt, der in der Casting-Show «Voice of Germany» im Jahr 2013 von sich reden machte, beeindruckte die Zuhörerinnen und Zuhörer mit seiner erstklassigen Stimme. Aber auch die beiden Sänger des Orchesters, Flavia Zucca und Bernardo Revuelta, begeisterten mit ihren beschwingten Darbietungen. Bemerkenswert waren auch die vielfältigen Gitarren-, Saxo-

phon-, Posaunen- oder Querflöten-Soli, die jeweils mit tosendem Zwischenapplaus honoriert wurden. **cp**

www.dezibelle.info

News

Schweiz

Verbandsfusion: Piloten für Zusammenschluss

Die Aeropers, IPG und EPA fusionieren zum gemeinsamen Verband Aeropers-Airline Pilot Association. In einer Abstimmung haben sich die Verbände der drei Airlines Swiss International, Swiss Global und Edelweiss Air klar für einen Zusammenschluss ausgesprochen. Damit soll der Grundstein für eine professionelle und zukunftsorientierte Vertretung unter einem Dach gelegt werden, schreibt Aeropers. **CP**

Flughafen Zürich: Anflüge optimieren

Swiss ist am Validierungsprojekt iStream zur Optimierung der morgendlichen Anflüge am Flughafen Zürich aktiv beteiligt. Nach der erfolgreich abgeschlossenen Versuchsphase wird das Konzept nun definitiv eingeführt. Das von SESAR Joint Undertaking beauftragte und von der EU mitfinanzierte Validierungsprojekt iStream hat zum Ziel, die Ankünfte in stark frequentierten Zeiten zu optimieren. Durch die Nutzung von Zeitvorgaben sollen die Anflugsequenz frühzeitig erstellt und somit ein effizienter Anflug aller landenden Flugzeuge ermöglicht sowie Warteschleifen vermieden werden. Dadurch sollen unnötiger Kerosinverbrauch verhindert und die CO₂-Emissionen reduziert werden. **CP**

Swiss fliegt von Sion nach London City

Swiss testet im Winterflugplan 2016/17 Nonstop-Flüge zwischen Sion und London City. Ziel ist es, zahlungskräftige Kundschaft in die Wintersportregion zu locken. Als Fluggerät sollen Embraer 190 von Helvetic eingesetzt werden. Swiss testet das Angebot an vier Samstagen im Zeitraum vom 4. bis 24. Februar 2017. Bei Erfolg soll die Strecke Sion-London City ab Winterflugplan 2017/18 fest in den Flugplan integriert werden. **CP**

Daniel Schmucki verlässt die Flughafen Zürich AG



Foto: Rolf Müller

Nach 17 Jahren verlässt Daniel Schmucki (48, Bild) die Flughafen Zürich AG. Der Chief Financial Officer (CFO) wird –

ebenfalls als CFO – künftig für die SIX Group tätig sein. Er verlässt den Airport spätestens per Ende März 2017. Ende 1999 stiess er zur damaligen Flughafen-Immobilien-Gesellschaft und hat die Entwicklung der Flughafen Zürich AG von Beginn weg mitgeprägt. **CP**

Swiss bestellt zehnte B777-300 ER

Swiss wird einen weiteren Airbus A340 durch eine Boeing 777 ersetzen. Die insgesamt fünf in der Flotte verbleibenden A340-300 werden mit einem vollständig neuen Kabinenprodukt ausgestattet. Zusätzlich zu den bereits bestellten neun Boeing 777-300ER wird Swiss 2018 ein weiteres Flugzeug des Typs in die Flotte aufnehmen. Insgesamt beläuft sich der Arbeitsplatzausbau durch die Einführung der zehn Boeing 777-Flugzeuge auf 400 neue Stellen beim Kabinenpersonal. **CP**

Aerosuisse Award für Flugplatz Bressaucourt

Der diesjährige Aerosuisse Award ist dem neusten Schweizer Flugplatz Bressaucourt verliehen worden. Die Aerosuisse-Jury belohne damit insbesondere den langen Durchhaltewillen der Promotoren dieses Jura-Flugplatzes, ist einer entsprechenden Mitteilung zu entnehmen. Der Jura-Flugplatz war von Grund auf neu gebaut worden. Er wurde am 1. Juli 2011 für den Betrieb geöffnet und am 7. September 2013 offiziell eingeweiht – mit dem Ziel, den (nur mit einer Graspiste ausgestatteten) Flugplatz Porrentruy zu ersetzen. Beim Bau des Flugplatzgebäudes wurde auf moderne Bauverfahren und Standards (Minergie) gesetzt. Als bislang letzter Meilenstein konnte das Bazl, nach Prüfung der Sicherheitsprozesse auf dem Flugplatz, am 9. Mai 2015 dem Betreiber – die Société Coopérative de l'Aérodrome du Jura (SCAJ) – das ICAO-Zertifikat überreichen. Gründe, welche die Jury des Aerosuisse Award überzeugt haben. **CP**

International

Eurowings mit Basis auf Mallorca

Lufthansas Billigtochter Eurowings will ab Mai 2017 vorerst zwei Airbus A320 auf Mallorca stationieren. Betrieben werden die beiden Flugzeuge von der österreichischen Eurowings Europe. Die neue Basis – nach Wien und Salzburg (ab Januar) die dritte ausserhalb Deutschlands – werde 75 Arbeitsplätze in Cockpit und Kabine schaffen, so die Mitteilung. Eurowings führt derzeit Gespräche über eine Übernahme von einem Drittel der Air-Berlin-Strecken durch die Lufthansa-Tochter – trotzdem greift Eurowings Air Berlin direkt an. **CP**

French Blue mischt den Markt auf

Die neue Billig-Langstreckenairline French Blue startet mit «Kampfpreisen» in den Markt. Vorerst verbindet die Airline vier Mal pro Woche Paris Orly mit Punta Cana – und dies für 199 Euro oneway. Im Juni 2017 soll La Réunion dazukommen. French Blue gehört wie die Schwestergesellschaft Air Caraïbes zum Familienunternehmen Groupe Dubreuil. **CP**

Easyjet hat jüngsten Captain der Welt



Foto: Easyjet

Kate McWilliams (Bild), seit fünf Jahren Pilotin bei Easyjet, hat vor kurzem ihren Command Course bestanden und ist nun mit 26 Jahren die jüngste Flugkapitänin einer kommerziellen Airline, teilt Easy Jet mit. Kate McWilliams arbeitet vom Flughafen London Gatwick aus. **CP**

Emirates bei den Airline-Oscars vorne

Skytrax hat Emirates zur besten Fluggesellschaft der Welt gekürt. Die Golf-Airline erhielt von 19,2 Mio. befragten Fluggpassagieren am meisten Stimmen. Letztes Jahr war die Airline nur auf Position 5 zu finden. Zweitbeste Airline ist Qatar Airways (2015:1), vor Singapore Airlines (3). Cathay Pacific fiel vom Podium und musste mit Rang 4 vorliebnehmen. Die Swiss büsste einen Rang ein (neu Platz 15). Beste Lowcost-Airline ist Air Asia, beste Regionalfluggesellschaft Bangkok Airways. **CP**

Air France: mit neuer Strategie profitabler?

Air France/KLM soll bald wieder profitabler wachsen. Sie kämpft mit hohen Schulden. Generaldirektor Jean-Marc Janailac hat den Chefposten vor 100 Tagen übernommen und will Anfang November seine Strategie für den weiteren Umbau bei Air France/KLM vorstellen. **CP**

European Coastal Airlines wirft das Handtuch

Die European Coastal Airlines (ECA) (Bild) hat den Flugbetrieb mit Twin Otters an 15 Flugzielen auf kroatischen Inseln von Split eingestellt. Sie gibt dafür den kroatischen Behörden die Schuld. ECA hatte im Juni 2014 mit Flügen begonnen («Reportage



Foto: Hansjörg Egger

in «Cockpit» 8/2015), dabei gemäss eigenen Aussagen aber immer wieder gegen behördliche Willkür ankämpfen müssen. Weil offenbar die Wasserflugzeuge als zu gefährlich eingestuft wurden, stoppten die Behörden die Flüge. 130 Angestellte verlieren ihren Job. ECA-CEO Klaus Dieter Martin bezeichnete diese Aktion als «völlig unerwartet und vor allem völlig unbegründet», wie er auf Anfrage sagte. ECA-Technikern mit kroatischer Lizenz und Type Rating sei die Gültigkeit abgesprochen worden; ECA müsse die Wartung der Flugzeuge von einem Jahr nachholen. ECA hat Berufung eingelegt. Das Ganze sei ein Luftfahrtskandal, der mit Rechtsstaatlichkeit nichts zu tun habe, ist Martin erzürnt. **CP**

Harsche Töne aus Wien: Emirates bevorteilt?

Am 15. Luftfahrtsymposium in Wien übte AUA-CEO Kay Kratky harsche Kritik an den Behörden Österreichs. Diese würden Emirates immer mehr Verbindungen zum Hub Dubai genehmigen. Die Flüge mit der A380 seien nur dank der günstigen Umsteigeverbindungen ab Dubai halbwegs ausgelastet. Dies wiederum schade der AUA. **FZ**

Hamburg mit Zusatz «Helmut Schmidt»

Der Hamburg Airport trägt seit neuem den Zusatz «Helmut Schmidt». Mit dem neben dem Airport-Logo platzierten 8,65 Meter breiten und 0,85 Meter hohen Schriftzug will der Hamburger Airport seine Verbundenheit mit dem letztes Jahr verstorbenen Altbundeskanzler ausdrücken. Schmidt hat als Leiter des Amtes für Verkehr in der Wirtschaftsbehörde bereits 1952 die politischen Weichen für die Ansiedelung der Lufthansa Technik am Hamburg Airport gestellt. **CP**

Sammelbestellung für Airbus aus Vietnam

Die vietnamesischen Fluglinien Vietnam Airlines, Jetstar Pacific und Vietjet Air haben 40 Airbus-Maschinen in Auftrag gegeben. Neben zehn A350 für Vietnam Airlines sowie weiteren zehn A321 für Jetstar Pacific bestimmten Einheiten hat sich auch die Billiglinie Vietjet Air zur Abnahme von je zehn A321ceo und A321neo verpflichtet, die zwischen 2017 und 2020 ausgeliefert werden sollen. Die Zahlen werden mit dem enormen Wirtschaftswachstum begründet, das dem südostasiatischen Land allein 2016 20 Prozent mehr Passagiere bringen. **AM**

Schweizerisches Luftfahrzeugregister

1. bis 30. September 2016

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
16.09.2016	HB-ALQ	ATR 72-202	449	1995	Zimex Aviation Ltd., Glattbrugg	St. Gallen-Altenrhein
16.09.2016	HB-FBT2	Pilatus PC-6/B2-H4	1009	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2016	HB-FQB17	Pilatus PC-12/47E	1661	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2016	HB-FQC17	Pilatus PC-12/47E	1662	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2016	HB-FQD17	Pilatus PC-12/47E	1663	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.09.2016	HB-FQE17	Pilatus PC-12/47E	1664	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.09.2016	HB-FQF17	Pilatus PC-12/47E	1665	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.09.2016	HB-FQG17	Pilatus PC-12/47E	1666	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
29.09.2016	HB-FQI17	Pilatus PC-12/47E	1668	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.09.2016	HB-HWD1	Pilatus PC-21	237	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.09.2016	HB-IZD	Saab 2000	007	1993	Rockton Aviation AB / SkyWork Airlines AG, Belp	Bern-Belp
05.09.2016	HB-JFQ	Dassault Falcon 7X	213	2013	Japat AG, Basel	Basel-Mulhouse
26.09.2016	HB-JUC	Dassault Falcon 7X	167	2012	Arasphere Ltd. / Cat Aviation AG, Zürich-Airport	Zürich
12.09.2016	HB-QFE	Fire Balloons G 26/24	717	1998	Jezler Lukas, Ermatingen	Ermatingen
29.09.2016	HB-YIW	Kitfox S4	C 9403 0015	2016	EAS Kitflyers, Lengnau AG	Birrfeld
01.09.2016	HB-YN5	Exec 90	5197	1993	Gygax Roger, Yverdon-les-Bains	Yverdon-les-Bains
06.09.2016	HB-ZPG	Robinson R22 Beta	4272	2008	Helialpin AG, Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
26.09.2016	HB-ZTS	Robinson R22 Beta	2964	1999	Chablais Heli Club, Bex	Bex
21.09.2016	HB-ZVA	Airbus MBB-BK 117 D-1	20101	2016	B-Fly SA / Swift Copter SA, Genève	Ausland
26.09.2016	HB-ZXC	Marengo SKYe SH09	3	2016	Marengo Swisshelicopter AG, Mollis	Mollis

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
12.09.2016	HB-742	Libelle H 301	01	1964	Böhlen Peter, Blumenstein	Thun
20.09.2016	HB-3160	Duo Discus	20	1994	Segelfluggruppe Möve (SFGM), Hausen am Albis	Hausen am Albis
02.09.2016	HB-AFS	ATR 72-201	198	1990	ASL Airlines (Switzerland) AG, Bottmingen	Basel-Mulhouse
15.09.2016	HB-CPU	Cessna 150	17036	1958	Schlop Jean-Claude, Cugy	Yverdon-les-Bains
15.09.2016	HB-EQN	Robin DR 400/180 R	1569	1982	Segelfluggruppe Schaffhausen, Schaffhausen	Schaffhausen
12.09.2016	HB-FPY	Pilatus PC-12/47	685	2005	Aero Finance SA / Momentum Value Management SA, Lausanne	Sion
27.09.2016	HB-FQA17	Pilatus PC-12/47E	1660	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.09.2016	HB-FSJ16	Pilatus PC-12/47E	1643	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2016	HB-FSR16	Pilatus PC-12/47E	1651	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.09.2016	HB-FST16	Pilatus PC-12/47E	1653	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2016	HB-FSU16	Pilatus PC-12/47E	1654	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.09.2016	HB-FSV16	Pilatus PC-12/47E	1655	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
15.09.2016	HB-FSW16	Pilatus PC-12/47E	1656	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
15.09.2016	HB-FSX16	Pilatus PC-12/47E	1657	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
08.09.2016	HB-IHQ	BD-700-1A10	9011	1999	Jacobs Transportation Ltd. / Execujet Europe AG, Zürich	Zürich
07.09.2016	HB-JRM	BD-700-1A10	9514	2012	Credit Suisse AG / Albinati Aeronautics SA, Meyrin	Genève-Cointrin
22.09.2016	HB-MTF	EA300/200	1037	2006	Andres Dominic, Arlesheim	Basel-Mulhouse
30.09.2016	HB-PKM	PA-28-181	28-90026	1987	Fluggruppe Seeland, Biel/Bienne	Biel-Kappelen
22.09.2016	HB-QDM	Fire Balloons G 30/24	586	1997	B & M Balloon & Airship Co. GmbH, Kesswil	Kesswil
08.09.2016	HB-SDN	DA 40 NG	D4.263	2007	Meyer Max, Bern	Ecuvillens

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
05.09.2016	HB-2559	ASH 31 MI	31147	2016	Dünki Umberto / Segelfluggruppe Friedberg, Amlikon-Bissegg	Amlikon
30.09.2016	HB-IOK	A-321-111	987	1999	KDAC Aircraft Holding Ltd. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
28.09.2016	HB-JMG	A340-313	562	2003	Swiss International Air Lines Ltd. / Edelweiss Air AG, Zürich	Zürich
06.09.2016	HB-JRM	BD-700-1A10	9514	2012	Credit Suisse AG / Albinati Aeronautics SA, Meyrin	Genève-Cointrin
02.09.2016	HB-KMC	SR22	3095	2008	Xplane GmbH / I-FLY AG, Zug	Zürich
08.09.2016	HB-KPS	SR20	1351	2003	Hendle Thomas, Morrens VD	Lausanne-La Blécherette
13.09.2016	HB-PEH	PA-28-181	28-7990531	1979	Luckyair SA / Aéro Club de Genève, Groupe Vol à Moteur, Meyrin	Genève-Cointrin
06.09.2016	HB-PNB	PA-28-181	28-90218	1995	Kissling Patrick, Riehen	Fricktal-Schupfart
16.09.2016	HB-PPY	PA-28-181	28-90194	1993	Marti Rudolf / Haltergemeinschaft StuMar, Spiegel b. Bern	Grenchen
14.09.2016	HB-SDT	DA 40 D	D4.228	2006	Single Star Aviation, Gebenstorf	Birrfeld
20.09.2016	HB-VNA	Cessna 560	560-0280	1994	Speedwings Business SA, Fribourg	Genève-Cointrin
19.09.2016	HB-VRV	EMB-500	50000292	2012	Cinic AG, Zug	Zürich
05.09.2016	HB-VWO	Cessna 525	525-0391	2000	GK Invest AG / RH Trade AG, Lugano	St. Gallen-Altenrhein
21.09.2016	HB-YJI	Glaser GS-1	5466	2010	Glasair-Flyers, Hunzenschwil	Birrfeld



Löschung: Piper PA-28-181 Archer HB-PKM. In den frühen Morgenstunden des 3. Juli brannte ein Hangar auf dem Flugplatz Biel-Kappelen vollständig aus. Dabei wurden sieben Flugzeuge ein Raub der Flammen, darunter der nun gelöschte, fast 30 Jahre alte Piper PA-18-181 Archer HB-PKM. Unter den anderen zerstörten Maschinen befand sich auch der einzige MH-1521-C-1 Broussard HB-RSL der Schweiz.



Löschung: Diamond DA 40 NG Diamond Star HB-SDN. Nach der Löschung des Diamond DA 40 NG Diamond Star HB-SDN sind noch zehn Diamond Star in der Schweiz registriert. Der Prototyp des Vierplätzers flog erstmals 1997 und wird seit 2000 in Serie gebaut, mit unterschiedlichen Triebwerken: DA 40 (Lycoming, 134 kW), DA 30 D (Technify, ehemals Thielert, 99 kW) und DA 40 NG (Austro Engine, 123,5 kW).



Löschung: Bombardier BD-700-1A10 Global Express HB-IHQ. Vierzehn Jahre lang war der 1999 gebaute Bombardier BD-700-1A10 Global Express HB-IHQ im Schweizer Register eingetragen. Vorher war er in Kanada als C-GDGW, in den USA als N700BJJ und ab März 2001 für ein Jahr auf den Bermudas als VP-BJJ registriert gewesen. Halterin des Jets war die auf dem Flughafen Zürich domizilierte Execujet Europe AG.



Löschung: Pilatus PC-12/47 HB-FPY. Am 21. Dezember 2015 wurde der PC-12/47 im Luftfahrzeugregister für die Pilatus Flugzeugwerke eingetragen. Fast auf den Tag genau ein Jahr später kaufte die Aero Finance SA in Lausanne das Flugzeug, das bis zur Löschung von der Liegenschaftsverwaltungsgesellschaft Momentum Value Management SA des Finanzberaters Jean-Claude Roch betrieben wurde.

Zu guter Letzt...

Schau mal wer da fliegt...



Im Cockpit eines Bücker 1.131-E Jungmann: der frühere PS-Kommandant Daniel Hösli.

Foto: Rino Zigerlig

Daniel Hösli, pensionierter Patrouille Suisse-Kommandant, kanns nicht lassen: Am Steuer eines Bücker 1.131-E Jungmann flog der frühere Militärpilot kürzlich zusammen mit dem jetzigen PS-Kommandanten Nils Hämmerli, der einen Pilatus Porter pilotierte, bei schönstem Wetter mit einigen auserkorenen Fluggästen im Zürcher Oberland ein paar Volten. Den Fliegervirus wird Hösli wohl nie los... **cp**

Das läuft 2016/2017

6. November

49. Benkenwettbewerb auf dem Benkerjoch: Segelflugwettbewerb der Modellfluggruppe Auenstein

16.-19. November

Konzerte der SWISS Band, jeweils um 19.30 Uhr Jahreskonzerte in Bülach, www.swiss-band.ch

27. November

Konzert des Zurich Airport Orchestra, 10.30 Uhr, Matinée am Flughafen Zürich, www.flughafen-zuerich.ch/orchester

27. November

Aviatikbörse in der Freizeitanlage BXA Bassersdorf

3.-11. Juni 2017

Segelflug-Schweizermeisterschaft 2017 auf dem Aérodrome d'Yverdon

Wettbewerb – Flughäfen/Flugzeuge/Orte dieser Welt

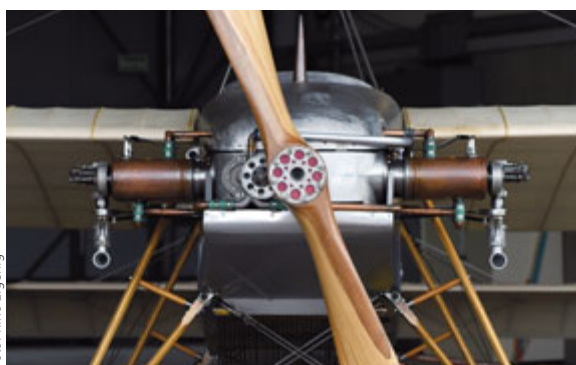


Foto: Rino Zigerlig

Wer weiss es?

Um welchen Flugzeugmotor handelt es sich hier?

Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 11. November 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 Dezember-Ausgabe publiziert.

Die Gewinner werden im Dezember 2016 kontaktiert.

Auflösung Nr. 10: Eurofighter Typhoon.

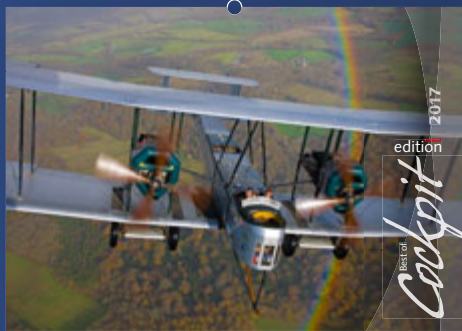
Richtig geantwortet haben: Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Guido Ley, 4104 Oberwil; Max Donzé, 2533 Evillard; Jürg Dorninger, 8488 Turbenthal; Daniel Eckert, 1202 Genève; Christophe Petitpierre, 5506 Mägenwil; Pius Wigger, 8124 Maur; Niels Boniek, 8537 Nussbaumen; Moritz Stähli, 8330 Pfäffikon; Hans R. Schindl, 8906 Bonstetten; Thomas Winkler, 3018 Bern; Hans Thierstein, 3532 Zäziwil; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Markus Forrer, 9442 Berneck; Gerhard Jöh, 3052 Zollikofen; Beat Schärer, 7527 Brail; Peter Schneeberger, 3600 Thun; Hans Walker, 6206 Neuenkirch; Markus Hirter, 9545 Wängi; Dieter Jöh, 3294 Büren a.A.; Kurt Künzli, 4562 Biberist; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Fritz von Allmen, 3600 Thun; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Michael Frei, 5436 Würenlos; Jürg Rimensberger, 8049 Zürich; Daniel Ingold, 1006 Lausanne; Max Bosshard, 8105 Watt; Andreas Steinegger, 1004 Lausanne; Willy Schärer, 2087 Cornaux; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Fritz Keller, 9035 Grub; Bruno von Ah, 6045 Meggen; Jan Lobsiger, 8475 Ossingen; Gabriela Röthlisberger, 3456 Trachselwald; Martin Brügger, 3600 Thun; Urs Gysin, 4303 Kaiseraugst; Bruno Bracher, 3158 Guggisberg; Erwin Kälin, 8840 Trachslau; Christoph Urwyler, 5037 Muhen; Gabriela Brügger-Niklaus, 3723 Kiental; Andrea Federico Wichser, 8049 Zürich; Leo Korevaar, 8854 Siebnen; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Heinz-Peter Bächler; 3309 Kernenried; Alex Hamann; 4225 Brislach; Markus Leiser, 6260 Reidermoos; Kurt Büchel, 9410 Heiden; Hanspeter Zaugg, 3433 Schwanden i.E.; Peter Iten, 8344 Bärenswil.



Foto: Archiv Cockpit

Als Gewinnerin wurde Gabriela Brügger-Niklaus ausgelost.

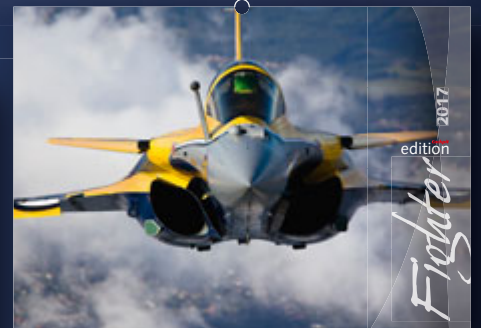
Die **neuen** Cockpit-Kalender 2017 sind da!



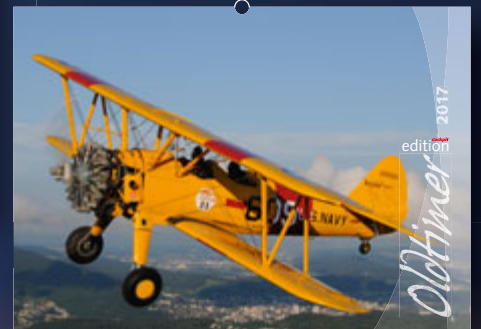
CHF 39.80 zzgl. Versand
Ab 3 Kalendern CHF 35.–
pro Stück zzgl. Versand

Bestellen Sie online unter www.cockpit.aero
oder per E-Mail: kalender@cockpit.aero
oder telefonisch: 031 818 01 27
oder per Fax: 031 819 71 60.

VERLAG Cockpit
Jordi AG – das Medienhaus



13 erlesene Bilder
in jedem Kalender.
Format 494 x 350mm.



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



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™