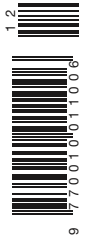




Helitech International Schweizer im Rampenlicht



Military Aviation

Thun: militärische
Charme-Offensive

Civil Aviation

In 5 Minuten über
den Bodensee

Report

Landung auf dem
falschen Airport



BEREIT FÜR DIE MISSION?

sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



SPHAIR



Take your seats

Liebe Leserinnen und Leser

Im Normalfall stehen oft die «Grossen» wie die Swiss oder der Flughafen Zürich im Fokus des Interesses. In dieser Ausgabe haben wir das Schwergewicht auf die «Kleinen» gelegt. Die People's Air Group brauchte sich in den letzten Wochen über Medienpräsenz wahrlich nicht zu beklagen. Der «kürzeste internationale Linienflug der Welt» von Altenrhein nach Friedrichs-



hafen sorgte für viel Gesprächsstoff. Sogar Medien aus den USA und aus Japan war die 25 Kilometer lange, knapp 5 Minuten dauernde Verbindung eine Story wert. Wie sich das anfühlt, plötzlich die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit auf sich gerichtet zu wissen, erfahren Sie auf den Seiten 11 bis 15.

Der kürzeste internationale Linienflug der Welt sorgte aber auch für Unmut. Die politischen Gegner haben indes eines

nicht ganz begriffen: Es geht gar nicht um den Flug von Altenrhein nach Friedrichshafen, der lediglich ein Überführungsflug ist, sondern um die Verbindung von Friedrichshafen nach Köln, mit welcher der Nischencarrier People's Viennaline versucht, eine langfristig erfolgreiche und rentable Verbindung zu realisieren.

Knapp daneben ist auch vorbei, kann man da nur sagen: Weshalb es – wenn auch höchst selten – vorkommt, dass Piloten auf einem falschen Flugplatz landen, erfahren Sie in der Reportage auf den Seiten 28 und 29.

Auch in Sion war im Herbst einiges los: Der dortige Flugplatz wurde saniert. Insgesamt war während sechs Wochen kein Flugbetrieb mehr möglich (Seite 45). Das obige Bild stammt vom Flugplatz Sion und dokumentiert wohl eine der letzten Herbststimmungen, bevor der Winter Einzug hält.

Patrick Huber, Chefredaktor



INNOVATIVER

Science-Fiction ist bei uns schon heute Realität. So setzt die Airbus Group neue hochmoderne Fertigungslinien ein, an denen Mensch und Maschine Seite an Seite arbeiten. Roboter übernehmen Routinarbeiten, während sich ihre mit tragbaren Computersystemen ausgerüsteten menschlichen Kollegen anspruchsvollen Aufgaben widmen. Auch digitale Modellierung, Laserprojektion zur Markierung von Flugzeugrümpfen und komplexe 3D-Umgebungen sind bereits feste Bestandteile des Produktionsprozesses. Besuchen Sie www.airbusgroup.com/factoryofthefuture, um mehr über uns zu erfahren.

Airbus Group. We make it fly.

AIRBUS
GROUP

Military Aviation

- 6** Yeovilton im Zeichen der Marinefliegerei
- 8** Das grosse Treffen der Militärfreunde in Thun

Civil Aviation

- 11** Monatsinterview mit Daniel Steffen, CEO People's Air Group
- 14** Der kürzeste Internationale Linienflug der Welt
- 18** Was macht eigentlich... Hanspeter Brüttsch
- 20** Luftfahrtkongress mit Doris Leuthard

Business Aviation

- 16** Neues Logistikgebäude der Pilatus Flugzeugwerke

Cover Story

- 23** Starke Schweizer Präsenz an der Helitech in Amsterdam

Report

- 28** Knapp daneben... Landung auf dem falschen Flugplatz

Helicopter

- 32** Data Sheet: Bell Helicopter Huey II

History

- 36** MiG-15 für die Schweiz (Teil I)

Regelmässige Rubriken

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

Military Aviation

Yeovilton Air Day: der Marinefliegerei gewidmet



Civil Aviation

Daniel Steffen, CEO bei der People's Group, im Interview



Business Aviation

Die Pilatus Flugzeugwerke rüsten sich für die Zukunft



Mittelposter

- 26** Landeanflug einer A340 der Swiss in Kloten bei wundervoller Stimmung am 2. Oktober 2016.

Foto: Thierry Weber



Titelbild: SKYe SH09 (HB-ZXB) von Marenco Swisshelicopter AG.
Foto: Benjamin Dieckmann / zvg Marenco

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

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

Anzeigenverkauf:

Jordi AG – das Medienhaus
 Daniel Enggist
 Aemmenmattstrasse 22
 3123 Belp
 Telefon +41 31 818 01 17
 inserate@cockpit.aero

Abo-service:

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

Abonnementspreise:

Inlandabo jährlich Fr. 87.-

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

Auflage

9000 Exemplare
 Flughafenaufgabe Zürich und Basel: 3000 Exemplare

Notariell beglaubigt 2012

Total verkaufte Auflage:
 4677 Exemplare

Text- und Bildredaktion:

Swiss 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 Herzig, 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



Zwei Royal Army AgustaWestland EH-101 Merlin HC3 (Mod 411) im Übungseinsatz. Im Hintergrund eine AW-159 Wildcat AH1.

Fliegender Wechsel

Zahlreiche Luftfahrtbegeisterte pilgerten diesen Sommer in die englische Grafschaft Somerset. Dort fand der traditionelle Yeovilton Air Day statt, der dieses Mal der Marinefliegerei gewidmet war.

Die englische Royal Naval Air Station Yeovilton, kurz RNAS Yeovilton, mit der Zusatzbezeichnung HMS Heron, ist ein Militärflugplatz des Fleet Air Arm der britischen Royal Navy, einige Kilometer nördlich von Yeovil in der Grafschaft Somerset. Jeden Sommer findet dort ein Air Day statt, so auch dieses Jahr. 40 000 Aviatikbegeisterte besuchten den Anlass.

Der erste Air Day wurde bereits 1947 durchgeführt. Dieses Jahr stand die Marinefliegerei der Royal Navy im Zentrum. Besondere Attraktion war die Fairey Swordfish Mark 1 W5856 der

Royal Navy Historic Flight (RNHF). Die Maschine hatte während des Zweiten Weltkriegs eine wichtige Rolle gespielt und unter anderem etliche deutsche Kriegsschiffe versenkt. Verabschiedet wurde im Rahmen des diesjährigen Air Days der Lynx Helikopter, der im März 2017 in Pension geht. In Zukunft wird die Royal Navy die Helikopter Wildcat und Merlin (siehe Hauptbild) im Einsatz haben. Der nächste Yeovilton Air Day findet am 8. Juli 2017 statt. **cp**

Markus Rindisbacher

Kleines Bild oben rechts: Royal Army Air Corps AgustaWestland AW-159 Wildcat AH1 Z410 (cn:480). Dieser Typ ersetzt die alten Westland Lynx Helikopter. Kleines Bild Mitte rechts: Fairey Swordfish Mark 1 W5856 der Royal Navy Historic Flight (RNHF).

Unten: De Havilland DH-110 Sea Vixen FAW2 der Royal Navy nach dem Display. Dieser Flugzeugtyp war von 1952 bis 1972 im Einsatz.



Charme-Offensive in Thun



Foto: © VBS/DDPS

«Thun meets Army & Air Force»: Unter diesem Motto fand Ende Oktober ein Grossanlass der Schweizer Armee in Thun statt. Die vielfältigen militärischen Darbietungen, die letzte Vorführung der Patrouille Suisse in diesem Jahr sowie die «Steelparade» lockten 170 000 Zuschauer auf das Areal des Waffenplatzes.

Ganz nach militärischer Manier wurde die grösste umfassende Armeeschau auf dem Waffenplatz in Thun exakt um 9.00 Uhr eröffnet. Trotz wolkenverhangenem Himmel strömten bereits am ersten Tag ungewöhnlich viele Zuschauer und Interessierte auf das Gelände. Zu bestaunen gab es viel: unzählige Ausstellungen und Darbietungen der Schweizer Armee aus allen Sparten und Informationsstände der grossen Rüstungsfirmen und Armee-nahen Anbietern.

Viel los am Himmel über Thun

Über die Platzlautsprecher wurde um 11.30 Uhr der Auftritt der Patrouille Suisse angekündigt. Inzwischen setzte leichter Regen ein. Verständlich, dass sich «Tiger Zero», Kommandant der Patrouille Suisse, Nils «Jamie» Hämmerli, für das mittlere Programm – also eine eingeschränkte Show – entschied. Unter frenetischem Beifall ver-

folgten Tausende Zuschauer die Vorbeiflüge in perfekter Formation, die Demos der beiden Solisten, die schnellen Überflüge und den finalen Abschuss der Flares.

Im Beisein von Verteidigungsminister Guy Parmelin am Freitag und dem Chef der Armee, Korpskommandant André Blattmann, am Samstag, eröffnete Oberst Rolf Lerch, Kommandant der Panzerschule 21, im Namen von Brigadier Wellinger die Truppenparade – das Defilee. Nach dem Fahnenblock (Fahnen und Standarten aller beteiligten Lehrverbände) und dem Rekrutenspiel kündigte der Speaker die historischen Flugzeuge an. Der tiefe Überflug zweier Beech 18, die der Schweizer Armee respektive der Landestopographie in drei Exemplaren bis 1969 zur Verfügung standen, verblüffte das Publikum. Anschliessend tauchte am Himmel eine Piper PA-18 Super Cub auf, welche bis 1978 als Beobachtungsflugzeug eingesetzt wurde, gefolgt von zwei Junkers Ju 52



Grosse Bild links: Die Patrouille Suisse über der Thuner Allmend. Mitte: Ein AS.532UL Cougar setzt eine militärische Spezialeinheit auf einem Hallendach ab. Oben rechts: Ju 52. Mitte rechts: EC 635. Unten rechts: PC-6 Turbo Porter.

im Patrouillen-Flug und dem Absetzen der Fallschirmaufklärer der Kompanie 17 aus einem Pilatus PC-6 Turbo Porter. Als Publikumsmagnet entpuppte sich der Anflug des AS532UL Cougar, der eine Spezialeinheit der Armee auf einem Hallendach absetzte und anschliessend an der Longline hängend wieder ausflog.

Vom Wetter gegründet

Für die Fliegerfans unter den Anwesenden gab es immer wieder kleine Leckerbissen in Form von Starts und Landungen eines leichten EC 635-Helikopters, Passagierflügen mit der Ju 52 oder die Flüge der Wettbewerbsgewinner mit den beiden Helikoptern der Air-Glaciers. Den Schlusspunkt der fliegerischen Darbietungen bildete der Absprung von Fallschirmaufklärern aus der Ju 52 mit anschliessender Landung vor der Ehrentribüne, währenddessen die Nationalhymne gespielt wurde.

Aus Witterungsgründen mussten am Freitag weitere für den Überflug vorgesehene Flugzeuge am Boden bleiben: Die zur Ausbildung der Militärpiloten eingesetzte und in der Schweiz entwickelte Dewoitine D.26 mit Jahrgang 1931, zwei Bücker Jungmann für die Grund- und Kunstflugausbildung und das Schweizer Erdkampf- und Aufklärungsflugzeug C-36.

Die Armee mit all ihren Facetten

Viel Aufsehen erregte auch die Schweizer Kavallerieschwadron 1972 mit der Standartenwache, begleitet von einem Dragoner-Zug. Die «Steelparade» mit ihren Panzerwagen, -jägern, -haubitzen, dem Universalcarrier T16, dem Panzer 55 Centurion, dem neusten Bergepanzer «Büffel», den kampfwertgesteigerten Schützenpanzern und dem ersten in der Schweiz entwickelten Panzer 61 zogen die Besucher ebenso in ihren Bann. Der «Hingucker» war ein Panzer 68 im

Leopardenanstrich, der seit dem Jahr 2000 als Maskottchen für die Swiss Tank Challenge, die internationalen Meisterschaften der Panzertruppen in der Schweiz, dient.

Ein Kletterturm der Gebirgsspezialisten sowie Elemente der Sanität und eine Ausstellung von Motorfahrzeugen in Thuns Innenstadt gehörten unter anderem zu den Informationsständen über die Berufsmöglichkeiten der Armee.

Auf der Lachenwiese präsentierten sich Genie- und Rettungstruppen sowie das Kompetenzzentrum ABC/Kamir. Besonders attraktiv war die Pontonierfähre, die als Besuchertaxi die Lachenwiese mit der Innenstadt verband.

Das Defilee mit über 100 Panzern und Radfahrzeugen, 60 Pferden, zehn Flugzeugen und 160 Soldaten zu Fuss endete am Sonntagmittag. **cp**

Tina Steiner

PC-21 Display Pilot

Oberstleutnant Daniel «Stampa» Stämpfli ist der Vorführpilot des Trainingsflugzeugs Pilatus PC-21 der Schweizer Luftwaffe. Seit diesem Jahr ist er auch der Kommandant des PC-7 TEAM, welches seine Vorführungen auf dem militärischen Grundschriftschultrainingsflugzeug Pilatus PC-7 Turbo Trainer fliegt.

Pilot zu werden war für Oberstleutnant Daniel «Stampa» Stämpfli ein Jugendtraum. Auslöser dafür war der Kinofilm «Top Gun» mit Tom Cruise von 1986. Obwohl seine Eltern anfänglich nicht glücklich über den Berufswunsch waren, unterstützten sie ihren Sohn bei seinen Bemühungen. Heute bildet er selber junge Menschen zu Berufspiloten aus.

Grosse Erfahrung

Daniel Stämpfli verfügt über eine grosse Erfahrung im Formationskunstflug. Er war von 1997 bis 2004 Mitglied der Patrouille Suisse (PS) und führte diese von 2002 bis 2004 als Leader an. 2007 sprang er nochmals kurz als Leader der PS ein, nachdem sich der damalige Leader Daniel «Sigi» Siegenthaler beim Sport verletzt hatte. Im PC-7 TEAM ist er nun als Kommandant in erster Linie am Boden tätig. Doch Stämpfli will als Militärpilot vor allem fliegen. So erstaunt es nicht, dass er eher eine fliegerische als eine Stabskarriere eingeschlagen hat.

Vorführpilot

Seit drei Jahren ist Daniel Stämpfli Chefpilot PC-21 und damit technisch für die Flotte der Pilatus PC-21 der Schweizer Luftwaffe zuständig. Zudem ist er gleichzeitig offizieller Vorführpilot. Der PC-21 wird seit der Einführung im Jahr 2008 an militärischen Anlässen präsentiert; dies anfänglich durch den Pilatus-Werkspiloten Reto Aeschlimann. Später übernahm diese Aufgabe der damalige Chef Simulator und heutige Cheffluglehrer PC-21 Olivier «Wasy» Spieth.

Fünf und eins

Die Schweizer Luftwaffe hat mit der Patrouille Suisse, dem PC-7 TEAM, dem Super Puma Display Team, dem Swiss Hornet Display Team und den Fallschirmspringern der Fallschirmaufklärerkompanie 17 insgesamt fünf offizielle Vorführelemente. Stämpfli gehört als PC-21 Display-Pilot nicht zu den offiziellen Teams. Er kann nicht von in- und ausländischen



Foto: Peter Steehouwer (www.steehouwer.com)

Dynamische Vorführung von Daniel Stämpfli im Pilatus PC-21 auf der Axalp (2015).

Veranstaltern gebucht beziehungsweise eingeladen werden. Er wird jedoch als Vertreter der Flächenflieger bei militärischen Anlässen aufgebeten und demonstriert dort die Fähigkeiten des PC-21.

One-Man-Show

Stämpfli wird an Armeeanlässe wie Besuchs- und Ausbildungstage oder das Fliegerschiessen auf der Axalp kommandiert. Das sind jährlich fünf bis sechs Anlässe; hinzu kommen die entsprechenden Trainings. Der Aufwand ist damit gering und entspricht maximal einem fünfprozentigen Arbeitspensum. «Der logistische Aufwand für meine Vorführungen ist klein», sagt Stämpfli und fügt an: «Ich bin eine One-Man-Show und brauche auch nur ein Flugzeug.»

Intensive Minuten

Stämpflis Flugprogramm dauert sieben Minuten. Er unterscheidet je nach Wetterlage zwischen einem Schön-, Mittel- und

einem Schlechtwetterprogramm. «Mein Flugprogramm ist sehr intensiv», betont er. «Ich fliege fast immer mit Vollgas und unter grossen g-Belastungen. Bei vielen Manövern entstehen Belastungen von rund 7 g. Wegen der tiefen Flughöhe ist die Belastung grösser, als wenn ich mit der F/A-18 Hornet in mittlerer Höhe einen Luftkampf fliege.» Im April dieses Jahres flog er anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten «75 Jahre Militärflugplatz Meiringen» an drei Tagen mit dem PC-21 einige Formationen zusammen mit dem PC-7 TEAM. Direkt nach seiner Landung übernahm er das Funkgerät, um als Kommandant die Vorführung des PC-7 TEAM zu überwachen. «Diese Missionen als «Spielertrainer» waren eine grosse Herausforderung», erzählt Stämpfli lachend. Leider waren diese Vorführungen einmalig und es sind keine weiteren gemeinsamen Auftritte geplant. **cp**

Walter Hodel



Foto: Thomas Strässle

Der 52-jährige Daniel Steffen ist seit Dezember 2015 als Nachfolger von Armin Unternährer CEO bei der People's Group.

«Flug über den See ist ein Nebenprodukt»

Die People's Viennialine hat mit ihrem Köln-Flug mit Zwischenlandung in Friedrichshafen aufhorchen lassen (siehe auch Beitrag ab Seite 14). Darüber und in welchem wettbewerbsspezifischen Umfeld sich der Flugplatz St. Gallen-Altentrhein bewegt, gibt Daniel Steffen, CEO der People's Air Group, im folgenden Gespräch exklusiv Auskunft.

«Cockpit»: Herr Steffen, bevor Sie als Verantwortlicher für Geschäftsentwicklung und dann als CEO der People's Air Group nach Altentrhein gekommen sind, haben Sie als Kommerzchef in Bern-Belp gearbeitet. Gibt es Gemeinsamkeiten zwischen den beiden Flughäfen?

Daniel Steffen: Die gibt es auf jeden Fall. Beide wickeln regionalen Linienverkehr ab, beide müssen sich mit der Frage der Finanzierung der Flugsicherung beschäftigen, und beide sind in ein regionales politisches Umfeld eingebettet, wobei der Kanton St. Gallen im Moment etwas bürgerlicher regiert wird als der Kanton Bern.

Was heisst das für Altentrhein?

Ein Wirtschaftsführer hat mir einmal gesagt, dass die Linken das Geld ausgeben und die Bürgerlichen es wieder einsparen. Also musst du das nächste Mal Links wählen,

wenn du für deinen Flughafen Geld möchtest. Diese Logik stimmt für Altentrhein, denn der Kanton St. Gallen hat sich nie an den Infrastrukturkosten beteiligt, obwohl dieser einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen hat. Selbst den Shuttle-Bus vom Flughafen nach Bregenz und Dornbirn finanzieren wir selber. Der Kanton Bern hingegen hat sich in der Vergangenheit immer wieder und zum Teil in erheblichem Umfang finanziell an Infrastrukturvorhaben und der öffentlichen Verkehrsanbindung in Belp beteiligt.

Die neue Route Altentrhein-Köln mit einem Stopp in Friedrichshafen gibt viel zu reden. Welches Passagiersegment hat die People's Viennialine hier im Visier?

Wie auf unserer Wien-Strecke wollen wir in erster Linie Geschäftsreisende ansprechen, vor allem jene, die in Friedrichshafen



Oben: Embraer 170 von People's Viennaline.
Unten: Blick auf den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein.

Fotos: Flugplatz Altenrhein

zusteigen. Friedrichshafen-Köln war die beste Strecke, welche die frühere Intersky bediente. Wir haben zwei Varianten: Entweder wir errichten in Friedrichshafen eine zweite Basis, was mit relativ hohen Kosten verbunden wäre, oder wir bekennen uns zu unserer Homebase und unserem Flughafen in Altenrhein. Wir haben uns für diese Lösung entschieden und deshalb auch die Idee, in Friedrichshafen in die Fusstapfen von Intersky und VLM zu treten, verworfen.

Friedrichshafen ist ja bezüglich der Marktsituation mit ähnlichen Schwierigkeiten konfrontiert wie Altenrhein. Genau. Unsere Märkte sind begrenzt und der Preis hat nur einen geringen Einfluss auf das Wachstum. Die beiden Airports sind lediglich 20 Kilometer Luftlinie voneinander entfernt und haben dasselbe Einzugsgebiet. Alles hat geradezu danach verlangt, die Zusammenarbeit zu suchen. Daraus ist die Strategie entstanden, unsere Flüge Richtung Norden via Friedrichshafen zu führen und alles, was in Richtung Wien oder in Zukunft nach Süden noch kommen wird, ab Friedrichshafen via Altenrhein zu entwickeln. Der Abschnitt über den Bodensee ist immer der Zubringer für den jeweils anderen Airport. Seit kurzem sind wir auch IOSA (IATA Operational Safety Audit)-zertifiziert und können so ab Friedrichshafen Flüge unter gemeinsamer Flugnummer oder Interlining mit anderen Airlines anbieten.

Welche Codeshare-Möglichkeiten sehen Sie?

In Köln könnten wir bei Eurowings anknüpfen, die ja von dort aus operiert. In Friedrichshafen sehe ich aktuell eine Möglichkeit mit Twinjet, die einen Airbus-Shuttle nach Toulouse anbietet, oder mit Airlines, welche die ehemaligen Intersky-Strecken nach Hamburg und Berlin wieder aufnehmen möchten. Wir können mit unseren Anschlussflügen ab Altenrhein so das Gesamtaufkommen ab Friedrichshafen stärken und mithelfen, neue Flüge nachhaltig zu stabilisieren.

Die «Aktion gegen Fluglärm Altenrhein» findet diesen offiziell als kürzesten Linienflug der Welt vermarkteten Flug über den Bodensee ziemlich unsinnig. Was antworten Sie dem Schutzverband?

Wenn wir nur Friedrichshafen retour fliegen würden, wäre ich auch der Meinung, dass das keinen Sinn macht. Die Lärmgegner haben halt nur diesen kurzen Hüpf im Auge, um besser auf den Flughafen zu «schiessen». Dieser Flug ist ein absolutes Nebenprodukt, für uns aber nötig, weil wir nicht wollen, dass die Kundschaft aus Süddeutschland mit dem Auto nach Zürich, Stuttgart oder München ausweicht. Die Ostschweiz, Vorarlberg und das Fürstentum Liechtenstein wären ein zu kleiner Markt für die Köln-Strecke. Im Übrigen flog schon Intersky ihre Elba-Verbindung ab Friedrichshafen via Altenrhein – und dies erst noch leer. Damals sagte auch kein Mensch etwas.

Bis im Frühjahr wird auf dem Köln-Flug noch eine geleaste Embraer 145 eingesetzt. Danach übernimmt People's eine zweite Embraer 170. Woher stammt die Maschine?

Wir haben eine Absichtserklärung für den Kauf einer



Foto: Thomas Strässle

Zur Person

Der Bündner Daniel Steffen, Jahrgang 1964, begann seine berufliche Laufbahn als Betriebsdisponent bei der Rhätischen Bahn in St. Moritz. Nach einer Tätigkeit als Verkaufsleiter bei den Jungfrau-Bahnen erfolgte 1994 mit der Übernahme der Verkaufs- und Marketingabteilung von Air Engiadina (später Swiswings und KLM Alps) der Einstieg in die Luftfahrt. Später bekleidete Steffen das Amt des Kommerzchefs und Kommunikationsverantwortlichen beim Flughafen Bern-Belp. Bevor er im Dezember 2015 zum CEO der People's Air Group ernannt wurde, war er verantwortlich für deren Geschäftsentwicklung.

Steffen wohnt in Goldach und ist ausgebildeter Tauchlehrer. In seiner Freizeit macht er gerne Unterwasserfotografien und ist häufig auf Reisen. (ts)

ehemaligen Finnair-Maschine unterzeichnet, die wie unser erstes Flugzeug über 76 Plätze verfügen wird. Wichtig war uns, dass sie von der EASA zugelassen ist. Die Ablieferung sollte zwischen Ende November und Mitte Dezember erfolgen. Die Maschine kommt direkt aus einem C-Check; es stehen aber noch ein paar Erneuerungsarbeiten in der Kabine an. Wenn die Rekrutierung der 14 neuen Besatzungsmitglieder wie geplant verläuft, können wir das Flugzeug schon ab Februar einsetzen.

«Unsere Märkte sind begrenzt und der Preis hat nur einen geringen Einfluss auf das Wachstum.»

Kam nur eine Embraer 170 in Frage?

Zunächst sind wir eigentlich eher von einem 50-Sitzer, etwa einer Embraer 145, ausgegangen, weil Friedrichshafen ganz klar ein Markt für Flugzeuge dieser Gröszenordnung ist. Der Einsatz dieses Modells hätte aber in Altenrhein wegen der EASA-Bestimmungen und unserer kurzen Piste zu erheblichen Einschränkungen bei nasser Runway geführt. Unter solchen Bedingungen hätte das Flugzeug nur noch mit 16 Passagieren an Bord landen können. Das war für uns natürlich nicht machbar. Klar war hingegen immer, dass wir eine reine Jet-Flotte haben wollten.

Wo sehen Sie Entwicklungsmöglichkeiten für Ihre Airline?

Die Saison 2016 hat gezeigt, dass die Regionalairports aufgrund ihrer kurzen Wege für Ferienflüge gefragt sind. Die Verbindungen nach Mallorca, Kroatien, Griechenland und Sardinien waren äusserst erfolgreich. Bei gewissen Destinationen lag die Auslastung bei 93 Prozent. Nächstes Jahr werden wir Flüge nach Neapel und Menorca aufnehmen. Geplant ist zudem ein eigener Linienflug nach Ibiza.

Liegt der Fokus dabei weiterhin im Süden oder sehen Sie auch anderswo Optionen?

Es können durchaus auch nördliche Destinationen sein, etwa Usedom oder Rostock, vorausgesetzt, die ab Altenrhein aufgrund der kurzen Piste geltende Reichweitenbeschränkung, die etwa bei zwei Stunden liegt, wird nicht überschritten.

Haben Sie mit der Aufnahme der Flüge nach Köln auch an eine Namensänderung Ihrer Airline gedacht?

Ja, der Verwaltungsrat hat sich solche Überlegungen tatsächlich gemacht und auch Namen wie «People's» oder «People's Airline» diskutiert. Aber weil der Name «Vienna» grundsätzlich positiv behaftet ist, sahen wir im Endeffekt keinen Grund, einen anderen Brand zu verwenden.

Wie steht es derzeit mit der immer wieder genannten London-Verbindung?

Diese Idee haben wir beerdigt, obwohl es natürlich einen Markt gibt. Die Frage ist

einfach, zu welchem Preis. Zürich hat bereits ein sehr grosses Angebot nach London. Swiss als Homecarrier hat viele kommerzielle Verträge mit Grossfirmen. Es wäre für uns schwierig, die Preise zu verlangen, die wir bräuchten, und den Ostschweizer Markt für London nach Altenrhein umzuleiten. **CP**

Interview: Thomas Strässle

Auf ein Wort

Wo waren Sie zuletzt in den Ferien?

In Ligurien zum Tauchen.

Ihre Lieblingsdestination?

Die Malediven (meine Tochter lebt dort) und Ägypten.

Wo wollten Sie immer schon einmal hin?

Tauchen in der Arktis und Grönland. Ich bin begeisterter Kaltwasser- und Eistaucher.

Wen würden Sie gerne an Ihrem Flughafen begrüessen?

Claude Nicollier. Ein Mann, der die Welt wirklich von oben gesehen hat.

Ihr Lebensmotto?

Bin eine vo vilne und doch immer echli andersch!

Sind Sie in den sozialen Netzwerken aktiv?

Ich bin ein Social Media-Junkie.

In rekordverdächtigen



Fotos: Hansjörg Egger

Der knapp fünfminütige Flug mit Start ab dem Flughafen St.Gallen-Altenrhein (LSZR) und Landung in Friedrichshafen (EDNY) im Zeitraffer (von oben links nach unten rechts).

Am 2. November hob die Embraer 170-Maschine der People's Viennaline in Altenrhein erstmals zum knapp fünfminütigen Flug nach Friedrichshafen ab; gemäss People's Air Group die kürzeste internationale Linienverbindung der Welt. Nach kurzem Aufenthalt wird der Flug nach Köln fortgesetzt.

So viel Rummel war dem öffentlichkeitsscheuen Besitzer der People's Viennaline und des Flughafens Altenrhein, Markus Kropf, fast zu viel. Journalisten aus aller Welt nahmen am frühen Morgen des 2. November den kleinen und beschaulichen Flugplatz Altenrhein am Bodensee in Beschlag. Der Warteraum, in dem sonst Geschäftsleute auf ihren Flug nach Wien warten, war fast zum Bersten voll mit Medienleuten, die den speziellen Anlass auf Video oder mit der Kamera festhielten. Alle wollten sie Zeuge des ersten Flugs auf der «kürzesten internationalen Linienverbindung der Welt» sein.

Die Embraer 170 (mit Namen Laura) der mit einem österreichischen AOC (Air Operator Certificate) ausgestatteten Fluggesellschaft People's Viennaline, hob kurz nach 6.40 Uhr zum knapp fünfminütigen Flug nach Friedrichshafen ab. Die Airline hatte für den Flug ursprünglich acht Minuten einkalkuliert. Eine Zeitspanne, die beim Erstflug um rund drei Minuten unterboten wurde.

Potenzial ist vorhanden

«Wir haben lange mit dem Gedanken gespielt, von Friedrichshafen eine Verbindung nach Köln anzubieten», sagte Finanzchef Thomas Mary. Die Strecke Friedrichshafen-Köln habe eine grosse Tradition. Die Nachfrage sei sehr gross, weil viele Geschäftsleute aus der Region Friedrichshafen und Vorarlberg Geschäftsbeziehungen zu Firmen in Köln-Bonn unterhalten. «Das Potenzial ist zweifellos da», ist Mary überzeugt. Zu den besten Zeiten generierte die Verbindung 60 000 Passagiere jährlich. Zuletzt waren es bei der in Konkurs geratenen Intersky immerhin noch 40 000.

Zusätzliche Fluggäste ortet Mary in der Region St. Gallen beziehungsweise generell in der Ostschweiz. Eine Studie der Fachhochschule St. Gallen habe die Untersuchungen der People's-Geschäftsleitung bekräftigt. Der Fokus liegt aber klar auf den Geschäftsleuten, da People's Viennaline keine Billigflugairline sei. In Köln ist neben der Autoindustrie auch Airbus vertreten.

Die österreichische Intersky sei wie die flämische VLM unter anderem auch darum gescheitert, weil das Fluggerät nicht gepasst habe. Mary ist überzeugt, dass die Embraer 170, mit Platz für 76 Personen, richtig ist. Bis Ende März wird eine 50-plätzigige, von Denim Air gemietete Embraer 145 auf der Strecke eingesetzt. Dann übernimmt «Nora», die zweite Embraer 170, die am 10. November gekauft wurde.

Internationale Aufmerksamkeit

Daniel Steffen, CEO der People's Air Group, hatte seinen grossen Tag. Für einmal genoss die kleine People's Viennaline die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit. «Sogar CNN und japanische Medien haben über uns berichtet», verriet Steffen nicht ohne Stolz. Der Flug von Altenrhein nach Friedrichshafen hatte für viel Wirbel gesorgt. Vor allem grüne Politiker sprachen im Vorfeld des Erstflugs von einem «ökologischen Unsinn» – was People's nur noch mehr Aufmerksamkeit bescherte. Steffen entgegnete,

5 Minuten über den See



Foto: People's, Vennsaline, Tino Dietsche

Landung in Friedrichshafen, von Köln kommend. Blick aus dem Cockpit der Embraer 170.

angesprochen auf die Vorwürfe, dass die CO₂-Bilanz genau die gleiche sei, wenn ein Passagier mit seinem Auto zuerst nach Kloten fahren müsse, um dort das Flugzeug nach Köln zu besteigen.

Die Strecke mit dem Auto von Altenrhein nach Friedrichshafen beträgt gut 52 Kilo-

meter und dauert ohne Stau 60 Minuten. Das Verkehrsaufkommen in der Nähe von Friedrichshafen sei in der Regel aber sehr hoch und mit Stosszeiten mit langen Wartezeiten verbunden, führt Steffen weiter aus. So gesehen sei die Alternative, mit dem Flugzeug die 20,5 Kilometer (Luftlinie) über

den See zu absolvieren, durchaus nachvollziehbar, zumal das Flugzeug bereits nach 20 Minuten Wartezeit Richtung Köln abhebt. Für die Piloten ist die Strecke über den See herausfordernd, da sie nach VFR-Regeln fliegen. Passagiere aufnehmen darf People's Air Group nur deshalb, weil sie über ein österreichisches AOC verfügt. Eine schweizerische Fluggesellschaft dürfte keinen innerdeutschen Flug (Kabotage) anbieten.

Für 50 Franken über den See

Die Kosten für die Strecke von Altenrhein nach Friedrichshafen liegen nach Angaben des Unternehmens bei 50 Schweizer Franken oder 40 Euro. Wer den 55 Minuten langen Weiterflug nach Köln antritt, zahlt mindestens 99 Euro. Einen Bordservice über den See gibt es übrigens nicht: «Die Passagiere können dafür die schöne Aussicht über den Bodensee genießen», so Steffen. **CP**



Foto: Hansjörg Egner

People's-Besitzer Markus Kropf (rechts) und Finanzchef Thomas Mary.

Patrick Huber

Pilatus Flugzeugwerke AG



Oben: Der Neubau der Halle 25 ist auf Kurs. Die neue Halle mit einer Fläche von 8000 Quadratmeter wird für die bevorstehende Serienproduktion des PC-24 Business Jets benötigt. Rechts aussen: Nach 18 Monaten Bauzeit hat Pilatus das neue Logistikzentrum mit vollautomatischem Hochregallager in Betrieb genommen. Kleines Bild rechte Seite: Hauptsitz der Pilatus Flugzeugwerke in Stans.

Pilatus plant die Zukunft

Die Pilatus Flugzeugwerke in Stans rüsten sich für die Zukunft. Wie von Verwaltungsratspräsident Oscar J. Schwenk an der Ebace in Genf («Cockpit» 7/2016) angekündigt, müssen insbesondere für den Bau des neuen Business Jets PC-24 zusätzliche Produktionsstätten geschaffen werden.

Am Pilatus-Hauptsitz in Stans ist nach rund 18 Monaten Bauzeit das neue Logistikgebäude in Betrieb genommen worden. Da aufgrund des neuen Pilatus Business Jets PC-24 die Platzbedürfnisse steigen werden, entschied man sich für den Bau eines neuen Logistikzentrums mit vollautomatischem Hochregallager, basierend auf drei verschiedenen Systemen: ein Systempalettenlager, ein Palettenlager sowie ein Kleinteilelager. Diese Kombination ermöglicht den Zugriff auf verschiedenste Teile, von der kleinen Schraube bis zu ganzen Flugzeugkomponenten. Auch die Abmessungen des Hochregallagers sprechen für sich: 24 Meter Höhe und 65 Meter Länge mit einer Kapazität von insgesamt 5300 Palettenstellplätzen. Investiert wurden gemäss Roger Hess, Vice President Supply Chain und ICT, rund 30 Millionen Franken, davon allein 10 Millionen in die Lagertechnik.

Ganz neu für die Mitarbeiter in der Logistik ist auch, dass die benötigten Teile oder Artikel nicht mehr im Lager geholt werden

müssen, sondern dass das vollautomatische System die Produkte selbstständig holt und zur weiteren Verarbeitung an die Ausgabestelle liefert. «Alle Prozesse mussten angepasst und die Mitarbeiter entsprechend geschult werden», so Hess.

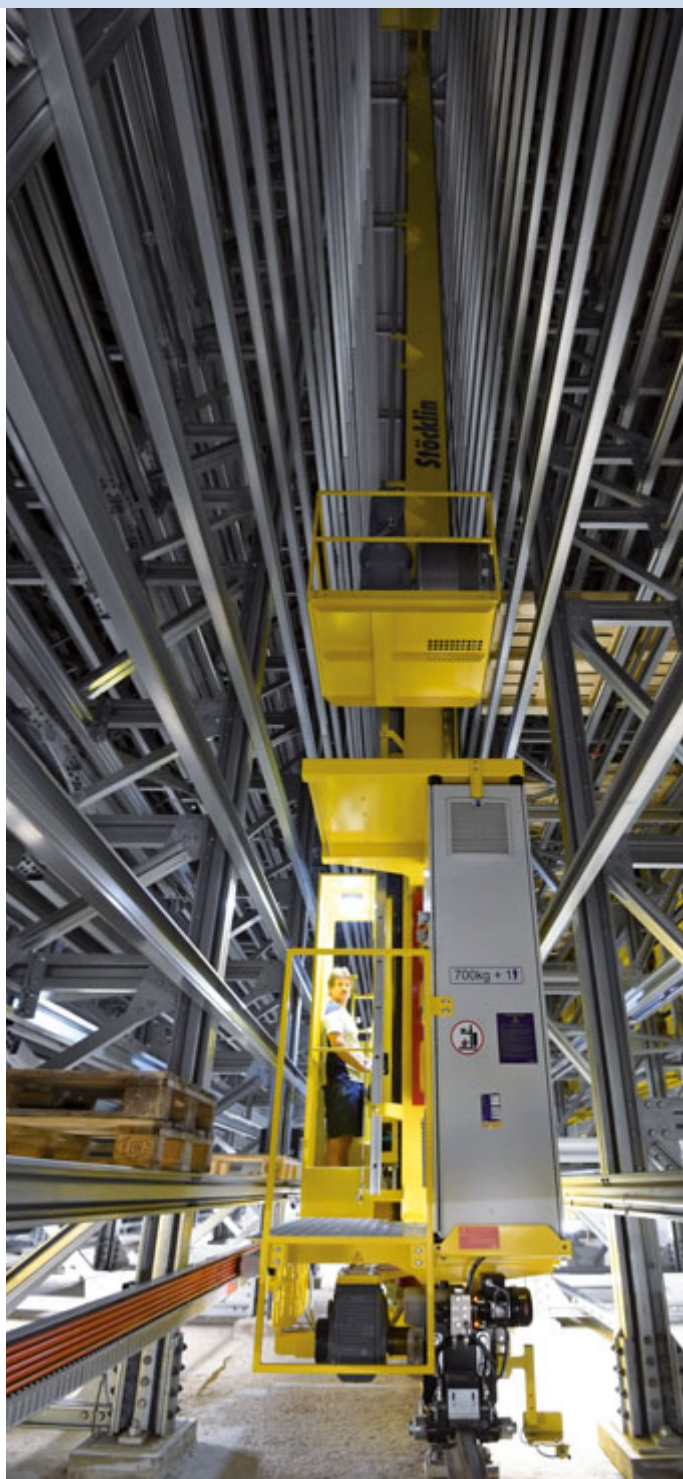
Ja zum Schweizer Standort

«Aktuell sind über 50 000 Artikel im neuen Hochregallager zwischengelagert, täglich werden durchschnittlich 3000 Rüstpositionen verarbeitet», berichtet Roger Hess erfreut. Mit diesem Grossprojekt untermauert Pilatus den Willen, weiterhin in der Schweiz zu produzieren.

Ebenfalls im neuen Gebäude sind ein grosszügig ausgelegtes Betriebsrestaurant mit über 300 Sitzplätzen, das Rechenzentrum sowie zusätzliche Büroräumlichkeiten eingerichtet worden. Derzeit arbeiten rund 165 Personen im neuen Gebäude, davon sind 24 im Bereich Logistik und 150 im Bürobereich tätig.



Fotos: Pilatus Flugzeugwerke



Vor kurzem wurde auch ein neues, dreistöckiges Parkhaus für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fertiggestellt. Weitere Bauvorhaben betreffen das neue Oberflächenbearbeitungszentrum mit einem Investitionsvolumen von 33 Millionen Franken sowie das Hightech-Fünf-Achs-Fräskonzept im Wert von weiteren 37 Millionen Franken. Mit letzterem bekräftigt Pilatus die Kernkompetenz des Integralfräsens und gleichzeitig werde sichergestellt, dass auch in diesem Bereich der Standort Schweiz international konkurrenzfähig bleibe, ist Hess überzeugt.

Für die Serienproduktion ist ebenfalls eine neue Produktionshalle im Bau. Diese wird auf dem Übergangsparkplatz Richtung Ennetbürgen zu stehen kommen. Baustart war Mitte 2016. **cp**

Neue Halle 25

Unmittelbar nach Erhalt der Baubewilligung im vergangenen Juli sind die Bagger aufgeföhren und die Bauarbeiten haben begonnen. «Der Neubau der Halle 25 ist auf Kurs, so dass diese nach zwölf Monaten Bauzeit Mitte 2017 in Betrieb genommen werden kann», sagt Daniel Geiser, Mitglied der Geschäftsleitung und zuständig für Montage und Unterhalt. Die neue Halle mit einer Fläche von 8000 Quadratmeter – vergleichbar mit der 2008 fertiggestellten Montagehalle – wird für die bevorstehende Serienproduktion des PC-24 Business Jets benötigt. Es können aber auch alle anderen Modelle für die Vormontage und die Ausrüstung von Tragflächen und Rumpf untergebracht werden. Signifikanter Unterschied zur bisherigen Montagehalle werden die beiden in der Längsachse angeordneten Toranlagen sowie die Krananlage über die gesamte Hallenfläche sein. Rund 30 Millionen Franken investieren die Flugzeugwerke in die neue Halle. **(fk)**

Die graue Eminenz

Hanspeter Brütsch hat den Flughafen Zürich vor der Privatisierung im Jahr 2000 nachhaltig geprägt. Er war Chef der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) und die graue Eminenz im Hintergrund. «Ich gehe und bin weg», verabschiedete sich der heute 80-jährige nach seiner Pensionierung vor 17 Jahren und verzichtete auf weitere Mandate.

Als «beschriebenes Blatt» hat FIG-Verwaltungsratspräsident Ulrich Bremi Hanspeter Brütsch bei seiner Verabschiedung betitelt. 27 Jahre konnte der im Kanton Schaffhausen aufgewachsene Brütsch über die Gebäude-Infrastruktur am Flughafen Zürich mitbestimmen, verhandelte hartnäckig mit den Banken um Kredite, klopfte aber auch mal einem der Hauptmieter – wie etwa der Swissair – auf die Finger, wenn dieser glaubte, sich allzu viele Freiheiten herausnehmen zu können. Hanspeter Brütsch war ein Patron der alten Schule: streng, aber gerecht. Zusammen mit dem Architekten Hans Stahel bildete er ein gut funktionierendes Führungsduo. Der erste wollte für Bauten oft viel Geld ausgeben, der zweite trat immer wieder auf die Kostenbremse, so dass sich bei der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) Ausgaben und Einnahmen die Waage hielten und am Ende des Geschäftsjahrs schwarze Zahlen resultierten. Als Stahel pensioniert wurde, hatte Brütsch das alleinige Sagen (unter den VR-Präsidenten Fritz Honegger, später Ulrich Bremi).

«Ich ging rechtzeitig»

«Ich bin jeden Tag gerne ins Büro gefahren», sagt Brütsch 17 Jahre nach seiner Pensionierung, nachdem er den Gästen an seiner Verabschiedung bedeutet hatte: «Ich gehe und bin weg.» – «Vor allem ging ich rechtzeitig!» Die Privatisierung wollte er als 63-Jähriger nicht mehr mitmachen. Das Flughafengeschehen verfolgte er zwar weiterhin, mischte sich aber nicht ein, sagt er. Unter seiner Ägide wurden am Flughafen Zürich viele Bauprojekte realisiert, so etwa



Foto: Patrick Huber

«Zur Hauptsache faulenze ich, trinke ein Gläschen mit Freunden und genieße die Zeit.»

die 3. und 4. Bauetappe mit Terminal B, Operations Center, Parkhäusern, Fingerdock A, SBB-Wartehalle etc., welche grosse Investitionen zur Folge hatten. Einzig die markante Werft 3 hat die Swissair selber gebaut. Den alten, schönen Bogenhangar veräusserte Brütsch an die Swissair. «Ich übernehme nichts, was unter Schutz steht», stand für ihn fest.

1,3 Milliarden Franken mussten von der FIG allein für die 3. Bauetappe am Kapitalmarkt aufgenommen werden. Das war Sache von Hanspeter Brütsch. «Geld zu beschaffen war eine permanente Herausforderung», erinnert er sich.

Er verhandelte lieber mit Banken und möglichen Geldgebern im Hintergrund, als sich im Vordergrund den Medien zu stellen. Dies überliess er gerne Hanspeter Staffelbach von der Flughafendirektion, mit dem er ein gutes Verhältnis pflegte, obwohl sie nicht

immer gleicher Meinung gewesen seien, wie Brütsch sagt.

In Planung und Projektierung blieb die grosse 5. Bauetappe, unter anderem mit dem Midfield-Dock und der dazu gehörenden unterirdischen Verbindungsbahn, zurück, die später realisiert wurden.

Sekretär der BGB

Nach der Kantonsschule Schaffhausen studierte der einzige Sohn eines Grenzwächters an der Wirtschafts- und Handelshochschule St. Gallen und schloss mit dem Lizentiat für Verwaltung (lic. rer. publ.) ab.

Seine berufliche Karriere startete der dreifache Familienvater als Sekretär bei der BGB (Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei, die Vorgängerin der SVP). In der Funktion als Geschäftsführer des Zürcher Bauernverbandes war er auch Redaktor des Publikationsorgans «Zürcher Bauer». Zu seiner Tätigkeit

am Flughafen kam er aufgrund eines entsprechenden Inserates.

Aviatischen Hintergrund hatte er keinen; nicht zuletzt darum nicht, weil ihm seine Eltern weismachten, dass Einzelkinder nicht als Piloten genommen würden... Als er die Schummelei später bemerkte, war es für eine Pilotenkarriere schon zu spät. Und doch wollte er Teil der Aviatik sein.

Mitarbeiter genossen Freiheiten

Er sei ein strenger Chef gewesen, «auch ein bisschen ein Rappenspalter», blickt er zurück, doch habe er seinen Mitarbeitenden viele Freiheiten gelassen. «Kompetenzen hat man nicht, man nimmt sie sich», lautete sein Credo. Was seine Untergebenen beherzigten. Er sei kein Diplomat gewesen, weshalb er von einer einst ins Auge gefassten diplomatischen Karriere schnell Abstand nahm.

Er habe in seiner Zeit als FIG-Direktor immer einen gerechten Lohn bezogen, aber auch darauf geachtet, dass anständige Löhne bezahlt wurden. «Das war vor allem bei den Putzfrauen wichtig, waren wir doch das grösste Reinigungsinstitut in Kanton Zürich.» Die meisten der heutigen Managerlöhne bezeichnet das 80-jährige Mitglied des Rotary Club Volketswil als «jenseits von Gut und Böse».

Viel auf Reisen

53 Jahre wohnten Liselotte und Hanspeter Brütsch in Volketswil, davon 37 Jahre in einem 9-Zimmer-Einfamilienhaus, wo sie den startenden F/A-r8 in Dübendorf zuschauen konnten, bevor sie vor zwei Jahren in eine altersgerechte Eigentumswohnung nach Fehraltorf umzogen.

Schon immer zog es das Ehepaar auf private Reisen in die weite Welt: Südsee, Australien, Mexiko, Madagaskar, Indien, Zentralasien, Ferner Osten, aber auch Kuba, um nur einige Destinationen zu nennen. Und alle Flüge in der Economy Class. Schliesslich sei er früher als Jugendlicher ja auch per Autostopp verreist. Eine Erfahrung, die Brütsch nicht missen möchte.

«Ich mache nur noch, was mir Freude macht, unter anderem reisen, solange wir gesundheitlich dazu in der Lage sind, im Internet surfen, lesen, etwas im Gärtchen tun, zur Hauptsache aber – faulenzten.» Brütsch fühlt sich als «glückhafter Privatier» und geniesst zusammen mit seiner Frau oder Kollegen mit einem Gläschen Wein «die noch verbleibende Zeit!» **cp**



Die FIG-Führung, nachdem Hanspeter Brütsch (rechts) am 1. Januar 1972 Einsitz nahm. In der Mitte das andere Geschäftsleitungsmitglied, Hans Stahel. Links: alt Bundesrat Fritz Honegger.



Im Gespräch mit alt Bundesrat Adolf Ogi, anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums des Flughafens.



Eine Friedenspfeife mit Flughafen-Direktor Hanspeter Staffelbach. Streit hatten die beiden nie – «nur unterschiedliche Meinungen». Rechts: Daniel Spoerry, Vizedirektor des Flughafens.

Luftraum – quo vadis?

Für die Exportnation Schweiz und ihre Unternehmen ist die Luftfahrt lebenswichtig. Um die Anbindung unseres Landes an die grossen Wirtschaftszentren der Welt auch in Zukunft zu sichern, braucht es Freiräume für die Luftfahrtunternehmen. Am diesjährigen Schweizerischen Luftfahrtkongress auf dem Flughafen Zürich wurde einmal mehr über die wirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs und dessen Infrastruktur debattiert.

Die Schweiz ist auf ein dichtes Netz von direkten Flugverbindungen zu den globalen Wirtschaftszentren angewiesen. Dies gilt für den Personenverkehr genauso wie für die Fracht. Und: Bei der Standortwahl internationaler Unternehmen ist die gute Luftverkehrsanbindung unseres Landes ein entscheidendes Kriterium. Mit knapp 50 Millionen Passagieren und mehr als 600 000 Tonnen Fracht ist die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Luftfahrt enorm. Dabei bilden die Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel Infrastrukturen von nationaler Bedeutung. Der hohe Stellenwert der Luftfahrt für unseren Wirtschaftsstandort war am Schweizerischen Luftfahrtkongress auf dem Flughafen Zürich unbestritten, wie bereits bei

der Eröffnung durch economiesuisse-Präsident Heinz Karrer und die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker-Späh klar wurde. Die Nachfrage nach Flugverkehrsdienstleistungen werde auch in der Schweiz zunehmen, sagte Karrer. Die Herausforderungen bestünden darin, das Angebot so zu gestalten, dass es mit der steigenden Nachfrage Schritt halten könne. Wenn das nicht gelinge, würden Direktverbindungen über andere Drehkreuze abgewickelt und der Wirtschaftsstandort Schweiz schleichend an Bedeutung verlieren.

Luftfrachtwachstum ohne Schweiz

Christoph Franz, Verwaltungsratspräsident von Roche, brachte es auf den Punkt: «Der Luftverkehr ist lebenswichtig für die

Exportnation Schweiz und ihre Unternehmen, um global mitzuspielen. Die Schweizer Wirtschaft braucht eine starke Luftfahrt, die sich stetig modernisiert und ihre Infrastrukturen bedarfsgerecht ausbaut.» Die Schweizer Flughäfen könnten, so Franz, im Vergleich zum Ausland nicht mithalten. Weltweit habe etwa die Luftfracht in den letzten Jahren enorm zugenommen, während in der Schweiz noch nicht einmal das alte Niveau von vor dem Swissair-Grounding erreicht sei. Alleine die Roche habe ihr Aufkommen bei der Luftfracht in den letzten fünf Jahren um 42 Prozent gesteigert – aber nicht aus der Schweiz. Dies führe dazu, dass Frachtgut per Camion nach Frankfurt, Amsterdam oder Luxemburg spedit werden müsse. Es sei bereits



10 nach 12, um die Kapazitäten der Flughäfen auszubauen und mit der Entwicklung mithalten zu können.

«Clean sheet approach» für neue Luftraumstruktur

Bundesrätin Doris Leuthard kündigte eine Neustrukturierung des Luftraums an. «Rund um die Flughäfen gibt es zunehmend Situationen, bei denen sich Flugzeuge zu nahe kommen. Wir haben ein Dichteproblem, das gefährlich ist.» Im Gegensatz zu früheren Versuchen soll diesmal von einem «clean sheet approach» ausgegangen und eine umfassende Neugestaltung angestrebt werden.

economiesuisse-Direktorin Monika Rühl betonte, dass der Bund der Luftfahrt die Rahmenbedingungen gewähren müsse, damit sie die künftige Nachfrage bewältigen könne. Die Schweizer Flughäfen, insbesondere der Hub Zürich, müssten ihre Infrastrukturen massvoll weiterentwickeln dürfen. Zudem dürften die bestehenden Betriebszeiten nicht eingeschränkt werden. Die Forderungen an eine nachhaltige deutsche und europäische Luftverkehrspolitik formulierte Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.: Die weitere Öffnung der Luftverkehrsmärkte müsse einhergehen mit Mindestanforderungen für fairen Wettbewerb im internationalen Luftverkehr. **cp**

Jürg Wyss / pd

Kongress-Splitter

Zitate aus berufenem Munde

«Die Neugestaltung des Luftraums erfasst auch die damit verbundene Infrastruktur.»

«Flugsicherung und Flughafen hätten es am liebsten, wenn alle Privatflieger den Flughafen im weiten Bogen umfliegen würden, während der Aero-Club Einschränkungen strikte ablehnt.»

«Die Kleinaviatik hat genauso ihre Berechtigung wie etwa die Linienfliegerei. Wir müssen eine Lösung finden, bei der alle sich bewegen können in diesem beschränkten Raum.»

Bundesrätin Doris Leuthard

«Die Lärmemissionen von Flugzeugen liegen heute um 80 Prozent niedriger als in den Sechzigerjahren.»

Matthias von Randow, Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V

«Armand Dufaux, der vor 107 Jahren erstmals über den Genfersee geflogen ist, hätte heute im November dieses Jahres wohl immer noch mit dem BAZL-Zulassungsverfahren zu kämpfen und würde vergebens auf einen Slot in Genf warten.»

Christoph Franz, Verwaltungsratspräsident Roche

«Jeder dritte ausländische Gast kommt mit dem Flugzeug in die Schweiz. Das steht für 10 Milliarden Franken touristischen Umsatz und 50 000 Arbeitsplätze.»

Jürg Schmid, Direktor Schweiz Tourismus

«Die Wirtschaft in der Romandie muss zur Kenntnis nehmen, dass es ohne Flughafen Genf keine Romandie mehr gibt.»

Pierre Maudet, Staatsrat Kanton Genf

«Es wäre eine echt gute Möglichkeit, wenn man die Geschäftsfliegerei nach Dübendorf auslagern könnte.»

BAZL-Direktor Christian Hegner



Links: Bundesrätin Doris Leuthard nutzte den Luftfahrtkongress, um eine Neustrukturierung des Luftraums anzukündigen.

Oben: Am Panelgespräch unter der Leitung von Michael Weinmann (3.v.r.) nahmen BAZL-Direktor Christian Hegner, Swiss-CEO Thomas Klühr, Stephan Widrig, CEO Flughafen Zürich AG, Jürg Schmid, Direktor Schweiz Tourismus und Pierre Maudet, Staatsrat Kanton Genf (v.l.n.r.) teil.

Goldene Regeln

In dieser Ausgabe werde ich auf einige der acht «Golden Rules» von Airbus eingehen, ihre Bedeutung in der Praxis an Beispielen aufzeigen und die Parallelen zur Leichtaviatik darlegen. Egal ob Privatpilot auf Cessna 182 oder Linienpilot auf Airbus A380: Jedem Piloten sollten diese goldenen Regeln ein Begriff sein.

«**F**liegen, Navigieren, Kommunizieren: in dieser Reihenfolge und mit angebrachter Arbeitsaufteilung.» Was auf den ersten Blick simpel klingt, ist in Wirklichkeit gar nicht so einfach. Nachstehend die Erläuterungen dazu.

«FLY»: Das bedeutet, dass man die richtige Lage im Raum (vertikal & lateral) einhalten und die korrekte Leistung gesetzt haben muss, die Konfiguration (Klappen, Fahrwerk etc.) müssen für den jeweiligen Flugabschnitt stimmen und das Flugzeug muss zu jedem Zeitpunkt unter Kontrolle des fliegenden Piloten sein.

«NAV»: Wo bin ich, wo sollte ich sein, wo will ich hin und wo befinden sich Gebirge, schlechtes Wetter und andere topographische Hindernisse (z.B. Antennen)? Das sind die vier zentralen Fragen, wenn es um das Thema Navigation geht.

«COM»: Die Kommunikation, sei es mit dem Fluglotsen, mit der Kabinencrew, den Passagieren oder untereinander, bildet dann den dritten wichtigen Baustein dieser Philosophie.

Einhalten der Reihenfolge ist wichtig

Speziell in der Linienfliegerei wird Piloten beigebracht, bei einer Unregelmässigkeit oder einem technischen Problem dieser Reihenfolge treu zu bleiben. Es hilft sogar, sie laut auszurufen, um den sogenannten «Startle Effect» (erster Moment der Aufschreckung) im Falle einer Warnung zu überwinden und korrekt zu agieren.

Piloten sind kontinuierlich damit konfrontiert, in kurzer Zeit viele Aufgaben (Tasks) zu erledigen, und sehen sich als gute



Foto: ZVG

Cockpit-Arbeit ist Teamwork – und Fliegen das Zusammenspiel von zahlreichen verschiedenen Komponenten.

Multitasker. In Wirklichkeit jedoch leidet am Ende nicht nur das Arbeitstempo, sondern auch die Qualität. Deshalb ist es immens wichtig, eine korrekte Priorisierung der Aufgaben vorzunehmen. Da hilft das erwähnte Konstrukt sehr.

One head up at all times

Wer kennt es nicht? Speziell an schönen Tagen bei herrlichem Flugwetter entlang der Alpen schweift der Blick gerne in die Ferne. Das ist auch gut so, denn das aktive «aus dem Fenster schauen» soll bei Piloten gefördert werden, um nach anderen Flugzeugen Ausschau zu halten (see and avoid). In einem modernen Airliner kommt es jedoch oft vor, dass man den Flugcomputer mit Informationen füttern oder Anpassungen vornehmen muss. Dabei sollte man darauf achten, dass nicht beide Piloten «head down», also mit dem Blick nach innen gerichtet, arbeiten.

Auch in der Leichtaviatik ist das ein nicht zu unterschätzender Punkt. Speziell im Bereich von Flugplätzen mit viel VFR-Verkehr (Flug nach Sichtflugregeln) kann das Hin-ausschauen überlebenswichtig sein.

Understand the FMA at all times

FMA (Flight Mode Annunciator) ist eine

zentrale Anzeige im Cockpit, dargestellt im oberen Teil des PFD (Primary Flight Display). Die FMA dient dazu, dem Piloten aufzuzeigen, in welchem lateralen oder vertikalen Modus gerade geflogen wird. Auch die Anzeige für die automatische Schubsteuerung befindet sich hier. Bei komplexen Passagierflugzeugen wie Airbus oder Boeing bedarf es einer Verinnerlichung und eines damit verbundenen Verständnisses für die Zusammenhänge zwischen den jeweiligen Modi.

Take action if things do not go as expected

Auch ein Autopilot kann Fehler machen oder eine unbeabsichtigte Eingabe kann zu einem ungewollten Flugzustand führen. Eine starke Windböe oder andere meteorologische Gegebenheiten können ein Flugzeug destabilisieren. In einem solchen Fall darf man als Pilot nicht passiv zuschauen, sondern eingreifen. Es ist wichtig, immer bereit zu sein und mental dem Flugverlauf zu folgen.

In diesem Sinne wünsche ich allen Piloten guten Erfolg beim Fliegen, Navigieren und Kommunizieren! **cp**

Jan Liebich



Foto: Walter Hodel

Bell 429 HB-ZAP der Heli-Alps mit HEMS-Ausrüstung (Helicopter Emergency Medical Service).

Schweizer zeigen sich innovativ

Die wichtigste europäische Fachausstellung für Helikopter fand in diesem Jahr vom 11. bis 13. Oktober in Amsterdam statt. Über 180 Aussteller, darunter die grossen Helikopter-Hersteller und auch verschiedene Schweizer Firmen, präsentierten ihre Produkte dem Fachpublikum an der Helitech International.

Der Helikoptermarkt steht seit einiger Zeit unter Druck, was sich bei den diesjährigen Verkaufszahlen zeigt. Einen seit 2015 beispiellosen Einbruch verzeichnet der Offshore-Markt. Marktleader bei den Herstellern ist nach wie vor Airbus Helicopters, gefolgt von Leonardo Helicopters (ehemals Agusta Westland), die Bell Helicopter überholt haben. Trotz sinkender Verkaufszahlen aller Hersteller konnte Airbus Helicopters seinen Marktanteil steigern.

Bewährt

Airbus Helicopters feierte in Amsterdam das 20-jährige Bestehen der H135-Familie. Heute stehen weltweit über 1200 Maschinen bei über 300 zivilen und militärischen

Betreibern in 75 Ländern im Einsatz. Diese Flotte hat über vier Millionen Flugstunden erreicht. Knapp die Hälfte der H135 (49 Prozent) fliegen als Rettungshelikopter. Lediglich elf Prozent stehen im militärischen Einsatz, darunter die 20 Stück der Schweizer Luftwaffe. Zukünftig erhalten die H135 mit der neuen Helionix-Avionik den Vierachsen-Autopiloten, der bereits in H145 und H175 eingebaut wird. Der erste Kunde wird Ascent Flight Trainings sein, der 29 Helikopter für das «UK Military Flying Training System» bestellt hat. Im Juni orderte ein Konsortium von chinesischen Firmen 100 H135.

Schweizer GrandNew

Leonardo Helicopters gab am 12. Oktober

Helitech International

an der Helitech die Vertragsunterzeichnung für den Kauf eines AW GrandNew durch Centaurium Aviation Ltd of Switzerland bekannt. Dieser wird im Frühling 2017 nach Bern-Belp geliefert und dort von den Mountain Flyers 80 Ltd für Taxi-Flüge eingesetzt. Leonardo meldete Vertragsabschlüsse für einen deutschen AW 169 für die Kontrolle von Offshore-Windfarmen in der Nordsee sowie fünf weitere der irischen Lease Corporation International (LCI) und Helikorea.

Einen AW 169, der für die «Kent Surrey Sussex Air Ambulance» fliegen wird, übergab Leonardo an Specialist Aviation Services (SAS), welche gleichzeitig sechs weitere bestellte.

Leonardo verfügt über fast 150 Bestellungen, Rahmenverträge und Kaufoptionen für den AW 169, darunter drei AW 169-FIPS für die Rega.

Erhöhte Präsenz

Bell Helicopter stärkt seine Präsenz in Europa. In Amsterdam, wo Bell ein Logistik- und Service-Center betreibt, stellten die Amerikaner den Bell 429 von Heli-Alps aus. Im Mai öffneten in Prag ein Spritzwerk und ein Auslieferungszentrum. Damit liefert Bell alle neuen Helikopter für den europäischen Markt über Prag aus. Bis Ende Jahr soll in Valencia die EASA-Zertifizierung des «Full Flight Simulator» für den Bell 429 abgeschlossen sein. Ab Januar 2017 werden in der neuen «Bell Helicopter Training Academy» erstmals Grundkurse und Refresher-Trainings ausserhalb der USA angeboten.

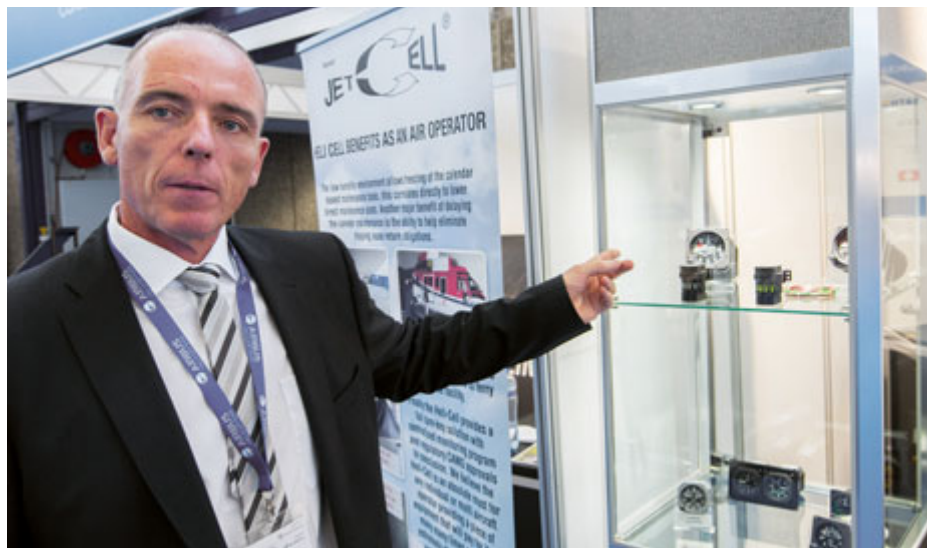
Zurück im Geschäft

Zwölf Jahre nach der Schliessung der Produktionslinie begann Kaman Aerosystems im vergangenen Jahr mit der Fertigung von zehn neuen K-MAX. Von den 37 bis 2003 produzierten Maschinen fliegen gemäss Kaman heute noch 22 Stück. Zu den Erstkunden gehört Rotex Helicopter AG in Balzers (FL), welche ihren K-MAX im Juli 2017 erhalten wird. Zwei weitere der insgesamt fünf verkauften Helikopter bleiben in den USA und zwei gehen nach China.

Mit der Enstrom Helicopter Corporation meldet sich ein weiterer amerikanischer Hersteller zurück. Dieser hat mit dem TH180 einen Trainingshelikopter für den zivilen und militärischen Markt entwickelt. Enstrom sieht den TH180 als Ersatz für den Schweizer S333, der nicht mehr gebaut wird. Der mit 1021 Kilogramm leichte Hubschrauber wird von einem Lycoming-Kolbenmotor angetrieben. Er flog erstmals am 11. Februar 2015 und soll im kommenden Jahr EASA- und FAA-zertifiziert werden.



Originalgrosse Kabine des H145 mit medizinischer Ausrüstung von Bucher Leichtbau AG.



«Analoge Instrumente werden noch lange gefragt sein», ist Ralf Kaiser (SATHOM) überzeugt.



Sebastian Sattler (Thommen) mit dem neuen Such- und Landescheinwerfer «Super Beam».



Der «Roll-in Stretcher» von Aerolite mit eingeklapptem Fahrgestell.

Der Stückpreis wird rund 400 000 US-Dollar betragen.

Starke Schweizer

Mit ihrem grossen Informationstand direkt beim Halleneingang zeigte Marenco Swiss Helicopters, dass die Schweizer zukünftig auch als Hersteller im umkämpften Helikoptermarkt mitreden werden.

Verschiedene weitere Firmen sorgten mit ihren Auftritten für eine starke Schweizer Präsenz an der Helitech. So zum Beispiel die 2012 gegründete Firma «Next Generation Flight Training» (NGFT) aus Cham (ZG). Sie unterstützt als Kompetenzzentrum Heli-Firmen und bietet eine einheitliche Ausbildung für Helikopterpiloten an. NGFT ist in der Fachgruppe «Aerial Work» der Swiss Helicopter Association (SHA) vertreten, welche neue europaweite Standards setzen will.

Fliegende Spitäler

Mit Aerolite AG aus Ennetbürgen (NW) und Bucher Leichtbau AG aus Fällanden (ZH) zeigten zwei Spezialisten für medizinische Einrichtungen ihre neuesten Produkte.

Aerolite AG

Aerolite präsentierte den seit Anfang 2015 erhältlichen «Roll-in Stretcher». Er wurde in Zusammenarbeit mit der Rega entwickelt. «Der Wunsch der Rega war es, den Patienten mit der Trage möglichst schonend und sicher vom Unfallplatz in den Operationssaal transportieren zu können», sagt der Verkaufschef André Hostetter.

Die Trage verfügt über ein leichtes und dennoch stabiles, klappbares Fahrgestell. Das «Roll-in»-System ist modular aufgebaut und die medizinischen Geräte sind direkt an einem Aufsatz der Trage montiert. Aerolite rüstet weltweit verschiedene Hubschraubertypen von Airbus, Bell und Leonardo aus. Zurzeit entwickelt das Unternehmen die medizinische Einrichtung für die neuen Bombardier Challenger 650 der Rega und die Pilatus PC-24 des Royal Flying Doctor Service of Australia.

Bucher Leichtbau AG

Bucher zeigte ein Kabinen-Mockup des Airbus Helicopters H145 mit medizinischer Ausrüstung. Diese wurde in Zusammenarbeit mit dem ADAC und der DRF Luftrettung entwickelt. Sie ist modular aufgebaut und kann jederzeit den Wünschen des Kunden angepasst werden. Der Ein- und Ausbau ist ohne Werkzeug in zehn Minuten möglich. Die Entwickler legten Wert auf eine optimale Bedienbarkeit und Ergono-



Der neueste H145 Rettungshelikopter von «Eli Friulia» mit der Immatrikulation «I-MAKE».

mie. So sind die Sitze dreh- und verschiebbar und die Tragen können an mehreren Positionen installiert werden. Bucher rüstet weltweit H135- und H145-Helikopter aus. «Wir haben diese HEMS-Konfigurationen (Anm.d.Red.: HEMS = Helicopter Emergency Medical Services) und die Einbauten völlig neu entwickelt und alles selber zertifiziert», erklärt der Programm-Manager Peter Abt stolz. Bucher Leichtbau will zukünftig weitere Airbus Helicopters-Typen ausrüsten.

Sicheres Arbeiten

Bessere Sicht für den Piloten bietet das von «Swiss Rotor Solutions» (SRS) aus Zweisimmen (BE) entwickelte «Maximum Pilot View Kit» für den Airbus Helicopters AS350/H125 Ecureuil. «Dieses ermöglicht dem Piloten bei Unterlastarbeiten eine perfekte Sicht auf die am Seil hängende Last», sagte Erich Imboden, Cheftechniker von SRS, und ergänzt: «Im Vergleich zu anderen Produkten wird die vertikale Sicht mit dem «Maximum Pilot View Kit» um Faktor zehn vergrössert.»

Heli Hook AG

Sicherheit für die Unterlastfliegerei verspricht Heli Hook aus Lauterbrunnen (BE): «Mit unseren Haken gibt es keinen Lastverlust», betont ihr Konstrukteur Florian Meier. Die zwei angebotenen Lasthaken für zwei und sechs Tonnen Zugkraft sind aus hochwertigem, speziell oberflächenbehandeltem Stahl gefertigt. Die eingesetzten

Federn sind bruchsicher und die patentierte «Permanent-Magnet-Bremse» verhindert, dass sich der Haken bei hohen Fliehkräften versehentlich öffnen kann.

Digital und analog

Im Juni verkaufte der ehemalige Schweizer Uhrenhersteller Thommen den Geschäftsbereich der analogen Instrumente an die französische Domusa Group (Satori-MRO). Thommen bietet am neuen Standort in Muttens (BL) digitale Instrumente und Beleuchtungsprodukte für die Aviatik an. Ein LED-Such- und Landescheinwerfer «Super Beam», eine Notfall-Kabinenbeleuchtung und ein digitaler Multifunktions-Chronograph mit TFT-Multifunktionsdisplay sind die neuesten Produkte.

SATHOM SARL

Die mechanisch-analogen Instrumente von Thommen wird die neue Firma SATHOM (Satori Thommen) mit Sitz in Waldenburg (BL) anbieten. «Es besteht das nächste Jahrzehnt eine grosse Nachfrage nach analogen Instrumenten und wir werden weltweit Neugeräte, Retrofits und Reparaturen dieser Instrumente für alle Generationen von Flugzeugen und Helikoptern anbieten», sagt Ralf Kaiser ehemaliger Thommen-Mitarbeiter und heutiger Verkaufsleiter von SATHOM. **cp**



Cockpit



Auf dem falschen Flugplatz gelandet

Irrtum mit Folgen

Obschon selten, so passiert es trotzdem immer mal wieder: Flugzeuge, die unabsichtlich auf einem anderen Flugplatz landen als geplant. Dabei ist nicht die Rede von Flugzeugen der Leichtaviaitk, sondern von Linienflugzeugen, Militärtransportern oder Frachtmaschinen.



Sicher gelandet heisst nicht in jedem Fall gut angekommen – vor allem dann nicht, wenn der Flugplatz der falsche ist. Wohl der peinlichste Moment für die Crew, die ja erst nach dem Aufsetzen realisiert, was passiert ist. Probleme zweiten Grades ergeben sich oftmals durch fehlendes Equipment vor Ort.

Zivil- und Militär-Luftfahrt betroffen

Der wohl spektakulärste Zwischenfall dieser Art in jüngster Zeit ereignete sich im Juli 2012, als eine Boeing Globemaster C-17 auf

dem Peter O. Knight Airport bei Tampa, Florida, landete. Der richtige Zielflughafen, die Mac Dill Air Force Base, liegt sechs Kilometer entfernt. Beachtenswert war, dass der 52 Meter breite Koloss sehr präzise auf der 30 Meter breiten und nur 1091 Meter kurzen Piste 22 landete, weshalb der Crew trotzdem fliegerische Kompetenz attestiert wurde. Als Gründe für den Fauxpas wurde Müdigkeit der Piloten ermittelt. Im darauffolgenden März 2013 führte die Air Force Base ein neues Verfahren ein, bei dem sämtliche Piloten die Distanz von fünf nautischen Meilen (NM) zur Mac Dill Air Force

Base via Funk melden müssen. Weil das Bestimmen dieser Distanz ausschliesslich durch Instrumente möglich ist, müssen diese entsprechend auf den Airport eingestellt sein.

Doch die C 17 war nicht das einzige Flugzeug der Kategorie «Heavy», welches in den vergangenen Jahren am falschen Ort landete. Für grosses Aufsehen sorgte nämlich im November 2013 auch eine umgebaute Boeing 747, die mit Teilen für den B787-Dreamliner unterwegs war: Sie landete bei Nacht nach einem Visual Approach auf dem Colonel Jabara Airport in Wichita auf einer 1860 Meter langen Piste – anstatt auf der McConnell Air Force Base, die neun Meilen nördlich gelegen ist. Die Piste war glücklicherweise trotzdem lange genug und der Jumbo startete am nächsten Tag problemlos. Vorher galt es allerdings noch, eine Herausforderung zu meistern: Es musste ein geeigneter Tow-Truck disponiert werden, der dem Riesenvogel half, nach der Landung wieder in die richtige Position zu kommen.

Nach verbranntem Gummi roch es nach der Landung einer Southwest-Boeing 737-700, die im Januar 2014 in den USA während eines Sichtanfluges – ebenfalls bei Nacht – im Bundesstaat Missouri auf dem M. Graham Clark Downtown Airport 150 Meter vor Pistenende zum Stillstand kam, statt auf dem Branson Airport. Die Piste war mit lediglich 1140 Metern rund halb so lang wie jene der geplanten Destination (2177 Meter). Bremsspuren auf der Piste zeugen von einem intensiven Bremsmanöver. Aufgrund der «Runway End Identifier Lights» konnten die Piloten das nahende Ende der Piste identifizieren und glücklicherweise noch rechtzeitig stoppen.

Anflug konnte nicht bis zur Landung überwacht werden

Obschon die letzte Verantwortung immer beim Kapitän liegt, so ist dieser Zwischenfall doch recht gut nachvollziehbar: Während des Anflugs übermittelte der Approach Controller der Crew die Information, dass ihr Zielflughafen sich auf der 11-Uhr-Position und einer Distanz von 15 NM befand – doch genau dort befand sich der kleinere falsche Flugplatz, wo die Boeing später aufsetzte. Der Pilot bestätigte, er hätte den Flugplatz in Sichtweite – und erhielt wenig später eine Landeerlaubnis des Towers des richtigen Airports für die Piste 14, worauf die Maschine auf der Piste 12 des kleineren Platzes landete. Interviews der FAA mit der Flugverkehrsüberwachung haben ergeben, dass in diesem Fall die Radarabdeckung auf einer Höhe zwischen 2200 bis 2600 ft endet, womit es dem Controller nicht mehr möglich war, den Anflug-Kurs der Maschine bis zur Landung zu überwachen. Die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA veröffentlichte entsprechend eine Sicherheitsanweisung, die die Fluglotsen verpflichtet, im Falle von Sichtanflügen auf nahe gelegenen Flugplätzen mit Verwechslungsgefahr immer beide Plätze zu erwähnen – mit deren jeweiligen Distanz und Richtung.

Auch in Europa ist man vor Irrtümern nicht gefeit

Auch auf dem alten Kontinent sind derartige Ereignisse vorgekommen: So setzte im Jahr 2006 ein Airbus A320 der irischen Fluggesellschaft Eirjet, unterwegs für Ryanair, auf der inzwischen für Helikopter umfunktionierten Base Ballykelly auf. Lediglich 1219 Meter der Landebahn konnten noch benützt werden, weil inzwischen eine Eisenbahnlinie durch den westlichen Teil der Piste gebaut wurde. Der Airbus war auf dem Anflug auf den acht Kilometer entfernten City of Derry Airport. Als der Pilot während des Sichtanfluges die Piste sah, stellte er eine Diskrepanz zwischen dem Instrumentenlandesystem und der tatsächlichen Situation fest. Er glaubte aber, das ILS funktioniere nicht. Diese Frage stellte er dem Tower des richtigen Airports, der sofort die entsprechenden Systeme überprüfte. Dabei verpasste der Lotse allerdings ein Zeitfenster von 30 Sekun-

den, während dessen er den falschen Anflug vom Tower aus hätte erkennen können. Was erschwerend dazu kam, war die Tatsache, dass der Kapitän der Linienmaschine ein Kalibrierungsflugzeug für Instrumentenlandesysteme in der Luft sah und sich somit in seiner Meinung bestärkt fühlte. Die Untersuchungsbehörde AAIB fand heraus, dass der Kapitän zwar über Instrumentenanflugkarten verfügte, jedoch nicht über die qualitativ besten. Auch während des Briefings durch seine Firma wurde er nicht von der Präsenz eines naheliegenden Platzes gewarnt. Zuvor hatte der damals 57-Jährige – offenbar nicht zufrieden mit dem zur Verfügung stehenden Kartenmaterial – während drei Tagen versucht, bessere IFR-Anflugkarten eines anderen Anbieters zu erhalten, wo deutlich auf die Verwechslungsgefahr hingewiesen wird. Diese kamen zwar beim Kapitän an – doch einen Tag zu spät. Zusätzliche Geduld brauchten die Passagiere, weil eine fehlende Passagiertreppe extra vom richtigen Flugplatz herbeigeschafft werden musste. Als Resultat des Zwischenfalls wurde ein NOTAM herausgegeben, in dem ausdrücklich auf die Nähe der ehemaligen Royal Air Force Base hingewiesen wird.

Sevilla statt Santiago de Compostela

Ganze 600 Kilometer von ihrem Zielort entfernt landete im Jahr 2006 eine von Barcelona gestartete MD-81 von Spanair: nämlich in Sevilla statt Santiago de Compostela. Die Maschine war im Auftrag von Nordic Airways unterwegs. In den Medien wurde daraufhin gemunkelt, die skandinavische Flugoperationsplanung hätte die beiden IATA-Codes der Plätze verwechselt: SCQ wäre richtig gewesen, in SVQ kam die Maschine zuerst an. Ihr Ziel erreichte sie dann mit 1,5 Stunden Verspätung. Ärger mit dem Gesetzgeber dürften die Piloten bei diesem Zwischenfall jedoch nicht gekriegt haben: Auf der Website der Untersuchungsbehörde CIAIAC des spanischen Luftamts findet sich für das Datum des 6. Augusts 2006 nämlich kein Eintrag betreffend eines Zwischenfalls – offenbar war es tatsächlich nur ein internes Problem. **CP**

Daniel Dubouloz

Landung auf einem falschen Flugplatz – typische Gründe

Landungen an falschen Orten sind keine neue Erscheinung: Bereits 1935 landete Graf Zeppelin höchstpersönlich mit seinem Luftschiff auf einem Fussballfeld in Brasilien anstatt auf dem geplanten Aerodrome.

Typische Gründe, die zu einer Landung auf dem falschen Flugplatz führen können, sind unter anderem folgende:

- geografische Nähe der Flugplätze und gleichzeitig gleiche Pistenrichtung
- Sichtanflüge
- Nachtanflüge, während denen es schwer möglich ist, geografische Merkmale zu erkennen
- militärische Plätze, die oftmals in der Nähe von zivilen Flugplätzen gelegen sind

Es erstaunt deshalb kaum, dass auf den Anflugkarten von Zürich der Flugplatz Dübendorf mit der Anmerkung «don't mistake for Zurich» – «nicht mit Zürich zu verwechseln» versehen ist.

Cadamon
THE PILOT GEAR

www.cadamon.com
modern fashion, designed for pilots

JETZT HELI-PILOT WERDEN
20 FLUGLEHRERSTUNDEN GRATIS

Jubiläums-Angebot

20 JAHRE hs
ABHEBEN MIT **helisitterdorf**

Sitterdorf • Zürich • Fehraltorf
www.helisitterdorf.ch

FASZINATION HELIKOPTER
BB HELI ZÜRICH
Ihr Spezialist
für Rund-
und Taxiflüge
Pilotenausbildung

044 814 00 14 www.bbheli.ch

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

Visitenkarten,
Postkarten, Flyer
und mehr.

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

[printzessin.ch](http://www.printzessin.ch)

Martin Candinas – der neue SHA-Präsident

Mit Nationalrat Martin Candinas sitzt ein neuer Präsident am Steuer des «SHA-Helikopters». Dem Berner Rudolf Joder folgt ein weiterer Vertreter eines Gebirgskantons. Die SHA-Pressestelle sprach mit dem 36-jährigen Bündner über seine Erwartungen und Hoffnungen.

Obwohl noch jung an Jahren, ist Martin Candinas im Berner Parlamentsbetrieb bereits ein «alter Hase»: Seit 2011 vertritt er seinen Kanton als CVP-Vertreter in der grossen Kammer. Der in Rabus (Surselva) und Chur lebende Versicherungsfachmann ist mit den Bergen per Du. Wer die Alpen in ihrer ganzen Pracht, aber auch deren Herausforderung kennt, weiss um die Wichtigkeit der Schweizer Helikopterindustrie.

Max Ungricht: Martin Candinas, Sie sind an der Generalversammlung in Sion mit Akklamation zum neuen Präsidenten der Swiss Helicopter Association gewählt worden. Herzlichen Glückwunsch! Welchen Stellenwert messen Sie der Helikopterfliegerei bei?

Martin Candinas: Für uns Bergler ist der Helikopter ein nicht wegzudenkendes, wichtiges Hilfsmittel im Alltag. Das gilt für uns Bündner genauso wie für die anderen Gebirgskantone der Schweiz. Diesen Aspekt der Helikopterbranche – die Arbeits- und Rettungsfliegerei – kenne ich deshalb aus eigener Erfahrung am besten.

Aus eigener Erfahrung?

Ja, ich bin ja oft im Sommer als Wanderer und im Winter als Schneesportler unterwegs. Wie sonst, als mit dem Helikopter, soll die Alp- und Hüttenversorgung sichergestellt werden? Oder die Tiertransporte? Und nicht zuletzt: die Such- und Rettungsflüge? Unsere Helibetreiber und Piloten machen einen ausgezeichneten Job. Für sie sollen die Rahmenbedingungen so ausgestaltet sein, dass Qualität und Verfügbarkeit ihrer Leistungen auch in Zukunft gewährleistet bleiben.

Als Direktbetroffener kann ich ein kleines Beispiel anfügen: Ich bin Präsident des Vereins Pro Lucmagn. Unser Verein hat von den Kantonen Graubünden und Tessin einen Auftrag, für die Offenhaltung des Lukmanierpasses im Winter zu sorgen. Damit der Pass möglichst durchgehend geöffnet ist – was unser Ziel ist – sind Lawenensprengungen mit Helikoptern zentral. Nur so kann die Sicherheit garantiert werden. Und das



Der neue SHA-Präsident Martin Candinas.

ist jeweils ein schönes bi-kantonales Ereignis (*er schmunzelt*): Auf der Südseite fliegen unsere Tessiner Freunde, im Norden kommen unsere Bündner Piloten zum Einsatz.

Sie sprechen die Rahmenbedingungen an. Haben Sie konkrete Vorstellungen dazu?

Schauen Sie, Vorschriften bedeuten in der Regel operationelle Einschränkung und/oder sind mit Folgekosten verbunden. Muss das sein? Wie in jedem KMU muss auch bei den Helifirmen hart gerechnet werden. Dessen müssen sich Politik und Verwaltung bewusst sein. Natürlich ist mir klar, dass die Fliegerei heute supranational geregelt wird. Hier müssen wir uns bereits in der Entstehungsphase neuer Vorschriften als Partner der Behörden – zusammen mit anderen Partnern wie zum Beispiel der EHA oder auch anderen Landesverbänden – einbringen können. Das heisst, wir müssen die Entwicklungen, zum Beispiel bei der EASA, antizipieren und agieren. Reagieren ist aufwändig und wenig zielführend. Mein Vorgänger, Rudolf Joder, hat uns glücklicherweise die Türen in Brüssel und Köln bereits einen Spalt weit geöffnet.

Das bedeutet sehr viel persönlichen Einsatz. Ja, und zwar von allen Beteiligten. Das funk-

tioniert nur mit viel Effort und persönlichem Engagement. Ich spreche hier meine Kollegen im Vorstand an: Was sie – neben ihrer Arbeit in ihren Betrieben – an Know-how und Leistungsbereitschaft in die Verbandsarbeit einbringen, ist enorm, und natürlich auch unsere Geschäftsstelle mit deren Vernetzung in der Schweiz. Ich hoffe ausserdem, dass alle Mitglieder der SHA in der ihnen möglichen Form mitarbeiten werden.

Wie sehen Sie die Rolle der SHA?

Es ist mein Ziel, dass die SHA von allen Stakeholdern als *das* kompetente und klare Sprachrohr der Helikopterindustrie wahrgenommen wird – im Wissen darum, dass nicht alle Mitglieder immer dieselben Bedürfnisse haben. Aber gegen aussen müssen wir mit einer Stimme sprechen. Und ebenso wichtig: Der Verband soll alle wichtigen Player der Branche repräsentieren. Ich werde in Kürze das Gespräch mit noch Aussenstehenden suchen.

Interview: Max Ungricht

Zur Person – Martin Candinas (1980)

Der neue SHA-Präsident wohnt in Chur und Rabus (GR), ist verheiratet und Vater von drei Kindern.

- **Ausbildung:** ibW Höhere Fachschule Südostschweiz in Chur, Sozialversicherungsfachmann mit eidg. Fachausweis
- **Berufliche Tätigkeit:** Leiter Verkaufskoordination der Generalagentur Chur der Helsana Versicherungen AG
- **Politische Funktionen:** seit 2011 Nationalrat, zuvor Grossrat im Kanton Graubünden; seit 2012 Mitglied des Präsidiums der CVP Schweiz
- **Weitere Ämter:** seit 2016 Vizepräsident der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete; seit 2016 Präsident der LITRA (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr); Vorsitz und Mitglied in verschiedenen gemeinnützigen Stiftungen

Bell Helicopter Huey II

Der Bell Huey II ist die neuste Version des in den 60er Jahren entwickelten mittleren Mehrzweckhubschraubers Bell Modell 205. Die zivile Version Bell 205A-1 entstand aus dem militärischen UH-1H.

Technische Daten	
Hersteller	Bell Helicopter
Typ	Einmotoriger Mehrzweckhelikopter
Erstflug	1963 (Bell 205A-1)
Länge (inklusive Rotor)	17,43 m
Kabinenbreite	2,34 m
Max. Höhe	4,71 m
Besatzung/Pax	1/14
Rotordurchmesser	14,64 m
Max./Dauerleistung	1342 kW / 1119 kW
Leer-/Abfluggewicht	2552 kg
Max. Zuladung	2210 kg
Max. Unterlast	2268 kg
Triebwerk	Honeywell T53-L-703
Treibstoff	799 l
Höchstgeschwind.	206 km/h
Reichweite	455 km
Website	www.bellhelicopter.com



Der Bell Modell 205 entspricht mehrheitlich dem Modell 204. Beide tragen die militärische Bezeichnung UH-1 «Iroquois». Die Bell 205/UH-1 werden auch «Huey» genannt. Diesen Namen erhielten sie wegen der ursprünglichen Bezeichnung «HU-1».

Der 205-er hat gegenüber dem 204-er eine längere Kabine, um Platz für Pilot samt 14 Passagiere zu erhalten. Er sollte als kommerzieller Mehrzweckhelikopter jeweils schnell für Materialtransporte, Rettungs- oder Taxiflüge umgerüstet werden können. Der Bell 205A-1 zeichnet sich durch eine grosse, geräumige Kabine mit zwei seitlichen Schiebetüren und eine Zuladung von über zwei Tonnen aus. An Aussenlast kann der Huey ebenfalls über zwei Tonnen transportieren.

Zwei Jahre nachdem der erste Bell 205 – YUH-1D am 16. August 1961 – abgehoben hatte, erfolgte der Erstflug der Zivilversion. 2004 erhielt Bell den Auftrag zur Entwicklung eines Upgrades für die UH-1H. In erster Linie sollte dabei die Sicherheit erhöht werden. Dieser Huey II (UH-1H-II) erhielt ein leistungsstärkeres Triebwerk T53-L-703 von Honeywell mit 28 Prozent mehr Startleistung. Die Zuladung erhöhte sich um 291 Kilogramm bei etwa gleichem Treibstoffverbrauch. Das Upgrade beinhaltet zudem einen neuen Rotorkopf und neue Rotorblätter sowie dynamische Komponenten des Bell 212 und eine neue Verkabelung. Die maximale Schwebhöhe steigerte sich um 39 Prozent bei normalen Bedingungen und um 275 Prozent bei Einsätzen an heissen Tagen.

Während das Originalgetriebe des UH-1H alle zwei bis drei Jahre überholt werden musste, braucht das neue Getriebe 20 Jahre lang keine Überholung. Die Betriebskosten für den Huey II sind um 29 Prozent geringer. Die ersten Maschinen erhielt im Februar 2005 die amerikanische Luftwaffe.

Das Huey II-Cockpit verfügt über Multifunktionsbildschirme und ist für den Einsatz mit Nachtsichtbrillen geeignet. Bruch-sichere Tanks und Kabelschneider sorgen für mehr Sicherheit. Für polizeiliche und paramilitärische Einsätze stehen verschiedene strukturelle Anschlüsse und Anhängpunkte zur Verfügung.

Bis heute fliegen weltweit über 270 zivile und militärische Huey II/UH-1H-II. In der Schweiz waren bis dato keine Huey II registriert, jedoch zwischen 1981 und 2013 fünf Bell 205A-1 und ein UH-1H. **cp**



Foto: Bell Helicopter



Foto: Markus Herzig

EC-130B4 HB-ZIN beim Start vom Flughafen Zürich.

Heli «India November»

Zwei Helikopter einer unterschiedlichen Epoche erhielten das Callsign «India November».


Der Hughes 369D «Xray India November» wurde im Frühling 1979 fabrikneu von Fuchs Helikopter importiert. Der HB-XIN war der sechste von insgesamt vierzehn Hughes 369D, welchen der offizielle Händler und Service Partner von Hughes im Schweizer Luftfahrzeugregister eintragen liess. Im Gegensatz zu einigen Maschinen, die kurz danach wieder verkauft wurden,

flog der HB-XIN über vier Jahre am Schweizer Himmel bevor er nach Italien exportiert wurde.

Der EC-130B4 «Zulu India November» wurde im Jahr 2007 von der Heli Alpes SA aus Frankreich importiert. Dies war der fünfte Helikopter dieses Typs mit einer HB-Immatrikulation. Im November 2009 erhielt der HB-ZIN die attraktive Firmenlackierung der Walliser Firma, welche zum heutigen Zeitpunkt insgesamt acht Helikopter betreibt.

Die beiden Helikopter im Detail:

HB-XIN Hughes 369D; S/N 118-0388D; B/J 1978; Eintrag: 12. April 1979, Eigentümer und Halter: Fuchs Robert; Löschung: 22. September 1983, neues Kennzeichen I-METT.

HB-ZIN EC-130B4; S/N 3648; B/J 2002; Vorher: F-GNVM, Eintrag: 31. Mai 2007, Eigentümer: YAKA Holding SAS, Halter: Heli Alpes SA. 

Markus Herzig – www.SwissHeli.com



Foto: Paul Schüpbach

Hughes 369D HB-XIN bei einem Besuch in Bern-Belp.



Foto: Markus Herzig

EC-130B4 HB-ZIN in der Lackierung des Vorbesitzers.

Vor 50 Jahren

im «Cockpit»



In den letzten Monaten des Zweiten Weltkriegs übernahmen die amerikanischen Streitkräfte rund 250 Grumman F7F Tigercat Nachtjäger in verschiedenen Versionen.

Im Jahr 1966 führte die Swissair mit der Douglas DC-9-15 ein neues Flugzeug für den Europaverkehr ein. Im November-«Cockpit» wurde es detailliert vorgestellt. Die DC-9 löste die Convair CV-440 Metropolitan ab, und damit war die ganze Swissairflotte auf Jet umgestellt. Einen Eindruck vom Einsatz einer Aufklärerstaffel mit Lockheed P-3A Orion der U.S. Navy vermittelte ein spannender Bericht aus Adak, der westlichsten Gemeinde der USA am äussersten Ende der Aläuten. Ein weiterer Artikel war dem VFW 614 gewidmet, dem Projekt eines deutschen Düsenverkehrsflugzeuges für Kurzstrecken. Auffallendes Merkmal waren die beiden auf der Flügeloberseite angebrachten Triebwerke.



In die Boeing 727 QC wurde im Vorderrumpf ein grosses Frachttor eingebaut. Bei Bedarf konnten so in kurzer Zeit einige Sitzreihen durch Frachtpaletten ersetzt werden.

Ein für das «Cockpit» seltenes Thema war die Ballonfahrei mit Gas- und Heissluftballonen. Als Gegensatz zum langsamen Fahren im Ballon wurde im traditionellen Mittelteil des Heftes das amerikanische Überschallprojekt SST von Boeing inklusive Phantomzeichnung und Mock-up-Bildern erläutert. Speziell war auch ein Bericht über das Strahltriebwerk T.J.D.-76A Baby Mamba, das in Kalifornien erfolgreich in ein Experimental-Segelflugzeug Prue 215 eingebaut wurde. Auf den letzten Seiten schliesslich wurde ein detailliertes Inhaltsverzeichnis des ganzen «Cockpit»-Jahrgangs 1966 abgedruckt.



Die aus dem Scout der englischen Armee entwickelte Westland Wasp HAS. Mk.1 wurde von der Royal Navy von Zerstörern und Fregatten aus zur Unterseebootabwehr eingesetzt.

MiG-15 für die Schweiz (Teil I)



Foto: Hans-Joachim Mau

Nicht viel hätte gefehlt und die MiG-15 Fagot hätte die Kennzeichen der Schweizer Flugwaffe getragen. Moskau übermittelte der Eidgenossenschaft vor 60 Jahren eine Offerte zum Kauf dieses legendären Abfangjägers. Eine bei Aero Vodochody in der CSSR unter Lizenz gebaute S-103 «Schwarze 3234» nahm im August 1957 zusammen mit zwei bei der Panstwowe Zakłady Lotnicze (PZL) in Mielec gefertigten Lim-2 am 2. Kultur- und Sportfestival auf dem Militärflugplatz von Cottbus in der DDR teil.

Top Secret: Post aus dem Kreml

MiG-15 mit den Kennzeichen der Schweizer Flugwaffe: Ein Szenario, das vor 60 Jahren durchaus Realität hätte werden können. Die Sowjetunion jedenfalls gab zur Lieferung ihrer Jagdflugzeuge grünes Licht. Noch liegt vieles zu diesem geheimnisumwitterten Deal im Dunkeln, das VBS hält die im Bundesarchiv Bern schlummernden Akten immer noch als «Geheim» unter Verschluss.

Kaum entmenschlichte der Eiserne Vorhang Europa, bewaffnete sich die neutrale Schweiz bis auf die Zähne. Dies nicht ohne Grund: Die wehrhaften Eidgenossen befürchteten, zwischen den Mühlsteinen des Ost-West-Konflikts zermalmt zu werden. Die Arsenale der Flugwaffe schienen darum in dieser frühen Phase des Kalten Krieges förmlich zu platzen: Die Unterschrift unter dem Vertrag zur Lieferung von 178 De Havilland D.H. 100 Vampire sowie 250 De Havilland D.H. 112 Venom war kaum trocken, als die Teppichetage des Eidgenössischen Militärdepartements nach neuem, noch modernerem Verteidigungsgerät für den Schweizer Himmel Ausschau hielt. Dies gipfelte 1958 in der Beschaffung von 160 Hawker F Mk. 58 Hunter.

Sozialdemokraten machen Druck

Obwohl auf dem Papier neutral, schielten die Lorbeerkrantzträger der Flugwaffe während ihrer gigantischen Einkaufstouren grundsätzlich gen Westen. Das war dem Zürcher Sozialdemokraten und glühenden Gewerkschafter Hans Oprecht ein Dorn im Auge. Lauthals forderte der 61-jährige Nationalrat gegen Ende des Jahrs 1955 das Eidgenössische Militärdepartement auf, Jagdflugzeuge jenseits des Eisernen Vorhangs in die Evaluation einzubeziehen – und gleichzeitig einen möglichen Lizenzbau in der Schweiz zu prüfen. Oprecht war überzeugt, dass nur so die beiden grossen Machtblöcke die bewaffnete Neutralität der Schweiz respektieren würden. Der damalige Präsident der SP Schweiz und treibende

MiG-15 für die Schweiz (Teil I)



Foto: Stefan Boshniakov

Diese MiG-15 Fagot-A gehörte zur Voenno Vozdushni Sili (Bulgarische Luftwaffe). Die kleinen Luftbremsen am Heck sind ein typisches Merkmal der ersten Variante der MiG-15.

Die MiG-15 Fagot

Es begann mit einem Paukenschlag: Im November 1950 erhielt die MiG-15 über Korea ihre Feuertaufe und war in diesem Konflikt allen westlichen Jagdflugzeugen haushoch überlegen.

Der Prototyp S-01 hob am 30. Dezember 1947 zum Erstflug ab. Die mit Pfeilflügeln und einem RD-45 Triebwerk mit 2220 Kilopond Schub versehene MiG-15 war der erste in grosser Zahl gebaute strahlgetriebene Abfangjäger der Voenno Vozdushnye Sili (Sowjetische Luftwaffe). Die MiG-15 war zu Beginn des Kalten Krieges zur Bekämpfung amerikanischer Nuklear-Bomber entwickelt worden.

Das Air Standards Coordinating Committee (ASCC) der NATO teilte dem Typ die Bezeichnung Fagot zu. Zwischen 1948 und Frühjahr 1950 verliessen 1344 Einheiten der ersten Haupt-Version MiG-15 Fagot-A die Montagehallen. Es folgten 7936 Exemplare der MiG-15 bis Fagot-B, die mit einem stärkeren WK-1 Triebwerk von 2700 Kilopond Schub sowie vergrösserten Luftbremsen ausgerüstet waren. Die Produktion der MiG-15 lief 1952 in der UdSSR aus. Letov und Aero Vodochody in der CSSR bauten zwischen 1951 und 1957 insgesamt 1441 MiG-15. Die Panstwowe Zaklady Lotnicze (PZL) im polnischen Mielec liess zwischen 1953 und 1956 227 Lim-1 (Fagot-A) und 500 Lim-2 (Fagot-B) vom Band. Als letztes Land des Warschauer Vertrages hielt Rumänien die MiG-15 bis 1991 in ihren Reihen. (sta)



Foto: Robert Bock

Die Panstwowe Zaklady Lotnicze (PZL) im polnischen Mielec fertigte diese Lim-1 Fagot-A (Werknummer 1A-11-010) «Rote 10» unter Lizenz.

Kraft der Sozialistischen Internationale rührte medial äusserst geschickt die Werbetrommel für Erzeugnisse aus der Sowjetunion. So laut und intensiv, dass hochrangige Vertreter der Flugwaffe genötigt waren, ihre Fühler Richtung Osten auszustrecken. Dabei war es höchst ungewiss, ob die UdSSR überhaupt modernste Rüstungstechnologie ausserhalb ihrer Einflussphäre exportieren würde.

Sowjetische Flugzeuge in den Arsenalen neutraler Länder Europas: Das war zu diesem Zeitpunkt alles andere als eine Utopie. Kurz nach Inkrafttreten des Staatsvertrags vom Mai 1955 erhielt das vom Joch des Anschlusses ans Dritte Reich befreite, nun wieder souveräne Österreich von der UdSSR je vier Jakowlew Jak-11 Moose und Jak-18 Max geschenkt. Das waren in der Tat die ersten Maschinen im Bestand der Luftabteilung des Österreichischen Bundesheeres. Die in Kisten aus der UdSSR angelieferten, fabrikneuen Trainingsflugzeuge nahmen ab Januar 1956 ihren Betrieb auf dem in Niederösterreich gelegenen Fliegerhorst Langenlebarn auf.

Die MiG-15 als Testlieferung

Szenenwechsel: Der liebliche Klang sich touchierender Champagnergläser vermengte sich gegen Ende 1955 mit etwas steifem militärischem Small Talk. Der 51-jährige Oberstdivisionär Etienne Primault – seines Zeichens Kommandant und Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen – nutzte die Gunst der Stunde, während einer zwanglosen Unterredung mit dem sowjetischen Militärattaché die Bereitschaft der UdSSR zur Lieferung von Kriegsmaterial auszuloten.

Die rund zwei Monate später eintreffende Antwort der sowjetischen Botschaft in Bern liess aufhorchen: Der Kreml signalisierte grünes Licht für den Export von Jagdflugzeugen zu günstigen Preisen in die Schweiz. Mehr noch: Die Kommunisten zauberten eine konkrete Offerte aus dem Ärmel. Für reine Versuchszwecke und als Testlieferung gedacht, boten die Jünger Lenins eine brandneue MiG-15 an. Die genaue Bezeichnung geht aus den im Bundesarchiv Bern schlummernden Unterlagen nicht hervor. Diese brisanten Dokumente – sie bildeten die Grundlage zu diesem «Cockpit»-Artikel – werden vom VBS immer noch als «Geheim» eingestuft und waren im Zuge



Diese MiG-15 bis Fagot-B «Rote 2404» trägt die neuen, im Jahr 1985 eingeführten Hoheitskennzeichen der Fortele Aeriene ale Republicii Socialiste Române (Rumänische Luftwaffe).

Foto: Dan Antoniu

der Recherchearbeiten nur mit einer Sonderbewilligung einsehbar. Mit grösster Wahrscheinlichkeit wäre eine MiG-15 bis Fagot-B zur Ablieferung gelangt. Nur dieses Muster befand sich zum Zeitpunkt der Verhandlungen noch in der CSSR und Polen in Produktion (siehe Kasten Seite 36). Die MiG-15 war im Frühjahr 1956 aber alles andere als der neuste Schrei östlicher Waffenschmieden. Da gab es heissere Eisen im Feuer der Voenno Vozdushnye Sili (Sowjetische Luftstreitkräfte): Im März 1955 kamen die ersten MiG-19 Farmer-A in den Bestand der Frontfliegerkräfte. Die zweistrahlige Farmer-A war der erste serienmässig gefertigte Überschall-Jäger der Welt. Bei Moskaus Satellitenstaaten war die MiG-17 Fresco – eine radikal verbesserte MiG-15 – en vogue. Die MiG-15 hatte seit 1953 dank zwei in den Westen geflüchteten Deserteuren ihren Schleier der

Geheimhaltung abgelegt (siehe untenstehenden Artikel).

Die konkrete Offerte des Kremls zur Lieferung einer MiG-15 brachte Bundesbern in Zugzwang und sorgte für Rumpeln in der Beziehungskiste dieser beiden Staaten. Nicht zuletzt wegen den von Moskau gewünschten, äusserst delikatsten Kompensationsgeschäften. **CP**

→ Fortsetzung in der nächsten «Cockpit»-Ausgabe.

Hans-Heiri Stapfer

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

MiG-15: im Westen kein Geheimnis mehr

Als die UdSSR im Sommer 1956 der Schweiz die MiG-15 zum Kauf anbot, hatte der sowjetische Abfangjäger im Westen längst den Schleier der Geheimhaltung abgelegt.



Foto: David Doyle

Die vom nordkoreanischen Überläufer Ro Kum Suk nach Kimpo geflogene MiG-15 bis wird von der amerikanischen Militärpolizei scharf bewacht. Die Fagot-B trägt bereits amerikanische Kennzeichen.

Am 5. März 1953 desertierte der polnische Leutnant Franciszek Garecki des in Slupsk an der Ostseeküste stationierten 28. Pulk Lotnictwa Mysliwskiego (28. Jagdflieger-Regiments) während eines Patrouillenflugs. Der Offizier landete mit seiner MiG-15 bis (Werknummer 133 046) «Rote 346» auf der dänischen Insel Bornholm. Das war die allererste Fagot in westlicher Hand. Zeit für eine gründliche Evaluation durch die NATO blieb allerdings nicht: Bereits am 22. März 1953 dampfte die in ihre Einzelteile zerlegte MiG-15 bis an Bord eines polnischen Frachters wieder Richtung Heimat.

Noch im gleichen Jahr kehrte Leutnant Ro Kum Suk mit seiner MiG-15 bis (Werknummer 201 53 37) «Rote 2057» Nordkorea den Rücken. Der Pilot landete seine Fagot-B am 21. September 1953 auf dem nahe der Hauptstadt Seoul gelegenen südkoreanischen Luftwaffenstützpunkt Kimpo. Die Amerikaner prüften diese MiG-15 bis mit dem neuen Kennzeichen TC-616 auf der Kadana Air Force Base in Japan sowie auf Wright-Patterson in Ohio auf Herz und Nieren. Diese im staatlichen Flugzeugwerk 153 in Nowosibirsk gebaute MiG-15 bis ist heute Teil des amerikanischen Luftwaffenmuseums in Dayton (Ohio). **sta**

Bern: Der deutsche Ministerpräsident Stanislaw Tillich reiste anlässlich eines Treffens der europäischen Senatspräsidenten mit dem Bombardier Global 5000 14+01 der Luftwaffe nach Bern.

Foto: Ian Lienhard



Basel: Seit Ende September bedient der rumänische Newcomer Cobrex Trans die Strecke zwischen Basel und der Hauptstadt des Kosovo regelmässig. Zum Einsatz gelangt dabei die einzige Boeing B737-48E YR-CBK des Carriers; hier zu sehen auf dem Vorfeld des EuroAirports am Abend des 30. September. **Foto:** Dennis Thomsen



Genf: Besuch der neusten Akquisition des russischen Ministers für Notfallsituationen am 26. Oktober: die Sukhoi SU-95LR Superjet 100 RA-89067.

Foto: Jean-Luc Altherr



Bern: Der italienische Senatspräsident Pietro Grasso verabschiedet sich an Bord des Airbus ACJ319 MM62243 der Aeronautica Militare wieder von Bern.

Foto: Ian Lienhard



Bern: Aus zolltechnischen Gründen musste die ATR42 2-LNOA (ex HK-4827) in den Farben der kolumbianischen Satena in Bern einen Zwischenstopp einlegen, bevor es nach Southend weiterging. Ursprünglich 1997 für Air Tahiti gebaut, war sie unter anderem bereits für Eurowings, Aegean Airlines, Virgin Nigeria oder Halcyonair auf den Kap Verden im Einsatz.

Foto: Ian Lienhard

Basel: Am 27. September legte der Aerospatiale AS 332B Super Puma mit der militärischen Kennung 803-09 der spanischen Luftwaffe einen Tankstopp auf dem EuroAirport ein.

Foto: Dennis Thomsen



Basel: Am 13. Oktober traf die seit langem erwartete erste von zwei Boeing B777-300ER für die Japan Air Self Defense Force aus Pine Field kommend auf dem EuroAirport ein. Die Maschine, welche hier noch die amerikanische Registrierung N509BJ trägt, wird zu einer der beiden neuen japanischen Air Force One umgebaut. **Foto: Dennis Thomsen**



Bern: Knapp zwei Wochen nach Indienstellung für die slovakische Regierung besuchte die farbenfrohe Fokker F100 OM-BYC Bern, um eine Regierungsdelegation abzuholen. Die Maschine war vorher als OE-IID für die österreichische Mjet im Einsatz. **Foto: Ian Lienhard**



Bex: Diese AgustaWestland AW139 der «Aga Khan»-Foundation war einige Zeit am Aérodrôme de Bex stationiert. Die Aufnahme stammt vom 29. Oktober.

Foto: Joël Bessard



Genf: Eine seltene Aufnahme am Genève Aéroport: Eine Embraer 190ECJ Lineage 1000 YV3016 der staatlichen venezolanischen Airline Conviasa, die den Justizminister für eine viertägige Visite nach Genf brachte. **Foto: Jean-Luc Altherr**





Bild ganz oben:

Basel: Momentan weilt mit der Boeing B747-48E CN-MBH das Flaggschiff der Regierungsflotte von Marokko für Innenumbauzwecke am EuroAirport. Am 20. Oktober erfreute der Jumbo die lokalen Flugzeugfans mit einem der raren Testflüge.

Foto: Dennis Thomsen

Bild Mitte:

Reichenbach: Cessna 208 «Caravan» der Scenic Air. Die Aufnahme entstand am 30. Oktober.

Foto: Joël Bessard

Bild unten:

Genf: Erster Besuch einer Boeing B787-9 (HZ-ARB) am 22. Oktober in Genf. Die Maschine war in Jeddah gestartet und flog nach einem kurzen Unterbruch weiter nach Paris.

Foto: Jean-Luc Altherr

Grosses Bild links:

Saalen: Dieser sehr originell bemalte PC-12/47 landete am 30. Oktober im Berner Oberland.

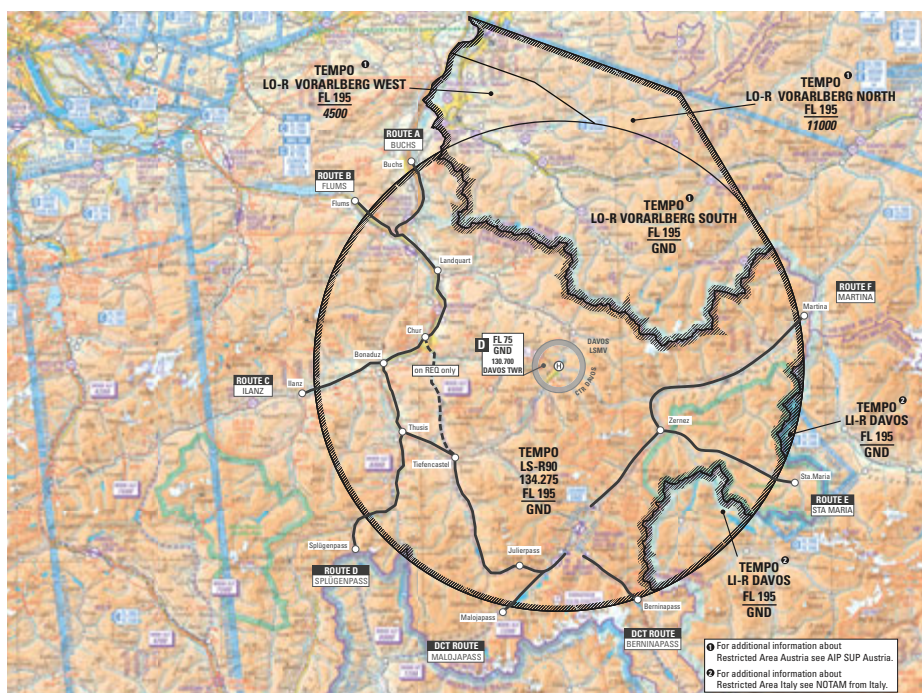
Foto: Joël Bessard

WEF 2017: Wichtige Infos für Luftraumbenützer

Das Weltwirtschaftsforum (WEF) in Davos findet 2017 vom 17. bis 20. Januar statt. Um die Sicherheit dieser Veranstaltung zu gewährleisten, hat der Bundesrat für den Zeitraum vom 16. bis 21. Januar verschiedene Einschränkungen für die Benutzung des Luftraums in der Region Davos beschlossen. Die Luftwaffe wurde mit der Wahrung der Lufthoheit und der Durchsetzung der notwendigen Massnahmen beauftragt.

Die Eröffnungszeremonie und die Konferenzen des Weltwirtschaftsforums (WEF) 2017 wurden gegenüber vorherigen Jahrestreffen um einen Tag vorgezogen. Um die Auswirkungen auf die Zivilluftfahrt möglichst gering zu halten, werde die Luftwaffe das Training des Dispositivs am Montag durchführen und damit den Luftraum (R-Area) einen Tag weniger lang einschränken als bisher, informierte die Luftwaffe in einer entsprechenden Mitteilung. Für den Luftraum in der Region Davos sind daher am Sonntag, 22. Januar 2017, keine Einschränkungen vorgesehen. Zur Unterstützung der zivilen Behörden führt die Luftwaffe Transport- und Überwachungsflüge mit Helikoptern, Propellerflugzeugen und Kampffjets durch. Demzufolge ist in der Region Davos für den erwähnten Zeitraum mit einer Zunahme von militärischen Flugbewegungen zu rechnen. Während des Anlasses werden F/A-18 Hornet-Jets, unterstützt von PC-7-Flugzeugen, patrouillieren, um den eingeschränkten Luftraum zu überwachen und, im Falle von Zuwiderhandlungen, einzugreifen. Die österreichische Luftwaffe wird mit ihren Mitteln für die Sicherheit in ihren Lufträumen sorgen. Italien wird seinerseits die Nutzung des betroffenen Luftraums über italienischem Gebiet einschränken. Die Durchführung der Missionen wird vor allem durch das Flugplatzkommando 14 in Sion sichergestellt.

«Die Dienstleistungen im Bereich Sicherheit sind umfassend. Es handelt sich bei weitem nicht nur um die Einschränkung des zivilen Luftverkehrs», bestätigt Jürg Nussbaum, Chef Kommunikation Luftwaffe. «Der enge Schweizer Luftraum und vor allem die unmittelbare Nachbarschaft zu Österreich und Italien stellen im Zusammenhang mit dem World Economic Forum für die Schweizer Luftwaffe und Skyguide enorme Herausforderungen dar. Nur dank der täglich erprobten Zusammenarbeit



Während des World Economic Forum 2017 wird der Flugverkehr in einem Radius von 25 nautischen Meilen (rund 46 Kilometer) um das Zentrum von Davos über Österreich, Italien, Fürstentum Liechtenstein und der Schweiz stark eingeschränkt (GND bis FL195).

der militärischen und zivilen Partner sowie der Schweiz und ihrer Nachbarstaaten kann eine dermassen komplexe Aufgabe erfolgreich bewältigt werden», so Nussbaum weiter.

Eingeschränkter Flugverkehr

In einem Radius von 25 nautischen Meilen (rund 46 Kilometer) um das Zentrum von Davos (siehe Karte) wird der Flugverkehr über schweizerischem Hoheitsgebiet eingeschränkt. Ähnliche Beschränkungen gelten für grenznahe Gebiete in Österreich und Italien. An- und Abflüge zu den Flugplätzen innerhalb der Sicherheitszone unterliegen besonderen Regeln und Verfahren, welche die Luftwaffe in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt erarbeitet hat. Für die innerhalb der R-Area gelegenen

Plätze Bad Ragaz, Balzers und Samedan gelten spezielle Regeln und Verfahren für den Flugbetrieb. Alle Flüge zu und von diesen Flugplätzen bedürfen einer vorherigen Bewilligung durch die Luftwaffe. Die detaillierten Informationen sind ab 8. Dezember 2016 den offiziellen Publikationen (VFR Manual SUP, NOTAM, DABS usw.) zu entnehmen. Die Einschränkungen im Flugbetrieb vom 16. bis 21. Januar 2017 gelten nicht nur für Flächenflugzeuge und Helikopter, sondern auch für andere Luftraumbenutzer, wie Modellflugzeuge (inklusive Drohnen), Deltasegler oder Gleitschirme. **cp**

Gültigkeitsdauer der Beschränkungen:
von Montag, 16. Januar 2017, 8.00 Uhr LT, bis
Samstag, 21. Januar 2017, 17.00 Uhr LT.
Infos: www.bazl.admin.ch/wef



Foto: Jürg Wyss

Ab in die Luft

Ein erster Gleitschirm-Schnupperkurs, organisiert von der Stiftung Pro Aero, ist erfolgreich zu Ende gegangen. Weitere Kurse sollen folgen. Ziel: Junge Leute für die Luftfahrt begeistern.

Die Schweizer Luftfahrt ist mehr denn je auf genügend Nachwuchs angewiesen. «Für die Pro Aero ist dies Anlass genug, die Jugend mit neuen, zusätzlichen Aktivitäten an die Aviatik heranzuführen», hält Markus Gygax, Präsident der Stiftung, fest. In Zusammenarbeit mit dem Aero-Club der Schweiz und dem Schweizerischen Hängegleiter-Verband wurde deshalb der dreitägige Pro Aero-Gleitschirm-Schnupperkurs (PAGS) für 17- bis 20-Jährige aus der Taufe gehoben. «Der Kurs soll an das bewährte Jugendlager der Stiftung Pro Aero anknüpfen und Interessierte schnell und unkompliziert in die Luft bringen», erläutert Gygax. Und wie dies gelang! Schon am ersten Tag des Pilotkur-

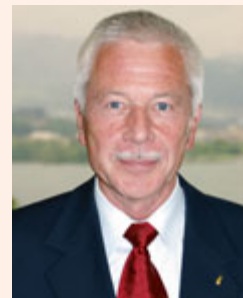
ses vom 7. bis 9. Oktober absolvierten die selektionierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer die ersten Flüge am Übungshang. «Ein fantastisches Erlebnis», schwärmte Chris Vital aus dem aargauischen Bözberg. «Schon am ersten Tag konnte ich acht Flüge absolvieren.» Und am dritten Tag folgte der erste längere Gleitflug ab einem Startplatz auf einem der umliegenden Hügel, unter kundiger Aufsicht von Walter Elmer, Leiter der Gleitschirm-Flugschule Glarnerland, welche den Pilotkurs durchführte.

2017 plant die Pro Aero je einen PAGS in der Deutschschweiz, in der Romandie sowie im Tessin. **wy**

www.proaero.ch

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Schweizer Business-Aviation: Leistung top – Image ...?

Die Business-Aviation (BA) in der Schweiz ist mit 76 Unternehmen und 277 stationierten Flugzeugen ein wesentlicher Teil unseres Luftfahrtsystems, generiert 17 000 Arbeitsplätze und erzeugt eine hohe Wertschöpfung. Mit dieser Dichte figuriert die Schweiz an vierter Stelle in Europa hinter Deutschland, Frankreich und England. Doch diese positiven Fakten werden in der Gesellschaft leider nicht wahrgenommen. Vielmehr wird die BA kritisch beurteilt im Sinne des Luxus-Transportmittels für die «Schönen und Reichen». Der Nutzen von Geschäftsflugzeugen als Werkzeug für unsere Wirtschaft, von dem schlussendlich alle profitieren, ist kaum bekannt. Warum ist dies so? Angeblich befindet sich die Branche im Dilemma zwischen «Diskretion zu Gunsten der Kunden» und «Information an die Öffentlichkeit». Doch diese Argumentation greift zu kurz und ist vielmehr die Folge einer über Jahre vernachlässigten Informationspraxis. Eigentlich existiert ein schweizerischer Verband der Business Aviation. Doch dieser ist nicht auffindbar mit eigener Webseite, hat kein Logo, tritt nicht selbständig und aktiv in den Medien oder bei der Politik auf und ist dadurch für die Öffentlichkeit in-existent. Im Juni fand ein nationaler Informationstag statt, durchgeführt vom europäischen Verband EBAA, bezeichnenderweise nicht vom Schweizer Verband. Das Klagen der Branche über das negative Image und mangelnde Aufmerksamkeit in der Schweiz, bei der Politik und in der Öffentlichkeit war dort unüberhörbar. Jahrelange Passivität und mangelnde Information rächen sich.

Dieses Problem muss aber die Branche mit ihrem Schweizer Verband selbst anpacken. Weg vom unverdienten «Luxus-Image» heisst Ärmel hochkrempeln und aktiv werden. Als erfahrene Unternehmer müssten die Mitglieder und ihr Vorstand schon lange festgestellt haben, dass nur mit starkem nationalem Engagement und einheitlicher Stimme eine Verbesserung erreicht werden kann. Bleibt zu wünschen, dass sie es endlich tun – in ihrem ureigenen Interesse und für das Image unserer Luftfahrt.

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.

Kerosin der Zukunft

Synthetisches Kerosin aus Sonnenenergie, Wasserstoff und Kohlenstoffdioxid: Das Projekt SOLETAIR geht mit der ersten Pilotanlage in Betrieb.



Foto: KIT

Pilotanlage zur Erzeugung flüssiger Kraftstoffe aus regenerativen Energien.

Flüssige Kraftstoffe aus regenerativen Energien sind ein wichtiger Baustein für die Zukunft. Aus Sonnenenergie und dem Kohlenstoffdioxid der Luft synthetische Kraftstoffe herzustellen, ist das Ziel des nun gestarteten Projektes SOLETAIR, in dem die Ausgründung des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) INERATEC mit finnischen Partnern zusammenarbeitet. Zusammen wird die weltweit erste chemische Pilotanlage in Betrieb genommen, die so kompakt ist, dass sie in einen Schiffscontainer passt. Die mobile Anlage produziert aus regenerativem Wasserstoff und Kohlenstoffdioxid Benzin, Diesel und Kerosin. Die Anlage besteht aus drei Komponenten. Die vom Technischen Forschungszentrum

Finnland (VTT) entwickelte «Direct Air Capture»-Einheit filtert das Kohlenstoffdioxid aus der Luft heraus. Eine an der Lappeenranta University of Technology (LUT) entwickelte Elektrolyseeinheit erzeugt mittels Sonnenstrom den notwendigen Wasserstoff. Ein mikrostrukturierter, chemischer Reaktor wandelt dann als Herzstück des Ganzen den aus Sonnenenergie gewonnenen Wasserstoff und das Kohlenstoffdioxid in flüssige Treibstoffe um.

Die neue Power-to-Liquid-Anlage wird in diesem Jahr am Bioruukki Piloting Center von VTT erstmalig in Betrieb genommen und soll danach 2017 auf dem Campus der LUT zum Einsatz kommen. **Hellmut Penner**

Oris widmet der Rega eine Uhr

Oris hat der Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega) in Anerkennung ihrer Dienste für die Luftrettung in der Schweiz eine Uhr gewidmet: die «Oris Altimeter Rega Limited Edition». Inspiriert durch Ansprüche von Piloten, basiert diese limitierte Auflage auf der weltweit ersten automatischen Uhr mit eingebautem mechanischen Höhenmesser: dem Oris Big Crown ProPilot Altimeter.



Als besondere technische Ausstattung verfügt die Uhr über einen integrierten mechanischen barometrischen Höhenmesser, der Luftdruck und Höhe (in Meter oder Feet) anzeigt. Diese technische Kombination in Verbindung

mit einem mechanischen Automatikwerk ist weltweit einzigartig und wurde von Oris patentiert. Die Uhr zeigt das Rega-Logo bei 9 Uhr am Zifferblatt. Edelstahlgehäuse und Faltschliesse sind mit grauem PVD beschichtet, das graue Stoffband ist auf der Innenseite mit rotem Lederfutter versehen. In den Gehäusoboden ist ein Rega-Helikopter geprägt, zudem ist die Nummer der limitierten Uhr eingraviert – eine von 1414 Stück, inspiriert durch die Rega Alarmnummer für die Schweiz. Die «Oris Altimeter Rega Limited Edition» wird ab März 2017 im Fachhandel erhältlich sein. **www.oris.ch**

ten Uhr eingraviert – eine von 1414 Stück, inspiriert durch die Rega Alarmnummer für die Schweiz. Die «Oris Altimeter Rega Limited Edition» wird ab März 2017 im Fachhandel erhältlich sein. **www.oris.ch**

Erster Elektrohelikopter aus Frankreich

Zwar behauptet die französische Firma Voltahelicopter, den ersten Elektrohubschrauber der Welt entwickelt und geflogen zu haben. Doch ganz so neu ist der nicht, denn bei Sikorsky wurde 2013 mit dem Firefly bereits ein Hubschrauberflug mit elektrischen Antrieb über 12 Minuten nachgewiesen. Unter der anspruchsvollen Typbezeichnung Volta flogen die Franzosen erstmals im Januar 2016 ganz kurz, stellten aber nun Ende Oktober der Öffentlichkeit mit einem über neunminütigen Flug ihren Einsitzer auf Basis des bekannten Microcopter MC1 vor. Angetrieben wird der 520 Kilogramm schwere Heli von einem 70 kW Enstrom-Elektromotor, der kurzzeitig sogar 90 kW entwickeln kann. Eine Lithium-Ionen-Batterie mit 22 kWh liefert die elektrische Energie. **H.P.**



Foto: ZVG

Cirrus Vision Jet SF50 durch FAA zugelassen

Cirrus Aircraft in Duluth, Minnesota (USA), gab am 31. Oktober die Zulassung des Vision Jet SF50 durch die FAA bekannt. Das ist ein Meilenstein in der Entwicklung einstrahliger Geschäftsreisejets. Wie seine Vorgänger-Kolbenmodelle CR20 und CR22 ist der SF50 mit einem Fallschirmgesamtrittungssystem ausgestattet. Das Cirrus Airframe Parachute System wurde aus dem bekannteren BRS abgeleitet. Kunden werden in Polen spezifisch auf dem System ausgebildet. Die ersten der über 600 vorbestellten Maschinen werden noch dieses Jahr ausgeliefert. Die Vertretung für die Schweiz läuft über CD-Aircraft in Schönhausen (D). **H.P.**

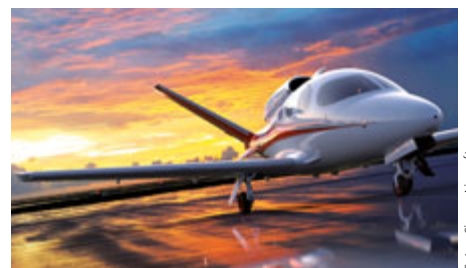


Foto: Cirrus Aircraft



Der Flugplatz Sion war infolge von Sanierungsarbeiten während sechs Wochen für den militärischen und zivilen Flugbetrieb geschlossen. Nicht davon betroffen war der Helikopter-Betrieb. Die Aufnahme stammt vom 28. September.

Flugplatz Sion wieder offen

Nach sechswöchiger Sperre infolge Unterhaltsarbeiten konnte der Flugbetrieb in Sion Ende Oktober wieder aufgenommen werden.

Bis ins Jahr 2019 investiert die Schweizer Armee rund 13,2 Millionen Franken in die Infrastruktur des Flughafens Sion. Zwischen Mitte September und Ende Oktober liefen die Sanierungsarbeiten auf dem Flugplatz des Walliser Kantonshauptorts auf Hochtouren, galt es doch, diverse Arbeiten auszuführen. So wurden unter anderem der Kontrollturm auf den neusten Stand gebracht und die Pistenoberfläche saniert. Die gesamte Markierung erhielt zudem einen neuen Anstrich. Ausserdem wurde das KAFA-System (Kabelfanganlage) revidiert.

Bis 2019 investiert die Armee über 13 Millionen Franken in den Unterhalt des Flugplatzes; dies obwohl sie sich voraussichtlich per Ende 2020 aus Sion zurückzieht. Am 31. Oktober eröffnete die F/A-18C Hornet J-5001 der Schweizer Luftwaffe nach Fertigstellung der Arbeiten den Flugbetrieb im Wallis. **jb**



Eine F/A-18C Hornet der Luftwaffe eröffnet auf dem Flugplatz Sion den Flugbetrieb nach Abschluss der Sanierungsarbeiten.

Wie sicher ist der Flughafen?

Der Flughafen Zürich ist sicher. Das sagen zumindest die Vertreter der Kantonspolizei Zürich, die sich am Rande der «Swiss Travel Days» in Zürich den Medien stellten. Es sei aber eine grosse Herausforderung, sich den sich immer wieder ändernden Rahmenbedingungen anzupassen.

Über 26 Millionen Passagiere – zwischen 60 000 und 90 000 Personen, die sich täglich im Airport Shopping bewegen, täglich 30 000 Grenzübertritte: Die Verkehrsdrehscheibe fordert die rund 800 Flughafenpolizisten. An einer Medienveranstaltung zeigten die Exponenten der Flughafenpolizei auf, mit welchen Herausforderungen sie sich täglich konfrontiert sehen.

Terroristen immer dreister

«Das Flughafengesetz verpflichtet die Kantonspolizei Zürich, die internationale Zivilluftfahrt vor Anschlägen und Attentaten zu schützen und die Sicherheit des Flugbetriebs zu gewährleisten», sagt Marcel Strebel, Chef der Flughafen-Einsatzleitung. Er selber stuft den Flughafen Zürich als «sehr sicher» ein, auch wenn es immer wieder Optimierungspunkte gebe.

Die Flughafenpolizei muss sich denn auch jeden Tag neuen Herausforderungen stellen und überprüfen, ob ihre Sicherheitsstandards noch genügen. Auch die Verkehrsüberwachung auf dem Gebiet des Flughafens und die Kontrolle des Grenzverkehrs seien grosse Aufgabengebiete. Derzeit befindet sich das jüngste Mitglied der Flug-



Foto: Kapro Zürich

Der Flughafen Zürich ist für die Flughafenpolizei ein herausfordernder Arbeitsplatz.

hafenpolizei in Ausbildung: ein Sprengstoffspürhund.

Viele verbotene Gegenstände

Die Flughafenpolizei konfisziert jedes Jahr 70 000 bis 80 000 verbotene Gegenstände. Jeden Tag müssen 700 bis 1000 Kilogramm Flüssigkeiten entsorgt werden. In acht Monaten beschlagnahmten die Beamten

41 688 als «dangerous goods» eingestufte Gegenstände, wovon 20 767 Lithium-Ionen-Batterien. Kein Thema sind die schon 2010 getesteten Bodyscanner, mit denen die Wartezeit verkürzt werden könnte: «Sie vermochten aus betrieblicher und sicherheitstechnischer Sicht nicht zu überzeugen und werden nicht eingesetzt», so die Antwort von der Flughafen-Medienstelle. **ph**

Schweizer lieben Finnair

«Das Geschäft der Finnair in der Schweiz läuft gut», sagt Finnair-Manager Ivan Rasovszky. Mit detaillierten Zahlen will er seine Aussage aber nicht untermauern.

Vor allem die Business Class der Finnair kommt bei der Schweizer Klientel gut an, freut sich Rasovszky, seit vier Jahren Country Sales Manager Switzerland. «Wir haben eine konstant hohe Auslastung.» Seit die Swiss ihre Flüge nach Helsinki eingestellt hat, ist Finnair noch stärker gefragt. Die Finnair fliegt die finnische Hauptstadt sowohl von Zürich (zweimal täglich) wie auch von Genf (mit kleinerem Fluggerät ein- bis zweimal täglich) an. Das

«Paradepferd» der Finnair – der A350 – habe die Nachfrage nach Finnairflügen nochmals gesteigert. Bis zum heutigen Tag hat die Erstbestellerin Finnair sieben Maschinen von diesem Flugzeugtyp in Betrieb genommen. Total sind 19 A350-Maschinen geordert worden, die bis 2023 abgeliefert sein werden.

Auch eine Premium Economy

Auch die Finnair springt auf den Premium Economy-Zug auf. Auf den neuen Flugzeugtypen sollen vier oder fünf Sitzreihen mit der Eco Komfort-Klasse ausgestattet werden. Passagiere profitieren mit 75 bis 85 Euro Aufpreis auf Interkontinentalstrecken von einem grösseren Sitzabstand und sonstigen Annehmlichkeiten. Allerdings wird es nicht eine separate, abgeschlossene Klasse wie bei den Konkurrenten geben. **ph**



Foto: Finnair

Ivan Rasovszky, Country Sales Manager Finnair Switzerland.

News

Schweiz

Zürich: Schutzverband scheitert

Der Flughafen Zürich verletzt die Nachtflugverbotverordnung nicht, wenn er die verspäteten Starts und Landungen nach 23 Uhr zulässt. Das Bundesverwaltungsgericht hat eine entsprechende Beschwerde des Schutzverbands um den Flughafen Zürich (sbz) abgewiesen. Die Bestimmungen würden vorsehen, dass verspätete Flugzeuge bis 23.30 Uhr starten dürfen, begründen die Richter. CP

Schweizer Airlines ausgezeichnet

Die Fluggesellschaften Edelweiss Air, Helvetic Airways und Swiss sind bei den Swiss Travel Awards der Reisebranche ausgezeichnet worden. Die Swiss-Schwester Edelweiss Air wurde in der Kategorie Kurz-/Mittelstrecke mit 5042 Punkten vor der Helvetic Airways (3002) und der Swiss (2993) Siegerin. In der Kategorie Langstrecke belegte Edelweiss Air mit 4403 Punkten den 3. Rang. Gewonnen hat diese Kategorie Emirates (6390) vor Singapore Airlines (5588). CP

Lukas Brosi neuer Flughafen-Finanzchef



Foto: Flughafen Zürich

Der 37-jährige Lukas Brosi (Bild) ist neuer Finanzchef des Flughafens Zürich. Er tritt die Stelle als Chief Financial Officer per 1. Februar 2017 an. Daniel Schmucki verlässt die Flughafen Zürich AG («Cockpit» 11/16) per Ende Januar 2017. Nach 17 Jahren Tätigkeit für den Flughafen Zürich nimmt er eine neue Herausforderung bei der SIX Group als deren CFO an. Lukas Brosi gehört bereits seit 2009 zum Finanzteam der Flughafen Zürich AG. Seit 2013 ist er Head Financial Services und Stellvertreter von Schmucki. CP

Bund unterstützt Regionalflyplätze direkt

Die Finanzhilfen für den Flugsicherungsdienst der Regionalflyplätze werden auf Anfang 2017 im Rahmen eines Mehrjahresprogramms durch den Bund neu festgelegt und gemäss Bundesratsbeschluss direkt den Flug-

hafenbetreibern ausgerichtet. Bisher waren die Beiträge der Skyguide zugeflossen. Die Sicherung der An- und Abflüge auf den acht Flugplätzen der Kategorie II (Bern-Belp, Buochs, Grenchen-Solothurn, La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures, Lugano-Agno, Samedan, Sitten und St. Gallen-Altenrhein) verursachen jährliche Kosten von insgesamt 35 Mio. Franken. 5 Millionen davon werden gegenwärtig von den Betreibern der Flugzeuge getragen. Die restlichen rund 30 Mio. Franken wurden bis anhin von der Flugsicherung Skyguide im Rahmen der Spezialfinanzierung Luftverkehr gedeckt, deren Mittel aus dem Mineralölsteuerertrag stammen. CP

Abkommen mit Basler Flughafen steht

Frankreich und die Schweiz haben sich auf ein Abkommen für das Steuerregime am binationalen Flughafen Basel-Mulhouse geeinigt. Der in Paris von den Chefunterhändlern paraphierte Staatsvertrag legt fest, dass im Schweizer Sektor des Flughafens die Schweizer Mehrwertsteuer zur Anwendung kommt. Zudem werden die Unternehmenssteuereinnahmen zwischen der Schweiz und Frankreich aufgeteilt. CP

Air Berlin schliesst Wartungsbetrieb in Zürich

Die Air Berlin Group schliesst die in Zürich angesiedelte Air Berlin Technik Switzerland. Betroffen sind 22 Dienstnehmer, denen bereits die Kündigung überreicht wurde. Künftig soll die technische Betreuung der Belair-jets durch Drittanbieter erfolgen. CP

Helvetic Airways flottet den A319 aus

Helvetic Airways trennt sich Ende März von ihrem Airbus A319. Gemäss CEO Bruno Jans wolle man sich auf die 100- bis 120-plätzig Flugzeuge konzentrieren. Der A319 wird an die Leasingfirma zurückgegeben. Den Piloten des A319 – gemäss Jans allesamt bei Helvetic Airways unter Vertrag – wurde eine Umschulung auf die Embraer-Maschinen angeboten, die zwei bis drei Monate dauert. Helvetic Flotte zählt fünf Fokker 100- und sieben Embraer 190-Maschinen. CP

International

SAS bekommt den ersten A320neo

Die skandinavische SAS hat ihren ersten A320neo erhalten und übernimmt einen Flugzeugtyp, der zu den am wenigsten Kerosin verbrauchenden der Welt gehört. Sie ist damit die erste skandinavische Fluggesellschaft, die dieses neue Schmalrumpf-Flugzeug einsetzt. Dieser mit Sharklets



Foto: SAS

ausgerüstete A320neo soll 15 Prozent weniger Treibstoff benötigen als herkömmliche Flugzeugmuster. CP

CEO verlässt Turkish Airlines

Die schlechten Zahlen der Turkish Airlines haben ein erstes Opfer gefordert: CEO Temel Kotil (Bild) muss den Hut nehmen. Er soll zu Turkish Aerospace Industries (türkische Luft- und Raumfahrtindustrie) wechseln. Im Gegenzug soll Bilal Eksi, Leiter der türkischen Zivilluftfahrtbehörde, neuer Turkish-Chef werden. Kotil stand seit 2005 an der Spitze der türkischen Fluggesellschaft. Im ersten Quartal 2016 verbuchte Turkish Airlines mit 1,2 Mrd. Lira (410 Mio. Franken) einen Rekordverlust. Bis Ende Juni wuchs der Verlust auf 1,9 Mrd. Lira an. CP



Foto: Turkish Airlines

Iberia bald mit Premium Economy

Die spanische Iberia, die mit British Airways die International Airlines Group (IAG) bildet, führt 2017 schrittweise unter dem Namen Clase Turista Premium eine neue Buchungskategorie ein. Die Passagiere profitieren von grösseren Sitzen, grösserem Sitzabstand, besserem Essen und einem deutlich grösseren Bildschirm als in der Economy. CP

Ryanair: trotz Brexit auf Erfolgskurs

Das britische Pfund macht Ryanair zu schaffen. Die Währung hat sich seit dem Brexit-Votum deutlich abgeschwächt. Und weil die grösste Billig-Airline Europas ihre Ticketpreise nun stärker senken muss als bislang geplant, rechnet die Fluggesellschaft mit kleineren Erträgen. Zwar hat die Airline ihren Sitz in Irland, das nicht aus der EU austritt. Doch das Geschäft mit britischen Fluggästen ist wichtig: Sie tragen mit rund einem Viertel zum Umsatz bei. Da sowohl das Pfund als auch Kerosin gegen starke Wertveränderungen abgesichert wor-

den seien, soll der Reingewinn fürs Gesamtjahr zwischen 1,3 und 1,35 Mrd. Euro zu liegen kommen. Ryanair will das Verkehrsaufkommen jährlich um 10 Prozent und mehr steigern und bis im Jahr 2024 rund 200 Mio. Kunden befördern. CP

Jaun Albrecht verlässt Sunexpress wieder

Jaun Albrecht (Bild) gibt seinen Posten als Chef der Sunexpress auf. Der 61-Jährige hat um die vorzeitige Auflösung seines Vertrages gebeten. Zur Begründung hiess es, der frühere CEO der Star Alliance wolle die Möglichkeit «zur persönlichen Weiterentwicklung» nutzen. Er hatte den Posten in der Türkei Mitte 2015 angetreten. Albrecht ist mexikanischer und deutscher Staatsbürger. CP



Foto: Thomas Strässle

Emirates mit grossem Gewinnrückgang

Die Emirates Group steigerte den Umsatz im ersten Halbjahr um 1 Prozent auf 46,5 Milliarden AED (12,7 Milliarden Dollar). Sie musste aber einen beträchtlichen Gewinnrückgang um 64 Prozent auf 1,3 Milliarden AED (364 Mio. USD) in Kauf nehmen. Die Fluggesellschaft Emirates erfuhr einen Umsatzrückgang um 1 Prozent auf 41,9 Milliarden AED (11,4 Milliarden Dollar bei 28 Millionen beförderten Passagieren. Die Passagiersteigerung betrug 9 Prozent bei einer gesamten Kapazitätssteigerung von 9 Prozent. CP

Mach 5-Business-Jet soll 2025 abheben

Die US-amerikanische Firma HyperMach Aerospace hat die Entwicklungspläne des 2011 als SonicStar vorgestellten Überschallbusinessjets konkretisiert und die Anforderungen angehoben. So soll der neu HyperStar supersonic business jet (SSB) genannte Bizjet in rund 24 500 Meter Höhe Mach 5 erreichen und statt für 20 für 36 Passagiere ausgelegt sein sowie eine Reichweite von 11 000 Kilometer erreichen. Als Antrieb sind zwei im hohen Geschwindigkeitsbereich als Staustrahltriebwerke arbeitende Hybridtriebwerke vorgesehen. Der Überschallflugzeug soll zudem über Deltaflügel und ein V-Leitwerk verfügen. Geplant sind Windkanalversuche, die 2017 aufgenommen werden sollen. Der Erstflug ist für 2025, die Erstausslieferung für 2028 vorgesehen. AM

Schweizerisches Luftfahrzeugregister 1. bis 31. Oktober 2016

Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
24.10.2016	HB-FBU2	Pilatus PC-6/B2-H4	1010	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.10.2016	HB-FQH17	Pilatus PC-12/47E	1667	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
11.10.2016	HB-FQJ17	Pilatus PC-12/47E	1669	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.10.2016	HB-FQK17	Pilatus PC-12/47E	1670	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.10.2016	HB-FQL17	Pilatus PC-12/47E	1671	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.10.2016	HB-FQM17	Pilatus PC-12/47E	1672	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.10.2016	HB-FRW17	Pilatus PC-12/47E	1673	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
07.10.2016	HB-HWE1	Pilatus PC-21	238	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
13.10.2016	HB-HXA3	Pilatus PC-21	283	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
28.10.2016	HB-HXB3	Pilatus PC-21	284	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
21.10.2016	HB-JBC	Bombardier BD-500-1A10 (CS100)	50012	2016	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Zürich
04.10.2016	HB-JFP	Gulfstream GVI	6206	2016	Patek Philippe SA / Jet Aviation Business Jets AG, Zürich	Genève-Cointrin
18.10.2016	HB-PTL	Piper PA-28-161	28-16101	1992	Fluggruppe Seeland, Biel/Bienne	Biel-Kappelen
17.10.2016	HB-QUC	Kubiček BB16	1275	2016	Hunziker Beat, Oberkulm	Oberkulm
05.10.2016	HB-QWF	Fire Balloons G 30/24	1676	2016	Ballonteam Marcel Wittwer GmbH, Sulgen	Sulgen
13.10.2016	HB-ZSJ	Eurocopter EC135 P1 (CDS)	045	1998	Schider Helicopter Service GmbH / Skymedia AG, Zürich-Airport	Zürich
28.10.2016	HB-ZTG	Airbus Helicopters AS 350 B3	8313	2016	Europavia (Suisse) SA, Bern	Bern-Belp
28.10.2016	HB-ZTK	Airbus Helicopters AS 350 B3	8318	2016	Europavia (Suisse) SA, Bern	Bern-Belp

Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
10.10.2016	HB-1030	ASW 15	15094	1970	Lehmann-Hey, Karin, Muri bei Bern	Grenchen
05.10.2016	HB-1177	Standard Libelle 201 B	505/201B	1974	Drake Ross Andrew, A-Hopfgarten	Schaffhausen
10.10.2016	HB-1769	Nimbus-2C	236	1982	Spur Reinhold, Zürich	Samedan
05.10.2016	HB-2237	Ventus cT	179	1993	Drake Ross Andrew, A-Hopfgarten	Birrfeld
19.10.2016	HB-5535	Silent 2 Targa	2055	2012	Frauenfelder Heinz, Dielsdorf	Schänis
18.10.2016	HB-CYC	Cessna 172RG	172RG0556	1980	Motorfluggruppe Zürich, Zürich	Zürich
26.10.2016	HB-EJD	Beech 77 Skipper	WA-136	1980	Köchler Helmut, Wollerau	Wangen-Lachen
06.10.2016	HB-FOX	Pilatus PC-12/45	334	2000	Aminoverde SA / Fly 7 Executive Aviation SA, Lausanne	Zürich
13.10.2016	HB-FQC17	Pilatus PC-12/47E	1662	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
20.10.2016	HB-FQE17	Pilatus PC-12/47E	1664	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
31.10.2016	HB-FQG17	Pilatus PC-12/47E	1666	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.10.2016	HB-FQW16	Pilatus PC-12/47E	1604	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.10.2016	HB-FRT16	Pilatus PC-12/47E	1627	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.10.2016	HB-FRZ16	Pilatus PC-12/47E	1633	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.10.2016	HB-FSS16	Pilatus PC-12/47E	1652	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
26.10.2016	HB-FSY16	Pilatus PC-12/47E	1658	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
04.10.2016	HB-FSZ16	Pilatus PC-12/47E	1659	2016	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.10.2016	HB-IXS	Avro 146-RJ100	E3280	1995	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Basel-Mulhouse
14.10.2016	HB-IXV	Avro 146-RJ100	E3274	1995	Swiss International Air Lines Ltd. / Swiss Global Air Lines AG, Basel	Basel-Mulhouse
19.10.2016	HB-PJV	Piper PA-28-140	28-0022942	1967	Lefert Serge, Orpund	Ausland

Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Bauj.	Eigentümer / Halter	Standort
11.10.2016	HB-EHS	Beech C23	M-1451	1973	Spycher Jan Philipp, Buochs	Buochs
13.10.2016	HB-JRS	Bombardier BD-700-1A11	9174	2005	Ledunfly Aeronautic SA / Albinati Aeronautics SA, Meyrin	Genève-Cointrin
31.10.2016	HB-LHA	Cessna 335	335-0030	1980	Kasi Aviation AG / Albis Wings, Hausen am Albis	Grenchen
26.10.2016	HB-RAM	Pilatus P2-06	64	1950	MX Management AG, Interlaken	Reichenbach
25.10.2016	HB-RAR	Pilatus P2-06	56	1950	L'Aérotique Association, Fribourg	Ecuvillens
26.10.2016	HB-VWA	Cessna 525A	0383	2008	ARionics AG / Linth Air Service AG, Mollis	Mollis
04.10.2016	HB-WYA	Flight Design CTLS-ELA	F-09-03-06	2009	Ramseier Daniel Béat, Genève	Bressaucourt
26.10.2016	HB-YNE	Glaster GS-1	5826	2011	Hörler Daniel, Rüeterswil	Mollis
07.10.2016	HB-ZPS	Eurocopter AS 350 B3	7146	2011	Europavia (Suisse) SA, Bern	Bern-Belp



Löschung: Pilatus PC-12/45 HB-FOX.

Der nun gelöschte Pilatus PC-12/45 HB-FOX wurde vor 16 Jahren im Luftfahrzeugregister eingetragen für die Sky Air AG, die heute zur Lions Air-Gruppe gehört. Am 28. Juli 2003 erlitt das Flugzeug bei einer missglückten Landung auf dem französischen Gebirgsflugplatz Courchevel (Savoyen, 2007 m ü. M.) grössere Beschädigungen, die aber repariert werden konnten. Vor sechs Jahren ging die Maschine an die im Wallis domizilierte Immobilienfirma Abinoverde SA über, wurde aber weiterhin von Lions Air betrieben. Nach der Löschung in der Schweiz übernahm die finnische Hendell Aviation den PC-12, der nun als OH-YLW im finnischen Register eingetragen ist und immer noch die gleiche Bemalung trägt.



Handänderung: Pilatus P2-06 HB-RAM.

Am 30. Mai 1981 versteigerte die Schweizer Armee erstmals ausgemusterte Flugzeuge: Zwei Dornier Do 27 und 23 Pilatus P-2 standen in Dübendorf zum Verkauf. Darunter befand sich auch der P2-06 U-144. Dieses Flugzeug wurde 1950 gebaut und am 18. April 1950 als U-115 bei der Luftwaffe in Dienst gestellt. Aufgrund einer Weisung vom Mai 1968 erhielt das Flugzeug das neue militärische Kennzeichen U-144. Fünf Monate nach der Auktion wurde der Trainer am 21. September 1981 als HB-RAM im Luftfahrzeugregister auf die neuen zivilen Eigentümer eingetragen. Im Lauf der letzten Jahre erfolgten verschiedene Eigentümerwechsel, der letzte am 26. Oktober 2016 infolge der Übernahme durch die MX Management AG in Interlaken.

Zu guter Letzt...

Tschüss Boeing B737



Die Boeing 737-330 D-ABEC der Lufthansa kurz nach ihrer Landung am 29. Oktober.

Foto: Jean-Luc Altherr

Am 27. Dezember 1967 erhielt die Lufthansa die erste Boeing B737-130. Fast 50 Jahre später ist diese Ära Vergangenheit. Am 29. Oktober landete eine der drei verbliebenen Boeing B737-330 zum letzten Mal in Genf-Cointrin. Bekannt waren vor allem die B737-230-Modelle, die sich in kurzer Zeit von einer Passagier- zur Frachtmaschine umwandeln liessen. Über Nacht wurden diese Maschine in Genf jeweils umfunktioniert, bevor sie am nächsten Morgen den Passagieren wieder zur Verfügung standen. **cp**

Das läuft 2016/17

27. November 2016
10.30: Matinée am Flughafen Zürich

27. November 2016
Aviatikbörse Bassersdorf

5.-8. April 2017
AERO Friedrichshafen

22.-25. Mai 2017
Ebace in Genf

19.-25. Juni 2017
Paris Airshow

3.-11. Juni 2017
Segelflug-SM 2017 in Yverdon

8./9. Juli 2017
Flying Legends Airshow in Duxford

14.-16. August 2017
Royal Air Tattoo in Fairford

26. August 2017
Hunterfestival St. Stephan

Wettbewerb – Flughäfen/Flugzeuge/Orte dieser Welt



Foto: Joel Bessard

Wer weiss es?

Ein Augenschein von den Air Days 2016. Wo fanden diese statt?

Antworten an: wettbewerb@cockpit.aero

Einsendeschluss: 10. Dezember 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 Januar-Ausgabe 2017 publiziert.

Die Gewinner werden im Dezember 2016 kontaktiert.

Auflösung Nr. 11: Flugmotor SWO Oerlikon (Nachbau von 2010), eingebaut im Flugzeug Nr. 3 von René Grandjean.

Richtig geantwortet haben («Flugmotor Oerlikon» war ausreichend):

Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Melgg Lütsch, 8754 Netstal; Martin Widmer, 5727 Oberkulm; Willy Schärer, 2087 Cornaux; Hansueli Blaser, 3076 Worb; Leo Schweri, 8957 Spreitenbach; Hanspeter Kunz, 8636 Wald; Pius Wigger, 8124 Maur; Jürg Rimensberger, 8049 Zürich; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Daniel Ingold, 1006 Lausanne; Guido Ley, 4104 Oberwil; Urs Andreatta, 9524 Zuzwil; Christoph Barbisch, 8877 Murg; Beat Schärer, 7527 Brail; Ruedi Susman, 8610 Uster; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Hans Naef, 9115 Dicken.

Als Gewinner wurde Pius Wigger ausgelost.

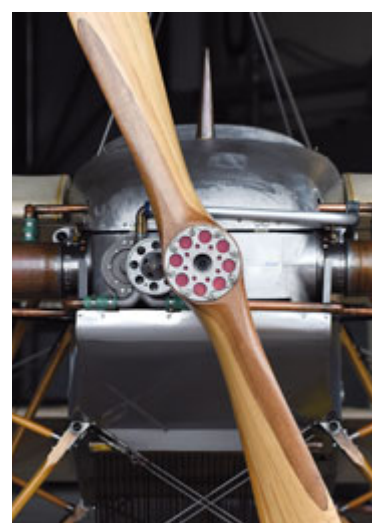
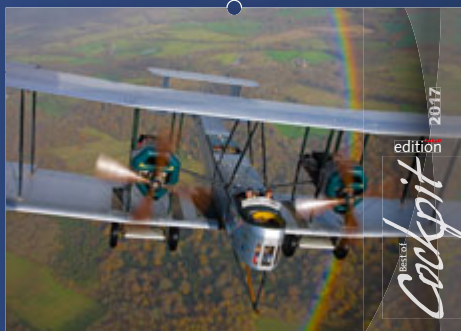


Foto: Archiv Cockpit

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



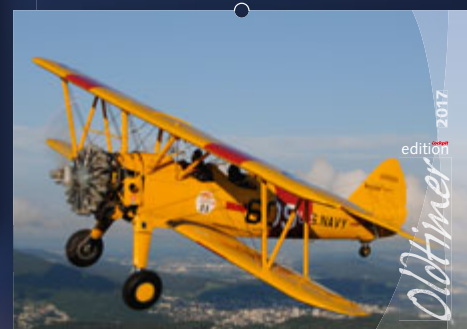
CHF 39.80 zzgl. Versand
Ab 3 Kalendern CHF 35.–
pro Stück zzgl. Versand

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™