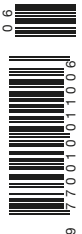


## Der nette Nachbar im Osten **Austrian ist 60**



**Military Aviation**  
Tiger Meet  
erstmals in Polen

**Helicopter**  
Martin Candinas  
im Interview

**Civil/Military Aviation**  
ILA Berlin steigert  
Besucherzahl



# BEREIT FÜR DIE MISSION?

[sphair.ch](https://sphair.ch)



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



**SPHAIR**



# Take your seats

## Liebe Leserinnen und Leser

**F**este soll man bekanntlich feiern, wie sie fallen. Austrian Airlines feiert ihr 60-jähriges Bestehen (Seiten 18-21). Noch hat die österreichische Fluggesellschaft die Flughöhe einer Swiss nicht erreicht, hat aber wirtschaftlich mehr Wind unter den Flügeln als noch vor zwei, drei Jahren, als sie Verluste kumulierte und das Sorgenkind der Lufthansa Group war.



Die Arbon Classics (Seite 43) ist eine besondere Veranstaltung: sie verbindet Aviatik und Nostalgie. An der diesjährigen Veranstaltung strömten die Besucher in Scharen an den Bodensee (Bild), um die Vorführungen der Patrouille Suisse zu bewundern oder Oldtimer, Feuerwehrautos oder Militärfahrzeuge zu bestaunen. Sozusagen eine Rundschau über die verschiedenen Verkehrsmittel dieses und des letzten Jahrhunderts – und erst noch vor traumhafter Kulisse.

Nostalgische Gefühle kommen auch beim Autor auf: Dies ist mein letztes Editorial. Nach fünf spannenden Jahren, die buchstäblich wie im Flug vergangen sind, gehts ab in die Ferne. In Erinnerung bleiben werden mir die vielen Begegnungen mit spannenden Gesprächspartnern. Es stimmt schon: Wer einmal vom «Bazillus aviaticus» befallen ist, bleibt infiziert! Der Aviatik bleibe ich deshalb über die Vereinigung der Schweizer Aviatikjournalisten weiterhin verbunden, wo ich Vorstandsmitglied bin.

Mir bleibt nur noch, Ihnen für das entgegengebrachte Vertrauen zu danken, verbunden mit dem Wunsch, dass Sie «Cockpit» weiterhin am Fliegen halten. Meiner Nachfolgerin Patricia Andrighetto wünsche ich viel Glück. Es war mir eine Freude, für das «Cockpit» arbeiten zu dürfen.

---

Patrick Huber, Chefredaktor

# KAMPFERPROBT UND DABEI ERFOLGREICH.



**FLY  
WE MAKE IT**

Im Einsatz erweist sich der Eurofighter Typhoon für Luftwaffen als das Flugzeug der Wahl. Seine beispiellose Zuverlässigkeit und Funktionalität, die in allen Bereichen ständig weiter entwickelt wird, werden dem Eurofighter Typhoon über noch weitere Jahrzehnte hinweg eine unverzichtbare Rolle zukommen lassen.

Luftüberlegenheit. We make it fly.

**Military Aviation**

- 6 Tiger Meet in Polen mit grosser Beteiligung
- 8 Starke US-Präsenz an der ILA Berlin

**Civil Aviation**

- 12 ILA: CEO Martin Gauss zur Zukunft der Air Baltic
- 15 Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung übertrifft Erwartungen

**General Aviation**

- 16 Showtime im Fricktal – Ausblick auf die grösste Schweizer Airshow 2018

**Cover Story**

- 18 60 Jahre Austrian Airlines

**Report**

- 22 Future Aircraft: Luftfahrt der Zukunft

**Mittelposter**

- 26 Diese Vought F4U-5N Corsair war ein Aushängeschild am Flugmeeting La Ferté Alais in Frankreich.  
**Foto: Daniel Bader**



**Helicopter**

- 28 SHA-Präsident Martin Candinas im Monatsinterview
- 33 Datasheet Boeing AH 64-E «Apache»
- 34 Tag der offenen Tür bei Air Zermatt in Raron

**History**

- 36 Starfighter für die Schweiz (I)

**Regelmässige Rubriken**

- 3 Take your seats
- 10 Inside
- 11 Your Captain speaking...
- 30 SHA inside
- 32 Heli-Focus
- 35 Vor 50 Jahren
- 38 Gallery
- 42 News und Services
- 48 HB-Register
- 50 Letzte Seite: Wettbewerb, Agenda

8

**Military Aviation**

Die ILA in Berlin zog 180 000 Aviatik-Interessierte an



**General Aviation**

50 Jahre Flugplatz Fricktal-Schupfart: grosse Airshow zum Jubiläum



16

**Helicopter**

SHA-Präsident Martin Candinas im Monatsinterview



28

**Titelbild: Austrian Airlines feierte letztes Jahr ihren 60. Geburtstag. Foto: AUA**

**Nächste Ausgabe: «Cockpit» Nr. 7/2018 erscheint ab dem 13. Juli 2018.**

**Herausgeberin:**

SAMedia GmbH  
Storchengasse 15  
Postfach  
CH-5201 Brugg  
Telefon: +41 56 442 92 44  
verlag@swissaviation.ch  
www.cockpit.aero  
«Cockpit» erscheint monatlich und ist Verbandsorgan der Swiss Helicopter Association (SHA) sowie Partner der AOPA Switzerland.  
Das Magazin «Cockpit» erscheint im 59. Jahrgang.

**Anzeigenverkauf:**

Effingerhof AG  
Verlag «Cockpit»  
Storchengasse 15  
CH-5201 Brugg  
Marketing Consultant:  
Rolf René Veil  
Telefon +41 56 460 77 20  
Fax 056 460 77 70  
r.veil@effingerhof.ch  
**Aboservice:**  
Jordi AG – das Medienhaus  
Jonas Inniger  
Aemmenmattstrasse 22  
3123 Belp  
Telefon +41 31 818 01 27  
abo@cockpit.aero

**Abonnementspreise:**

Inlandabo jährlich Fr. 87.–  
Schnupperabo (für 3 Monate): Fr. 20.–  
Einzelverkaufspreis: Fr. 8.50 inkl. Porto und MwSt.  
Auslandabo steuerfrei, Porto nach Aufwand.  
Preisänderungen vorbehalten.  
**Auflage:**  
10 000 Exemplare  
Verbreitete Auflage: 7321 Exemplare (WEMF 2017)  
Flughafenaufgabe Zürich und Basel: 4000 Exemplare

**Text- und Bildredaktion:**

Swiss Aviation Media  
Zurzacherstrasse 64  
5200 Brugg  
Telefon: +41 56 442 92 46  
redaktion@cockpit.aero  
Website: www.cockpit.aero  
Chefredaktor: Patrick Huber  
Co-Chefredaktorin: Patricia Andrighetto

**Redaktions-Mitarbeitende:**

Jean-Luc Altherr, Daniel Bader, Joël Bessard, Tim Boin, Andrea Bolliger, Daniel

Dubouloz, Hansjörg Egger, Markus Herzig, Felix Meier, Walter Hodel, Felix Kälin, Ian Lienhard, Georg Mader, Rolf Müller, Hellmut Penner, Markus Rindisbacher, Jürgen Schelling, Reto Schneeberger, 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

**Artikel und Fotos nur nach Absprache einsenden.**

**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**

gedruckt in der schweiz



F/A-18 der Fliegerstaffel 11 am diesjährigen Tiger Meet in Polen.

# Schweizer Tiger-Spirit in Polen

Zum ersten Mal in der Geschichte der 1961 gegründeten NATO Tiger Association fand ein Tiger Meet in Polen statt – mit grosser Schweizer Beteiligung.

**D**ie gastgebende polnische 6<sup>th</sup> Tactical Air Squadron hat die Organisation des diesjährigen Tiger Meets übernommen. Die Staffel ist erst seit 2011 vollwertiges Mitglied der Tiger Association. Mit ihren F-16 C/D Block 52 Fighting Falcons fliegt die Staffel Multi Role-Einsätze ab der Poznan-Kresiny Airbase im Westen des Landes.

Das Interesse am diesjährigen Tiger Meet war bei den Mitgliedsstaffeln dementsprechend gross, sodass insgesamt 19 Staffeln aus 14 Nationen vertreten waren. Damit war das Treffen mit 60 Flugzeugen und 9 Hubschraubern eines der grössten in der Geschichte des Tiger Meets.

Das grösste Detachement mit sieben F/A-18 Hornet und 46 Mann kam aus der Schweiz, von der Fliegerstaffel 11 aus Meiringen.

«Dieses Jahr haben wir den Schwerpunkt auf das Tiger Meet gelegt», erklärt Major Marc «Studi» Studer, Kommandant der Fliegerstaffel 11. «An vielen anderen Übungen wie etwa dem TLP in Spanien ist die Schweiz dieses Jahr nicht vertreten.»

Voraussetzung dafür, an einem Tiger Meet teilnehmen zu dürfen, ist die Mitgliedschaft in der Tiger Association, einer Vereinigung von Fliegerstaffeln, welche in ihrem Wappen einen Tiger führen.

## Vielfältige Übungsszenarien

Ein Arbeitstag am Tiger Meet besteht aus morgendlichen grossen COMAOs (kombinierte Luftkampfeinsätze mit vielen Flugzeugen) und den Shadow Waves am Nachmittag. Dies sind Übungen, bei denen je zwei Flugzeuge einer Nation eine Mission gegeneinander



Oben rechts: EF2000 Typhoon aus Neuburg (D), der sogenannte Ghosttiger.  
Mitte: Line-up der getigerten «Kisten».  
Rechts: F-16B MLU Fighting Falcon der siegreichen 313. Sqdn aus den Niederlanden.  
Unten: Major Marc «Studi» Studer, Kommandant der Fliegerstaffel 11.



Fotos: Simon Vogt



fliegen. Dabei übernimmt jeden Tag eine andere Nation die Übungsplanung für alle Teilnehmer.

Sehr lehrreich sind diese Einsätze wegen der vielen verschiedenen Flugzeugtypen, die mit- und gegeneinander fliegen. So kann es sein, dass die Schweizer Hornets österreichische Saab 105 gegen die spanischen und deutschen Eurofighter «schützen» müssen. «Für mich ist es wichtig, vielen jungen Piloten eine Chance zu geben, an solch komplexen Missionen teilzunehmen», betont Studer.

Wie jedes Jahr besteht ein Tiger Meet aus einer Reihe unterschiedlicher Wettkämpfe, nicht nur fliegerischer, sondern auch sportlicher und kameradschaftlicher Art. So werden etwa Auszeichnungen für die schönste Tiger-Uniform oder die beste Tiger Games-Staffel vergeben.

### Silver Tiger

Den Preis für die schönste Flugzeugbemalung hat dieses Jahr verdientermassen das TaktLwG 74 aus Neuburg (D) mit ihrem wunderschönen Ghosttiger gewonnen.

Den Silver Tiger und damit die Gesamtwertung aller Kategorien gewann die 313. Sqdn aus Volkel (NL).

Das Tiger Meet 2019 wird von der EC 3/30 aus Mont-de-Marsan (Frankreich) ausgerichtet. Allerdings bestehen momentan noch Unsicherheiten bezüglich des Datums im Mai, weil dann mehrere grosse Übungen in andern Ländern angesetzt sind. Viele Nationen, darunter auch die Schweiz, müssten ihre Teilnahme absagen. **cp**

Simon Vogt



Foto: Ralf Müller

Schweres Aushängeschild auf dem Ausstellungsgelände: die Antonov An 225.

# Schub für globale Aerospace-Industrie

180 000 Besucher erlebten an der ILA 2018 die Faszination der Luft- und Raumfahrt. Sie konnten über 200 Fluggeräte am Boden oder in der Luft bestaunen. Die ILA hat sich als Leitmesse für Innovationen etabliert. Fachbesucher und Publikum kamen in den Genuss spektakulärer Exponate und Flugvorführungen.

**M**it einer zielgerichteten Ausrichtung auf Zukunftsthemen und technische Entwicklungen hat sich die ILA (Internationale Luftfahrt- und Raumfahrt-Ausstellung) zur führenden Innovationsmesse weiterentwickelt. 1100 Aussteller aus 41 Ländern zeigten in Berlin-Schönefeld ein umfangreiches Spektrum ihrer aktuellen High-Tech-Produkte.

## Partnerland Frankreich

Frankreich präsentierte ein breites Angebot seiner Luft- und Raumfahrtindustrie. In der Luft überzeugte die Vorführung der Rafale. Bei einem Empfang mit Bundeskanzlerin Angela Merkel wurde die enge Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern unterstrichen. Das Ziel sei, die enormen Kosten neuer Hochtechnologie-Programme

(Drohnen, kommerzielle Raumfahrt und künftige Jagdflugzeuge) zu teilen und gemeinsam globale Absatzmärkte zu erobern, erklärte die Kanzlerin. Am Pressetag unterzeichneten Airbus und Dassault Aviation ein Grundsatzabkommen über die Entwicklung eines deutsch-französischen Kampfflugzeugs, das 2040 in Produktion gehen dürfte. Es soll den Eurofighter und die Rafale-Maschinen ersetzen. Auf dem Branchentreffen zeigte sich Airbus besorgt, dass Deutschland als möglichen Nachfolger für den Tornado das US-Kampfflugzeug F-35 wählen könnte.

## Starke US-Präsenz

Den Amerikanern ist nicht entgangen, dass für die Bundeswehr und die europäischen Partner milliardenschwere Rüstungspro-

gramme anstehen. Auf der ILA waren zwei F-35 zu sehen, wie auch die bewährten F-15, F-16 und F/A-18F Super Hornet. Ein deutscher General liess durchblicken, dass die Luftwaffe die F-35 präferiere, denn viele europäische NATO-Partner hätten sich für den Stealth Fighter entschieden.

Premiere feierte auch die neue CH-53K King Stallion von Sikorsky. Dass der US-Hersteller sich die Mühe machte, sein neues Spitzenmodell, von dem bisher nur vier Prototypen im Testprogramm sind, nach Schönefeld zu bringen, hat einen simplen Grund: Die Luftwaffe ist auf der Suche nach einem Nachfolger des mittleren Transporthelikopters CH-53G. Im Gespräch zeigte sich Vier-Sterne-General Glen Walters, Stellvertreter des Kommandanten des US Marine Corps, zuversichtlich, den Schwer-



lasthelikopter in Europa verkaufen zu können. Der graue Gigant sei eine komplette Neukonstruktion und zeichne sich durch zahlreiche Verbesserungen aus, darunter drei Aussenlasthaken, Fly-by-Wire-Steuerung, digitales Cockpit und den Einsatz von Kohlefaserverbund-Material, erklärte der General.

### Faszination des Fliegens

Wie nie zuvor auf einer ILA waren die «Riesen der Lüfte» zu bewundern, wie die 100. A380 von Emirates, die A350 und A340 BLADE, der Supertransporter Beluga, die Boeing 747-8 und das grösste existierende Transportflugzeug Antonov 225. Die RUAG Schweiz AG präsentierte die Dornier 228-212 NG, während die Deutsche Luftwaffe den PC-9 vorführte. Diesmal fehlte die Patrouille Suisse auf der ILA; die Rolle übernahm das spanische Kunstflugteam, das mit sieben CASA C-101 ein anspruchsvolles Programm zeigte.

Und last but not least: Eine Schweizer Firma erregte die Aufmerksamkeit der Fachbesucher und Journalisten. Die in Aarburg domizilierte Franke Industrie AG, bekannt als Zulieferer von Heissgaspfadteilen für Gasturbinen und Triebwerke, übernahm die deutsche Ammatec GmbH, die mit komplexen Präzisionsteilen aus schwer zerspannbaren Werkstoffen Triebwerkhersteller wie MTU und Rolls-Royce beliefert. Dies sei ein bedeutender Schritt für den Ausbau des strategisch wichtigen Geschäftsbereichs Luft- und Raumfahrt, erklärte Franke-Geschäftsführer Markus Hodel. **cp**

Rolf Müller



Mit einem eindrücklichen Display zeigte die Deutsche Luftwaffe, zu was der Eurofighter fähig ist. Hier mit der 30+78, welche normalerweise beim TLG-31 in Nörvenich im Einsatz steht.



Ein rares Bild in Europa ist die Kawasaki P-1 Maritime Patrol der japanischen Maritime Self Defence Force, welche mit zwei Maschinen des Typs für Demonstrationsflüge nach Deutschland reiste.



Der Airbus A400M der Deutschen Luftwaffe brachte die Bundesministerin der Verteidigung, Ursula von der Leyen, zusammen mit ihrer französischen Amtskollegin Florence Parly an die ILA.

# Super Puma Display Team Jahresprogramm 2018

Das Super Puma Display hat bereits den Trainingskurs in Alpnach OW sowie die ersten Vorführungen in Payerne VD, Arbon TG (Arbon Classics) und Raron VS (ToT Air Zermatt) absolviert. Nun folgen die ersten zwei Auslandvorführungen in Frankreich und Slowenien sowie im August die Reise nach Schweden.

Am 16. Juni (Sebastian Hanimann / Marc Lauber) und am 11. August (Robin Stauber / Sandro Haag) fliegt jeweils eine Crew zwei Vorführungen am gleichen Tag.

Weil eine Crew (Jan Schweizer / Sandro Haag) am 26. August in Schweden ist, wird ein zweites Duo (Sebastian Hanimann / Robin Stauber) in Dittingen fliegen.

Die für den gleichen Tag geplante

Vorführung in Zeiningen wurde vom Team abgesagt.

Das Super Puma Display Team steht seit diesem Jahr unter neuer Führung. Hauptmann Jan «Schwiiz» Schweizer hat das Kommando am 1. März 2018 von Oberstleutnant Lukas «Luki» Rechsteiner übernommen. Rechsteiner war seit 2005 Mitglied des Teams und führte es seit 2013. Schweizer ist gleichzeitig Kommandant und aktiver Pilot, wodurch das Team auf sechs Mitglieder geschrumpft ist.

Hauptmann Marc «Marco» Lauber ist zudem für Hauptmann Matthieu «Ghiri» Ghiringhelli neu ins Super Puma Display Team gewählt worden. **cp**

Walter Hodel



Foto: Walter Hodel

## Juni

- 1.–4. Cholet (F), LHélico 2018 (Airshow/Ausstellung) ([www.helico-fascination.com](http://www.helico-fascination.com))
- 9. Isonne TI, ToT\* Jubiläum 75 Jahre Grenadiere / 50 Jahre Fallschirmaufklärer ([www.gren75para50.ch](http://www.gren75para50.ch))
- 16. Bure JU, 50 Jahre Waffenplatz Bure
- 16. Payerne VD, ToT Flugplatzkommando Payerne
- 23. Dübendorf ZH, 8. HeliChallenge (Modellhelikopter-Event) ([www.helichallenge.ch](http://www.helichallenge.ch))
- 30. Beromünster LU, Flüügerchilbi (Flugtag) ([www.flubag.ch](http://www.flubag.ch))

## Juli

- 31. Samedan GR, JULA (Jugendlager AeroClub der Schweiz) ([www.jula-proaero.ch](http://www.jula-proaero.ch))

## August

- 11. Rapperswil SG, Seenachtfest Rapperswil-Jona ([www.seenachtfest.ch](http://www.seenachtfest.ch))
- 11. Kreuzlingen TG, Fantastical (Kreuzlinger Seenachtfest) ([www.fantastical.ch](http://www.fantastical.ch))
- 24.–27. Uppsala (S), Swedish Airforce Airshow 2018 ([www.forsvarsmakten.se/flygdagen](http://www.forsvarsmakten.se/flygdagen))
- 26. Dittingen BL, Internationale Dittinger Flugtage (Airshow) ([www.flugtage.ch](http://www.flugtage.ch))

## September

- 8. Schmerlat SH, Flüügerfäscht Schaffhausen (Airshow) ([www.schmerlat.ch](http://www.schmerlat.ch))

- 21. Payerne VD, TdA Flieger Schule 81 Payerne ([www.vtg.admin.ch](http://www.vtg.admin.ch))

## Oktober

- 10./11. Axalp BE, Fliegerschiessen, Vorführung ([www.lw.admin.ch](http://www.lw.admin.ch))
- 12. Luzern, Air & Space Days Verkehrshaus Luzern ([www.verkehrshaus.ch/de/airspace-days](http://www.verkehrshaus.ch/de/airspace-days))

## November

- 10. Stäfa ZH, EXPO ([www.expo-staefa.ch](http://www.expo-staefa.ch))

## Dezember

- 13. Locarno TI, Brevetierung Pilotenklasse 12 (PK12) ([www.headingo12.ch](http://www.headingo12.ch))

\*ToT – Tag der offenen Tür / TdA – Tag der Angehörigen

Alle Angaben ohne Gewähr.

Die aktuellen Informationen mit weiteren Hinweisen findet man auf der Website des Patrouille Suisse Fan Clubs PSFC ([www.patrouillesuisse.ch](http://www.patrouillesuisse.ch)) oder der Luftwaffe ([www.luftwaffe.ch](http://www.luftwaffe.ch)). Auf den Facebook-Seiten des Super Puma Display Teams und des PSFC findet man die tagesaktuellen Informationen, wie zum Beispiel die Einsatzzeiten oder eventuelle Absagen der Vorführung.

# Am anderen Ende des Funkverkehrs

Meinen Job als Berufspilotin würde ich in dieser Form nicht ausüben können, würden auf der anderen Seite des Funkverkehrs nicht die Fluglotsen (Air Traffic Controller/Flugverkehrsleiter) sitzen. Neben der Erteilung von Start- und Landefreigaben separieren sie Flugzeuge in bestimmten Lufträumen und unterstützen uns Pilotinnen und Piloten in jeder erdenklichen Flugphase.

**H** heute habe ich frei und doch führt mich mein Weg zum Flughafen Zürich – denn ich habe mir etwas Besonderes vorgenommen: ich besuche die Kolleginnen und Kollegen der Flugsicherung Skyguide im Tower. Es ist vier Uhr am Nachmittag. Am vereinbarten Treffpunkt nimmt mich Fluglotse Mario Winiger herzlich in Empfang. Bevor wir uns gemeinsam in den über 40 Meter hohen Tower begeben, müssen wir zunächst durch die Sicherheitskontrolle, da sich der Tower auf dem Flughafengelände und somit im Sicherheitsbereich des Flughafens befindet.

Oben angekommen, kann ich die Flugverkehrsleiter an ihren Stationen beobachten, die konzentriert jede Bewegung auf dem Flughafengelände verfolgen und Roll-, Start- und Landefreigaben erteilen. Durch den rundum verglasten Tower hat man eine bemerkenswerte Panoramasicht. Bereits am Eingangsbereich nehme ich den Funkverkehr wahr, der heute eher eine untergeordnete Rolle für mich spielt.

Nach kurzer Begrüssung setzen wir uns an eine freie Station und Mario erklärt mir voller Begeisterung die Funktionen der verschiedenen Bildschirme und Instrumente, die sofort meine Aufmerksamkeit wecken. Es ist schön zu sehen, dass ihm sein Job viel Freude bereitet – seine Motivation und Begeisterung für seine Arbeit beeindruckten mich und wecken mein Interesse.

## Fluglotsen

Hat man das höchst anspruchsvolle Assessment bestanden, gehört man zu den Glücklichen, die eine Ausbildung zur Flugverkehrsleiterin oder zum Flugverkehrsleiter antreten dürfen. Nach erfolgreichem Abschluss einer dreieinhalb- bis vierjährigen Ausbildung wird man für etwa ein weiteres dreiviertel Jahr von einem Instruktor zu Beginn der Berufslaufbahn unterstützend begleitet. In Anbetracht der Tatsache, dass der



Foto: Betül Capan

Der Beruf des Flugverkehrsleiters gehört zu den anspruchsvollsten in der Aviatik.

Beruf des Fluglotsen allerhöchste Konzentration, hohe fachliche Fertigkeiten und eine immense Verantwortung erfordert, verwundert es nicht, dass alle zwei Stunden mindestens eine halbstündige Pause eingelegt werden muss und maximal sieben Stunden täglich und 35 Stunden die Woche gearbeitet werden darf.

## Der Schichtleiter

Mir fällt auf, dass ein Fluglotse getrennt von allen anderen im Hintergrund sitzt. Ich frage Mario nach der Funktion des Kollegen, worauf er mir erklärt, dass es sich um den Schichtleiter, einen Fluglotsen mit Zusatzfunktion, handelt. Dieser ist unter anderem für die Organisation des Dienstbetriebs verantwortlich, Ansprechpartner von Skyguide und zuständig für die Regulierung der Verkehrsflugsteuerung am Flughafen, wenn beispielsweise aufgrund eines Gewitters die Kapazität für Flugbewegungen reduziert werden muss. Seit Mai, ergänzt Mario, übe auch er diese Funktion aus und freue sich über die neuen Herausforderungen.

Mein Besuch neigt sich langsam dem Ende zu. Mit vielen neuen und interessanten Eindrücken blicke ich ein letztes Mal in die Ferne und beobachte den Start einer Swiss-Maschine, was in mir die Vorfreude auf meine nächste Rotation weckt.

## Der Abschied

Liebe Leserinnen und Leser, es war mir eine Freude, ein Jahr lang Ausschnitte aus meinem Arbeitsalltag mit Ihnen zu teilen und Sie auf meine Flüge mitzunehmen. Ich werde mich nun wieder mehr dem Fliegen widmen und übergebe die Kolumne an meinen Kollegen Danny Gans, der bereits spannende Beiträge für Sie bereithält. In der Hoffnung, Sie angenehm unterhalten zu haben, wünsche ich Ihnen weiterhin viel Spass bei der Lektüre von «Cockpit».

Vielleicht begegnen wir uns auf Ihrer nächsten Swiss-Reise wieder – ich würde mich freuen. ☘



Martin Gauss ist seit 2011 CEO der Air Baltic. Er lebt in München und pendelt jeden Tag nach Riga.

# Air Baltic setzt künftig ganz auf die CS300

Der Chef der baltischen Air Baltic bekräftigte an der ILA in Berlin, künftig wie die Swiss ganz auf die C-Series setzen zu wollen. Martin Gauss erklärt im Interview, weshalb die CS300 ein Segen für seine Airline und das ganze Baltikum ist.

***Air Baltic hat im vergangenen Jahr gegenüber 2016 22 % mehr Passagiere, insgesamt 3,5 Mio., transportiert. Worauf führen Sie diese Steigerung zurück?***

In erster Linie auf ein gutes Marktumfeld und darauf, dass wir 20 Prozent mehr Kapazität anbieten konnten. Wir konnten dadurch 22 % mehr Sitze verkaufen. Nach unserer Restrukturierung im Jahr 2016 wuchsen wir zum ersten Mal wieder und konnten das Sitzplatzangebot dank zusätzlichen Flugzeugen steigern. (Die Air Baltic-Flotte zählt derzeit 31 Flugzeuge, die Red.)

***Die Nettoeinnahmen sprangen von 1,2 Mio. auf 4,6 Mio. Euro in die Höhe. Da müssen Sie rundum glücklich sein!***

Wir sind auch sehr glücklich. Wir haben ein Rekordjahr verzeichnet. Das widerspiegelt sich im höchsten Umsatz der höchsten Passagierzahl in der Geschichte von Air Baltic. Wir konnten unser operatives Ergebnis signifikant steigern. Besonders erfreulich ist, dass dieser Trend auch im ersten Quartal des laufenden Jahres anhält.

***Ihre Vorgänger waren weniger erfolgreich. Was machen Sie richtig, seit Sie Air Baltic 2011 übernommen haben?***

Das ist immer schwierig zu beantworten. Die Vorgänger forcierten das Wachstum. Leider folgten die Umsätze nicht im gleichem Mass. Das ist der Klassiker. Das bedeutet aber nicht, dass jemand etwas falsch gemacht hat. Das liegt meistens am Umfeld. Ich hatte eine

andere Aufgabe. Ich musste das Unternehmen in den vergangenen sieben Jahren sanieren.

### **Wie haben Sie das gemacht?**

Wir haben die Firma um die Hälfte reduziert...

### **...somit Personal abgebaut!**

Nicht nur Personal abgebaut, sondern auch die Flotte massiv reduziert – von 35 auf 19 Flugzeuge. Zudem haben wir das Streckennetz zusammengestrichen. Wir haben das Unternehmen quasi auf den Kopf gestellt und alle Verträge geändert. Es handelte sich um eine Totalsanierung, die sich über einige Jahre erstreckte. Jetzt wachsen wir wieder, streben aber ein gesundes Wachstum an. Wir erhöhen die Kapazität nur in dem Masse, wie wir glauben, sie auch verkaufen zu können. Im ersten Quartal haben wir die Kapazität um 20 % erhöht und 22 % mehr Tickets verkauft. Unsere Annahmen waren richtig. Man darf das Ganze aber nicht überreizen. Wir wollen in den nächsten Jahren jeweils um knapp 20 % wachsen. Die wirtschaftliche Situation in Europa ist momentan sehr gut, aber das wird vielleicht nicht ewig so sein.

### **Sie sprechen das Wachstum an. Alle Fluggesellschaften wollen wachsen, der Kuchen wird aber nur bedingt grösser. Wie soll das aufgehen?**

In Europa ist der Markt limitiert, das ist richtig. Aber im Osten gibt es viele Länder, die einiges an Nachholbedarf haben. Früher gab es Interrail. Auch ich bin übrigens früher so gereist. Heute sind an diese Stelle die Low Cost-Airlines getreten. Das alleine wird uns über viele Jahre noch gutes Wachstum bescheren. Ich denke, vor allem junge Leute im Baltikum haben einen Nachholbedarf. Im Baltikum kennt man Wochenendreisen noch kaum. Wir werden auch in der Zukunft weit über dem heutigen Niveau liegen, auch wenn es kurzfristig zu einer wirtschaftlichen Delle kommen sollte.

### **Sie befinden sich in einem umkämpften Umfeld. Der Osten ist im Visier von Billigfliegern – Stichworte Wizz Air oder Ryanair. Aber auch die etablierten Airlines möchten sich einen Teil des Kuchens abschneiden. Wie schützen Sie sich?**

Seit ich das Unternehmen führe, ist unser härtester Konkurrent Ryanair. Dann folgen Wizz Air und die Norwegian. Aber wir gewinnen seit sieben Jahren gegenüber diesen Konkurrenten Marktanteile hinzu, hauptsächlich in Riga, wo unser Marktanteil heute bei 52 % liegt. Folglich tun wir etwas, was den Leuten gefällt. In Estland sind wir die Nummer 2, in Litauen die Nummer 3. Wir haben dank erhöhter Frequenz und Codeshare-Partnern Marktanteile gewonnen. Wir nutzen Riga als unseren Hub. Die Hälfte der Passagiere sind Umsteiger – auch auf unseren Zürich-Routen. Unser Konzept geht auf. Unsere neue Business Class bietet alles, was ein Geschäftsmann erwartet. Auf der anderen Seite haben wir hinter dem Vorhang ein Ultra-Low-Cost-Konzept, ein Angebot, mit dem wir uns mit Ryanair messen können. In einem Flugzeug vereinen wir somit beide Elemente des Fliegens.

### **Wo liegen die Passagiermärkte von Air Baltic?**

Wir fliegen 70 Destinationen an. Der baltische Markt zählt 6 Mio. Menschen, was ungefähr der Einwohnerzahl Finnlands entspricht. Wir haben aber noch viel Luft, um zu wachsen. Das Baltikum hat sehr viel zu bieten. Städtereisen nach Riga werden immer beliebter, was uns den nötigen Verkehr bringt. Man darf nicht ausser acht lassen, dass Lettland über keine Zugverbindungen nach Europa verfügt, weil die Systeme wegen der unterschiedlichen Spurbreite nicht kompatibel sind. Man kann zwar bis nach China mit dem Zug,

aber nicht nach Europa. Nutzt man den Seeweg, braucht man acht Stunden, bis man über die Ostsee allein in Stockholm ist. Und mit dem Auto sind es von Riga nach München über 2000 Kilometer. Das Flugzeug ist deshalb der wichtigste und schnellste Verkehrsträger.

### **Wo orten Sie neben den LCC weitere Konkurrenz? Haben Sie keine Angst vor den übermächtigen Grossen wie Lufthansa?**

Angst ist das falsche Wort, sonst würde ich meinen Job nicht richtig machen. Wir analysieren die Situation, sobald sich neue Konkurrenz anmeldet. Auch die Swiss ist eine Zeit lang nach Riga geflogen, hat die Verbindung aber wieder eingestellt. Wir fliegen heute zweimal täglich nach Zürich – und es rechnet sich für uns.

### **Air Baltic war die erste Fluggesellschaft, welche die CSeries 300 einsetzte. Mittlerweile sind acht Flugzeuge dieses Typs im Einsatz. Ihre bisherigen Erfahrungen?**

Nach anfänglichen Zahnschmerzen ist das Flugzeug sehr gut unterwegs. Wir haben kürzlich unseren millionsten Passagier auf der CS300 begrüßen dürfen. Unsere Passagiere sind voll des Lobes. Wir erhalten sehr viele positive Feedbacks von unseren Kunden. Die Kerosineinsparung ist gross, das Flugzeug ist so leise, wie es der Hersteller versprochen hat und es fliegt weiter, als uns gesagt wurde. Wir haben entschieden, alle Flugzeuge auszutauschen und nur noch diesen Flugzeugtyp einzusetzen (*Anm.d.Red.: Air Baltic kauft bis zu 60 weitere CS300*).

### **Andere Fluggesellschaften machen einen grossen Bogen um die CSeries. Weshalb?**

Ich bin überzeugt, dass in nicht allzu ferner Zukunft ein Umdenken einsetzen wird. Das Flugzeug benötigte eine längere Anlaufphase, weil es von der Technologie her ein komplett neues Flugzeug ist. Es wurde am Anfang gescholten; jetzt verstehen die Industrie und der Markt, was es ist. Die Swiss und wir waren die Glücklichen, die das schon am Anfang erkannt haben. Es ist einfach das ökonomischste Flugzeug, das der Markt momentan bietet.

### **Was spricht aus Ihrer Sicht gegen Airbus oder Boeing? Andere Fluggesellschaften setzen beispielsweise auf den A320Neo oder die Boeing B737 Max.**

2012 haben wir den A319 Neo, die B737 Max und die CSeries in der Ausschreibung miteinander verglichen. Wir benötigten ein Flugzeug mit 150 Sitzplätzen. Damals existierte noch keines der erwähnten Flugzeuge. Die B737 Max ist schwerer, der A319 Neo existiert nicht und keiner weiss, ob er je gebaut wird. Wir können vom Gewicht her mit der CS300 50 Passagiere mehr mitnehmen als mit der B737Max. Und das rechnet sich. Die CS300 ist in dieser Kategorie nicht schlagbar.

### **Auch die Swiss setzt auf die CS300. Tauschen Sie sich regelmässig aus?**

Wir sind unabhängig und haben wenig Überschneidungspunkte. Was die Arbeit auf der technischen Seite betrifft, tauschen wir uns selbstverständlich aus. Das ist in der Flugzeugindustrie üblich.

### **Welche Bedeutung hat die ILA für Sie?**

Die ILA ist die ideale Plattform, um Kunden zu treffen. Ich habe zudem an jedem Abend Gelegenheit, mich mit wichtigen Geschäftspartnern während eines Dinners auszutauschen. Ausserdem habe ich endlich Zeit, um Pressetermine wahrzunehmen. **CP**

**Interview: Patrick Huber**

# FLUGTAGE SCHUPPFART

## **PATROUILLE SUISSE**

P3 Flyers

Hawker Hunter

Classic Birds

REGA Hüpfburg für Kinder

VIP-Bereich

Diverse Ausstellungen

uvm.



  
AMERICAN SPIRIT ▪ SWISS PRECISION

# SA 30.6. – SO 1.7.2018

[www.flugtage.net](http://www.flugtage.net)



Foto: Jan Lienhard

Die spanische Kunstflugstaffel mit sieben CASA C-101 bot eine perfekte Vorführung.

# ILA übertrifft alle Erwartungen

Die Internationale Luft- und Raumfahrttausstellung (ILA) in Berlin-Schönefeld, die nur alle zwei Jahre stattfindet, zog über 180 000 Besucher an, 30 000 mehr als an der letzten Veranstaltung.

Die ILA-Verantwortlichen ziehen eine positive Bilanz für die Luftfahrtmesse: mehr Aussteller, mehr Besucher. Geholfen hat wohl auch die Ausrichtung auf Innovationen, technische Weiterentwicklungen und Aerospace-Technologien. «Wir haben die Zukunft unserer Branche in die Gegenwart geholt und damit die einzigartige Faszination der Produkte unserer Industrie erlebbar gemacht. Der neue Spirit of Innovation war überall spürbar: In den Hallen, am static display auf dem Boden, in der Luft und im All», bilanzierte etwa Volker Thum, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie BDLI. Den Erfolg der ILA erklärte Messe-Chef Christian Göke mit der Internationalität, der Präsenz der Bundesregierung und dem spektakulären Flugprogramm.

Die ILA Berlin unterstrich erneut auch ihren Stellenwert als bedeutende Raumfahrttausstellung Europas. Ein 18 Meter hohes Modell der Ariane 6-Trägerrakete im Masstab 1:4 war unübersehbarer Wegweiser zum ILA Space Pavillon. Dort wurden künftige

Raumfahrtmissionen und die vielfältigen Anwendungsbereiche der Raumfahrt und der daraus resultierende Nutzen für die Menschheit gezeigt. Der Astronauts' Day und der ILA Space Day zeigten das Leben im All und bildeten ein wichtiges Diskussionsforum für die vorrangigen Themen der Raumfahrt.

## Grosses Interesse der Privatbesucher

Zu den Themen an den Fachbesucher-Tagen zählten das weltweite Luftverkehrswachstum, das Ringen um Aufträge für Militär-Hubschrauber und Kampfflugzeuge sowie Konzepte für autonom fliegende Lufttaxis für grosse Städte. Nach den Fachbesucher-Tagen unter der Woche war die Ausstellung mit rund 200 Fluggeräten am Wochenende für das Privatpublikum geöffnet. Präsentiert wurden die Neuheiten aus Luft- und Raumfahrt auf dem Gelände des noch nicht eröffneten neuen Hauptstadtflughafens in Schönefeld. Auf dem Ausstellungsgelände präsentierten sich von Mittwoch bis Sonntag 1100 Aussteller aus 41 Ländern. **cp**

# Showtime im Fricktal

Auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart findet am Wochenende vom 30. Juni und 1. Juli eine der grössten Flugveranstaltungen des Jahres in der Schweiz statt. Mit den beiden Flugtagen wird das 50-Jahr-Jubiläum des Flugplatzes gefeiert. Kunstflugteams aus dem In- und Ausland sowie zahlreiche Einzelvorführungen sorgen am Himmel für Spektakel.

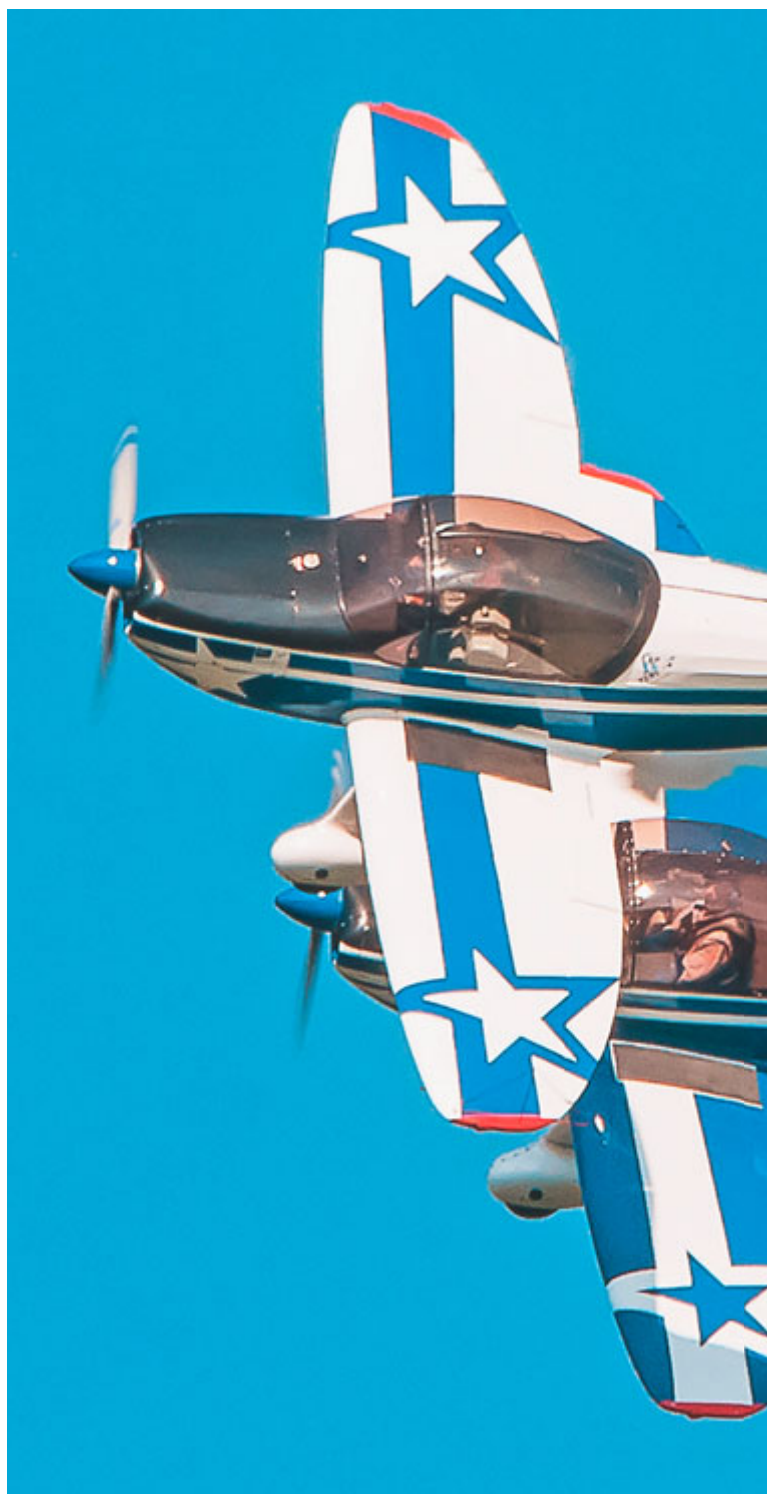
Seit 1967 wird auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart geflogen. Ihr erstes Flugfeld hatten die Fricktaler Piloten im Sisslerfeld. Dieses musste aber Mitte der 1960er-Jahre der industriellen Expansion weichen. Die Suche nach einer neuen fliegerischen Heimat gestaltete sich schwierig. Für die Nutzung des im Gemeindebann von Wallbach erworbenen Landes erhielten sie keine Bewilligung. Sie waren dem Aufgeben nahe, als sie auf dem Tägertli, so der Flurname des Hochplateaus zwischen den Gemeinden Schupfart und Wegenstetten, doch noch eine neue fliegerische Heimat fanden.

Das 50-jährige Bestehen des Flugplatzes Fricktal-Schupfart wird nun – eigentlich ein Jahr zu spät – mit zwei Flugtagen gefeiert. Grund für die Verzögerung der Feierlichkeiten ist der Umstand, dass die in die Jahre gekommene Infrastruktur auf dem Flugplatz ebenfalls erneuert wird. Kürzlich konnte die neue Tankanlage in Betrieb genommen werden, der Hangar wird modernisiert und in einer zweiten Etappe erhält der Tarmac im nächsten Winter einen neuen Belag.

## Flugzeuge aus dem In- und Ausland

An den beiden Flugtagen werden Teams und Einzelvorführungen aus dem In- und Ausland am Himmel über dem Fricktal erwartet. Unter dem Motto «Swiss Air Force – einst und jetzt» sind zahlreiche Maschinen aus der Vergangenheit und der Gegenwart der Schweizer Luftwaffe zu sehen. Dazu gehören unter anderem die beiden Dewoitine D.26, eine Morane D-3801 oder auch die Messerschmitt Me 108B Taifun. Nicht fehlen dürfen die Vorführungen der PC-7 und der Oldtimer-Jets, Hawker Hunter und De Havilland DH-115 Vampire Trainer vom Fliegermuseum Altenrhein. Ein Höhepunkt wird der Auftritt der Patrouille Suisse am Samstag sein. Nicht weniger beliebt sind die P3 Flyers aus dem Tessin. Die Entenflügler, Long-Eze und AcroEZ der Patrouille Reva werden durch ihre Erscheinungsform ein etwas anderes Bild bieten. Warbird-Fans werden vom Auftritt des North American P-51D Mustang und der Hawker Sea Fury begeistert sein.

Auch wenn aufgrund der Pistenlänge nicht alle Maschinen in Schupfart landen können, werden viele Crews und ihre Flugzeuge am Boden zu beobachten sein. Aus Frankreich werden Marianne und Adam Shaw alias Captens mit ihren beiden Mudry CAP-10 in Schupfart landen. Klassischer Kunstflug wird mit der Jakowlev Jak-52, dem Bücker Jungmeister und einer Boeing PT-17 Stearman vorgeführt. Immer wieder schön anzusehen ist die DC-3 der Classic Formation mit den beiden Beech 18. Freuen darf man sich auch auf die stets flotte Präsentation von Nils Hagander in der Pitts S1S und der Sukhoi Su-26. Isidor von Arx, amtierender Schweizer Meister der Unlimited Klasse im Motorkunstflug und Gewinner eines Solothurner Sportpreises, wird mit der Extra 300SC begeistern.







Ein kleines, optisches «amuse-bouche» im Hinblick auf die Flugtage in Fricktal-Schupfart. Auch sie werden die Bühne im Fricktal zu ihren Show-Zwecken nutzen: Oben links: Pitts S1S mit Nils Hagander. Oben rechts: Vampire Trainer. Grosses Bild: Captens.



### Leise Mittagspause

Das Flugprogramm ruht auch während der Mittagszeit nicht. Mit Segelkunstflug und Modellflug wird es zwar leise, aber nicht weniger attraktiv. Unter anderem wird das Red Bull Team Schaerer mit zwei Modellsegelfliegern Synchronkunstflug zeigen.

Ebenfalls geräuscharm wäre die neue Kunstflugmaschine von Votec Evolaris. Ziel des Vereins Evolaris ist die praktische Umsetzung des elektrischen Motorkunstflugs. Noch fehlen entsprechende Bewilligungen, sodass die Maschine voraussichtlich nur am Boden betrachtet werden kann. Eine Ausstellung im Hangar gewährt Einblicke in das Leben der Aviatiker in der Zeit um den Ersten Weltkrieg. Der private Sammler Patrick Nobel zeigt viele Originaldokumente, Uniformen und Ausrüstungsgegenstände und wird an Führungen Interessantes erzählen. Nachbauten einer Blériot XI und eines Nieuport 23 C-1 veranschaulichen die Entwicklung der Fliegerei in dieser Epoche ebenfalls.

Schon viele Jugendliche wurden an einer Flugveranstaltung auf den Pilotenberuf neugierig gemacht. Am Stand von Sphair stehen auch auf dem Flugplatz Fricktal-Schupfart Militär- und Linienpiloten für Fragen zur Verfügung. Und wer die Fliegerei zuerst einmal als Hobby entdecken möchte, kann die Mitglieder der Motorfluggruppe Fricktal (MFGF) und der Segelfluggruppe Basel Fricktal (SGBF) an ihren Ständen kennenlernen. Auch für die jüngsten Besucher ist gesorgt: sie können sich im Basteln eines Papp-Fliegers versuchen oder sich einfach nur in der Rega-Hüpfburg austoben. **cp**

[www.flugtage.net](http://www.flugtage.net)

Andrea Bolliger

### Flugtage Fricktal-Schupfart auf einen Blick

- Öffnungszeiten Festgelände: Samstag, 30. Juni, 8 bis 18 Uhr, und Sonntag, 1. Juli, 9 bis 18 Uhr.
- Eintrittspreise: Kinder bis 6 Jahre gratis, von 7 bis 15 Jahre 5 Franken; Erwachsene 20 Franken.
- Parking: 5 Franken.
- VIP Sky-Lounge: Parkplatz beim VIP-Bereich, Zugang zum ganzen Areal; 200 reservierte Sitzplätze mit bester Aussicht, fachkundige Führungen auf dem ganzen Areal. Essen und Getränke (ausser Spirituosen) à discrétion 196 Franken pro Person und Tag; Firmen-Vereinstisch à 6 Plätze 246 Franken pro Platz und Tag.
- Schlechtwetterversicherung 5 Franken.

Für eine Anreise ohne Verkehrsstau und Parkplatzsuche wird empfohlen, den ÖV zu benutzen. Ab dem Bahnhof Frick und der Bushaltestelle Wegenstetten verkehren zwischen 8 und 18.30 Uhr kostenlose Shuttlebusse.

Weitere Informationen und Flugprogramm: [www.flugtage.net](http://www.flugtage.net)



Das Flaggschiff der Austrian Airlines, die Boeing 777, mit der Jubiläumsbemalung «60 Jahre Austrian».

# With a smile in the sky

Österreichs Austrian Airlines, unser Nachbar im Osten und seit 2009 Lufthansa-Tochter, feierte am 30. September 2017 ihren 60. Gründungstag. Der Erstflug fand damals, nach schwierigen Verhandlungen, erst ein halbes Jahr später, am 31. März 1958, statt. Mit dem nach wie vor attraktiven Slogan «With a smile in the sky» ist die Airline mit dem österreichischen Charme sehr beliebt bei ihren Passagieren, was Service und Kundenorientierung betrifft. Eine Zeitreise.



**D**er Zweite Weltkrieg war ein markanter Wendepunkt für Österreichs Luftfahrt. Bis dahin existierte die ÖLAG (Österreichische Luftverkehrs AG), die bis 1938 zur viertgrößten Airline Europas aufstieg. Die noch von den Alliierten besetzte Republik durfte bis zur Unterzeichnung des Staatsvertrags im Mai 1955 keine eigene kommerzielle Luftfahrt betreiben. Jedoch gab es entgegen aller Verbote Bestrebungen, eine nationale Fluglinie aufzubauen. Während die westlichen Alliierten eher danach trachteten, die Gründung einer nationalen Airline für Österreich zu genehmigen, dachten die Russen nicht im Traum daran. Es blieb somit beim harten «Njet».

Mit der neu gewonnenen Freiheit ging man zügig daran, die neue Fluggesellschaft zu gründen. Eine typische österreichische Eigenheit, nämlich das politische Proporzsystem (Aufteilung der staatsnahen Posten an beide Parteien), ermöglichte es, dass die Sozialisten eine «Austrian Airways» und die Christdemokraten eine «Air Austria» propagierten. Zwischen der Air Austria, die eine Zusammenarbeit mit SAS anstrebte, und der Austrian Airways, die andererseits mit KLM eine Kooperation eingehen wollte, kam es immer wieder zu Differenzen und Zwistigkeiten, sodass keine der beiden Gesellschaften den Flugbetrieb aufnehmen konnte. Jedenfalls dauerte es



Foto: Austrian Airlines Group

# 60 Jahre Austrian Airlines

gut zwei Jahre, bis sich beide Parteien im Spätsommer 1957 einigten und am 30. September 1957 in der Creditanstalt in Wien die «Austrian Airlines» gründeten. Das Stammkapital betrug 60 Mio. Schilling (rund 4,4 Mio. Euro).

## Erstflug – die ersten schwierigen Jahre

Unter Mithilfe von SAS und Fred. Olsens Flyselskap (FOF), eine Charterairline des norwegischen Reeders Fred Olsen, der unter anderem vier Flugzeuge vom Typ Vickers Viscount samt Crew zur Verfügung hatte, sowie Sepp Fröschl, vormals Air Austria, den Olsen zufällig in London traf und zu überreden versuchte, einen Chartervertrag mit Austrian Airlines abzuschliessen, kam die Airline auf die Beine. Das Stammkapital von 60 Mio. öS sollten durch SAS (15 %), Fred. Olsens Flyselskap (15 %), Air Austria (42 %) und Austrian Airways (28 %) aufgebracht werden. Noch vor dem Erstflug lud Olsen zu einem Rundflug über Wien ein. Die Medien waren voll des Lobes, dass es nun wieder eine österreichische Airline gebe. So schrieb ein Journalist in seinem Blatt: «Zwei Jahre war die Luftfahrt krank, jetzt fliegt sie endlich, Gott sei Dank!»

Der Erstflug der neuen AUA fand am 31. März 1958 mit einer Vickers Viscount 779 (OE-LAD) von Wien nach London statt. Rom, Zürich, Frankfurt, Düsseldorf, Belgrad, Bukarest, Moskau, Paris, Istanbul, Kairo, Beirut und Warschau kamen als Destinationen sukzessive hinzu. Zum Jahresende 1958, neun Monate nach der Aufnahme des Flugbetriebs, war das Grundkapital mit einem Verlust von 61,5 Mio. öS bereits aufgebraucht. Der Staat musste einspringen. Nach dem Auslaufen des Chartervertrags mit FOF und trotz angespannter finanzieller Lage wurden im Sommer 1960 sechs neue Flugzeuge vom Typ Vickers Viscount 837 angeschafft.

## Das Jetzeitalter

1963 erfolgte mit dem Ankauf von fünf Caravelles der Einstieg ins Jetzeitalter. Der Inlandflugverkehr mit DC-3 und HS 748 startete im selben Jahr. Metro II und Fokker 50 folgten später. 1969 wurde in Kooperation mit von der belgischen Sabena geleaste B707 der Langstreckenverkehr von Wien via Brüssel nach New York aufgenommen. Die Kabinencrew an Bord war gemischt. In Blau die Sabena-Crew, in Rot die AUA-Crew. So schrieben die belgischen Fluggäste an das Sabena-Hauptbüro: «Sabena hat ihren Langstreckenservice nach NY erheblich verbessert, besonders die Hostessen in ihren roten Uniformen sind ausnehmend freundlich und nett.» Soviel zum Thema «A smile in the sky». Leider war diese Langstrecke nur ein Verlustbringer und wurde bald wieder eingestellt. Mit einem neuen Management gelang ab 1970 der Turnaround.

## Konsolidierung und Flottenharmonisierung

Mit Anton Heschgl und Hubert Papousek kamen 1970 zwei neue Manager an Bord der AUA. Diese leiteten einen erfolgreichen Sanierungsplan ein. Eine Flottenharmonisierung auf DC-9, später MD-80-Flugzeuge, die Konzentration auf Europa, die Errichtung zweier Werften am Flughafen Wien, neue Uniformen, die Suche nach Kooperationen sowie endlich schwarze Zahlen zu schreiben waren unter anderem die Ziele der beiden Manager. Die AUA sicherte sich so nach und nach den Titel «Bester Ost-West-Carrier» und der Flughafen Wien-Schwechat wurde ein wichtiger Ost-West-Hub in Europa. Der spätere Charterverkehr unter der Marke «Touropa Austria» lief prächtig. So fragte einmal eine Dame nach der Landung eines Charterfluges auf Palma de Mallorca ihren Sitznachbarn, was man «denen da vorne» so als Trinkgeld gibt. Er antwortete: «Dem mit vier Streifen geben's zehn Schilling, für den mit drei Streifen genügen fünf!»

1971 konnte erstmals ein Bilanzgewinn erzielt werden. 1987 funkte Formel 1-Weltmeister Niki Lauda, der um eine Fluglinienkonzession für seine Lauda Air ansuchte, dazwischen. Die AUA wollte dies aber unbedingt verhindern. Lauda erhielt die Linienkonzession trotzdem. Anton Heschgl sagte damals nach einem Meeting zu Niki Lauda: «Ich werde wie ein Fuchs vorm Loch auf Sie warten und wenn Sie nur das rote Kappl hinausstrecken, dann hab ich Sie!» Leider hat dieser Spruch auf die Mitarbeitenden beider Unternehmen nach der Lauda Air-Übernahme 1997 und der Zusammenführung der Flugbetriebe 2004 noch lange Jahre negativ nachgewirkt. 1988 wurde der Fokus auch wieder auf die Langstrecke gerichtet. Mit dem Airbus A310 ging es nach New York und Tokio und damit begann die neuerliche Umflottung: Airbus A320/321 für die Kurz- und Mittelstrecke sowie A340-200/300 für die Langstrecke wurden geordert. Durch die «beordnete» Übernahme der Lauda Air Anfang der 2000er-Jahre existierte ein veritabler Flottenmix im AUA-Konzern. Airbus-, Fokker 70/100-, Dash 8- und Boeing-Flugzeuge verursachten hohe Kosten – fast zu viel für den österreichischen Luftfahrt-Standort. Doch mit Kooperationen sollte dieses «Chaos» entflochten werden.

## Kooperationen

Heute ist die AUA Mitglied der Star Alliance und «günstiger Produzent» im Premiumsegment des LH-Konzerns. Doch vor dem lange diskutierten Beitritt zur grössten Luftfahrt-Allianz Ende der 1990er-Jahre unter den neuen Vorstandsdirektoren Herbert Bammer und Mario Rehulka gab es immer wieder Versuche, Allianzen zu gründen. Das Projekt Steinbock unter Federführung der Swissair wurde evaluiert, aber verworfen, doch die enge Kooperation in der «Qualiflyer Group» mit Swissair hatte dann lange Jahre Bestand. Trotzdem häufte sich über die Jahre ein Schuldenberg an – SARS, Vogelgrippe, 9/11, Terror, Kerosinpreise und der Wettbewerbsdruck der aufstrebenden Low Cost Carrier waren einige der Ursachen.

Noch zur 50-Jahr-Feier 2008 gab der damalige AUA-Boss Alfred Ötsch bekannt, dass die AUA durch eine Beteiligung eines arabischstämmigen Gönners gerettet sei. Dem war aber nicht so und es kam, um eine dringende Insolvenz abzuwenden, zu äusserst langwierigen Verhandlungen über das weitere Schicksal der AUA. Dank dem damaligen österreichischen Vorstandsvorsitzenden der Lufthansa, Wolfgang Mayrhuber, kam die rot-weiss-rote Airline Ende 2009 unter die Fittiche des Kranichs, samt 500 Mio. Euro als Mitglied der Republik Österreich. Es war ein «kleines österreichisches Wirtschaftswunder und bereits eine Sekunde vor Zwölf», so Kay Kratky, heutiger CEO, zur damaligen Situation.

Seither wird die AUA von ehemaligen Lufthansa-Managern geführt und erreichte im Jahre 2017 ihr bestes Ergebnis mit 12,9 Mio. transportierten Passagieren und einem Gewinn (EBIT) von 101 Mio. Euro. Austrian wächst und hat derzeit fast 7000 Mitarbeiter sowie eine Flotte von 83 Flugzeugen, die durchschnittlich 395 Flüge täglich absolvieren. Per 31. Juli 2018 wird Kay Kratky die AUA verlassen und durch den CCO der Lufthansa Cargo, Dr. Alexis von Hoensbroech, als neuer CEO abgelöst. **cp**

## Franz Zussner

*Der Autor bedankt sich für die Unterstützung bei Peter Baumgartner, Autor des Buches «Ein Lächeln fliegt um die Welt», sowie beim ehemaligen AUA-Vorstand Mario Rehulka für seine Bonmots über «Lustiges und Heiteres» aus 60 Jahren Austrian Airlines.*



Mit fünf Caravelles begann 1963 das Jetzeitalter der AUA.



Von Sabena geleaste B707 verbanden 1969 Wien mit New York.



DC-3-Maschinen, die im Binnenverkehr ab 1963 eingesetzt wurden.



Basis der AUA ist der Flughafen Wien-Schwechat.



Der erste Embraer 195 der Austrian Airlines startete am 4. Januar 2016 unter der Flugnummer OS 177 zum Erstflug.

# Die Luftfahrt der Zukunft



## Future Aircraft

2016 nutzten weltweit 3,8 Milliarden Menschen das Flugzeug. 2017 waren es bereits 4,1 Milliarden. Die IATA prognostizierte 7,2 Milliarden Passagiere bis im Jahr 2035. Lösungen zu finden, wie sich damit verbundene Probleme bewältigen lassen, ist unter anderem Aufgabe für Forschungsinstitute, Triebwerks- und Flugzeughersteller, Airlines und Regierungen. Fakt ist: Bis 2050 wird sich die Weltbevölkerung verdoppelt haben! Wie aber kann die Zukunft der Weltluftfahrt aussehen, wo liegen Einsparungspotenziale und wie können die Sicherheit und der Passagierkomfort erhöht werden?

Im letzten Jahrhundert sah noch alles überschaubar aus. Das Flugzeug etablierte sich zwar zunehmend als Massenverkehrsmittel. Das Wachstum schien ungebremst. Doch dann: Die Schweizer Fluggesellschaft Swissair stellte ihre Dienste am 31. März 2002 ein. In zwei Schritten übernahm in der Folge Lufthansa die neugegründete Swiss. Heute kann diese sich eigenständig unter dem Dach der erfolgreichen Lufthansa weiterentwickeln und unter anderem vom Flottenmanagement, der Lufthansa Flight Training und dem weltweiten Verbund der Lufthansa Group profitieren. Zur Konzernpolitik gehört, dass sowohl eigenständige Unternehmen der Gruppe

als auch der Gesamtkonzern sich zukunftsorientiert weiterentwickeln. Dazu zählt unter anderem die Lufthansa Technik (LT) mit Sitz in Hamburg. Nach aussen wirkt Lufthansa Technik als reines Wartungszentrum. Doch Erfahrungen aus dem Streckeneinsatz fließen in die Wartung ein und beeinflussen besonders auch die zukünftige Flottenpolitik mit dem Ziel, möglichst profitabel operieren zu können, aber auch kompetente Unterstützung zu bieten, um die Vision eines neuen Flugzeugs zu einer funktionierenden, profitablen und dauerhaften Realität werden zu lassen. LT beteiligt sich an Konstruktionsprozessen und optimiert auf diese Weise spätere Wartungsarbeiten.



## Investitionen in die Zukunft

Heute betreibt eine Mehrheit der Fluggesellschaften neue und ausgereifte Flotten, dies stets mit Blick in die Zukunft. Die Einführung neuer Flugzeuge in eine Flotte wiederum erfordert Investitionen in Infrastruktur, Ausrüstung und Ausbildung. Um diese Ziele zu erreichen, werden Partnerschaften mit ausgewählten Herstellern aufgebaut. Damit wird sichergestellt, dass alle erforderlichen Wartungseinrichtungen, Komponenten-Lieferketten und technischen Kapazitäten rechtzeitig betriebsbereit sind, bevor ein Operator mit der Inbetriebnahme des neuen Flugzeugtyps konfrontiert wird. Mit gewohnter Technologie und etablierten Prozessen einerseits, neuen Technologien, neuen Werkzeugen, neuen Supportprozessen und ergänzenden Schulungen andererseits macht die Flotteneinführung jedes neuen Flugzeugs Integratoren notwendig, um einen sorgenfreien Betrieb zu ermöglichen. Sonderabteilungen stehen in engem Dialog mit Flugzeug- und Triebwerksherstellern sowie mit Forschungsinstituten, um den Anschluss an die Zukunft nicht zu verlieren.

## Neue Flugzeugkonzepte

Der Dialog zwischen allen beteiligten Partnern trägt dazu bei, Probleme vorherzusehen und zu vermeiden. Dies ist umso wichtiger,

Rechts: First Class-Passagieren werden Einzelkabinen geboten, die auch das Arbeiten auf langen Strecken erträglich machen.

Rechts unten: Höchste Individualität, kombiniert mit grösstem Komfort prägt die Standards moderner Business-Jets.

Unten: Bildschirme mit interaktiven Möglichkeiten sind heute schon bei manchen Airlines Standard in allen Klassen.

als sich die Flugzeugkonzepte der Zukunft deutlich von den bisherigen abheben werden. Dazu einige Beispiele: Eine kreisrunde Rumpfröhre gilt rein aerodynamisch als ideale Rumpfbauform. Dennoch gibt es in den USA Untersuchungen bei der NASA über vollkommen neue Konzepte. Ingenieure des Massachusetts Institute of Technology, die für das Fixed-Wing-Projekt der NASA Aeronautics Research Mission arbeiten, weisen auf die möglichen Vorteile von breiteren, doppelten Rumpfen mit Flügeln hin. Ein Modell des sogenannten «Double Bubble» D8 Airliner-Konzepts ist im NASA Langley Research Center in Hampton, Virginia, im Subsonic Wind Tunnel für Tests untersucht worden.

Das Doppelblasenkonzept ist jedoch nur einer von mehreren Entwürfen der NASA. «Das Team verfeinert die Arbeit des letzten Jahres», sagt Rich Wahls, Wissenschaftler am Fixed-Wing-Projekt Anfang des Jahres. «Wir erhalten mit einem neuen Messgerät höhere Genauigkeitsdaten und mehr Einblick in die Strömungsphysik.» Zwei Fra-

gen, welche die Ingenieure mit Hilfe eines Modells zu beantworten versuchen: Reduzieren in den Rumpf eingebettete Triebwerke den Luftwiderstand und wenn ja, um wie viel? Verringerter Widerstand hilft, den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren.

Lockheed Martin denkt bei seinem Hybrid-Wing-Body, der Merkmale der BWB (Blended Wing Body = «übergangslose Flügel-Rumpf-Verbindung») auf dem vorderen Teil des Rumpfes mit einem konventionellen T-förmiges Heck aufweist, daran, die Strahltriebwerke an der Seite des Rumpfes, aber über dem Blended Wing zu montieren. Erhöhter Auftrieb, reduzierter Widerstand und ein leiserer Betrieb seien mögliche Vorteile, begründet Lockheed Martin.

Boeing hat für sein BWB-Konzept zunächst in Zusammenarbeit mit der NASA das Subscale-X-48-Programm als Modell getestet. Ganz anders das sogenannte Truss-Braced-Wing-Konzept mit einem sehr breiten, aerodynamischen Flügel mit hoher Streckung. Es sieht vor, dass der Flügel durch tragende V-Streben seine Stabilität erhalten



# Die Luftfahrt der Zukunft

Airbus untersucht mehrere VTOL-Konzepte für autonomes Fliegen. «Vahanna» von A3 Airbus flog erstmals in Pendleton/Oregon kurz nach Jahresbeginn.



soll. Ansonsten erscheint das Flugzeug konventioneller als die anderen betrachteten X-Wing-Konzepte.

Wie bereits bei den jüngsten Konstruktionen von Boeing und Airbus, wird verstärkt auf Faserbündelwerkstoffe statt des klassisch verwendeten Aluminiums gesetzt. Eine druckbelüftete Kabine herzustellen ist aber besonders beim BWB nicht so leicht zu realisieren wie bei einer klassischen Rumpfröhre. Nur die Anwendung hochreissfester Fasern wie Carbon ermöglichen steife Strukturen, eine Grundvoraussetzung für den modernen Flugzeugbau. Vollkommen ungelöst sind hingegen die Anforderungen an Flughafen-Infrastruk-

turen. Bereits in den 1980er-Jahren hatte Airbus über Canard-Konzepte nachgedacht, doch gerade das Andocken an vorhandene Fluggastbrücken führte zum Abbruch der Überlegungen.

## Future Air Cabin für entspanntes Reisen

Alljährlich treffen sich in Hamburg führende Flugzeug-Innenausatter auf der weltweit grössten Fachmesse Aircraft Interiors Expo. Der Trend ist klar: Dem Passagier soll höchstmöglicher Komfort, besonders auch für lange Reisen, geboten werden. Schon heute wird über fensterlose Kabinen nachgedacht, die zwangsläufig für «Holzklassen» bei den Blended Wing-Konzepten zum Zug kämen.

Grosser Wert wird auf optimale Beleuchtungskonzepte auf LED-Basis gelegt. Ihnen folgt mit neueren Konzepten Rockwell Collins mit integrierten Lichtsystemen. Neu sind etwa elektrische Leitungen aus dem Drucker bis hin zu umweltschonenden Wasserzuführungen. Grosse Aufmerksamkeit wird aber auch auf die Hygiene in den Nassbereichen gelegt, die besonders bei Langstreckenflügen von Bedeutung sind.

## Effizientere Antriebssysteme

Gemäss Statistik ([www.statista.com](http://www.statista.com)) lag der Anteil der Treibstoffkosten an den operativen Gesamtkosten der Fluggesellschaften weltweit im Jahr 2016 bei rund

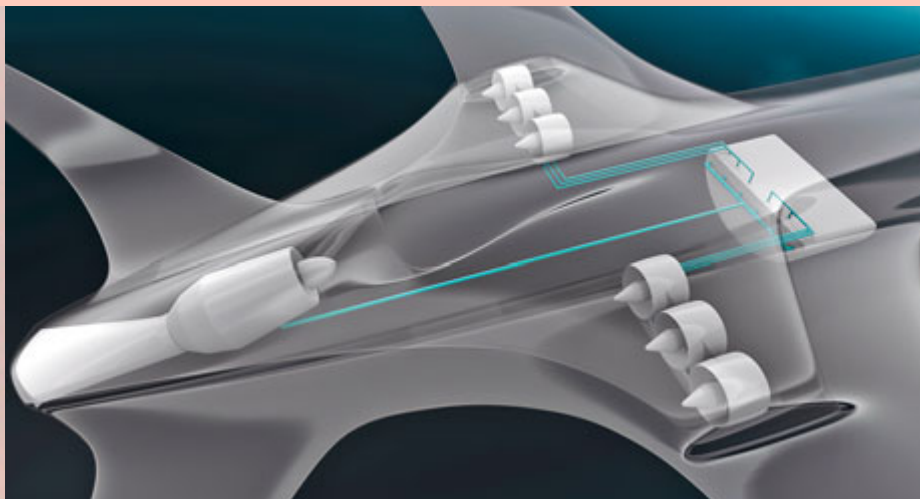


Eine optimale Beleuchtung in den Kabinen soll Langstreckenflüge erträglicher machen.





«Vahanna» befindet sich in der Erprobungsphase.



Fotos: Airbus

21 Prozent, ein Jahr zuvor noch bei 27 Prozent. Triebwerkhersteller verblüffen immer wieder aufs Neue mit Innovationen, die Treibstoffersparnisse ermöglichen. So etwa die jüngst bei Airbus eingesetzten Getriebefans – sowohl bei der Baureihe A320neo als auch für die Wide Bodys – die bis zu 15 Prozent Treibstoffersparnis erbrachten. Ingenieure glauben aber, dass dies noch nicht das Ende der Fahnenstange ist. Bei noch höheren Nebenstromverhältnissen liessen sich nach Meinung von Fachleuten weitere 20 Prozent einsparen. Bio-Treibstoffe können, wie bereits nachgewiesen, eine Alternative sein. Diese müssten jedoch eingesetzt werden können, ohne die

Nahrungsmittelproduktion zu tangieren. Immerhin benötigen die Airlines weltweit 500 000 Tonnen Kerosin täglich! Auf breiter Ebene werden deshalb auch alternative Antriebskonzepte evaluiert. Dazu zählen Hybridantriebe ebenso wie reine Elektroantriebe. Beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) laufen schon seit Jahren Untersuchungen mit zwei Experimentalflugzeugen mit Brennstoffzellen. Eine echte Alternative? Bis heute wohl kaum. Dafür steckt die Brennstoffzelle noch zu sehr in den Kinderschuhen. Vorstellbar sind Gasgeneratoren, die Pufferbatterien versorgen, aus denen die elektrischen Antriebsmotoren ihre Energie beziehen. Das sehen auch jüngst vorgestellte Projekte wie das israelische Geschäftsreiseflugzeug Alice oder das bereits im Umbau befindliche Passagierflugzeug BAe 146 vor, das stufenweise mit Siemens-Antriebseinheiten von jeweils 2 MW ausgestattet und erprobt werden soll. Erstflüge mit neuen Kleinverkehrsflugzeug-Konzepten sind sowohl für dieses als auch für das kommende Jahr vorgesehen.

### Elektrisch über den Atlantik?

Ob es Easy Jet gelingen wird, wie angekündigt bis in zehn Jahren alle Kurzstrecken der Airline mit batteriebetriebenen Flugzeugen zu bedienen, hängt primär von den Energiespeichern ab. Das britische Unternehmen hat sich zu diesem Zweck mit dem kalifornischen Start-up Wright Electric – ein Team aus Raumfahrt-Ingenieuren – zusammengesetzt. Die Pläne des Jungunternehmens sind ambitioniert: Wright Electric will Passagierflugzeuge bauen, die in zehn bis zwanzig Jahren Kurzstreckenflüge (ca. 540 Kilometer) abdecken können, etwa gleich schnell sind wie herkömmliche Maschinen und Platz für bis zu 200 Passagiere bieten sollen. Die oft gestellte Frage, ob es den Tag geben wird, an dem mit elektrischem Antrieb der Atlantik überquert werden kann, wird aber weiterhin hypothetisch bleiben. Ein jumboähnliches Flugzeug sollte im Jahr 2050 zumindest wesentlich sparsamer sein als eine heutige Boeing 747. **CP**

Hellmut Penner

Foto Hintergrund: A3 Airbus



Den Getriebefans gehört die Zukunft. Der Serienfertigung gehen lange Reihen von Prüfstandversuchen voraus.



Fotos: MTU Aero Engines





# «Helikopter leisten gute Arbeit für alle»

Vor 25 Jahren wurde die Swiss Helicopter Association (SHA) gegründet. Der kleine Branchenverband bemüht sich um bessere Rahmenbedingungen für die Helikopterfliegerei in der Schweiz und in Liechtenstein und um Akzeptanz in der Bevölkerung. «Cockpit» hat sich mit SHA-Präsident, Nationalrat Martin Candinas, unterhalten.

**«Cockpit»:** Herr Candinas, wie oft fliegen Sie Helikopter?

**Martin Candinas:** Selber fliege ich gar nicht; ich bin nur Passagier, und auch das nur selten. In meinem ganzen Leben komme ich auf keine zehn Flüge. Aber die Art, wie Helikopter fliegen und die Vielfalt ihrer Einsatzmöglichkeiten begeistern mich.

**War diese Begeisterung der Grund dafür, dass Sie Präsident der SHA geworden sind?**

Technisch gesehen fasziniert es mich zu sehen, wie diese meist tonnenschweren Geräte an sich drehenden Flügeln abheben und sich scheinbar mühelos in alle Richtungen bewegen können. Dass ich das Präsidium der SHA übernommen habe, liegt aber vor allem an der Bedeutung dieser kleinen Branche für das gesamte Land. Ob im Rettungswesen, bei Versorgungsflügen im Gebirge, auf unzugänglichen Baustellen, in der Holzwirtschaft oder für touristische Zwecke: Die Helikopterunternehmen in der Schweiz leisten Grosses.

**Als Nationalrat sind Sie sehr gut vernetzt. Ist Polit-Lobbying Ihre Hauptaufgabe?**

Ein Branchenverband profitiert zweifellos davon, wenn seine Anliegen in der Politik aktiv vertreten werden. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Behörden in der Schweiz und dem europäischen Ausland ist aber mindestens ebenso wichtig. Und zu meinen Aufgaben als Präsident gehört auch der laufende Kontakt zur Branche selber. Unsere Mitglieder und auch potenzielle Neumitglieder müssen wissen, dass der Verband immer ein offenes Ohr für ihre Anliegen hat.

**Interessiert sich im Bundeshaus überhaupt jemand für die Anliegen der kleinen Helikopterbranche?**

Wir sind ein sehr kleiner Verband. Darum

ist es umso wichtiger, dass wir vernetzt sind und mit den grossen Wirtschaftsverbänden intensiv zusammenarbeiten. Die Schweizer Helikopterunternehmen leisten auf verschiedenen Gebieten hervorragende Arbeit. Das ist den Volks- und Kantonsvertretern bewusst und sie schenken mir, SHA-Geschäftsführer Philip Kristensen und den Vertretern unserer Mitglieder auch immer wieder ihr Gehör.

**Warum hört man dann zum Thema Helikopter nicht mehr im Bundeshaus?**

Politische Arbeit ist langfristige Arbeit und viel davon läuft hinter den Kulissen ab. Entscheidend ist nicht immer der grosse Medienauftritt, sondern das Resultat in den Abstimmungen und am Ende in den Gesetzen und Verordnungen. Das sah man zum Beispiel bei den Alterslimiten für Berufspiloten: Das Parlament entschied, dass die Schweiz eine andere Regelung braucht, als dies die EASA verlangte.

**«Politische Arbeit ist langfristige Arbeit und viel davon läuft hinter den Kulissen ab.»**

**Sie sprechen die EASA an. Ist sie für die Heliunternehmen in der Schweiz Fluch oder Segen?**

Vermutlich etwas von beidem. Dass die Schweiz Teil der EASA ist, ist nun einmal eine Tatsache und es hat zweifellos seine Vorteile, wenn unser kleines Land nicht jede Bestimmung selbst erfinden und jede Typenzulassung nach eigenen Spielregeln durchführen muss.

Andererseits haben die Heliunternehmen in unserem Land besondere Bedürfnisse und Möglichkeiten für den sicheren und

wirtschaftlichen Betrieb ihrer Maschinen. Hier gilt es, die europäischen Bestimmungen so an die Schweizer Realität anzupassen, dass unsere Unternehmen auch damit leben können. Skilifte montieren auf 2500 Metern ist nun einmal nicht dasselbe wie ein Offshoreeinsatz für Ölplattformen in der Nordsee.

**Bekommt die kleine Schweiz in Köln und Brüssel denn die Aufmerksamkeit, die sie braucht?**

Das variiert von Thema zu Thema. Je grösser ein Länderverbund, desto weniger hat ein einzelnes Land natürlich zu sagen. In der Helikopterfliegerei genießt die Schweiz aber einen sehr guten Ruf und wir versuchen gemeinsam mit unseren Mitgliedern, unser Wissen und unsere Erfahrung in den EASA-Ländern einzubringen. Zuweilen dringen wir durch und zuweilen müssen wir halt den Weg über unser Parlament nehmen.

**Werden Sie vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) unterstützt oder wird Ihre Lobbyarbeit dort kritisch betrachtet?**

Unser Bundesamt weiss, dass wir Opposition gegen Bestimmungen nicht zum Selbstzweck betreiben. Wann immer wir gegen Regulierungen antreten, haben wir gute Gründe dafür. Es liegt aber in der Natur der Sache, dass Unternehmen und ihre Aufsichtsbehörden nicht immer dieselben Prioritäten haben. Dann reibt man sich aneinander und sucht nach einer Lösung, mit der beide leben können.

**Der Kampf gegen unnötige Regulierung steht ganz oben auf der Prioritätenliste. Ist es in der Fliegerei denn besonders schlimm?**

Fliegen hat mit Technik und vor allem mit Sicherheit zu tun; da sind gewisse Regeln im Interesse aller. Was aber unsere Betriebe

an Administrationsaufwand betreiben müssen, um Dokumentationen, Zulassungen, interne Reglemente, Audits und tausend andere Dinge belegen zu können, ist schlicht nicht zumutbar. Hier tut eine Deregulation dringend Not – auf Ebene EASA wie auch auf Ebene Bazl.

**Ein rein schweizerisches Thema sind die Gebirgslandeplätze. Als Bündner stemmen Sie sich gegen den Alpenschutz. Schlagen zwei Herzen in Ihrer Brust?**

Im Gegenteil. Jeder Bergler weiss, dass er seine Alpenlandschaft nicht verbrauchen oder zerstören darf. Er weiss aber auch, dass das Überleben in den Bergen verlangt, dass man in den Alpen wirtschaftlich tätig ist. Die Aufhebung von Gebirgslandeplätzen ist ein Versuch, den Alpen die wirtschaftliche Existenz weiter zu erschweren.

«Unser Bundesamt weiss, dass wir Opposition gegen Bestimmungen nicht als Selbstzweck betreiben.»

**Übertreiben Sie jetzt nicht ein bisschen?**

Ginge es ausschliesslich um Gebirgslandeplätze, könnte man das vermuten. Aber diese Plätze sind nur eines von vielen Beispielen, wie Naturschutzverbände versuchen, sich ein idyllisches Bild der Alpen zurecht-zuzimmern. Natürlich sollen die Alpen kein Disneyland werden, aber ohne Arbeitsplätze wandert immer mehr Bevölkerung ab. Ein Teufelskreis.

**Und was haben die Gebirgslandeplätze damit zu tun?**

Sie sind wichtige Punkte unserer fliegerischen Infrastruktur – vor allem für die Ausbildung von Piloten. Hier können Piloten in einer bekannten Umgebung das üben, was sie bei Einsätzen in unwegsamem Gelände – etwa bei Transport- und Rettungsflügen – können müssen.

**Ist das nicht eine Ausrede, um möglichst viele Touristen auf die Berge fliegen zu können?**

Touristische Flüge auf hochgelegene Plätze bieten den Piloten die Möglichkeit, Praxis in Gebirgsumgebung zu bekommen. Nicht wenige dieser Piloten wechseln später in die anspruchsvollere Transport- und Rettungsfliegerie. Müssten all die Gebirgslandungen als reine Schulungsflüge ohne Ticketein-



Foto: ZVG

Martin Candinas, Bündner Nationalrat und Präsident der Swiss Helicopter Association.

nahmen durchgeführt werden, würde die gesamte Helifliegerei verteuert. Die Zeche müssten Unternehmer, Landwirte und Gemeinden, ja die ganze Bevölkerung in den Berggebieten bezahlen.

#### Zur Person

Martin Candinas (37) ist Sozialversicherungsfachmann und lebt in Chur. 2011 wurde er für die CVP in den Nationalrat gewählt, wo er sich als Vertreter der Berggebiete, des öffentlichen Verkehrs und eines starken Service Public einen Namen machte. Seit 2016 ist er Präsident der Swiss Helicopter Association (SHA). Candinas ist verheiratet und Vater von drei Kindern.

**Touristische Flüge in den Alpen sind nicht unumstritten. Wie steht es sonst um die Akzeptanz der Helifliegerei in der Schweiz?**

Ich denke, die Schweizerinnen und Schweizer wissen, was sie an ihren Helikopterunternehmen haben. Kein Land hat ein vergleichbares Luftrettungswesen: Wenn irgendwo ein Ferienort von der Aussenwelt abgeschnitten ist, wird im Nu eine private Luftbrücke eingerichtet, Lawinhänge werden aus dem Helikopter gesprengt und auch zahlreiche Baustellen von der Grossstadt bis in die Hochalpen können nicht auf sie verzichten. **cp**

Interview: Christian Gartmann

# Ein Kampf gegen Windmühlen

Vor 25 Jahren wurde die Swiss Helicopter Association gegründet. Der Kampf gegen eine übermässige Regulierung war und ist eine ihrer Hauptaufgaben. Drei Gründer von damals blicken zurück.



«Es war eine grosse Aufbruchstimmung», erinnert sich Valair-CEO Hansruedi Amrhein an den 29. März 1993. Im Bahnhofbuffet Bern waren Vertreter von 20 Firmen zusammengekommen, um die heutige Swiss Helicopter Association als «Verein der Schweizerischen Helikopterunternehmen» zu gründen. Amrhein (56) ist der einzige im aktuellen SHA-Vorstand, der bei der Gründung schon dabei war. «Ich war der «Kleinste» am Tisch. Meine Flotte bestand aus einem einzigen Robinson R22», lächelt er. «Dennoch war mir klar, dass wir alle profitieren würden, wenn wir uns für gemeinsame Interessen einsetzen.»

Es war der inzwischen verstorbene Air Grischa-Geschäftsführer Hans Küng gewesen, der sie zusammengetrommelt hatte. Am Tisch sassen lauter Konkurrenten. «Am Anfang ging es darum, dass wir alle Landesteile und alle Arten von Helikopterfirmen vertreten konnten. Nur so könnten wir uns beim Luftamt Gehör verschaffen», erzählt Bruno Bagnoud (83), der Gründer von Air-Glaciers. Bagnoud war mehr als 20 Jahre im SHA-Vorstand, prägte den Verband und dessen Arbeit massgeblich und ist heute SHA-Ehrenmitglied. Er war es auch, der an der Gründungsversammlung den Leitsatz des Verbandes formulierte: «Erstes Ziel des Vereins ist es, gemeinsam gegen die Tendenz zu mehr Regeln und Vorschriften vorzugehen.» Die Regulierung der europäischen Luftfahrt hat in den 25 Jahren aber nicht etwa abgenommen. Beat Perren (88), Gründer der Air Zermatt, umschreibt es bildlich: «Das originäre Schweizer Luftrecht war ein relativ kleines Büchli und auch das amerikanische ist noch überblickbar. Im EASA-Luftrecht hingegen bestehen allein die Vorschriften für OPS und Flight Crew Licencing aus zwei Wälzern mit über 3500 Seiten.»

Auf den Erfolg oder Misserfolg ihrer Arbeit angesprochen, reagieren die drei befragten Gründer denn auch eher zurückhaltend. «In Bern haben wir zwar rasch eine gewisse Akzeptanz erzielt. Aber gerade im Umgang mit der EASA hätte ich mir von unserem BAZL mehr Unterstützung erhofft», sagt Bruno Bagnoud. In einigen Punkten habe die SHA dennoch durchaus Erfolge erzielt.

«Die Möglichkeiten, auf die Politik Einfluss zu nehmen, sind sehr beschränkt», bilanziert Beat Perren. «Trotz allem Einsatz ist der Betrieb für uns alle immer bürokratischer, komplizierter und dadurch teurer geworden.» Es ist vor allem die Aufgabe des Präsidenten Martin Candinas, in der Politik die nötige Aufmerksamkeit und Akzeptanz für die Anliegen der Branche zu erreichen (siehe Monatsinterview auf den Seiten 16 – 17 in dieser Ausgabe).

## Unaufhörliche Bemühungen um Akzeptanz in der Bevölkerung

Nicht alle Probleme kommen aus Köln und Brüssel: Die Forderungen nach immer restriktiveren Vorschriften für Aussenlandungen und die Schliessung von Gebirgslandeplätzen halten den Verband auch ein Vierteljahrhundert nach seiner Gründung auf Trab. Basis für alle Bemühungen ist die Akzeptanz in der Bevölkerung. An ihr arbeitet nicht nur der Verband, sondern jedes seiner Mitglieder Tag für Tag. Auch innerhalb der Branche sei die Sensibilisierungsarbeit für den Verband jeden Tag eine Aufgabe, räumt Hansruedi Amrhein ein. «Man muss manchmal auch über den eigenen Schatten springen. Von zehn Verbandsthemen bringen meinem Unternehmen vielleicht sieben etwas. Die anderen drei sind im besten Fall unwichtig. Dennoch unterstütze ich sie wenn ich sehe, dass sie für die Branche wichtig sind.» Bruno Bagnoud nickt: «Nicht alle haben dieselben Interessen und ein gemeinsamer Nenner ist nicht immer einfach zu finden. Zusammen haben wir aber zweifellos mehr erreicht, als wenn jeder seine Interessen allein vertreten hätte.» **cp**

Christian Gartmann



❶ Mit der BO 105 setzte die Rega ab 1973 erstmals zweimotorige Helikopter ein. Die HB-XGW (BO 105 CBS-4) flog von 1977 bis 1996 für die Rega. ❷ Mit der HB-XKE kam 1996 der erste Kamov Ka-32A12 in die Schweiz. Er ist noch heute für Heliswiss International im Einsatz. ❸ Schweizer Know-how im Ausland: Seit 2010 bildet Air Zermatt Rettungspiloten in Nepal aus. Im Bild: Air Zermatt-CEO Gerold Biner 2011 im Himalaya. ❹ Ein Stück Schweizer Helikoptergeschichte ist diese Alouette 3 (SA.316B) der Air-Glaciers: Die HB-XCB wurde 1966 gebaut, war die erste zivile Alouette 3 in der Schweiz und steht heute noch im Einsatz. ❺ Ein Stück Zukunft: Der erste Prototyp des Marenco SH09 (HB-ZXA) absolvierte am 2. Oktober 2014 seinen Erstflug.



Foto: Franz Wegmann



Foto: zvg Air Zermatt



Foto: zvg

## Klartext



**Von Martin Candinas**  
**Präsident SHA**

### Seite an Seite

Jubiläen sind beliebte Anlässe, um zurückzuschauen. Auch die SHA blättert zu ihrem Fünfundzwanzigsten in ihren Geschichtsbüchern und an der Jubiläums-Generalversammlung wurde manch alte Geschichte ausgegraben. Der Blick zurück ist sinnvoll, denn wer seine Geschichte nicht kennt, kann auch nichts aus ihr lernen. Die Helikopterbranche hat ein bewegtes Vierteljahrhundert hinter sich. Wie fast jede Schweizer Branche steht sie unter starkem Kostendruck und die Anforderungen der Kunden an das Personal und sein Fluggerät sind enorm gewachsen. Die Ziele, die sich die SHA vor 25 Jahren auf die Fahne geschrieben hat, haben nichts an Aktualität verloren. Im Gegenteil: Die nationale und internationale Regulierung hat ein Ausmass angenommen, das viele Betriebe kaum mehr stemmen können und Fluglärmgegner und Alpenschützer bekämpfen systematisch Landeplätze, Trainingsräume und Anflugrouten.

Es ist das Los vieler Branchenverbände, dass sie scheinbar gegen Windmühlen kämpfen. Das braucht viel Kraft und ist nicht selten frustrierend. Deshalb ist das Jubiläum der SHA auch der Moment, Danke zu sagen: meinen Vorgängern im Präsidentenamt, Francesco Maurer, Hans Küng und Rudolf Joder, den Geschäftsführern Dieter Neupert, Hans Schumacher, Adrian Stäger und Philip Kristensen, meinen aktuellen Vorstandskollegen sowie – stellvertretend für alle ehemaligen Vorstände – unserem Ehrenmitglied Bruno Bagnoud. Seite an Seite haben sie die SHA und ihre Anliegen vorwärtsgebracht. Dabei wurde viel gearbeitet, gekämpft, diskutiert und auch gestritten. Dass nicht immer alle das Heu auf der gleichen Bühne hatten, gehört genauso zum Alltag eines Branchenverbandes wie die Tatsache, dass man seine Ziele kaum je einfach erreicht und man manchmal Kompromisse eingehen muss, die wehtun. Genauso typisch für einen Branchenverband ist die Kooperation mit den Behörden. Der Kampf gegen die überbordende Regulierung ist kein Kampf gegen die Behörden, sondern vielmehr ein Miteinander zur Entwicklung von praxisnahen Bestimmungen, welche die Unternehmen sinnvoll umsetzen können. Die Arbeit wird der SHA in den nächsten Jahren nicht ausgehen.

## Heli-Focus



Fotos: Markus Herzig

Robinson R44 Raven II HB-ZMQ der Heli-Züri AG im späten Abendlicht.

# Heli «Mike Quebec»


Zwei klassische leichtere Helikopter haben im Schweizer Luftfahrzeugregister die Callsigns «Mike Quebec» getragen. Der Hughes 269C «Xray Mike Quebec» wurde von der Gallair AG in Deutschland gekauft und im April 1994 eingetragen. Der vorwiegend für Fotoflüge eingesetzte HB-XMQ erweiterte die Flotte, welche bereits aus den drei Maschinen HB-XPS, HB-XPT und HB-XZC des gleichen Typs bestand. Nach einem Unfall am 12. September 1997 auf dem Pragelpass musste der Helikopter abgeschrieben werden. Im darauffolgenden

Jahr wurde er durch die Schweizer 269C HB-XGJ ersetzt.

Der Robinson R44 Raven II «Zulu Mike Quebec» wurde im Jahre 2011 fabrikneu von der Heli-Züri AG übernommen und ergänzte den EC-120B Colibri HB-ZKQ. Die HB-ZMQ wurde vorerst von der Mountain Flyers 80 Ltd. operiert und ab Mai 2013 dann von der Heli Sitterdorf AG. Am 22. Dezember 2014 wurde der R44 während einem Privatflug beschädigt und in der Folge im Register gelöscht.

Die beiden Helikopter im Detail:

**HB-XMQ Hughes 269C;** S/N 1081; B/J 1981; vorher: D-HKUR; Eintrag: 12. April 1994, Halter und Eigentümer: Gallair AG; Löschung: 3. Oktober 1997.

**HB-ZMQ Robinson R44 Raven II;** S/N 13181; B/J 2011; vorher: N40047; Eintrag: 20. Oktober 2011, Halter: Mountain Flyers 80 Ltd., Eigentümer: Heli-Züri AG; Handänderung: 1. Mai 2013, neuer Halter: Heli Sitterdorf AG; Löschung: 9. Februar 2016. 

Markus Herzig



HB-ZMQ und HB-ZKQ der Heli-Züri AG mit einem Wetterschutz.



Hughes 269C HB-XMQ in den Farben der Gallair AG in Bern-Belp.



# Boeing AH-64E «Apache»

Seit 1984 lieferte Boeing über 2200 neue oder umgebaute «Apache» an die U.S. Army und 14 Exportkunden aus. Zurzeit werden 634 AH-64D zu AH-64E modernisiert. Ab 2019 wird Boeing zusätzlich 56 neue AH-64E bauen.

Technische Daten	
Hersteller	Boeing
Typ	Zweimotoriger Kampfhelikopter
Erstflug	30. September 1975
Länge (inklusive Rotor)	17,76 m
Höhe	4,64 m
Besatzung/Pax	1/1
Rotordurchmesser	14,63 m
Triebwerk	2 x General Electric T700-GE-701D
Max. Dauerleistung	2 x 1491 kW / 2 x 1179 kW
Leergewicht	---- kg
Einsatzgewicht	6838 kg
Reichweite	482 km
Höchstgeschwindigkeit	284 km/h
Website	<a href="http://www.boeing.com">www.boeing.com</a>

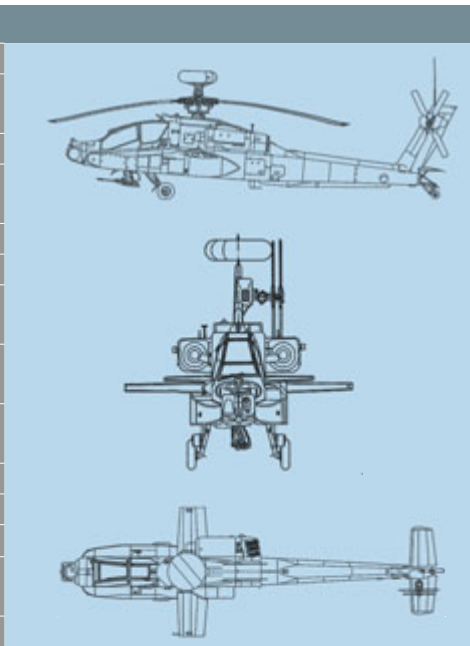


Foto: Boeing

Am 22. Juni 1973 erhielt die zum Hughes-Konsortium gehörende Toolco Aircraft den Auftrag zum Bau von zwei Prototypen YAH-64 für das Advanced Attack Helicopter-Programm (AAH) der U.S. Army. Drei Jahre später fiel der Entscheid für den YAH-64 (Hughes Model 77) und gegen den Bell YAH-63.

Toolco Aircraft war mittlerweile in Hughes Helicopters umbenannt worden. 1981 erhielt der AH-64 den Namen «Apache». Die Auslieferung der ersten Maschinen begann am 26. Januar 1984 an die US Navy. Im gleichen Jahr übernahm McDonnell Douglas Hughes und seit der Fusion von McDonnell Douglas und Boeing lautet die Bezeichnung Boeing AH-64. Boeing lieferte 1999 den tausendsten AH-64 aus. Als erster Export-Kunde bestellte Israel im März 1990 achtzehn AH-64A «Pethen» (Kobra). Im gleichen Jahr begann die Entwicklung des AH-64D «Apache Longbow». Northrop Grumman entwickelte das auf dem Rotorkopf montierte Longbow-Millimeterwellen-Radar (AN/APG-78), während Lockheed Martin den AH-64D mit radargelenkten Hellfire-Raketen (AGM-114L «Hellfire II») aufrüstete. Der erste Prototyp hob am 15. April 1992 ab und die Auslieferung begann fünf Jahre später. Bereits 1995 bestellte Grossbritannien 67 Longbow-Apache. Da britische Firmen über die Hälfte der Komponenten produzierten, erhielten sie die Bezeichnung WAH-64D Apache AH Mk. 1, wobei «W» für Westland steht. Ab 1998 entwickelte Boeing einen leichteren und robusteren Rumpf aus Verbundwerkstoffen. 2012 gaben Boeing und die U.S. Army die Umbenennung der ursprünglich AH-64D Block III bezeichneten Weiterentwicklung in AH-64E bekannt. Diese Version wird inoffiziell «Apache Guardian» genannt. Neben vielen Verbesserungen und Leistungssteigerungen kann die Besatzung nun Drohnen steuern und direkt auf deren Sensoren zugreifen. Der Bordschütze sitzt im Apache vorne, der Pilot auf einem um 48 Zentimeter erhöhten Sitz dahinter. Beide sind durch eine starke Panzerung geschützt. Als Bewaffnung stehen ihnen je nach Einsatz an den Stummelflügeln montierte Gestelle mit je vier lasergesteuerten Hellfire-Luft-Boden-Raketen, 19 un gelenkten 70-Millimeter-Raketen oder je zwei Luft-Luft-Lenk Waffen AIM-92 «Stinger» oder AIM-9L «Sidewinder» zur Verfügung. Die unter dem Rumpf angebrachte, drehbare 30-Millimeter-Kanone kann bis 1200 Schuss hochexplosive Munition verschießen. **cp**

Walter Hodel

# Jubiläum der Air Zermatt



Die modernste Maschine der Air Zermatt-Flotte: Die zweimotorige Bell 429 wurde am 3. Mai 2018 im Luftfahrzeugregister eingetragen und wird vor allem für Rettungs- und Taxiflüge eingesetzt.

Fotos: Roger und Tina Steiner

## Im Wallis wurde gefeiert

Wie bereits im Vorfeld ausführlich berichtet («Cockpit» Nr. 5/2018), feiert die Air Zermatt heuer ihr 50-jähriges Bestehen. Das Jubiläum wurde am 19. und 20. Mai mit zwei Tagen der offenen Tür auf dem Heliport Raron – der Basis der Air Zermatt – zelebriert.

Den 7000 Besuchern boten die Organisatoren ein vielfältiges und interessantes Rahmenprogramm. Während sich die jüngsten Besucher unter anderem beim Malwettbewerb oder auf der Hüpfburg amüsierten, erfreuten sich Gross und Klein an den beiden Flugsimulatoren EC 135 T3 und Alouette III, den flugfähigen Modellhelikoptern, notabene alle in den Farben der Air Zermatt, und dem Prototyp des ultramodernen SH09 der schweizerischen Kopter Group AG. Robert Illmaier sorgte mit seinem weltweit grössten Modellhelikopter, dem Nachbau des Lama HB-XII im Massstab 1:2,5, für Furore. Eineinhalb Jahre Bauzeit, 81 kg schwer, ausgerüstet mit einer Jakadofsky Pro X-Turbine mit elf Kilowatt Leistung sind Attribute dieses grandiosen Unikats.

### Flugvorführungen als Höhepunkte

Ein Höhepunkt aus dem fliegerischen Programm jagte den anderen: Hammerhead oder Back Turn, Screwdriver-Up oder die Lazy Eight sind Figuren, die von den Piloten



Oben: Die Aérospatiale SA 315 B Lama hielt fast 30 Jahre lang den Höhenweltrekord für Helikopter. Unten: Pausenlos starteten fünf Maschinen der Air Zermatt zu Rundflügen (im Bild: Eurocopter EC 130 T2).

des Super Puma Display Team der Schweizer Luftwaffe in Perfektion vorgefliegen wurden. Nicolas Ivanoff, seines Zeichens Red Bull Air Race- und Kunstflugpilot, sorgte mit seiner Extra 330LX von Hamilton für spektakuläre «g-kräfteige» Flugmanöver. Sigi «Blacky» Schwarz verlangte seiner 2400 Kilogramm schweren BO 105 C der Flying Bulls aus Österreich alles ab und stellte seine Maschine mit Leichtigkeit kurzerhand auf den Kopf. Mit ihrem revolutionären Rotorsystem ist sie bis heute der einzige voll kunstflugtaugliche Hubschrauber. Den finalen Höhepunkt zeigte die Air Zermatt: Winden-, Lösch- und Rettungsflüge respektive Demonstrationen gehören zum Kerngeschäft im Alltag.

Auch wenn das Wetterglück nicht sehr lange anhielt, tat dies dem Jubiläumsanlass keinen Abbruch. Die Feierlichkeiten werden denen, die vor Ort waren, noch lange als positiver Event in Erinnerung bleiben. **cp**

**Roger Steiner**

# Vor 50 Jahren im «Cockpit»



Die Lockheed 1329 Dash 8 Jetstar ging auf ein Pflichtenheft der amerikanischen Luftwaffe für einen mehrmotorigen Trainer zurück.

**E**in Bilderbogen vom Trainings- und Ausscheidungslager TAL der Schweizer Segelflieger auf dem Birrfeld eröffnete das «Cockpit» vor 50 Jahre. Unter anderem überflog die Convair CV-990A Coronado HB-ICE im Tiefflug den Flugplatz. In einem Bericht von der 7. Deutschen Luftfahrtschau in Hannover ist der neue Pilatus PC-8 Twinporter erwähnenswert. Im zweiten Teil der Artikelreihe über die amerikanischen Forschungsflugzeuge wurde die Geschichte der Bell X-2 und der Douglas X-3 Stiletto aufgezeigt. Ausführlicher dargestellt wurde die North American X-15A im vierseitigen Mittelteil des Heftes. Thematisch dazu passte die «Kleine Strömungslehre», eine Art Einführung in die Flugphysik.

Für die an der Zivillaviatik Interessierten war der Artikel über die irische Fluggesellschaft Aer Lingus lesenswert. Unter anderem wurde darin der Name erklärt: Lingus heisst auf Deutsch Flotte, die Fluggesellschaft also «Luftflotte». Ebenfalls als Zivilflugzeug vorgestellt wurde in der Typensammlung der Lockheed 1329 Dash 8 Jetstar, das viermotorige Geschäftsreiseflugzeug für bis zu zehn Passagiere. Ebenfalls in der Typensammlung, «Galerie» genannt, fand sich der englische Klassiker De Havilland D.H.60G Gipsy Moth, der leichte Bomber Martin 187B Baltimore V und das russische Verkehrsflugzeug Iljuschin Il-14. Schliesslich ist noch der Kampfhubschrauber AH-56A Cheyenne zu erwähnen, der ausführlich dargestellt wurde.



Fotos: Archiv Cockpit

Die De Havilland D.H.60G Gipsy Moth gehörte in der Zwischenkriegszeit zu den erfolgreichsten Sportflugzeugen.

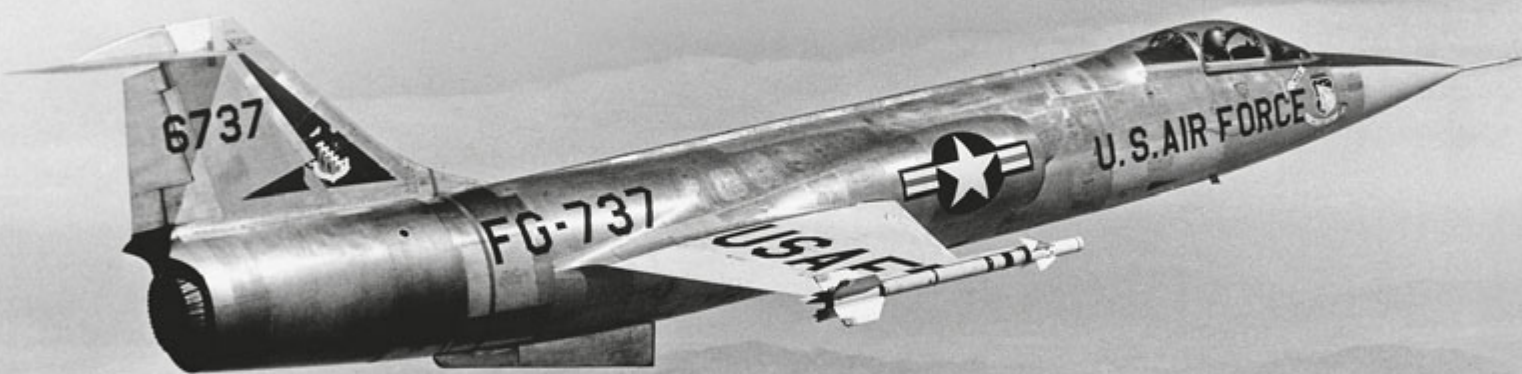


Foto: North American

Mit der North American X-15A, die von einer Boeing B-52 in der Luft gestartet wurde, erreichte der Mensch erstmals 107 960 m Höhe.

## Starfighter für die Schweiz (Teil 1)

# Tells Sternenjäger



Zwischen dem 14. Oktober und dem 21. November 1958 evaluierten Piloten der Schweizer Flugwaffe die Lockheed F-104 A im Herstellerwerk von Palmdale sowie auf der Edwards Air Force Base. Diese F-104-A-5-10 (Matrikel-Nummer 56-737) FG-737 war das erste Exemplar des im Lockheed-Stammwerk von Palmdale gefertigten Blocks, der elf Einheiten umfasste.

Eine F-104 S ist Teil der kürzlich im Verkehrshaus eröffneten Sonderausstellung «Die Schweiz fliegt!». Damit rückt der Starfighter ganz unverhofft ins Rampenlicht und erhellt die weitgehend in Vergessenheit geratene Erprobung der F-104 durch die Flugwaffe vor genau 60 Jahren. Tells Sternenjäger waren weltweit die ersten ausländischen Piloten, die sich den damals streng geheimen F-104 zur Brust nehmen durften.

**H**auptmann Arthur Moll gibt Schub, Vollschub. Genauso eloquent wie kraftvoll setzt das General Electric J79-GE-3-Triebwerk mit seinen 6713 Kilopond Schub zum Galopp Richtung Stratosphäre an. «Das Höhenruder wird ab 70000 Fuss unwirksam, der zu geringe Kabinendruck bewirkt das Aufblasen meines Druckanzuges», erinnert sich der 37-jährige Moll an seine am 13. November 1958 auf 21600 Meter Höhe führende Dienstreise an Bord einer YF-104. Nie zuvor waren Tells Adler so weit Richtung All vorgestossen.

## Eidgenossen als Starfighter-Pioniere

Rückblende: Rund ein Jahr zuvor war die Schweiz als eines der ersten Länder ins Visier der vorzüglich geölten Propaganda-Maschinerie des finanziell schwer taumelnden Lockheed-Konzerns geraten. Die atemberaubende Steigleistung machte die F-104 für die topographisch kleine Schweiz mit geringen Vorwarn- und Reaktionszeiten zum idealen Abfangjäger gegen mit Schallgeschwindigkeit operierende Bomber. Als erstes Serienmuster in der Luftfahrtgeschichte

liess der Starfighter zudem die Mach-2-Marke im Horizontalflug locker hinter sich.

Zwischen dem 8. und 9. Oktober 1957 durften sich drei Eidgenossen – notabene die allerersten ausländischen Piloten – während neun Flügen mit dem Starfighter vertraut machen, wobei Geschwindigkeiten von Mach 1,8 erreicht wurden. Offenbar ist das Starfighter-Dossier innerhalb der Schweizer Armee zur Chefsache erklärt worden: nur so lässt sich die Dienstreise von Oberstdivisionär Etienne Primault nach Kalifornien erklären. Der Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen durfte vor Ort eine von Lockheed verfasste Studie zum Einsatz der F-104 über der Schweiz entgegennehmen.

Zum Zeitpunkt von Primaults Visite befanden sich 17 YF-104-Versuchsträger sowie sieben Vorserienmaschinen F-104 A in der Erprobung durch das Flight Test Center. Bei der Truppe war der Starfighter noch nicht eingeführt. In einer Erstbestellung orderte die USAF am 2. März 1956 146 F-104 A Jäger und sechs F-104 B Trainer für das Air Defense Command sowie 56 Atombomben tragende F-104 C-Jagdbomber für das Tactical Air Command.

Ein am 13. Februar 1958 vom 58-jährigen Oberstkorpskommandanten Jakob Annasohn zuhanden von Oberstdivisionär Etienne Primault verfasstes Dokument fällt ein vernichtendes Urteil über den Starfighter. Bemängelt werden unter anderem die inakzeptabel lange Start- und Landerollstrecke, ein untolerierbar grosser Kurvenradius sowie die mangelnde Manövrierfähigkeit im Erdkampfeinsatz. Auch die Preisvorstellungen von Lockheed sprengen die Budgetvorstellungen der Eidgenossen. «Unsere Piloten achten die F-104 für unsere Verhältnisse als absolut ungeeignet», zieht Annasohn in seinem Bericht Fazit.

## Eclat über Kloten

Doch Totgesagte leben länger: Wohl dem Charme des Starfighters erlegen, gab Oberstdivisionär Etienne Primault im Sommer

Oben: Die Flugwaffe stufte die erste Einsatzversion F-104 A als denkbar ungeeignet für Schweizer Verhältnisse ein. Die FG-757 gehörte zu einer Serie von 16 F-104-A-10-LO.

Unten: Die Schweizer Erprobungspiloten absolvierten 24 Flüge auf dem Vorserienmuster YF-104-LO.

1958 grünes Licht für eine Demonstration von zwei zur 83<sup>rd</sup> Fighter Interceptor Squadron gehörenden F-104 B. Das Programm sah vor, dass hochrangige Schweizer Militärs als Passagiere mitfliegen durften – darunter auch der damalige Flugwaffen-Kommandant Brigadier Hugo Troller. Die Flüge sollten zwischen dem 9. und 10. Juli 1958 ab Zürich-Kloten stattfinden.

Nur einen Tag vor dem Eintreffen der beiden F-104 B zog das vom geplanten Schaufliegen nie offiziell unterrichtete und darob höchst irritierte Eidgenössische Militärdepartement die Notbremse. Der freisinnige Bundesrat Paul Chaudet höchstpersönlich untersagte den für die Öffentlichkeit nie publik gemachten Event. «Der Departementschef hält diese Vorführung für höchst inopportun», heisst es zur Begründung in einem Protokollauszug.

### Brüske Kehrtwende in der Lorbeerkrantz-Etage

Aber Lockheed blieb am Ball und lockte die Eidgenossen mit Informationen über eine in Entwicklung stehende, umfangreich verbesserte und vor allem erdkampftaugliche Version der Starfighter – was Oberstkorpskommandanten Jakob Annasohn prompt zur Kehrtwende animierte: Am 10. Oktober 1958 überquerten drei im Auftrag der Arbeitsgruppe für Militärflugzeugbeschaffung stehende Schweizer Erprobungspiloten den grossen Teich, um die F-104 erneut im Flug auf Herz und Nieren zu prüfen.

Erst im Januar des gleichen Jahres hatte das Air Defense Command ihre ersten F-104 A übernommen. Kurz darauf folgte der mediale Paukenschlag: Am 7. Mai 1958 kletterte Major Howard C. Johnson auf 27 813 Meter und heimste für Lockheed den Höhenweltrekord ein. Doch der Einsatz dieses ersten Serienmusters war überschattet von zahlreichen, meist durch Triebwerksversagen verursachten Abstürzen. Das schürte bei der Schweizer Delegation Ängste um das Wohl ihrer Piloten. Darum pochten die Eidgenossen vor Beginn der Flugerprobung auf eine erschöpfende Auskunft über den Grund der Verluste. Die Bedenken waren wohl schnell verflogen und Werkpilot Charles A. Kitchens fuchste das Trio auf der Starfighter ein. Am 14. Oktober 1958 startete Oberst Willy «Düsen-Willy» Frei vom Lockheed-Werksflugplatz Palmdale mit der F-104-A-10-LO (Matrikel-Nummer 56-762) zu seinem ersten Flug. Hauptmann Arthur Moll erlebte seinen Premieren-Ritt auf der YF-104-LO 55-2957. Tags darauf erhielt Hauptmann Hans-Ulrich Weber an Bord der F-104-A-10-LO seine Lufttaufe.

Anfang November 1958 absolvierten die Eidgenossen erste Zielflüge mit AIM-9B Sidewinder-Luft-Luft-Lenk Waffen bestückten F-104. Für Sondermissionen, die die Anwesenheit eines Werkpiloten erforderten, kam der doppelstizige F-104-B-1-LO 56-3721 zum Einsatz.

### Meiringen geistert durch die Mojave-Wüste

Die Eidgenossen wollten sich während der Evaluation Klarheit verschaffen, ob die Kurveneigenschaften sowie die Landerollstrecke der F-104 kompatibel mit den Gebirgsflugplätzen waren. Zu diesem Zweck simulierten die Schweizer Piloten über der in der Mojave-Wüste gelegenen Edwards Air Force Base Starts und Landungen unter Berücksichtigung des Geländeprofiles von Meiringen. Beim ersten Versuch am 28. Oktober 1958 flog allerdings die Defektheute mit Hauptmann Weber meldete Rauch im Cockpit und brach seinen



Flug ab. Um die Eignung als Jagdbomber abzuklären, flog das Trio mit der für zwei 1000-Pfund-Bomben modifizierte YF-104-LO 55-2957 scharfe Erdkampf-Einsätze gegen den stillgelegten Flugplatz von El Mirage. Am 19. November 1958 musste Oberst Frei allerdings seine Mission mit dem Vorserienmuster abbrechen, da die Schubdüse rebellierte.

### Der Griff nach den Sternen

Die drei Schweizer Piloten absolvierten insgesamt 57 Flüge auf sechs verschiedenen Starfightern. Zum Einsatz gelangten neben den drei schon erwähnten Maschinen die beiden F-104-A-5-LO 56-741 und 56-745 sowie die F-104-A-10-LO 56-748.

Mit der Starfighter durchbrachen Schweizer Piloten im Herbst 1958 erstmals die Mach-2-Grenze und kletterten über die magische Flughöhe von 70 000 Fuss – erst ein halbes Jahr später durften sich die Eidgenossen die Mirage III C in Istres und Casaux zur Brust nehmen. Die bis zum 21. November 1958 dauernde Starfighter-Erprobung war überschattet von zahlreichen Defekten. Besonders fatal auf engen Schweizer Gebirgsflugplätzen hätte sich das mehrfache Versagen des Bremsfallschirms ausgewirkt. Negativ fielen den Eidgenossen auch die zahlreichen Triebwerkswechsel auf.

Kein Zweifel: Der Lack des Wunderflugzeugs war ab – doch der Starfighter verblieb im Rennen um den künftigen Mach 2-Jäger der Flugwaffe. Nicht zuletzt, weil Lockheed mit einer speziell auf die Schweizer Bedürfnisse zugeschnittenen Version lockte. Nicht viel hätte gefehlt, und die F-104 wäre statt der Mirage III S zum Handkuss gekommen. Zu lesen in der Juli-Ausgabe. **CP**

### Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern, Wolfgang Mühlbauer sowie Hans-Ulrich Willbold von der Airbus Corporate Heritage für die Überlassung von Unterlagen und Fotos.

**Genf:** Im April landeten zwei Maschinen des Typs Boeing 737-800 der russischen S7 zu Wartungszwecken bei SR Technics in Genf.

**Foto:** Jean-Luc Altherr



**Zürich:** Der Airbus A310-300 HZ-NSA landete am 8. Mai in Kloten. Die Maschine ist 31 Jahre alt und gehört Al-Atheer Aviation.

**Foto:** Joël Bessard



**Basel:** Die türkische MNG Airlines fliegt unter neuer Bemalung. Dem Airbus A300B4-605R (F) TC-MNV des Carriers wurde die Ehre zuteil, als erste Maschine der Flotte das neue Farbleid zu tragen. Das Flugzeug steht regelmässig für DHL-Express ab Basel nach Leipzig im Einsatz, wie hier am Abend des 23. April. **Foto:** Dennis Thomsen



**Genf:** Air Nostrum hat für den Sommerflugplan mehrere Bombardier CRJ-1000 von der skandinavischen SAS gemietet. Die Flugzeuge fliegen in dieser hybriden Aufmachung mit spanischen Kennzeichen.

**Foto:** Jean-Luc Altherr



**Zürich:** Am 8. Mai startete diese B767-35D (ER) im Auftrag von Globus Reisen zu einem 22-tägigen Rundflug. Für 40 000 Franken werden die Passagiere durch Afrika und den Nahen Osten geflogen. Es handelt sich übrigens exakt um dieselbe B767 von Aeronexus, mit welcher die Rolling Stones auf Tour waren. **Foto:** Simon Vogt

**Zürich:** In Klotten zu Besuch war am 29. April diese B747-412 der russischen Rossiya. Sie war ab dem Flughafen Moskau-Vnukovo gestartet. **Foto: Simon Vogt**

**Basel:** Die ATR 72-202 (F) EI-SLV von ASL Airlines Ireland war bis vor kurzem noch mit der Registration HB-AFJ für Farnair und dann ASL Airlines Switserland ab Basel unterwegs. Jetzt transportiert sie im neuen Farbleid die Paketfracht von UPS nach Köln-Bonn.

**Foto: Dennis Thomsen**



**Basel:** Laudamotion ist mittlerweile die dritte Airline, die den Namen des mehrmaligen Formel-1-Weltmeisters Niki Lauda trägt. Sie fliegt seit Ende April im Auftrag von Condor ab Basel nach Palma de Mallorca. Im Bild der Airbus A320-214 OE-LOE der Airline am 4. Mai. Er flog zuvor bei der insolventen Air Berlin. **Foto: Dennis Thomsen**

**Stans:** Dieser Pilatus PC-24 fliegt noch unter der Bezeichnung HB-VSF. Bald wird die Maschine beim Royal Flying Doctor Service in Australien eingesetzt.

**Foto: Joël Bessard**



**Genf:** Etihad bedient Genf während des Sommerflugplans neuerdings täglich mit einer Boeing B787-9 anstatt eines A330-300. Ebenfalls neu ist, dass die Golf-Airline am Morgen nach Abu Dhabi fliegt statt wie bis anhin abends.

**Foto: Jean-Luc Altherr**







**Bild oben:**

**Zürich:** Diese B737-8AS (WL) der russischen UTair landete nach einem Go-around erst im zweiten Versuch in Kloten. Sie war in Moskau-Vnukovo gestartet. **Foto: Simon Vogt**

**Bild Mitte:**

**Stans:** Diese PC-21-Werksmaschine (HB-HZA) ist mit den vier Aussenlasten ein seltener Anblick. Die grossen Behälter sind Zusatztanks, die für längere Überführungsflüge (z.B. nach Australien und Qatar) angehängt werden. Daneben befinden sich Rauchgeneratoren, wie sie von Kunstflugteams an Vorführungen eingesetzt werden. **Foto: Joël Bessard**

**Bild unten:**

**Genf:** Diese Embraer 190BJ Lineage 1000 N760CC des privaten amerikanischen Challenger Management LLC weilte nach einem Aufenthalt in Zürich kurz in Genf. **Foto: Jean-Luc Altherr**

**Grosses Bild links:**

**Zürich:** Der private Sharjah Ruler Airbus A320-232 (CJ) wurde am 9. Mai in Kloten gesichtet. **Foto: Simon Vogt**



Foto: Pilatus

# Pilatus schreibt Erfolgsgeschichte

Das Geschäftsjahr 2017 war für Pilatus ein intensives, aber ein überaus erfolgreiches. Mit einem Umsatz von 986 Millionen Schweizer Franken, 115 ausgelieferten Flugzeugen, mehr als 2000 Vollzeitstellen und der Zertifizierung des PC-24 als Highlight zum Jahresende wird Unternehmensgeschichte geschrieben.

Das Geschäftsjahr 2017 fiel insgesamt besser aus als das vorangegangene. Mit 986 Millionen Schweizer Franken wurde die Umsatz-Milliarde äusserst knapp verpasst. Das Betriebsergebnis beläuft sich nach dem Abzug der Investitionen von 107 Millionen Schweizer Franken in Forschung und Entwicklung auf total 135 Millionen Schweizer Franken. Und die Zukunft sieht gut aus: Der aktuelle Bestellbestand ist mit 2,17 Milliarden Schweizer Franken höher als zwei Jahresumsätze.

## Ein geschichtsträchtiges Jahr

Pilatus hat 2017 Schweizer Aviatikgeschichte geschrieben: Mit der Zertifizierung des PC-24 durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die Federal Aviation Administration (FAA) ist der erste Schweizer Business-Jet bereit zur Ablieferung an die Kunden. Gerade einmal fünf Tage nach der Zertifizierung am 7. Dezember 2017 konnte der erste seriengefertigte PC-24 seinen Jungfernflug absolvieren. Die Abnahme durch den Erstkunden PlaneSense erfolgte noch vor Jahresende. Im Januar 2018 wurde der PC-24 mit der Seriennummer 101 nach Amerika zur Tochtergesellschaft Pilatus Business Aircraft Ltd. geflogen, wo er dem künftigen Betreiber an einer grossen Feier übergeben werden konnte. Und der erste PC-24 fliegt und fliegt

und fliegt: Er hat bereits über 250 Flugstunden in der Luft verbracht.

Gruppenweit wurde die Mitarbeiterzahl von 2000 Vollzeitstellen im Jahr 2017 erstmals übertroffen. Im letzten Jahr wurden insgesamt 152 Arbeitsplätze aufgebaut. Die Pilatus-Gruppe beschäftigte Ende 2017 2113 Mitarbeitende, davon 123 Lernende. 94 Prozent der Mitarbeitenden arbeiten in der Schweiz – ein klares Bekenntnis zum Standort.

## Beide Standbeine waren erfolgreich

2017 hat die Government Aviation mit 54 Prozent wieder mehr zum Gesamtumsatz beigetragen als noch im Vorjahr: Mit 29 ausgelieferten Trainingsflugzeugen konnte fast ein Drittel mehr ausgeliefert werden. Hinzu kommen Umsätze aus dem Bereich von Supportverträgen, welche für die Kunden wie auch für Pilatus immer relevanter werden.

In der General Aviation wurde der Kundendienst weiter ausgebaut. Die PC-12- und PC-24-Kunden profitieren weltweit neu von einem 24-Stunden-Service. Insgesamt konnten im Bereich der General Aviation 85 PC-12 NG ausgeliefert werden.

## Hohe Infrastrukturinvestitionen

2017 wurde wieder viel in die Zukunft investiert. Der Hauptfokus lag auf dem Auf-

bau der Serienproduktion des PC-24. Im Hinblick darauf wurden die Produktionsabläufe optimiert. Zudem konnte die neue Montagehalle – aus einheimischem Holz gebaut – in Betrieb genommen werden. Weiter konnte auch das neue Oberflächenzentrum, welches aktuellste Umweltstandards erfüllt, bezogen werden. Künftig werden darin fast zwei Millionen Einzelteile grundiert und lackiert.

## Konsequent für den Standort Schweiz

Oscar J. Schwenk, Verwaltungsratspräsident von Pilatus, meint zum Geschäftsergebnis: «2017 war in finanzieller Hinsicht für Pilatus ein äusserst erfolgreiches Jahr. Mit der PC-24-Zertifizierung haben wir unser wichtigstes Jahresziel erreicht. Dank des erfolgreichen Geschäftsjahres profitieren alle Mitarbeitenden, denn wir lassen sie an unserem Unternehmenserfolg partizipieren. Die Auftragsbücher sind gefüllt! Unser Hauptziel für das Jahr 2018 ist es jetzt, den PC-24 erfolgreich und breit am Markt einzuführen. Dass es uns gut geht, zeigen weitere Zukunftspläne: In Stans bauen wir eine neue Strukturbauhalle aus einheimischem Holz und statten diese mit neuester Automationstechnik aus. Wir investieren also weiterhin nachhaltig in die Zukunft von Pilatus und setzen konsequent auf den Standort Schweiz!» **cp**

# Klassiker am Bodensee

Vom historischen Luftschiff- und Flugzeugbau über Schienen- und Wasserfahrzeuge bis zur Automobil- und Motorrad-Geschichte: Die 7. Arbon Classics versammelte Vertreter der ganzen Palette der Mobilität des letzten Jahrhunderts auf der Seepromenade Arbon.

Der Verein «arbon classics» möchte mit seiner gleichnamigen Veranstaltung, die alle zwei Jahre durchgeführt wird, die Entwicklung der Mobilität in Erinnerung rufen. Die Region Bodensee galt um die Jahrhundertwende bis 1940 mit Unternehmen wie Zeppelin, Saurer, Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein, Maybach und Dornier als technologisches Innovationszentrum Europas.

Unter dem Motto «Zu Wasser, zu Lande und in der Luft» präsentierte sich die Arbon Classics heuer zum siebten Mal. Mit



Foto: Rino Ziegler

dem Dampfschiff Hohentwiel konnte man vom Hafen Arbon aus eine Rundfahrt auf dem Bodensee erleben. Die Freunde des Schienenverkehrs waren von den alten Dampflok im Bahnhof Arbon angetan oder tuckerten gar mit der Ec 3/5 des Vereins Historische Mittelthurgau-Bahn oder der 102-jährigen Gottharddampflok C 5/6 2969 «Elefant» des Vereins Eurovapor von Arbon nach Romanshorn.

Oldtimerautos, Feuerwehr- und Militärfahrzeuge, Busse, Traktoren und Motorräder verwandelten die Seepromenade in ein Motorenmekka. Insgesamt 1500 Fahrzeuge und 850 Motorräder waren zu bestaunen. Den dritten Schwerpunkt bildete die Luftfahrt. Die FMA Flyers präsentierten die ganze Flugzeugsammlung vom propellerbetriebenen Schulungsflugzeug bis zum ehemaligen Kampffjet Hunter. Kunstflug vom Feinsten, Formationsflüge mit einer Piaggio P-149, einer Boeing Stearman und einem Pilatus P-3 oder die inszenierten Luftkampfszenen mit zwei Pilatus PC-7 und einer T-6 führten bei den 12 000 Zuschauern schier zur Nackenstarre. Höhepunkte waren die Showeinlagen mit dem Hunter-Doppelsitzer, der Patrouille Suisse, die am Samstag ein grandioses Spektakel bot, und dem Super Puma Display Team am Sonntag.

Interessierte reservieren sich am besten jetzt schon das erste Mai-Wochenende 2020! **CP**

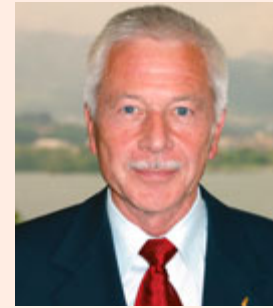
Tina Steiner

## Flugplatzfest St. Stephan

Ein ganz normales Flugplatzfest – oder doch nicht? Am Samstag, 25. August, wird der ehemalige Militärflugplatz St. Stephan wieder in den Aktivdienst versetzt. Wie in alten Zeiten bilden Hunter- und Vampire-Jets die optische und akustische Kulisse für hoffentlich zahlreiche Besucher. Auch in diesem Jahr kommen die Jet-Fans auf ihre Kosten. Die verschiedenen in der Schweiz flugtauglich gehaltenen Hunter- und Vampire-Kampfflugzeuge zeigen sich von ihrer glänzend-polirten besten Seite am Boden und in der Luft. Dabei darf natürlich der weisse «Papyrus»-Hunter nicht fehlen. Der Anlass beginnt morgens mit dem Einflug der Gastmaschinen, gefolgt von der Mitgliederversammlung des Huntervereins Obersimmental. Es werden auch Rundflüge mit Helikoptern angeboten. Verschiedene historische Maschinen wie die «Swissair»-DC-3, Beech 18, Hunter-Doppelsitzer und Vampire-Trainer werden Ende August in St. Stephan erwartet. Zudem führt das Swiss Hunter Team bereits ab Mitte Woche Passagierflüge durch, was oftmals schon viele Zuschauer anzieht. Neuigkeiten gibt es jeweils unter [www.hunterverein.ch](http://www.hunterverein.ch) oder auf der entsprechenden Facebook-Seite. **pd**

## Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



### Sichtflug – «back to basics» ist angesagt

Fliegen nach Sichtflugregeln (VFR) heisst: nach Sicht fliegen. Wenn ein Pilot nach Sicht fliegt, dann muss er logischerweise hinausschauen. Hinausschauen, um zu sehen, wohin er fliegt, in welchen Wetterbedingungen er fliegt, um Hindernisse feststellen zu können, und ganz besonders, um andere Luftfahrzeuge rechtzeitig zu erkennen. Die Luftraumüberwachung ist das A und O des VFR-Fliegers!

Dieser Grundsatz scheint beim «homo digitalis» zunehmend in den Hintergrund zu rücken, weil moderne Cockpitrichtungen dazu verleiten, mehr Head-down zu fliegen. Die vielen neuen Möglichkeiten, die nicht nur bei den Airlinern, sondern auch im Leichtflugzeug Einzug halten, sind interessant und verlockend. Es ist verständlich und auch richtig, dass man gerne moderne Avionik bedient und sich die vielen neuen Möglichkeiten zunutze macht. Die Frage ist jedoch, wann und wie diese Avionik sinnvoll angewendet wird. Nicht verständlich ist das zunehmend feststellbare Verhalten im Cockpit, indem Piloten minutenlang und völlig unbelastet an ihren Tablets herummanipulieren, mit konstantem Blick auf die Touch-screens. Derweil legt das Flugzeug einige Kilometer zurück, immer noch im «Sichtflug».

Moderne Technik anzuwenden ist richtig. Dies muss aber seriös ausgebildet und viel trainiert werden. Denn die digitale Bedienung benötigt viel Aufmerksamkeit und Zeit – Zeit, die ein VFR-Pilot eigentlich nicht hat. Darum ist das Üben einer neuen Scanning-Technik dermassen wichtig. VFR-Piloten müssen sich aneignen, mit primärem Blick nach draussen ein intelligentes Luftraumüberwachungs- und Cockpit-Scanning anzuwenden. Und zwar so, dass alle wichtigen Informationen, von FLARM über i-Pads bis zur Flug- und Motorüberwachung, immer dann einbezogen werden, wenn es der Flugsituation angepasst ist. Die Head-down-Phase darf dabei keine 15 Sekunden andauern, sondern soll nur einige wenige Sekunden in Anspruch nehmen. Mit geschickter Überwachungstechnik und eingeübter Systembedienung ist dies gut möglich. Nach Sicht fliegen heisst primär hinausschauen – «Head-up and back to basic VFR» ist angesagt.

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

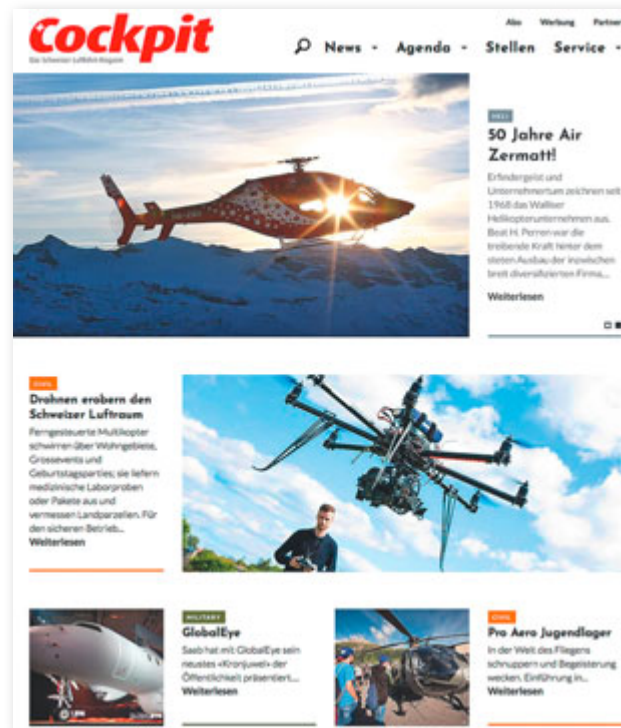
Der Inhalt dieser Kolumne widerspiegelt die Meinung des Verfassers und muss nicht mit der Haltung der Redaktion übereinstimmen.

# «Cockpit» geht online

Das «Cockpit» gibt es künftig auch online. Mit einem frischen, übersichtlich strukturierten Auftritt bieten wir Ihnen interessante News, attraktive Bilder und Fakten auch unter [www.cockpit.aero](http://www.cockpit.aero) an.

Eine Studie der Werbevermarktungsgruppe Admeira bestätigt den unaufhaltsamen Trend: Die Mediennutzung wird sich in den nächsten fünf Jahren weiterhin ins Digitale verlagern und wird vermutlich noch mobiler. Die Konsequenz dieses Verhaltens: Klassisch gedruckte Titel müssen sich den Herausforderungen der digitalen Transformation stellen. Die Konsumenten messen vor allem der zeitlichen und örtlichen Flexibilität bei der Mediennutzung hohe Bedeutung zu: Vier von zehn Befragten (42 %) wünschen sich laut der Studie von den Medien noch mehr Flexibilität, sodass sie völlig frei bestimmen können, welche Inhalte sie wann und wo konsumieren.

Wir tragen mit unserem neuen Web-Auftritt diesem Bedürfnis Rechnung – ohne indes das im nächsten Jahr 60 Jahre jung werdende Fachmagazin «Cockpit» in gedruckter Version in Frage zu stellen. Im Gegenteil: Seriosität und Glaubwürdigkeit, wie Sie sich dies vom «Cockpit» gewohnt sind, lohnen sich. Davon sind 71 % der Experten und 58 % der Vertreter der Werbewirtschaft überzeugt. Denn «seriöse Printmedien, die komplexe Zusammenhänge erklären, Hintergründe einordnen und kommentieren, werden in Zukunft sogar noch an Bedeutung gewinnen», wie es einer der Experten passend zusammenfasste. Diese Aufgabe wird das gedruckte Fachmagazin «Cockpit» künftig noch verstärkt wahrnehmen. Die Mediennutzung wird nicht nur digitaler werden, sie wird auch



(noch) mobiler: Die Experten rechnen damit, dass in fünf Jahren rund 70 % der gesamten Mediennutzung im Internet über mobile Endgeräte (Tablet, Smartphone, Wearables) erfolgen werden. Gleichzeitig sind sie aber überzeugt, dass gedruckte Medien ihre Relevanz aufrechterhalten werden. Dies weil themenzentrierte Spezialmedien wie das «Cockpit» immer ein Zielpublikum finden werden.

«Digital» und «Print» lassen sich laut Studie nur noch theoretisch voneinander trennen. Print werde zunehmend hybrid genutzt, der gleiche Titel könne gedruckt oder auch digital gelesen werden, und kaum ein Konsument trenne gedanklich zwischen gedruckten und digitalen Versionen des gleichen Titels. Darum wird «Print» zu «Page» – und darum geht das «Cockpit» online. **cp**  
**Ab 8. Juni 2018 neu: [www.cockpit.aero](http://www.cockpit.aero)**

## «Faszination Heli 2018» in Grenchen

Der Airport Grenchen war in den letzten zehn Jahren Schauplatz für das Heli-Weekend, welches jeweils zahlreiche Crews, Fans und Zuschauer angelockt hat. Mit der Durchführung im Jahr 2017, gepaart mit den offenen Schweizer Meisterschaften im Helikopterfliegen, wurde das Kapitel «Heli-Weekend» vorerst geschlossen. Der Airport Grenchen will nun gemeinsam mit den Mountain Flyers 80 Ltd., welche im April 2018 die Heli-West AG übernommen hat, die Tradition für das Fly-In weiter erhalten. Unter der neuen Bezeichnung «Faszination Heli» findet am 23. und 24. Juni auf dem Flugplatz Grenchen ein erstes Fly-In statt. Geplant ist ausserdem ein attraktives Rahmenprogramm. Nebst zahlreichen Helikoptern im Static Display gehören dazu unter anderem Vorträge für Piloten von HAI Safety Award-Gewinner Claude Vuichard, ein Virtual Reality Motion-Simulator mit neuartiger Technologie von VR Motion, Rundflüge zu Spezialpreisen, Schnupperflüge oder die Möglichkeit, unter Anleitung eines Fluglehrers selber einen Helikopter zu steuern. Ausserdem verlegt Rega 3 ihre Basis an diesem Wochenende nach Grenchen. Weitere Informationen sowie das Anmeldeformular unter: [www.airport-grenchen.ch](http://www.airport-grenchen.ch) / [www.mountainflyers.ch](http://www.mountainflyers.ch) **cp**



Zehn Jahre Heli-Weekend in Grenchen – und die Geschichte geht weiter: 2018 unter der neuen Bezeichnung «Faszination Heli».

# Air France am Abgrund?

Die Air France steht nahe am Abgrund. Die Schuld dafür tragen offenbar die Angestellten und die Gewerkschaften, die mit «unverschämten» Forderungen Lohnerhöhungen durchboxen wollen. Die Politiker wollen der Air France nicht unter die Arme greifen.



Die Air France kämpft nach massiven Streiks ums Überleben.

Foto: zvg

Die Air France scheint die Machtprobe gegen die in Frankreich übermächtigen Gewerkschaften zu verlieren. Seit Wochen streikt das Personal. Es fordert über fünf Prozent mehr Lohn. Die Geschäftsleitung hatte für 2018 zwei Prozent Lohnerhöhung zugesichert und, auf die folgenden drei Jahre verteilt, weitere fünf Prozent – offenbar zu wenig, um das Personal von Streiks abzuhalten. Mit ihrer Arbeitsverweigerung sorgten Piloten und das Air France-Personal für Tausende von Flugausfällen. Vor allem die Gewerkschaft der Piloten gibt sich unerbittlich. Die französischen Piloten gehören in der Branche zu den bestbezahlten. Ein langjähriger Captain verdient 20 000 Euro monatlich, mehr als jene bei Lufthansa oder British Airways.

## 23 Mio. Euro pro Streiktag

23 Mio. Euro kostet jeder Streiktag die Air France. Empfindlich trifft das Unternehmen aber auch der Reputationsverlust. Immer mehr Geschäftsleute wenden sich von der alteingesessenen Fluggesellschaft ab. Deshalb mischte sich nun auch Frankreichs Wirtschaftsminister Bruno Le Maire in den Konflikt ein. Er rief alle Mitarbeiter der Fluggesellschaft und insbesondere die Piloten dazu auf, Vernunft anzunehmen und von den «unverschämten Forderungen» abzurücken. «Das Überleben der Air France steht auf dem Spiel.» Die französische Regierung hält immer noch ein 14-Prozent-Aktienpaket an der 2003 fusionierten Air France-KLM. Le Maire erklärte, der Staat werde nicht rettend eingreifen. Zwist bahnt sich auch mit der Partnerin KLM an. Diese fliegt ihr Pensum nicht nur ohne zu streiken; die viel kleinere Airline erwirtschaftet offenbar den Löwenanteil der Gewinne, heisst es in der Branche.

## Defizite im Europaverkehr

300 Mio. Euro haben gemäss Air France die Streiks die Airline bisher gekostet – Geld, das die Airline gut zur Deckung ihrer Defizite im Europaverkehr brauchen könnte. Die Air France hat es, wie andere etablierte Fluggesellschaften, auch nicht geschafft, auf Europastrecken profitabel zu arbeiten. Die Gewinne erwirtschaften die klassischen Airlines auf der Langstrecke, wo sie aber viel Geld in die Erneuerung ihrer Kabinen und ihres Produkts stecken müssen, damit sie den aufstrebenden Airlines aus der Golfregion oder Asien Paroli bieten können. **cp**

Patrick Huber

## Aeropers kündigt GAV mit Edelweiss Air AG



Wegen unüberbrückbarer Differenzen bei den Verhandlungen im Salärbereich hat der Pilotenverband Aeropers den Gesamtarbeitsvertrag mit der Edelweiss Air AG gekündigt). Aeropers steht derzeit in Verhandlungen zu einem neuen GAV für die Piloten der Edelweiss (Stand bei Redaktionsschluss. Teil dieser Verhandlungen ist u.a. die Forderung nach Verbesserungen der monetären Situation des Pilotenkorps. Seit 2009 habe es nahezu keine Veränderungen beim Salär der Piloten der Edelweiss gegeben, schreibt Aeropers in einer Mitteilung. Die Piloten hätten durch jahrelanges, ausserordentlich hohes Engagement und unter Zurückstellung persönlicher und privater Bedürfnisse das aktuelle Wachstum der Edelweiss erst ermöglicht. «Ohne nachhaltige Investition in das fliegende Personal gibt es kein weiteres Wachstum für die Airline», ist Thomas Steffen, Mediensprecher der Aeropers, überzeugt. «Man kann nicht nur in Flugzeuge investieren und das Personal aussen vor lassen, denn ohne Besatzung hebt kein Flugzeug ab.»

## Pipistrel ist in die Zukunft gestartet

Auf einer Über-Tagung in Los Angeles stellte Tine Tomazik, Leiter für Forschung und Entwicklung bei Pipistrel, erstmals einen Konzept-Entwurf eines eVTOL für vier Fluggäste vor. Das Fluggerät ist für den schnellen Transport in dichtbesiedelten Zentren gedacht. Pipistrels Konzept unterscheidet sich von Hubschraubern darin, dass es wesentlich leiser, sicherer, erschwinglicher und umweltfreundlicher sein werde, so Tomazik. Entwickelt werden sollen spezielle Antriebslösungen für Transitions- und Vertikalstarts und Landungen mit integrierter Skalierungsfunktion für eine Flugzeugfamilie mit zwei bis sechs Sitzen. **H.P.**



# Maintenance

Wo Ihr Luftfahrzeug in besten Händen ist!

**mt-propeller**

- Großes Ersatzteillager
- Austauschpropeller auf Lager
- An- und Abbau mit eigenen Prüfern
- Reparatur von Kunststoffblättern, Chemische Verfahren, NDT und Naben Überarbeitung
- Zugelassen für Garantiereparaturen
- Dynamisches Wuchten am Flugzeug
- 12 Monate oder 1000 Std. Garantie auf Teile und Arbeit

**36 Jahre Service und Verkauf** von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward, Goodrich und weiteren.

EASA und FAA zugelassen  
EASA DE.145.0115,  
FAA MFNY838K

**IFR Anflugverfahren nach EDMS (Straubing)**

Flugplatzstr. 1  
94348 Atting  
Tel.: +49/(0)9429 9409-0  
Fax: +49/(0)9429 8432  
sales@mt-propeller.com  
**www.mt-propeller.com**



## Swiss Helicopter Maintenance

We keep your helicopter  
airworthy

CAMO Part-M CH.MG.7029  
Maintenance Organisation Part-145 CH.145.0254

www.shm-ag.ch



Grosser Auftritt zum kleinen Preis für Ihren Unterhaltsbetrieb!

Gewinnen Sie neue Kunden oder Mitarbeiter und sichern Sie sich Ihr Inseratefeld noch heute:

**Rolf René Veil**  
056 460 77 20  
r.veil@effingerhof.ch



Wir sind seit 40 Jahren ein Kompetenzzentrum in der Entwicklung, Integration und Zulassung von Elektroniksystemen im Bereich Luftfahrt. Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir einen jungen

## Avioniker / Elektroniker 100% (m/w)

In dieser vielseitigen und spannenden Position sind Sie für folgendes Aufgabengebiet zuständig:

- Verdrahtung und Montage von Elektronikkomponenten in der Werkstatt sowie am Luftfahrzeug
- Durchführung von Systemtests
- Reparatur und Unterhaltsarbeiten
- Mitarbeit bei Neuentwicklungen
- Internationale Serviceeinsätze (ca. 80%)

Sie bringen mit:

- Exakte Arbeitsweise
- Freude an internationalen Einsätzen
- Flexibilität, Belastbarkeit, selbständige Arbeitsweise und eine rasche Auffassungsgabe
- Gute Englischkenntnisse
- Flair für mechanische Arbeiten von Vorteil
- Fahrausweis Kat. B

Sie verfügen über eine Grundausbildung als Elektromonteur, Radio-/TV-Elektroniker oder Automatiker und interessieren sich für die Luftfahrt. Sie reisen gerne, sind ein flexibler Macher, belastbar und verfügen über eine hohe Leistungsbereitschaft.

Es erwartet Sie ein aufgestelltes und dynamisches Team in einer flach strukturierten Firma. Zudem werden Ihnen interessante Entwicklungsmöglichkeiten in der Luftfahrtbranche geboten.

Wir freuen uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen per e-mail. Gerne steht Ihnen Herr Filippone für weitere Auskünfte zur Verfügung.

**Dora Greuter oder Stefano Filippone**  
Kuerzi Avionics AG, Flugplatz, CH-9506 Lommis  
052 376 22 27, dgreuter@kuerzi.com

# News

## Schweiz

### Swiss ordert zwei neue Boeing B777-300ER

Die Swiss bestellt zwei zusätzliche Boeing 777-300ER (Bild) und baut damit ihre Langstreckenflotte auf insgesamt 31 Flugzeuge aus. Die Maschinen werden voraussichtlich Anfang 2020 in Betrieb genommen und zur Erweiterung des Streckennetzes eingesetzt. Mit der Investition von mehr als einer halben Milliarde US-Dollar schafft Swiss über 300 zusätzliche Arbeitsplätze. **CP**



Foto: Swiss

### Zürich: Betriebsänderung teilweise genehmigt

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hat das vom Flughafen Zürich AG eingereichte Gesuch um Anpassungen des Betriebsreglements 2014 teilweise genehmigt. Die Anpassungen betreffen unter anderem die Flugrouten und dienen dazu, die Sicherheit zu verbessern und Verspätungen am späten Abend zu vermeiden. Vorderhand nicht genehmigt werden konnte die angestrebte Entflechtung der An- und Abflugrouten im Osten, da es für diesen Teil der Zustimmung Deutschlands bedarf. Diese steht noch aus. Deshalb sollen nun die von Deutschland unabhängigen Teile des Betriebsreglements umgesetzt werden. **CP**

### Qantas hat Schweizer Büros geschlossen

Seit dem 25. März 2018 bietet die australische Qantas mit der Aufnahme von Flügen zwischen London und Perth erstmals eine Nonstopverbindung von Europa nach Australien an. Was für die Konsumenten erfreulich ist, hat für die Verkaufsbüros von Qantas in der Schweiz negative Konsequenzen. Aufgrund der neuen Aufstellung des europäischen Netzwerks werde der «traffic and revenue flow» verändert, so Qantas. Als Folge der eingeleiteten Reorganisation wurde nun entschieden, die Qantas-Büros in Zürich und Genf per 25. Mai 2018 zu schliessen. Davon betroffen sind in Zürich Felix Werner (Commercial Manager Switzerland), welcher bereits seit 18 Jahren für Qantas tätig ist, Esther Müller (seit 20 Jahren bei Qantas) sowie in Genf Martine Xavier. Qantas war insgesamt 40 Jahre in der Schweiz präsent. **CP**

## International

### Hohe Startverluste für Easy Jet in Berlin

Die britische Easy Jet ist am Berliner Flughafen Tegel mit hohen Anlaufverlusten gestartet. Im ersten Geschäftshalbjahr von Oktober 2017 bis März 2018 sind dort Verluste von 38 Mio. britischen Pfund nach Steuern (43,2 Mio. Euro) aufgelaufen, wie das Unternehmen in Luton mitteilte. Für das Ge-



Foto: Dennis Thomsen

samtjahr rechnet die Airline an ihrem wichtigsten deutschen Standort mit bis zu 155 Mio. Pfund (176 Mio. Euro) Vorsteuerverlust, in dem Einmaleffekte von bis zu 60 Mio. Pfund enthalten sind. Im Bild eine A320-Maschine in Basel-Mulhouse. **CP**

### Berlin bekommt zusätzliches Terminal

Der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) soll ein weiteres Terminal mit einer Kapazität von jährlich 6 Mio. Passagieren erhalten, wie die Flughafengesellschaft schreibt. Die Gesamtkapazität des BER soll bei seiner Eröffnung demnach auf 28 Mio. Passagiere erhöht werden. Zusammen mit dem Flughafen Schönefeld, der bis Ende 2025 in Betrieb sein werde, schaffe der Flughafenstandort «gut 40 Mio. Passagiere pro Jahr». **CP**

### Qantas schickt seine Jumbos in die Wüste

Die australische Fluggesellschaft Qantas kauft sechs weitere Dreamliner. Mit den Boeing 787-9 ersetzt Qantas die letzten Boeing 747 schneller als geplant. 1971 übernahm die Airline den ersten Jumbo, 2020 wird der letzte die Flotte verlassen. Aktuell besitzt Qantas noch zehn 747-400. **CP**

### Berliner Flughäfen reduzieren Verluste

Die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) hat im vergangenen Jahr einen Verlust von rund 83 Millionen Euro erwirtschaftet – weniger als erwartet worden war. Grund für das weiterhin negative Ergebnis sind die Arbeiten am noch immer unvollendeten Terminal am BER und die Insolvenz der Air Berlin. Die Passagierzahlen an den Flughäfen Tegel und Schönefeld stieg nur geringfügig von 32,9 auf 33,3 Millionen. Erwartet worden waren 34 Millionen Fluggäste. Der Finanzrahmen für den Bau des neuen Flughafens einschliesslich Erweiterungen liegt bei 6,5 Milliarden Euro. Nach

der Eröffnung 2020 braucht das Unternehmen aber weitere 770 Millionen Euro für den Ausbau. **CP**

### Emirates: 30. Gewinn in Folge

Die Fluggesellschaft Emirates erzielt 2017 einen Gewinn von 2,8 Milliarden AED (762 Mio. US\$); dies entspricht einer Erhöhung von 124 Prozent zum Vorjahr. Die Airline-Kapazität überschritt 61 Milliarden Passagier-Kilometer mit einem Nettoflottenzuwachs von neun neuen Flugzeugen. Der Umsatz stieg, unterstützt durch eine starke Performance im Frachtgeschäft, um neun Prozent auf 92,3 Milliarden AED (25,2 Milliarden US\$). Die Emirates Group verzeichnet für das abgelaufene Jahr insgesamt einen Gewinn von 4,1 Milliarden AED (1,1 Mrd. US\$), der 30. Gewinn in Folge. **CP**

### Ryanair profitabel trotz Planungsfehler

Die irische Ryanair hat letztes Jahr 10 Prozent mehr Gewinn erwirtschaftet, obwohl wegen eines Planungsfehlers bei der Berechnung des Ferien Guthabens für die Piloten über 20 000 Flüge gestrichen werden mussten. Unter dem Strich resultierte ein Plus von 1,45 Mia. Euro. **CP**

### Schwedische Nextjet ist pleite



Foto: zvg

Die schwedische Regionalfluggesellschaft Nextjet (Bild) hat den Flugbetrieb eingestellt. Der Carrier betrieb laut eigenen Angaben zuletzt eine Flotte, die aus zehn Saab 340 und vier BAe ATP bestand. Nextjet litt bereits seit längerer Zeit unter finanziellen Problemen. Im August des Vorjahres entzog die schwedische Zivilluftfahrtbehörde die Betriebsbewilligung, die erst am 17. November 2017 nach einer Kapitalspritze von vier Millionen Euro wieder erteilt worden war. **CP**

### Zweite MS-21-300 hebt ab

Der zweite von insgesamt vier geplanten Prototypen des russischen Mittelstreckenflugzeugs Irkut MS-21-300 hat am 13. Mai in Irkutsk die Flugerprobung aufgenommen. Die Neuentwicklung, für die in Irkutsk eigens eine moderne Fertigungslinie erstellt wurde, soll als Alternative zu den Modellen Airbus A320 und Boeing 737-800 angeboten werden. Für das neue, mässig nachgefragte Modell haben sich bisher mehrheitlich einheimische Unternehmen entschieden. Die

zwischen 2020 und 2026 im Rahmen eines Operating-Leasing-Vertrags zur Auslieferung kommenden Zweistrahler sollen vorerst mit den Triebwerken von Pratt & Whitney PW1400G ausgerüstet sein. Ob ab der 26. Maschine auf das heimische Triebwerk des Typs PD-14 umgestellt wird, will die Airline später entscheiden. **AM**

### Silk Air wird in die Singapore integriert

Die Regionaltochter der Singapore Airlines, die Silk Air, wird vollständig in die Singapore Airlines integriert. Grund dafür ist die Optimierung des Netzes der SIA-Gruppe. Silk Air wird zudem in die Star Alliance integriert. Singapore Airlines hat den Nettogewinn letztes Jahr um 148 % von 336 auf 564 Mio. Euro gesteigert. **CP**

### Boeing möchte KLX für 4,5 Milliarden kaufen

Der weltgrösste Flugzeugbauer Boeing möchte sein Servicegeschäft mit einer milliardenschweren Übernahme stärken. Für insgesamt 4,25 Milliarden US-Dollar soll der US-Grosshändler für Flugzeugteile KLX übernommen werden. Boeing biete 63 Dollar je Aktie in bar und übernehme rund eine Milliarde Dollar an Schulden. **CP**

### Niki Lauda und Ryanair machen vorwärts

Die irische Airline Ryanair treibt die geplante Übernahme von Laudamotion des Ex-Rennfahrers Niki Lauda voran. Die Aufstockung der Anteile auf 75 Prozent von derzeit knapp einem Viertel sei bei den EU-Wettbewerbsbehörden angemeldet worden, sagte Lauda. Daneben will die Fluggesellschaft, die aus der Insolvenzmasse von Niki entstanden ist, ihre Flotte im kommenden Jahr um neun neue Flugzeuge von Airbus aufstocken. **CP**

### Air France-CEO Jean-Marc Janailac tritt zurück

Nach einer Niederlage im Tarifkonflikt bei Air France gibt Konzernchef Jean-Marc Janailac (Bild) sein Amt ab. Die französischen Gewerkschaften fordern für die Air France-Beschäftigten eine sofortige Gehaltserhöhung von 5,1 Prozent, nachdem der Konzern seinen Gewinn 2017 kräftig gesteigert hatte. Das Unternehmen hatte 7 Prozent gestas über vier Jahre angeboten (S.46). Der bisherige Finanzvorstand Frédéric Gagey übernimmt vorerst die Führung des Luftfahrtkonzerns. **CP**



Foto: Air France

# Schweizerisches Luftfahrzeugregister

## 1. bis 30. April 2018

### Handänderungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
01.04.2018	HB-381	Olympia Meise	0000	1943	Bosshard Stefan, Matzingen	Schänis
01.04.2018	HB-2083	G 109 B	6231	1983	Segelfluggruppe Solothurn, Solothurn	Grenchen
26.04.2018	HB-3267	LS 8-18	8228	1998	Rodel Sven, Rothrist	Langenthal
26.04.2018	HB-CMZ	Cessna 182H	56287	1965	Beattie Jon, Belp	Bern-Belp
27.04.2018	HB-CYT	Reims F172M	1192	1974	Benz Guido / Aero Locarno SA, Gordola	Locarno
06.04.2018	HB-DGW	Mooney M20J	24-1621	1987	ASFG Auszerschwyzter Fluggemeinschaft Wangen, Lachen SZ	Wangen-Lachen
30.04.2018	HB-EEW	CEA DR 1050	568	1964	Fraschina Grégory, Lutry	Yverdon-les-Bains
06.04.2018	HB-FXO	Pilatus PC-12/47E	1778	2018	Aliciopa SA / ST.X, Agno	Lugano
12.04.2018	HB-JBA bis HB-JBE	BD-500-1A10 (CS100)	50010 bis 50014	2016	LHAMI Leasing Ltd. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
12.04.2018	HB-JBF bis HB-JBH	BD-500-1A10 (CS100)	50015 bis 50017	2017	LHAMI Leasing Ltd. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
12.04.2018	HB-JCA bis HB-JCF	BD-500-1A11 (CS300)	55010 bis 55015	2017	LHAMI Leasing Ltd. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
12.04.2018	HB-JCG	BD-500-1A11 (CS300)	55020	2017	LHAMI Leasing Ltd. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
12.04.2018	HB-JCH	BD-500-1A11 (CS300)	55021	2018	LHAMI Leasing Ltd. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
12.04.2018	HB-JCJ	BD-500-1A11 (CS300)	55025	2018	LHAMI Leasing Ltd. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
19.04.2018	HB-JNA bis HB-JNF	Boeing 777-3DEER	44582 bis 44587	2016	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
19.04.2018	HB-JNG bis HB-JNH	Boeing 777-3DEER	44552 bis 44553	2017	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
19.04.2018	HB-JNI bis HB-JNJ	Boeing 777-300ER	62754 bis 62755	2018	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
27.04.2018	HB-LML	Piper PA-34-200	34-7250341	1972	Luckyair SA / Aero Locarno SA, Gordola	Locarno
05.04.2018	HB-ONG	Piper J3C-65/L-4	13032	1944	Baraldini Guido, Pully	Lausanne-La Blécherette
20.04.2018	HB-QTA	Kubiček BB26N	625	2008	Rey Jennifer, Gunzwil	Gunzwil
13.04.2018	HB-UVK	Casa 1.131-E Serie 2000	2115	1957	Take-Off Balloon AG, Möriegen	Biel-Kappelen
01.04.2018	HB-ZGQ	Eurocopter EC 120B	1229	2001	Centaurium Aviation AG / Mountain Flyers 80 Ltd., Belp	Grenchen
23.04.2018	HB-ZLV	Eurocopter AS 350 B3	4582	2008	Heli-TV SA, Lodrino	Sion
13.04.2018	HB-ZVB	Robinson R44 II	14051	2017	Swiss Red Wings AG / Valair AG, Balzers FL	Balzers FL



**Eintragung: North American AT-6A HB-RTA.** Der Trainer stand bei der britischen (ab 1941) und der kanadischen Luftwaffe (ab 1943) als AJ856 im Einsatz. 1960 übernahm ihn ein privater Käufer und liess ihn als N586J in den USA eintragen, bevor er 2007 nach Deutschland kam und als D-FITE immatrikuliert wurde.



**Handänderung: Bombardier BD-500-1A10 (CS100) HB-JBB.** Durch die Liquidation der Swiss Global Air Lines AG wechselten bei den von ihr betriebenen Flugzeugen per 12. April (CS100 und CS300) und 19. April (B777) die Eigentumsverhältnisse. Betreiberin aller Maschinen ist nun Swiss International Air Lines Ltd.



## Löschungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
17.04.2018	HB-1567	LS 4	4060	1981	Haltergemeinschaft RAWA, Scuol	Samedan
20.04.2018	HB-2245	Ventus cM	101	1993	Schneider Andreas, Dübendorf	Ausland
05.04.2018	HB-3230	LS 8-18	8098	1996	Huber Robert, Dachsen	Schaffhausen
12.04.2018	HB-3318	LS 8-18	8346	2000	Hahn Manfred / Segelfluggruppe Friedberg, Amlikon-Bissegg	Birrfeld
16.04.2018	HB-CFZ	TR 182	R18201660	1981	Toscan Simon / Verein der Sky Fun Flyers, Rossrüti	St. Gallen-Altenrhein
27.04.2018	HB-FQK18	Pilatus PC-12/47E	1748	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
19.04.2018	HB-FRQ18	Pilatus PC-12/47E	1780	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.04.2018	HB-FRT18	Pilatus PC-12/47E	1783	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.04.2018	HB-FRU18	Pilatus PC-12/47E	1784	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.04.2018	HB-FRV18	Pilatus PC-12/47E	1785	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.04.2018	HB-FRW18	Pilatus PC-12/47E	1786	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.04.2018	HB-FRY18	Pilatus PC-12/47E	1788	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
30.04.2018	HB-FRZ18	Pilatus PC-12/47E	1789	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.04.2018	HB-HMX	Pilatus PC-7	551	1989	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
03.04.2018	HB-JYB	Airbus A319-111	4837	2011	easyJet Airline Co. Ltd. / EasyJet Switzerland SA, Genève	Basel-Mulhouse
18.04.2018	HB-KFY	Robin DR 400/180	2560	2004	Fluggruppe Oberwallis, Raron	Raron
10.04.2018	HB-QGO	Fire Balloons G 34/24	1.849-1	1990	Toggenburger + Co AG / Fässler Ronny, Homburg	Homburg
06.04.2018	HB-QIF	Fire Balloons G 34/24	881	2001	Busse Dirk, Hägendorf	Hägendorf
10.04.2018	HB-QRF	Cameron Z-160	11557	2011	Ballonverein Seerugge / Fässler Ronny, Homburg	Homburg
09.04.2018	HB-QSP	Kubiček BB20GP	381	2005	Merz Ernesto, Lugano	Lugano
17.04.2018	HB-VDW	Learjet 45	438	2012	KMC Aviation AG / TAG Aviation SA, Genève	Zürich
04.04.2018	HB-VPH	Cessna 525	525-0862	2015	Foriel-Destezet Philippe, Saanen	Saanen
10.04.2018	HB-VTC	Textron/Cessna 525	525-0979	2017	TC Aviation AG, Wolfenschiessen	Buochs
23.04.2018	HB-WYP	Sportcruiser	P1102005	2011	Gijsbers Erik, Ins	Biel-Kappelen
23.04.2018	HB-YPT	Van's RV-4	2519	2012	von Rotz Adrian / Flugzeugservice von Rotz AG, Bad Ragaz	Bad Ragaz
13.04.2018	HB-ZIR	EC135 T1 (CDS)	105	1999	EMJ Heli Services AG / Air-Glaciers SA, Sion	Sion

## Eintragungen

Datum	Immatrikul.	Typ	Werk-Nr.	Baujahr	Eigentümer / Halter	Standort
20.04.2018	HB-2519	Discus-2cT	83	2009	Marti Philippe, Colombier NE	Neuchâtel
17.04.2018	HB-3463	Arcus	26	2018	Segelfluggruppe Zürich	Buttwil
03.04.2018	HB-FSA18	Pilatus PC-12/47E	1790	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.04.2018	HB-FSC18	Pilatus PC-12/47E	1792	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
05.04.2018	HB-FSD18	Pilatus PC-12/47E	1793	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.04.2018	HB-FSE18	Pilatus PC-12/47E	1794	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.04.2018	HB-FSF18	Pilatus PC-12/47E	1795	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
24.04.2018	HB-FSG18	Pilatus PC-12/47E	1796	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
27.04.2018	HB-FXQ	Pilatus PC-12/47E	1748	2017	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
10.04.2018	HB-HVQ1	Pilatus PC-21	309	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
18.04.2018	HB-HWT1	Pilatus PC-21	253	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
12.04.2018	HB-IZT	Saab 2000	2000-036	1996	Rockton Aviation AB / SkyWork Airlines AG, Belp	Bern-Belp
20.04.2018	HB-JCI	Bombardier BD-500-1A11 (CS300)	55023	2018	LHAMI Leasing Ltd. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
30.04.2018	HB-JCK	Bombardier BD-500-1A11 (CS300)	55027	2018	LHAMI Leasing Ltd. / Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich
10.04.2018	HB-KMR	Tecnam P2008 JC	1088	2018	Premier Aviation AG / Fliegerschule St. Gallen Altenrhein AG (FSA), Altenrhein	St. Gallen-Altenrhein
05.04.2018	HB-RTA	North American AT-6A	76-3556	1941	Schatzmann Lukas, Fülenbach	Grenchen
24.04.2018	HB-VSH	Pilatus PC-24	107	2018	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs
09.04.2018	HB-ZOB	Robinson R22 Beta	4615	2013	Mountain Flyers 80 Ltd., Belp	Bern-Belp
26.04.2018	HB-ZOU	Airbus Helicopters AS 350 B3	8490	2018	Snowland Europe SA / Lions Air Skymedia AG, Zürich	Sion

# Zu guter Letzt ...

## Kabel – Gefahr für Helis



Foto: Rega

Rund 75 Mal standen die Rettungshelikopter der Rega über die Pfingsttage für Menschen in Not im Einsatz. Bei zwei Einsätzen in der Innerschweiz wurde die Rettung durch Transportkabel beim Einsatzort zusätzlich erschwert. Luftfahrthindernisse wie Kabel und Transportseile können zu schweren Beschädigungen und schlimmstenfalls zum Absturz des Fluggeräts führen. Insbesondere Kabel und Transportseile in Bodennähe, also mit weniger als 25 Meter Abstand zum Boden, stellen ein grosses Problem dar. Für diese Kabel besteht keine Bewilligungs- oder Meldepflicht; folglich erscheinen sie in keiner Datenbank. Die Rega arbeitet daran, auch alle tiefliegenden, nicht meldepflichtigen Luftfahrthindernisse zu erfassen, und ruft deshalb auch Privatpersonen zur Meldung auf. Weitere Infos: [www.rega.ch](http://www.rega.ch) → Einsätze → Weitere Dienstleistungen → Meldung Luftfahrthindernisse. **cp**

### Das läuft 2018

#### 10. Juni

RAF Cosford Air Show

#### 23.-24. Juni

Rencontres Internationales d'Oldtimers, Ecuwillens

#### 30. Juni-1. Juli

Flugtage 50 Jahre Fricktal-Schupfart

#### 30. Juni-1. Juli

Meeting de l'Air, Nancy

#### 8. Juli

OpenDay Flugplatz Speck-Fehraltorf

#### 11. August

Warbird-Fly-In Birrfeld

#### 25.-26. August

Dittinger Flugtage

#### 31. Aug.-2. Sept.

Air Thun 2018

#### 1.-2. September

Smartflyer Challenge, Grenchen

#### 1.-2. September

Oldtimerclassic Hittnau

#### 8.-9. September

Erlebnistage Flugplatz Sitterdorf

#### 8.-9. September

Flüggerfäscht Schmerlat

## Wettbewerb – Flughäfen/Flugzeuge/Orte dieser Welt



Foto: Daniel Baeder

### Wer weiss es?

Das Bild dieser antiken Maschine entstand bei einem Meeting im Süden von Paris. Wie heisst die alljährlich stattfindende Veranstaltung?

Antworten an: [wettbewerb@cockpit.aero](mailto:wettbewerb@cockpit.aero)

### Einsendeschluss: 28. Juni 2018.

Bitte fügen Sie Ihrer Mail Ihre **vollständige Adresse** bei. Dem Gewinner winkt ein Cockpit-Kalender 2019. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die richtigen Einsendungen werden in der Juli-Ausgabe 2018 publiziert.

Die Gewinner werden im Dezember 2018 kontaktiert.

### Auflösung Nr. 5: Greifensee.

#### Richtig geantwortet haben:

Béa Keller, 9200 Gossau; Beat Habegger, 8127 Forch; Pierre Dufour, 1400 Yverdon-les-Bains; Stephan Imper, 4132 Muttenz; Tobias Schmid, 8105 Regensdorf; Walter Engel, 8840 Einsiedeln; John Sicker, 8832 Wilen b. Wollerau; Willy Schärer, 2087 Cornaux; Hans Walker, 6006 Neuenkirch; Bert Charles Füller, 8154 Oberglatt; Hanspeter Kunz, 8636 Wald; Marcel Wüst, 9400 Rorschach; Bastien Dévaud, 3904 Naters; Michael Frei, 5436 Würenlos; Raphael Tschan, 4245 Kleinlützel; Pius Wigger, 8124 Maur; Christophe Petitpierre, 5506 Mägenwil; Erwin Kälin, 9562 Buch b. Märwil; Christoph Schmon, 6374 Buochs; Patrick Göransson, 8820 Wädenswil; Jürg Rimensberger, 8049 Zürich; Daniel Ingold, 1004 Lausanne; Daniel Oertli, 8400 Winterthur; Sven Steinmann, 8548 Ellikon/Thur; Samuel Boot, 8330 Pfäffikon; Ruedi Susman, 8610 Uster; Ernst Sommer, 5503 Schafisheim; Thomas Beer, 8425 Oberembrach; Beat Schärer, 7527 Brail.

Als Gewinner wurde Erwin Kälin ausgelost.

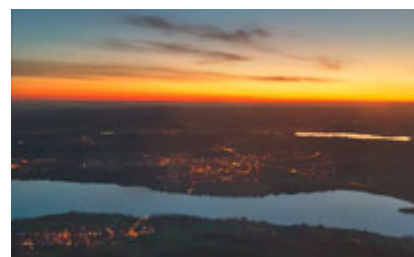


Foto: Archiv Cockpit

**mt-propeller**

- 36 Jahre Produktion und Service bei MT-Propeller
- 62 Service Center weltweit
- Über 210 STCs weltweit!
- 130 Millionen Flugstunden
- Mehr als 70.000 Propellerblätter in Betrieb
- Verfügbar für Flugzeuge, Luftschiffe, Hovercraft und Windtunnel
- OEM Lieferant für 90% der europäischen und 35% der US-Flugzeughersteller

**Verkauf** und **Service** von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.

*The Winner's Propeller!*



Cessna 208 Blackhawk Serie mit MTV-27

Flugplatzstr. 1  
94348 Atting / Germany  
Tel.: +49/(0)9429 9409-0  
Fax: +49/(0)9429 8432  
sales@mt-propeller.com



[www.mt-propeller.com](http://www.mt-propeller.com)

# Take-off!

## Mit der Flugschule Fricktal.

Wir sind bereit. Und Sie?

Zielgerichtete und professionelle Ausbildung  
[www.flugschule-fricktal.ch](http://www.flugschule-fricktal.ch)

## LEBE DEN TRAUM – WERDE PILOT

### Flugplatz Birrfeld – Motor- und Segelflugausbildung

- ✓ Aus- und Weiterbildungskurse
- ✓ Schnupperflüge
- ✓ Rundflüge
- ✓ Attraktive Flugzeugflotte

**AKTUELL**

Praktische Ausbildung mit günstigen Katanas:  
Attraktives Rabattpaket

Segelflug-Schnupperflugtage

Dienstagabend PPL-Theorie,  
Eintritt jederzeit möglich



FLIEGERSCHULE  
**BIRRFELD**

056 464 40 40  
info@birrfeld.ch

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



Jederzeit abflugbereit –  
Dank Ihrer Unterstützung



**Medizinische Hilfe aus der Luft.**

Jetzt Gönnerin oder Gönner werden: 0844 834 844  
oder [www.rega.ch](http://www.rega.ch)



 HAMILTON



AMERICAN SPIRIT

SWISS PRECISION

KHAKI AVIATION X-WIND  
AUTOMATIC

★ [HAMILTONWATCH.COM](http://HAMILTONWATCH.COM)

100 YEARS OF  
**TIMING THE SKIES**

