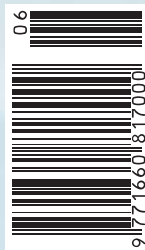




## Rückblick: Swissair nahm vor 50 Jahren ihre DC-7C und Convair 440 in Betrieb



**Exklusiv: Interview mit dem neuen Rega-Chef Ernst Kohler**



**Aktuell: Schweizer Luftwaffe trainierte wieder in Sardinien**

## INHALT

SkyNews.ch, Nr. 6, Juni 2006, 3. Jahrgang

Titelbild: Im Juni 1956 nahm Swissair ihre erste Convair 440 und im Herbst 1956 die erste Douglas DC-7C (Bild) in Betrieb.  
© Archiv Peter Wyss / www.wyssscalemodels.ch

- 4 SkyStory:** Swissairs DC-7C und Convair 440
- 11 SkyNews:** BFU-Reports, Aargauer Mirages
- 18 SkySim:** Mega-Airport Frankfurt-Main am PC
- 20 SkyPort:** Zürcher Airport-News
- 22 SkyPort:** Das Neuste aus Genf-Cointrin
- 24 SkyPort:** EuroAirport-News
- 26 SkyForce:** Schweizer Luftwaffe in Sardinien
- 30 SkyHeli:** Wie Helog-Heliswiss in Pakistan flog
- 32 SkyTalk:** Mit neuem Rega-Chef Ernst Kohler
- 34 SkyShow:** PC-7 an FIDAE in Santiago de Chile
- 37 SkyClub:** Airside Foto Zürich in Milano
- 38 SkyClub:** AAA lässt Jungfraustafette aufleben
- 41 SkyCard:** Neue Schweizer Flugzeugpostkarten
- 42 SkyTech:** Airbus A380 im Plan – und der A350?
- 44 SkyBiz:** Genfer EBACE wird immer grösser
- 48 SkyReg:** April-News im HB-Register
- 50 SkyView:** Gastkolumne, Events und Vorschau

## Von der DC-7C bis zum Airbus A380



### Geschätzte Leserinnen und Leser

Vor 50 Jahren erlebten die grossen Propellerflugzeuge ihre Blütezeit. Zwar war das Ende ihrer Ära bereits absehbar, da sich mit Comet, Caravelle, Boeing 707 und DC-8 schon die viel schnelleren Nachfolger auf den Pisten befanden. Wie andere Airlines nahm auch **Swissair** 1956 ihre letzten Kolbenmotorflugzeuge in Betrieb: die majestätische Douglas DC-7C «Seven Seas» für Langstrecken und die zuverlässige Convair CV-440 «Metropolitan» für Europarouten. Mit

unserer Titelstory (ab Seite 4) versetzt Sie Urs Weidmann in jene Zeit zurück. 50 Jahre später ist es nicht mehr nur die Geschwindigkeit, die bei Verkehrsflugzeugen zählt, sondern ökonomische und ökologische Gesichtspunkte bestimmen die neuen Airliner. So auch den **Airbus A380**, der nach wie vor Ende dieses Jahres bei Singapore Airlines in Dienst gehen soll. Über den derzeitigen Stand der A380-Zertifizierungsphase berichtet Bernhard Baur auf Seite 42.

Die Freunde der Schweizer Militärluftfahrt werden den Beitrag von Aldo Wicki über den Einsatz von Schweizer F/A-18 gemeinsam mit deutschen **F-4F in Sardinien** (Seite 26) und den Report von Guido E. Bühlmann über die **Airshow in Chile** (Seite 34) schätzen. Auch die Helikopter-Liebhaber kommen auf ihre Rechnung: Die Erdbeben-Hilfe in Pakistan (Seite 30) hat Schwerlasthelis aus der ganzen Welt vereint, auch **Helog-Heliswiss** setzte einen Kamov ein. Und in unserem Exklusivinterview beschreibt zudem der neue **Rega-Geschäftsführer Ernst Kohler**, welche Anforderungen die Rettungsflygwacht an ihren neuen Gebirgsheli stellt.

Wir wünschen Ihnen viel interessante Lektüre!

*Hansjörg Bürgi, Chefredaktor und Verleger*



SkyNews.ch ist für das Jahr 2006 vom Verband Schweizer Presse mit dem Qualitätssiegel «Q-Publikation» ausgezeichnet worden.

## IMPRESSUM

### Herausgeber, Redaktion und Verlag:

Aviation Media AG, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen ZH,  
Telefon 044 881 72 61, Fax 044 881 72 63, E-Mail: info@skynews.ch

**Chefredaktor und Verleger:** Hansjörg Bürgi, hjb@skynews.ch

**Stellvertreter:** Peter Lewis, 17@skynews.ch

### Druckvorstufe:

Team media GmbH  
E-mail: team@teammedia.ch

### Layout/Bildbearbeitung:

Monika Imholz-Walker, Roger Indergard

### Grafik/Konzept:

Raini Sicher, Jason Hegetschweiler

### Korrekturteam:

Daniel Dufner, Monika Imholz-Walker und Marc Seidel

### Inserate:

Publimag AG, Marianne Leimeroth, Europastrasse 30, 8152 Glattbrugg,  
Telefon 044 809 31 11, Fax 044 809 32 22, E-Mail: mleimeroth@publimag.ch

### Druck:

AVD Goldach, Sulzstrasse 10, 9403 Goldach,  
Telefon 071 844 94 44, Fax 071 844 95 55, E-Mail: email@avd.ch

### Abonnements:

Schweiz: Jahresabo CHF 79.– / D und OE: Jahresabo EUR 65.–  
inkl. Porto und MwSt. – Postkonto: 87-334084-2

**Auflage:** 6500 Exemplare (Druckauflage), 3143 Ex. (WEMF 05), monatlich

**Copyright:** Alle in dieser Zeitschrift und auf der Website www.skynews.ch veröffentlichten Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Redaktion und entsprechender Quellenangabe weiter verwendet werden.

ISSN 1660-8178

## PARTNER

Wir freuen uns über die Kooperationen mit folgenden Vereinen:

**Antique Airplane Association of Switzerland (AAA)**, www.a-a-a.ch (Vereinsorgan)

**Interessengemeinschaft Luftfahrt IGL**, www.luftfahrt.ch (Vereinsorgan)

**Airside Foto Zürich**, www.airsidefoto.ch (Vereinsorgan)

**Verein der Freunde der Schweizer Luftwaffe VFL**, Fliegermuseum Dübendorf, www.airforcecenter.ch (Partner)

**Verein der Freunde der Swissair VFS**, www.swissair-dc3.ch (Partner)

**Fliegermuseum Altenrhein FMA**, www.fliegermuseum.ch, www.hunterflying.com (Partner)

**SFSA Swiss Flight-Simulation Association**, www.pcfliight.ch (Partner)

**Aerosuisse**, Dachverband der Schweizer Luftfahrt, www.aerosuisse.ch (Partner)

**Super Constellation Flyers Association**, www.superconstellation.org (Partner)

Die Mitglieder dieser Vereine können SkyNews.ch zu einem Vorzugspreis beziehen.

## TEAM

Das SkyNews.ch-Team setzt sich aus folgenden freien Mitarbeiter zusammen: **Peter Abgottspon** (SkySpace, Sky-Media), **Hanspeter** und **Daniel Abt** (SkyPast, SkyLine), **Roger Ackermann** (SkyLine, SkyVision), **Bernhard Baur** (SkyNews, SkyShow), **Jiri Benesch** (SkyNews), **Samuel Berger** (SkyNews, SkyHeli, SkyForce), **Thomas Binz** (SkySim), **Werner Bönzli** (SkyPort BSL), **Guido E. Bühlmann** (SkyPast, SkyShow), **Robert Bührer** (Marketing), **Eugen Bürgler** (SkyHeli, SkyNews, SkyTech), **Manfred Brunner** (SkyBiz), **Nick Däpp** (SkyHeli), **Tino Dietsche** (SkyPort ACH, SkyHeli), **Daniel Dufner** (SkyNews International), **Max Fankhauser** (SkyPort GVA, SkyNews), **Andy Fischer** (SkyFlight), **Urs Forrer** (SkyForce, SkyNews), **Erich Gandet** (SkyClub AAA, SkyPast), **Peter Gerber** (SkyReg, SkyNews), **Werner Gisler** (SkySim), **Daniel Gyolay** (SkySim), **Thomas Hirt** (SkyVoice), **Hansruedi Huber** (SkyTrip, SkyShop), **François Hug** (SkyPort BSL), **Reto Isler** (SkyWeb, SkyNews), **Franz Knuchel** (SkyNews, SkyForce), **Christoph Kugler** (SkyCam, SkyForce, SkyTech), **Daniel Martel** (SkyPort GVA, SkyCard), **Martin Michel** (SkyForce, SkyNews, SkyShow), **Mario Richard** (SkyNews, SkyReg, SkyShow), **Erich Riester** (SkyForce, SkyNews, SkyShow), **Marc Seidel** (SkyPort BSL), **Werner Soltermann** (SkyPort BSL, SkyPast), **Urs Stoller** (SkyForce, SkyNews, SkyShow), **Erich Strobl** (SkyNews International), **Aldo Wicki** (SkyForce, SkyNews)



Eine Swissair-Convair Metropolitan, aus einer Swissair-DC-7C fotografiert – Diese seltene Aufnahme entstand nach 1957, da die HB-IMN erst im Frühling 1957 zu Swissair stiess.

## Vor 50 Jahren nahm Swissair die DC-7C und CV-440 in Betrieb

# Letzte «Kolbenschtüttler»

Vor 50 Jahren stiessen die letzten Flugzeuge mit Kolbenmotoren zur Swissair-Flotte: insgesamt fünf Douglas DC-7C und elf Convair 440. Die Anschaffungen strapazierten die Finanzen der im Aufbau begriffenen Airline, waren aber nötig und erwiesen sich als erfolgreich. Eine ehemalige Swissair-Convair fliegt heute noch.



Eine herrliche Winterstimmung in den 1960er-Jahren in Zürich Kloten: Die CV-440 HB-IMP rollt zur Piste 28.



Eine rare Air-to-Air-Foto der Douglas DC-7C HB-IBL der Swissair. Sie stiess als zweite «Seven Seas» im Dezember 1956 zur Flotte und flog bis im Juli 1960 mit dem Schweizer Kreuz.

## Report von Urs Weidmann

1955 begann die Swissair – nicht zuletzt dank ihrer modernen Organisation – beachtliche Gewinne abzuwerfen, aber es standen ihr auch grosse Investitionen bevor. Ein Dilemma stellte sich im Langstreckenbereich ein: Sollte die Airline weiterhin mit den wirtschaftlichen und zuverlässigen Douglas DC-6B die nötigen Finanzen für den kostspieligen Einstieg ins Jet-Zeitalter äufnen – oder sollte sie sich der Konkurrenz stellen und für eine Übergangszeit von lediglich vier Jahren zusätzlich neue, teure Langstreckenflugzeuge mit Kolbenmotoren anschaffen?

## Convair 440 für Kurzstrecken

Die Erneuerung der Kurzstreckenflotte war unbestritten, zumal man für den neuen Kurzstreckentyp mit einer wirtschaftlich vertretbaren Einsatzzeit von rund zehn Jahren rechnen konnte. Die neun DC-3 waren – im Gegensatz

zu den CV-240 – langsam und boten keine Druckkabine. Die sieben lärmigen Convair 240 fielen gegen die Vickers Viscount ab, die bereits von BEA (British European Airways), Air France und Aer Lingus eingesetzt wurde. Die Viscount schien zwar attraktiv: Sie war dank ihren vier Turboprops modern, fast vibrationsfrei und in der Kabine relativ ruhig, und sie bewältigte die Strecke von Zürich nach London in 20 Minuten weniger als die zweieinhalb Stunden einer CV-440. Eine spürbare Reduktion der Reisezeit – auf eine Stunde und 40 Minuten – erreichte jedoch erst die Caravelle (siehe SkyNews.ch, Mai 2005).

Zudem verfügte die Viscount über keinerlei Gemeinsamkeiten mit einem anderen Typ in der Swissair-Flotte. Dies hätte den Betrieb verteuert, denn die Swissair betreute – wie wohl alle Fluggesellschaften damals – ihre Flugzeuge im eigenen Unterhaltsbetrieb, und die Kosten für eine zusätzliche Ausbildung der Maintenance-Spezialisten hätten daher direkt die Airline belastet. Vor allem auch aus der Sicht

der Pilotenausbildung war die CV-440 Metropolitan daher für die Swissair deutlich wirtschaftlicher. Überdies würde Convair ihre erste 440 innerhalb eines Jahres nach der Bestellung liefern können, und so genehmigte der Verwaltungsrat am 14. September 1955 die Bestellung von vorerst acht Einheiten. Die sieben CV-240 konnten an die amerikanische Mohawk Airlines verkauft werden; dabei erzielte die Swissair einen Buchgewinn von 5,9 Millionen Franken, was fast dem Kaufpreis von zwei CV-440 entsprach.

## Gleiche Motoren wie die DC-6B

Gegenüber der CV-240 hatte die Metropolitan einen 1,37 Meter längeren Rumpf für 44 statt 40 Passagiere, eine deutlich verbesserte Kabinenschalldämmung und höchst wirksame Schalldämpfer am doppelten Auspuff – und zudem die gleichen Motoren wie die DC-6B: Pratt & Whitney R-2800-CB-17 mit je 2535PS (1'865kW). Sie war etwa zehn Prozent schneller (460 km/h

## Seltene Bilder der frühen Swissair



Die im Air Force Center Dübendorf (im Flieger- und Flabmuseum) angesiedelte **Luftbild Schweiz** hat das gesamte Bildarchiv der Swissair übernommen. Kopien der seltenen Aufnahmen aus den vergangenen Jahrzehnten können auch von Privaten erworben werden. So findet man auch einige rare Farbaufnahmen der Douglas DC-7C (siehe Bild oben) oder andere Propellerflugzeuge der Swissair. Weitere Informationen über Telefon 043 355 05 35 oder im Internet auf [www.luftbild.ch](http://www.luftbild.ch) pd



Die HB-IBP (hier in Zürich) nahm Swissair als letzte der fünf DC-7C im November 1958 in Betrieb. Sie existiert heute noch als Werbeträger in Las Palmas, zuletzt flog sie bei Spantax.

im Reiseflug) als die CV-240, hatte ein 17 Prozent höheres Startgewicht von 22'550 kg, und ihre Reichweite (mit voller Nutzlast und gemäss zurückhaltenden Swissair-Angaben) betrug mit 1350 km gut das Doppelte des älteren Modells. Hauptgrund dafür war der schlanke Flügel mit einer um 4,13 auf 32,11 Meter vergrösserten Spannweite: Er fasste 75 Prozent mehr Treibstoff als jener der CV-240 (6550 Liter), und seine Streckung von zwölf Grad minimierte den induzierten Widerstand. Die CV-440 konnte ferner als Novum mit einem Wetterradar ausgerüstet werden; das 78 cm lange Radom verlängerte das Flugzeug auf 24,87 Meter.

Die erste Metropolitan, die HB-IMB, traf am 7. Juni 1956 in Zürich ein und flog am 24. Juni ihren ersten Einsatz, nach London. Wochen zuvor war die Bestellung auf elf Flugzeuge erhöht worden. Am 15. Juli stürzte die HB-IMD auf dem Überführungsflug aus San Diego (Kalifornien) auf eine Sandbank im Shannon River (Irland); dabei kamen die beiden Werkpiloten und der Swissair-Navigator ums Leben. Die folgenden Flugzeuge wurden daraufhin von Swissair-Piloten überflogen. Ein weiteres Unglück ereilte am 10. Februar 1967 die HB-IMF auf einem Schulungsflug. Im Linienverkehr jedoch leistete die CV-440-Flotte rund eine Viertelmillion Flugstunden ohne nennenswerte Vorkommnisse. Die Metropolitan war für die Kurzstrecken der Swissair, was die DC-6B für die Mittel- und Langstrecken war: ein solides, zuverlässiges, wirtschaftliches Arbeitspferd, das zuweilen nicht weniger als zwölf Blockstunden im Tag auf Strecke war.

### Douglas DC-7C für Langstrecken

Dass auch die Kurzstrecken mit modernen Flugzeugen bedient wurden, verlangten vor al-

## FACTS



Foto Guido E. Bühmann

Diese Frontalaufnahme einer Swissair-DC-7C zeigt gut, dass der Abstand der Motore vom Rumpf gegenüber der DC-6 bei den DC-7 vergrössert worden ist.

### Die Daten der CV-440 Metropolitan und DC-7C Seven Seas (Swissair-Version)

	Convair CV-440-11	DC-7C-1229
<b>Spannweite</b>	32,10 m	38,86 m
<b>Länge</b>	24,84 m	34,58 m
<b>Höhe</b>	8,58 m	9,70 m
<b>Motoren</b>	2 Pratt & Whitney R-2800-CB-17	4 Wright R-3350-18EA-1
<b>max. Startleistung je Motor</b>	1865 kW / 2535 PS	2535 kW / 3450 PS
<b>Rüstgewicht</b>	15'920 kg	38'220 kg
<b>max. Startgewicht (MTOW)</b>	22'550 kg	64'860 kg
<b>Besatzung Cockpit + Kabine</b>	2 + 2	4-5 + 3-4
<b>Anzahl Passagierplätze</b>	44	75
<b>max. Nutzlast</b>	5'630 kg	8'620 kg
<b>Reichweite mit max. Nutzlast</b>	1'350 km	6'450 km
<b>typische Reisegeschwindigkeit</b>	460 km/h	550 km/h
<b>Einsatzgebiet</b>	Europa	Nord- u. Südatlantik, Europa
<b>Anschaffungspreis 1956</b>	CHF 3,3 Mio.	CHF 10 Mio.

lem die Anschlusspassagiere via Zürich und Genf nach Übersee, denn Geld verdiente die Swissair vor allem auf den Langstrecken. Seit April 1949 wurde New York regelmässig angefliegen (zuerst wöchentlich, ab April 1954 täglich), seit 27. Mai 1954 Rio de Janeiro und São Paulo (ab April 1957 auch Montevideo und

Buenos Aires) und ab April 1957 Tokio. Die Fernoststrecke führte in sechs oder sieben Etappen über Indien und Bangkok, wobei die längste – von Karachi nach Kairo – fast zehn Stunden dauerte, die kürzeste – zwischen Karachi und Mumbai – kaum zweieinhalb Stunden. Die DC-6B mit ihrer Reichweite von bes-



Foto Peter Frei

Als letzte DC-6 kaufte Swissair am 1. Oktober 1958 die DC-6A HB-1BB für 5,99 Millionen Franken. Dabei handelte es um die drittletzte gebaute DC-6, ein Vollfrachter, der ab November 1958 auf der Strecke Zürich-Basel-Manchester-New York-Shannon-Basel/Genf-Zürich zum Einsatz kam. Ende 1960 stellte Swissair diese Nur-Frachtlinie ein, am 16. Juni 1961 verkaufte sie die DC-6A (hier im Sommer 1960 in Basel) an World Airways.



Foto Guido E. Böhmann

Die Convair CV-440 HB-IMK der Swissair, kurz vor dem Aufsetzen auf die Piste 28 in Zürich-Kloten. Sie flog von 1956 bis 1968 für die Schweizer Airline.

tenfalls 4500 km war dafür das ideale Flugzeug. Die Zwischenlandungen waren wirtschaftlich interessant, weil die Swissair Passagiere zwischen den einzelnen Punkten befördern durfte (Fünfte Freiheit). Auf den Atlantikstrecken hingegen waren die Zwischenlandungen rein technischer Natur und kosteten Zeit (je rund eine Stunde) und Landegebühren. Dennoch – den Passagieren die rund 20-stündige Reise nach New York mit der DC-6B zu verkürzen, war zwar wünschenswert, aber wirtschaftlich nicht unbedingt erstrebenswert.

Doch die Konkurrenz gab den Ton an. Die damals mächtige Pan American World Airways (PanAm) hatte nicht nur im Oktober 1955 mit einer Bestellung für 20 Boeing 707-121/321 und 25 Douglas DC-8-32 das Jet-Zeitalter eingeläutet, sondern vorher noch 25 DC-7C bestellt.

## Exklusive Modelle der DC-7C und CV-440

Weltweit einzigartig finden Aviatik-Liebhaber unter [www.wyssscalemodels.ch](http://www.wyssscalemodels.ch) nicht nur sämtliche jemals in der Schweiz seit 1931 bis 1968 gelandeten und betriebenen Verkehrsflugzeuge, sondern auch technische Detailspezifikationen, Originalgeräusche und Videos der massstabgetreuen Flugzeugmodelle. Diese sind mit hoch komplexen elektronisch regulierbaren Propellern, Effekt bestatteten Triebwerken, Beleuchtungen sowie Blinkeranlagen, ausgebaut. Durch die exklusive, originalgetreue Bauweise und Verwendung von hoch stehenden Materialien ist eine längere Lieferfrist selbstverständlich. Derzeit befinden sich just eine DC-7C und Convair 440 Metropolitan im Bau. Mehr Infos unter der Rubrik «Das Modell - Werkstatt Galerie» auf [www.wyssscalemodels.ch](http://www.wyssscalemodels.ch)

pd

Diese verbänden bewährte Merkmale der robusten DC-6B mit neuen Motoren und einer etwas grösseren Zelle und würden den Nordatlantik zwischen New York und London in beiden Richtungen und bei jedem Wetter mit voller Zuladung nonstop zurücklegen. Die DC-6B dagegen musste im Swissair-Einsatz immer in Shannon (Irland) auftanken, in westlicher Richtung meist auch in Gander (Neufundland). Mit je einer Zwischenlandung weniger könnte die rund 20 Prozent schnellere DC-7C die Reisezeit zwischen der Schweiz und New York um rund zweieinhalb bis dreieinhalb Stunden verkürzen, und der Rückflug könnte nonstop geplant werden.

## Gute Erträge sicherten Finanzierung

Diesen Wettbewerbsvorteil konnte die Swissair nicht der Konkurrenz überlassen und bestellte insgesamt fünf DC-7C. Neben ihr hätten noch die L-1649 Starliner – bei TWA Jetstream ge-

nannt – und die von Turboprops angetriebene Bristol Britannia 300 zur Wahl gestanden, aber sie wären der Flotte fremd und zudem nicht rechtzeitig verfügbar gewesen. Mit der DC-7C-Flotte konnte Swissair die Zahl der Nordatlantikflüge von wöchentlich sieben auf bis zu zwölf erhöhen und zudem die Südatlantik-Strecke zwei- statt einmal wöchentlich bedienen. Doch die fünf DC-7C kosteten zusammen rund 50 Millionen Franken, die elf CV-440 36 Millionen. Für 86 Millionen Franken bekommt man heute gerade mal eine A321 – aber 1955 war dieser Betrag mehr als die Hälfte der Gesamteinnahmen der Swissair!

Zudem musste sie – als einzige private nationale Airline in Europa – das Geld für ihre Investitionen selbst verdienen und Kredite auf dem Finanzmarkt beschaffen. Da dieser ihre gute Ertragslage honorierte, konnte das Aktienkapital in einem Schritt von 14 auf 42 Millionen Franken verdreifacht sowie diverse Anlei-



Foto Peter Frei

Anfang 1962 war der Zürcher Flughafen wegen Schnees geschlossen, zahlreiche Langstreckenflüge mussten nach Basel umgeleitet werden, so auch die DC-7C HB-IBM. Die auf «Basel-Stadt» getaufte DC-7C wurde kurz darauf, Ende März 1962, ausser Dienst gestellt.

## Die Lebensläufe der zwölf «Metropolitans» der Swissair...

Immatr.	c/n	Ablieferung	SR-Einsatz bis	Abnehmer / Bemerkungen	Verbleib
HB-IMB	327	7.6.1956	31.8.1967	CA+034 Westdeutsche Luftwaffe	21.5.1981 Unfall XA-KEH Aero León bei Oaxaca, Mexiko
HB-IMC	332	26.6.1956	1.11.1966	PH-MAL Martinair, 6.2.1967 Umbau zu CV-640	Seit 21.2.1997 Frachter N640R C&M Airways, El Paso, Texas
HB-IMD	335	11.6.1956	15.7.1956	Unfall beim Ablieferungsflug, Shannon, Irland	–
HB-IMF	355	1.8.1956	10.2.1967	Unfall bei Schulungsflug, Lägern bei Zürich	–
HB-IMG	360	29.8.1956	31.10.1968	9.12.1969 CF-GLC Great Lakes Airlines	1976 verschrottet
HB-IMH	363	19.9.1956	22.9.1966	HR-SAP SAHSA	3.2.1977 Notlandung (Totalschaden) CP-1314 San Francisco Servicios Aéreos bei Lagura, Bolivien
HB-IMK	364	25.9.1956	31.10.1968	2.12.1969 CF-GLD Great Lakes Airlines	1998+ in Opa Locka, Florida, abgestellt
HB-IML	365	27.9.1956	19.10.1968	HR-SAU SAHSA	Als CP-1332 Northeast Bolivian Airlines in Bolivien abgestellt
HB-IMM	412	28.3.1957	5.4.1968	SATA (Genf), Umbau zu CV-640	17.7.1973 Unfall bei Landung in Tromsø, Norwegen
HB-IMN	413	3.4.1957	31.10.1968	25.11.1969 YU-ADS Pan Adria	20.2.1993 Unfall HP-1200CTH Cargo Panama Three in Bogotá, Kolumbien
HB-IMP	414	9.4.1957	31.10.1968	25.11.1969 YU-ADT Pan Adria	11.1.1980 Unfall CP-1358 Carga Aérea Transportadora in Camiare, Bolivien
HB-IMR	429	27.5.1957	27.10.1966	CA+035 Westdeutsche Luftwaffe	16.12.1971 Landeunfall YU-ADV Pan Adria in Triest

## ... und zwei von zwei anderen schweizerischen Fluggesellschaften

Immatr.	c/n	Ablieferung	SR-Einsatz bis	Abnehmer / Bemerkungen	Verbleib
HB-IMQ Tellair	213	11.3.69 ex-Lufthansa	13.2.1970	als D-ACOH zurück an Lufthansa	Modifizierte CV-340. 1990+ als N478KW Air Resorts in Carlsbad, Kalifornien, USA, verschrottet
HB-IMU Air-Sea	474	7.76 ex-Delta Air Transport	17.9.1980	N874TA Atlas Aircraft	Seit 5.1994 Frachter XA-RYV bei Aero Cedros, Mexiko

## Die Lebensläufe der fünf «Seven Seas» der Swissair

Immatr.	c/n.	Ablieferung	SR-Einsatz bis	Abnehmer / Bemerkungen	Verbleib
HB-IBK	45061	17.11.1956	26.2.1962	LN-MOG SAS	Musée de l'Air, Le Bourget
HB-IBL	45062	5.12.1956	20.7.1960	N301G via Convair an Galco, 11.10.1960 an Riddle Airlines, 12.1960 Umbau zu Frachter	11.73 als Frachter bei Airlift Int'l in Miami verschrottet
HB-IBM	45190	31.5.1957	31.3.1962	N302G Galco, 4.1962 Umbau zu Frachter für Overseas National	Unfall 1979 in Kolumbien?
HB-IBN	45191	7.8.1957	30.11.1960	via Convair an Galco, 14.12.1960 N8218H Riddle Airlines, 12.1960 Umbau zu Frachter	1974 in Kingston, Jamaica, verschrottet
HB-IBP	45553	4.11.1958	6.1.1962	SE-CCH SAS	In Las Palmas, Kanarische Inseln, Flugplatz El Berriel, nördlich Playa del Ingles, abgestellt

hen begeben werden. Damit war die Finanzierung gesichert.

### Schneller und komfortabler

Die DC-7C war das erste richtige Langstreckenflugzeug. Ein neues, zweimal 1,60 Meter langes Flügelmittelstück vergrösserte die Spannweite auf 38,86 Meter; damit konnte man die Treibstoffkapazität um 21 Prozent auf 29'575 Liter und das maximale Startgewicht gegenüber der DC-6B um einen Drittel auf 64'865 kg erhöhen, und dank der grösseren Flügelstreckung verringerte sich der induzierte Widerstand. All dies kam der Reichweite und der Nutzlast zugute, insgesamt also der Wirtschaftlichkeit. Der Rumpf war um 2,03 Meter gestreckt, was Platz für zehn zusätzliche Passagiere schaffte. Die 3450 PS (2535 kW) starken Motoren ermöglichten im Vergleich mit der DC-6B eine rund 20 Prozent höhere Reise-

geschwindigkeit von 550 km/h; die fast doppelte Distanz zwischen Motoren und Rumpf sowie die bessere Schallisierung machten die Kabine wesentlich leiser. Die Landeklappen waren optimiert worden, und wie bei allen DC-7-Versionen konnte man das Hauptfahrwerk als Luftbremse verwenden.

Die Avionik umfasste ein Bordradar, dank dem aktive Wetterzonen umflogen werden konnten; auch dies verbesserte den Passagierkomfort. Ein «beam coupler» erlaubte halbautomatische Anflüge, was die Sicherheit erhöhte und die Zahl der Ausweichlandungen reduzierte. Im Cockpit sassen noch vier Leute: zwei Piloten, ein Flight Engineer (damals Bordmechaniker genannt) und ein Navro (Navigator und radio operator oder Bordfunker).

### Mehr Leistung dank Abgasturbinen

Bei den Wright R-3350-TC18-EA-1-Motoren

stand R für «radial» (Sternmotor); die Zahl 3350 für den Gesamthubraum der 18 Zylinder in Kubikzoll (3350 cu in = 54,9 Liter); TC hiess «turbo-compound» oder Turboverbundtriebwerk; und 18-EA-1 war die Versionsbezeichnung. Was dieses Triebwerk so stark und so wirtschaftlich machte, waren drei Abgasturbinen. Sie drehten sich im überschallschnellen, bis 850 Grad Celsius heissen Abgasstrahl von je sechs Zylindern mit bis zu 23'000 Umdrehungen pro Minute und gaben zusammen beim Start über 550 PS an die Propellerwelle ab, mit der sie über ein Untersetzungsgetriebe und eine Flüssigkeitskupplung verbunden waren. Den Trick, einen Teil der sonst verlorenen Energie der Abgase zurück zu gewinnen, wendeten nach 1960 auch Fan-Triebwerke an.

Bei der Swissair bewährte sich die DC-7C als schnelles und recht zuverlässiges Flugzeug. Allerdings teilte sie mit der Super Constellation (ab Version 1049C) nicht nur die Motoren, son-

den auch die Tendenz der Turbinen, zu bers-  
ten, in der Folge Motorenbrände zu verursa-  
chen und zuweilen sogar die Kabinenwand zu  
durchdringen. Dies trug den beiden Typen den  
Beinamen der «besten dreimotorigen Airliner»  
ein. Dennoch erreichte die Swissair eine durch-  
schnittliche Ausnutzung ihrer DC-7C von elf  
Stunden im Tag – besonders für ein Kolben-  
motorflugzeug ein beachtlicher Wert.

## Das Ende der Kolbenmotor-Ära

Die letzte Swissair-DC-7C aus New York kam  
am 22. September 1960 in Zürich an. Danach  
bedienten nur noch die neuen DC-8-32 die  
Strecke und brauchten dafür 40 Prozent weni-  
ger Zeit; ihre Reichweite war aber nicht grö-  
sser. Auf dem Südatlantik konnte erst am 25.  
Februar 1962 auf Convair CV-990 Coronado  
umgestellt werden. Schon im Sommer 1960  
wurde die erste DC-7C verkauft, im März 1962  
die letzte. Den letzten Swissair-Flug mit einem  
viermotorigen Propellerflugzeug führte aber  
eine DC-6B durch – am 27. Juni 1962 von Pal-  
ma oder Frankfurt nach Zürich.

Auch die Metropolitans mussten den neuen  
Jets Strecken abgeben. Die 80-plätzig-igen Cara-  
velles übernahmen ab 1960 die längeren und  
verkehrsreicheren Märkte und überliessen den  
CV-440 die extremen Kurzstrecken innerhalb  
der Schweiz und ins benachbarte Ausland:  
Innsbruck, Stuttgart und München; der längste,  
zweistündige Flug führte täglich nach Brüssel.  
Ende Oktober 1968 verdrängen die modernen  
DC-9-32 die letzten fünf Metropolitans.


Im Durchschnitt dienten die CV-440 der  
Swissair elf Jahre lang, die DC-7C bloss 3,5  
Jahre. Die DC-6B lagen mit acht Jahren in der  
Mitte. Die 50-jährige HB-IMC fliegt, 1967 mit  
Dart-Turboprops zum CV-640-Frachter umge-  
baut, als einzige noch heute – als N640R bei  
C&M Airways ab El Paso, Texas. 



Foto Urs Weidmann

Die CV-440 HB-IMM wurde im April 1968 an die Genfer SATA (unten) verkauft und sogleich mit  
Rolls-Royce-Dart-Turboprops zur CV-640 umgerüstet. Sie wurde abgeschrieben, nachdem ihr  
Bugfahrwerk am 17. Juli 1973 bei der Landung in Tromsø, Norwegen eingebrochen war.



Foto Christian H. Köpfer



Foto Hansjörg Bärli

Die einzige Swissair-Convair, die heute noch fliegt: C&M Airways setzt die ehemalige HB-IMC  
(Werknummer 332) als CV-640 für Frachtflüge ab El Paso (Texas) ein. Die rote Fensterlinie ist ihr  
erhalten geblieben!



Foto Guido E. Bühmann

Das Ende der Convairs bei Swissair: Im Frühling 1969 warteten vier CV-440, darunter die HB-IMP, -IMG und -IMN, zusammen mit einer Caravelle  
auf ihre neuen Besitzer.



## NOTAM

**Swiss** setzt wie geplant seit Anfang Mai den von Hapag-Lloyd geleasten A300-600 D-AIAX in vollen Hapag-Fly-Farben von Zürich nach Afrika ein. ([www.swiss.com](http://www.swiss.com))

**Dieter Vranckx** übernimmt bei Swiss WorldCargo per 1. Juli von **Serge Tripet** die Funktion als Vice President Area Management für Asien, den Mittleren Osten und Afrika. ([www.swissworldcargo.com](http://www.swissworldcargo.com))

**Helvetic** streicht ab 19. Juni ihre Flüge nach London-Luton. Zudem hat sie ihre Büros vom Flughafen Zürich an die Steinackerstrasse 56 in Kloten verlegt, und Marketingchef **Thomas Frischknecht** hat die Airline verlassen. ([www.helvetic.com](http://www.helvetic.com))

Elliott Aviation wählte für das King Air RVSM-Packet das Thommen AD32 Air Data Display von **Revue Thommen**. Elliot Aviation möchte dieses RVSM-Packet auch in Europa anbieten. ([www.thommen.aero](http://www.thommen.aero))

Jeden dritten Donnerstag im Monat findet ab 19.30 Uhr im Restaurant auf dem Weissenstein ob Solothurn ein **Connie-Stamm** statt. Dies als Ergänzung zu den Treffen ab 19 Uhr jeden zweiten Montag des Monats im Restaurant Widder in Zug. ([www.superconstellation.org](http://www.superconstellation.org)) *hjb*

## Bern: Pilot bei Robin-Absturz umgekommen

Beim Start zu einem Schleppflug mit einem angehängten Doppelsitzer am 3. Mai in Bern-Belp stellte der 48-jährige Pilot fest, dass die Leistung des Robin DR400-180R HB-KOC der **Segelfluggruppe Bern** ungenügend war. Gemäss Angaben des Büros für Flugunfalluntersuchungen (BFU) klinkte der Segelflugezugi-pilot nach einer halben Volte aus und landete auf der Segelfluggpiste. Die Robin überflog ebenfalls die Segelfluggpiste und drehte anschliessend auf niedriger Höhe nach links. Dabei stürzte sie in einen angrenzenden Acker ab und brannte aus. Der Pilot kam ums Leben.

Glimpflicher verlief ein Zwischenfall mit dem Piper PA-28-140 HB-PAP der **Fluggruppe Seeland** in Biel-Kappelen am 17. April: Ein

Fluglehrer startete mit einem «Schnupperschüler» und einem Passagier. Nach dem Abheben in der Pistenmitte berührte die Piper den Boden noch zweimal, bevor sie schwer beschädigt 250 Meter nach Pistenende zum Stillstand kam. Der Flugschüler erlitt leichte Verletzungen.

Auf der Website des BFU sind die folgenden **neuen Untersuchungsberichte** verfügbar: HB-OQK vom 28. Mai 2003 bei Sumiswald – HB-IXX vom 13. Dezember 2003 auf dem Flughafen Zürich – HB-XTY vom 14. Dezember 2002 am Breithorn-gletscher – HB-IXY vom 13. Juli 2000 auf dem Flughafen Zürich – N44DD vom 9. September 2001 in der Nähe des Flugplatzes Reichenbach/BE. Details auf [www.bfu.admin.ch](http://www.bfu.admin.ch) *hjb*

## Hepta: Nachbau des Dufaux Aeroplans

Am 23. April fand in Neuenburg die Generalversammlung der Hepta (Histoire et Pionniers de la Technologie Aéronautique) statt. Die 2003 gegründete Vereinigung will **Geschichte und gesellschaftliche Rolle** der Luftfahrt dem Publikum näher bringen. Hepta verfolgt dabei eine Zweistufenstrategie. In einem ersten Schritt wird ein interdisziplinäres Netzwerk von Fachleuten aufgebaut. Diese sollen dann durch Ausstellungen, Vorträge, Publikationen und Aktionen ihre Kenntnisse den Akteuren der Luftfahrt und dem Publikum vermitteln.

Das ambitionöseste Vorhaben ist jedoch der

Nachbau des Aeroplans der Gebrüder Dufaux. Das Original überflog 1910 erstmals den Genfersee in Längsrichtung und stellte dabei einen Streckenrekord über Wasser auf. Der im Verkehrshaus der Schweiz erhaltene Apparat wird dazu genau vermessen und rekonstruiert. 2010 will der ehemalige Astronaut **Claude Nicollier** die Pioniertat wiederholen. Ende Sommer werden die Arbeiten am Motor abgeschlossen. Projektleiter und **Hepta-Präsident Anibal Jaime** bezeichnet dies als «Reverse Engineering». Weitere Infos: [www.hepta.aero](http://www.hepta.aero) *Daniel Martel*

## Erfolgreiche Leserreise von SkyNews.ch und Compass Holding zum A380

30 Airbus-Fans flogen am 12. Mai mit der von **SkyWork Airlines** gecharterten Dornier 328 der Tiroler Welcome Air von Bern nach Toulouse, um den Bau des europäischen Riesenvogels Airbus A380 zu verfolgen. In den riesigen Hallen standen die Werknummern 005, 006 und 008, die alle an **Singapore Airlines** gehen. Am Nachmittag stöberten die Reiseteilnehmer in der Sammlung der **Ailes Anciennes** fliegerische Raritäten auf. Darunter eine Breguet Deux Ponts, die restauriert wird, und ein Super Guppy sowie diverse Militärjets.

Foto: Hansjörg Bürgi



Die Airbus-Reiseteilnehmer vor dem Super Guppy.

### Ab Bern ans Air-Tattoo nach Fairford

Nur noch wenige Plätze sind auf der Eintagesreise zur **grössten Airshow Europas**, dem Royal International Air Tattoo (RIAT) in Fairford ([www.airtattoo.com](http://www.airtattoo.com)) frei. Am **Sonntag, 16. Juli 2006**, fliegen wir ab Bern-Belpmoos, Check-in wird gegen 6.30 Uhr sein, die Rückkehr gegen 21.30 Uhr. Im Pauschalpreis von CHF 990.– pro Person ist alles enthalten: die Flüge Bern-Fairford-Bern, die Flughafengebühren, die Passagiertaxen, das Catering an Bord und die Eintrittskarte ans RIAT. Detailinfos und Anmeldungen via Compass Holding: **Telefon 062 767 77 94** oder [info@compass-holding.ch](mailto:info@compass-holding.ch)

### Luftfahrt+Technik in der Zentralschweiz

Die Tages-Organisation Schweizer Aviatik-Fachbesuche führt am Donnerstag, 13. Juli 2006, einen Luftfahrt- und Techniktag in der Zentralschweiz durch. Besucht werden das Infozentrum Gottthard-Basistunnel sowie **Heli-Gottthard** auf der Basis Erstfeld (mit Rundflug). Infos und Anmeldungen bei Constantin Hürliemann, E-Mail: [aviatiktage@gmx.ch](mailto:aviatiktage@gmx.ch), **Telefon 076 454 37 40**.

Die Russlandreise mit Guido Bühlmann und die Betriebsbesichtigung der Pilatus Flugzeugwerke sind ausgebucht. *hjb*



## Junkers Ju-52 HB-HOY: auf Hapimag folgt BMW

Die Dübendorfer Ju-Air konnte für die zur Ju-52/3mge umgebauten CASA 352L HB-HOY nach Ablauf des Hapimag-Vertrages mit BMW einen neuen Werbepartner verpflichten. Der dezent umbemalte Oldtimer war Ende April 2006 erstmals zu sehen.

## BAZL-Statistik 2005: wieder mehr Flüge, aber weniger Piloten

Die Statistiken des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) für das Jahr 2005 zeigen, dass der seit 2001 rückläufige Trend zumindest gestoppt wurde. 418'955 Flugbewegungen im Jahr 2005 haben dafür gesorgt, dass diese Zahl seit 2001 erstmals wieder leicht angestiegen ist, und mit rund **31,2 Millionen beförderten Passagieren** ist das Niveau von 2001 fast wieder erreicht worden. Mit dem Unterschied allerdings, dass 2001 noch weit mehr als die Hälfte aller Passagiere von Schweizer Gesellschaften befördert wurden. Bei den aus der Schweiz direkt angeflogenen Zielen stehen

Destinationen in Grossbritannien an erster Stelle, Deutschland folgt auf Platz zwei, gefolgt von Frankreich und Spanien.

Zurückgegangen ist auch 2005 die Anzahl der in der Schweiz registrierten Luftfahrzeuge. Insgesamt waren im letzten Jahr **3841 Luftfahrzeuge mit einer HB-Registration** unterwegs, das sind 52 weniger als 2004. Neben dem Rückgang bei den motorisierten Flächenflugzeugen (minus 26), war auch die Abnahme der HB-immatrikulierten Segelflugzeuge markant (minus 25). Einzig in den Kategorien Helikopter und Luftschiffe gab es Zuwachs: **Zehn**

## Im European Sky dabei

Die Schweiz wird nach einem Beschluss des Bundesrates vom 3. Mai am Einheitlichen Europäischen Luftraum (**Single European Sky, SES**) teilnehmen. Noch ist die definitive Zustimmung der EU ausstehend, doch dürfte die Teilnahme der Schweiz am SES noch in der zweiten Jahreshälfte 2006 vollzogen werden können. Auf dieser Grundlage strebt das BAZL eine Zertifizierung der **Skyguide** bis Ende 2006 an. Um die Luftstrassen über Europa effizienter zu nutzen, sollen Luftraumblöcke nach betrieblichen Kriterien gebildet werden, welche sich nicht mehr an den Landesgrenzen orientieren. Die Schweiz hat grosses Interesse daran, dass die Skyguide mit einem oder mehreren Nachbarstaaten einen Luftraumblock bewirtschaften kann. Sondierungen in diese Richtung sind insbesondere mit Frankreich im Gang. *pd*

**neue Helis** liessen die Gesamtzahl auf 285 steigen und das Schweizer Register zählt bereits neun Luftschiffe (plus zwei).

Parallel dazu ist auch die Zahl der gültigen Ausweise gesunken. Nur noch **5928 Privatpiloten** verfügten im vergangenen Jahr über eine gültige Lizenz, im Jahr zuvor waren es noch 625 mehr. Neben 2086 Linienpilotenlizenzen (minus 18) waren nur noch 1000 Berufspilotenlizenzen gültig (minus 236). Die positive Ausnahme ist auch hier die Helikopterbranche: 59 Helikopterpiloten mehr liessen die Gesamtzahl auf 1082 gültige Lizenzen steigen. *eb*

## Pilatus 2005: PC-12 macht mittlerweile zwei Drittel des Umsatzes aus

Elf Jahre nachdem der erste PC-12 ausgeliefert wurde, sorgt das einmotorige Geschäftsflugzeug von Pilatus immer noch für Rekorde. Mit 80 verkauften PC-12 wurde nicht nur eine neue Bestmarke erreicht (siehe auch SkyNews.ch April 2006), der Turboprop sorgt auch für finanziell positive Zahlen in Stans. Die Pilatus Flugzeugwerke AG erzielte im Jahr 2005 einen Gruppenumsatz von 466 Millionen Franken und weist für das Berichtsjahr einen **Gewinn von 34 Millionen Franken** aus (nach Investitionen in Forschung und Entwicklung). Dieses gute Ergebnis wurde von den weltweit 1330 Mitarbeitenden der Pilatus Gruppe erwirtschaftet.

Über die Hälfte des Umsatzes (57,5 Prozent) wurde auf dem amerikanischen Doppelkontinent generiert, rund ein Viertel in Europa (26 Prozent), gefolgt von Australien (6,9 Prozent), Asien (5,8 Prozent) und Afrika (3,8 Pro-

zent). Mittlerweile ist das Geschäft mit dem PC-12 für zwei Drittel des Gesamtumsatzes verantwortlich.

Der PC-12 bleibt nicht zuletzt dank laufenden **Modifikationen** attraktiv. Bei der aktuellen Version PC-12/47, erkennbar an überarbeiteten Winglets, wird das Abfluggewicht um 240 Kilogramm erhöht, was eine höhere Passagierzahl, mehr Fracht oder eine um 650 Kilometer gesteigerte Reichweite bedeutet. 95 Bestellungen konnten 2005 für den PC-12 verbucht werden, damit ist trotz einer auf 90 Einheiten gesteigerten Produktionsrate auch schon die Hälfte der PC-12 Produktionskapazität des Jahres 2007 verkauft.

Für die Qualität der Pilatus Produkte spricht auch die Tatsache, dass im letzten Jahr noch sechs Exemplare des **PC-6 Turbo Porters** ausgeliefert wurden – bald 50 Jahre nach dessen Lancierung 1959!

Nach einem markanten Einbruch im Jahr 2004 hat sich auch der Geschäftsbereich **Maintenance** mit den Standorten Stans, Genf und Altenrhein wieder erholt und lieferte deutlich bessere Zahlen. Zu schaffen macht allerdings gerade in diesem Geschäftsfeld nach wie vor der tiefe Dollar-Kurs. Die TSA Transairco SA in Genf konnte dennoch den Verkauf von Maintenance-Leistungen um 30 Prozent steigern. Die Auslastung der Wartungskapazität in Stans war über das ganze Jahr sehr gut und ist mit der Installation der neuen Cockpits in 18 PC-7 der Schweizer Luftwaffe 2006 gefordert.

Herausfordernd war 2005 das **Trainer-Geschäft**. So ist für Pilatus die erste Flottenbestellung vom PC-21 nicht mehr vom technischen Entwicklungsstand abhängig, sondern nur noch eine Frage der politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsprozesse der interessierten Luftwaffen. *eb*

## Der Jäger J-2302 und der Amir R-2104 sind jetzt im Aargau ausgestellt

Von den im November 2004 versteigerten 14 Mirages befinden sich drei im Kanton Aargau. Zwei davon sind kürzlich an ihrem definitiven Standort aufgestellt worden, während die dritte noch demontiert in Seon auf ihren «Auftritt» wartet. Mirage Fan **Urs Studer** ersteigerte die Mirage IIIS J-2302 für nur 23'000 Franken. Vor seinem Firmengebäude der Studer Schleiftechnik AG wurde ein speziell gestalteter asphaltierter Platz hergerichtet, wo die Mirage auf drei stabilen Betonpfeilern prangt. Konstruiert und statisch berechnet wurden diese speziell von der Zürcher ETH-Architektin **Sarah Schibler**. Überwacht von Videokameras und Infrarotsensoren ist das Ausstellungsstück auch vor Übergriffen durch Vandalen geschützt.

Urs Studer war speziell an der J-2302 interessiert, die während der Versteigerung nicht in Stans, sondern noch in Emmen abgestellt war. Sie war die eigentliche **Test-Mirage der GRD** und wurde 1963 bei Dassault in Frankreich gebaut. Im September 1964 gelangte sie per Luftfracht auf die US-Testbase Hollomann in New Mexico, wo während zwei Jahren Testversuche mit Falcon Luftkampf-Raketen stattfanden. Zu diesem Zweck malte man auch die zwei speziellen schwarz-weissen Markierungen auf die Rumpfmittle auf. Getestet wurden mit der J-2302 auch die Überdruck-Pilotenanzüge für den Einsatz oberhalb der Troposphäre (12'000 Meter). 1985 folgten die Testflüge mit dem grauen Tarnanstrich und den Canards. Mit nur 450 Flugstunden wurde sie 1999 stillgelegt. Am 14. März erreichte sie auf einem Tieflader ihren neuen Bestimmungsort Zetzwil. Im Obergeschoss der Firma Studer wurde ausserdem noch ein **Mirage-Museum** eingerichtet, wo nebst einer Sepper-Zusatzrakete noch viele interessante Details über die Test-Mirage zu sehen sind. Die Ausstellung ist nach Vereinbarung (Telefon 062 767 10 70) zugänglich.

Die zweite Mirage, die «Amir» IIIRS R-2104 steht gut sichtbar an der Strasse Wohlen-Muri, auf dem Gelände der Kartbahn Wohlen. Ihr Besitzer, **Georges Frey** bot an der Mirage-Versteigerung erfolgreich mit und konnte den Aufklärer für 37'000 Franken er-



In Zetzwil steht die Mirage IIIS J-2302, sie war die eigentliche Test-Mirage der GRD.



Die Aufklärer-Mirage III RS R-2104 ist in der Kartbahn Wohlen ausgestellt.

stehen. Mindestens weitere 53'000 Franken kosteten ihn Transport und Zusammenbau. Die R-2104 steht auf einem fahrbaren Stahl-Podest. Zu besonderen Anlässen sollte die Mirage, die mit dem Podest rund zehn Tonnen wiegt, kürzere Strecken transportiert werden können.

Fotoreport Erich Gandet

## Grenchen: grosse Airshow zum 75-Jahr-Jubiläum am 9./10. September

Mit der in diesem Jahr grössten internationalen Airshow der Schweiz feiert der Flughafen Grenchen am 9. und 10. September sein 75-jähriges Bestehen. Bei schönem Wetter werden rund 20'000 Zuschauer pro Tag erwartet. Die Airshow Grenchen 06, sowie auch die vorgängig stattfindende **Motorflugakrobatik-Europameisterschaft** (29. August bis 8. September), stehen unter dem Patronat von **Bundesrat Samuel Schmid**.

Ein professionelles Organisationskomitee sorgt für eine attraktive Veranstaltung mit internationalem Flair. Punkto Sicherheit werden höchste Anforderungen gesetzt und der Kostenrahmen (rund 800'000 Franken) kann je nach Wetter kurzfristig angepasst werden. Zu

den Hauptattraktionen zählen die variantenreichen Formationen von **Patrouille Suisse, Breitling Jet Team, PC-7-Team, Asas de Portugal** und vielen anderen. Zudem werden alle in der Schweiz noch fliegenden **Hunter** sich zu einer Formation zusammenfinden, um gemeinsam in der Luft ihre zeitlose Schönheit zu zelebrieren. Einen weiteren Glanzpunkt bilden die fast 150 Flugzeuge am Boden und am Himmel, welche alle 75 Jahrgänge seit der ersten Landung 1931 in Grenchen bis heute repräsentieren.

Die Organisatoren empfehlen, für die Anreise die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Ein Gratis-Shuttle-Service sorgt für einen bequemen Transfer von Grenchens Bahnhöfen.

Der offizielle **Vorverkauf startet am 1. Juni** an allen Verkaufsstellen der SBB und Manor. Telefonische und Online-Bestellungen sind auch möglich. Zudem gibt es Spezialtarife für Firmen, die in Form von Mitarbeitergeschenken ganze Ticketpakete bestellen können. Im Weiteren wird auf dem Flughafenareal eine Plattform geschaffen, wo sich Leute aus Gewerbe, Industrie und Aviatik treffen und austauschen können. Dazu steht eine limitierte Anzahl von **Supporter-Paketen zu 200 Franken** zur Verfügung, welche einen reservierten Parkplatz, Eintritt, Einlass ins Supporterzelt, Food & Beverage sowie Einlass in einen separaten Zuschauerbereich beinhalten. Mehr Informationen: **www.airport-grenchen.ch**

pd



Nach ihrem letzten Flug nach Friedrichshafen bildet diese Breguet Atlantic das erste Ausstellungsstück des neuen Dornier-Museums.

## Friedrichshafen: Eine Breguet Atlantic ist ins neue Dornier-Museum geflogen

Zwei Seefernaufklärer vom Typ Breguet Atlantic BR 1150 der **Deutschen Bundesmarine** vom Marinefliegergeschwader 3 (MFG 3) «Graf Zeppelin» in Nordholz fliegen am 7. April im engen Formationsflug entlang des Bodenseenordufers. Das Besondere an diesem Tag, die Breguet Atlantic BR 1150 mit der taktischen Kennung 61+04 in der MPA-Version (MPA steht für Maritime Patrol Aircraft) bleibt für immer am Bodensee. Sie bildet die «Vorhut» für das in Friedrichshafen auf September 2008 geplante Dornier-Museum für Luft- und Raumfahrt. Die Atlantic ist damit dorthin zurückgekehrt, wo sie in Teilen durch die Firma Dornier konstruiert wurde.

Auf einer Ausstellungsfläche von mehr als 4500 Quadratmetern werden die technische Meilensteine der **Dornier-Firmengeschichte** zu sehen sein. Neben der Bréguet Atlantic werden Do-27, Do-28, Do-228, Alpha Jet, Fiat G.91 und das Glanzstück der Ausstellung, das V/STOL Versuchsflugzeug Do-31 E1 (V/STOL bedeutet Vertical/Short Take-Off and Landing) ausgestellt. Jeweils eine Do-27, Do-28 und Do-228 sollen laut **Cornelius Dornier**, Museumsprojektleiter und Enkel des Luft- und Raumfahrtspioniers Pro-



Am Heck der Maschine ist das Emblem ihres Einsatzes am Horn von Afrika zu erkennen – zwei Elefanten darüber eine BR 1150.

fessor **Claude Dornier** im flugfähigen Zustand gehalten werden. Derzeit ist man noch auf der Suche nach unentdeckten Ausstellungsexemplaren, die vielleicht noch vergessen dahinschlummern. Kontakt: [www.dornier-stiftung.de](http://www.dornier-stiftung.de) Fotoreport Florian Friz

**FDH**

## Positive IMAS-Bilanz

An der Gebrauchtflugzeugmesse IMAS (International Market for Aircraft Sales), wurden vom 20. bis 22. April 83 Flugzeuge zum Verkauf angeboten. IMAS-Projektleiterin **Petra Rathgeber** zog nach Messeschluss eine positive Bilanz: «Die Qualität der Besucher war sehr gut – es kam fast ausschliesslich Fachpublikum.» Gut die Hälfte der Besucher reiste mit dem eigenen Flugzeug zur Messe an. Viele Aussteller erhoffen sich ein gutes Nachmessegeschäft. Die nächste IMAS findet im Frühjahr 2008 statt. Zuvor dürfen sich Flugzeugbegeisterte auf die Internationale Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt AERO vom 19. bis 22. April 2007 in Friedrichshafen freuen. pd



## Neuer, höherer Tower in St. Gallen-Altenrhein

Mitte April wurde auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein der erneuerte und erweiterte Tower in Betrieb genommen und Ende April von Skyguide eingeweiht. Gemäss ihrem CEO Alain Rossier, wurde damit ein riesiger Fortschritt gegenüber der bisherigen Situation erzielt. Der neue Tower ist nun höher und mit modernster Technologie ausgestattet.

Foto Tino Dietsche

## FMA sonntags offen

Das **Fliegermuseum Altenrhein** (FMA), das grösste «fliegende Museum» Kontinentaleuropas, wird noch attraktiver – mit einer erweiterten Infrastruktur und einem Museumsshop. Neu ist es auch am Sonntag geöffnet. Der Flug in einer der Museumsmaschinen lässt den Passagier die Geschichte hautnah erleben. Es steht eine vielfältige Flugzeugflotte bereit.

Die **Hunter Flying Group** des FMA verzeichnete 2005 über 98 Stunden Flugzeit. Rund 54 Stunden entfielen in 83 Einsätzen auf die Hunter- und Vampire-Trainer sowie den «Papyrus»-Hunter in Buochs, St. Stephan, Sion, Dole, Bern und verschiedenen Airshows. Die restlichen 44 Stunden wurden für Pilotenausbildung und Training aufgewendet. Mehr Infos: [www.fliegermuseum.ch](http://www.fliegermuseum.ch)



Foto: Timo Dietsche

## Hunter fliegt in Patrouille-Suisse-Farben

Als Vorbereitung für die Airshow «Air Mollis 06» vom 12. und 13. August und dem gleichzeitig stattfindenden internationalen Hunter Meet 06 wurde der private Hawker Hunter HB-RVU mit einem Patrouille-Suisse-Anstrich versehen. Beim ehemaligen J-4086 handelt es sich um den «Crossair-Hunter», den Moritz Suter besessen hat. Am 3. Mai wurde er von Altenrhein nach Sion überflogen und präsentierte sein neues Farbkleid erstmals in der Luft.

## Thomas Gloor hat den Cumulus Pilotshop im Zürcher GAC übernommen

Der Cumulus Pilotshop im **General Aviation Center** (GAC) des Flughafens Zürich ist vom bisherigen Geschäftsführer und seiner Frau übernommen worden. Das Angebot werde beibehalten, für die Kunden ergebe sich keine Änderung, betont Thomas Gloor. Nach seiner Tätigkeit als Flugzeugmechaniker in der Motorenwerkstatt der damaligen Swissair Technik, absolvierte Thomas Gloor in den 1990er-Jahren die CPL/IR-Ausbildung. Mit diesem pilotischen Know-How versehen, konnte er ab 1995 im damaligen Cumulus-Shop von **Silvio Ragoni** im aargauischen Hirschtal Kunden ideal beraten. 1998 wurde der heutige Cumulus-Shop im GAC eröffnet, worauf sich der Umsatz verdreifachte. «Dieser Standort hat sich bis heute bewährt, da viele unserer Kunden mit dem Flugzeug nach Zürich fliegen», fährt Thomas Gloor fort.

So nutzen zahlreiche Businessjet-Piloten den Aufenthalt in Zürich, um ihre Jeppesen-Unterlagen aufzudatieren. Der Cumulus Pilot-

shop in Zürich zählt zu den grössten Jeppesen-Händlern Europas und als **Jeppesen Regional Office Schweiz**. «Nachdem Boeing Jeppesen übernommen hatte, kamen wir schnell das neue innovative Management zu spüren. Wir pflegen sehr gute Kontakte zu Jeppesen und bieten auch **Online-updates** im Shop an. Selbst im Cockpit der Businessjets führen wir auf Wunsch Updates durch», hält Thomas Gloor weiter fest. Den Boom der Business Aviation bekommt er so sehr direkt zu spüren.

Als Silvio Ragoni Verkaufsabsichten äusserte, war für Thomas Gloor und seine Frau klar, dass sie sich diese Chance nicht entgehen lassen wollten. So gründeten sie die **Cumulus Pilotshop AG** und kauften Silvio Ragoni per 1. März 2006 den Laden im GAC ab. Die Cumulus Fachbuchhandlung (siehe SkyNews.ch April 2006) im neuen Laden in Schöffland vertreibt somit nur noch Bücher und Zeitschriften. Bis auf weiteres arbeiten **Thomas und Corina**

**Gloor** alleine im Laden – jeweils von Montag bis Samstag. Zum umfangreichen Angebot des Pilotshops zählen nicht nur alle Jeppesen-Produkte, sondern auch Luftfahrtkarten aus aller Welt und Ausbildungsmaterial. Anhand dieser Verkäufe ortet Thomas Gloor auch aktuelle Trends: So scheinen diesen Sommer insbesondere VFR-Flüge ans Nordkap sehr beliebt zu sein. Da bald die VFR-Luftfahrtkarten von Estland, Lettland und Litauen erhältlich sind, werden dies auch neue Destinationen für Privatpiloten werden, ist Thomas Gloor überzeugt.

Auch bei der Nachfrage nach **PPL-Ausbildungsmaterial** stellt der Cumulus Pilotshop eine Steigerung fest. Der Verkauf von Unterlagen für höhere fliegerische Ausbildungen dagegen stagniere, bedauert Thomas Gloor. Nach wie vor bietet der Cumulus Pilotshop auch ein umfassendes PC-Flight-Angebot an. Ab sofort gibts am Samstag von 9-12 Kafi und Gipfeli gratis. Mehr Informationen: [www.pilotshop.ch](http://www.pilotshop.ch) *Fotoreport Hansjörg Bürgi*



Corina und Thomas Gloor bedienen die Kunden nun in ihrem eigenen Cumulus Pilotshop.

# Reorganisation bei Skyguide: Urs Ryf hat Carlo Bernasconi abgelöst

Ob es eine Folge der Nichtinbetriebnahme des neuen Kontrollzentrums für den gesamten oberen Schweizer Luftraum (siehe SkyNews.ch, 5/2006) ist oder nicht, sei dahin gestellt: Skyguide hat Anfang Mai eine umfassende Reorganisation eingeleitet, die auch personelle Veränderungen mit sich bringt. Wie die Flugsicherung mitteilt, setzen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung nun ein **Massnahmenpaket** im Flugsicherungsbetrieb (Operationen), der Technik und der Sicherheit um.



Urs Ryf.

So hat der Verwaltungsrat den 40-jährigen Betriebswirtschaftler **Urs Ryf** zum Leiter des Unternehmensbereichs Operationen und damit gleichzeitig zum Mitglied der Geschäftsleitung gewählt. Er steht künftig den rund 770 Mitarbeitenden des operationellen Departements vor. Der frühere Berufsmilitärpilot kam 2000 zu Skyguide und konzipierte die Integration der zivilen und militärischen Flugsicherung. Urs Ryf hat bereits im Mai den Aufgabenbereich von **Carlo Bernasconi** übernommen, der nun nach 35 Jahren bei der Schweizer Flugsicherung eine Auszeit nehmen und sich später einer anderen Tätigkeit in der Luftfahrt zuwenden will.

Eine Stärkung und einen Ausbau erfährt der Bereich Sicherheit. So wird die Abteilung Sicherheits- und Qualitätsmanagement in zwei Bereiche aufgeteilt: Für die Leitung des Bereichs Safety Management stösst neu **Jürg Schmid** zur Skyguide. Der ehemalige Linienpilot ist heute Leiter Flugsicherheit der **Swiss**



Jürg Schmid.

und tritt seine neue Funktion in den kommenden Monaten an. Gemäss Verwaltungsratspräsident **Guy Emmenegger** ist Skyguide mit dieser Reorganisation gestärkt und bestens gerüstet für die Umbruchphase. Es stehen insbesondere die europäische Ausrichtung und die Umsetzung der künftigen europäischen Sicherheitsnormen an.

Die Skyguide AG hat 2005 bei einem Umsatz von rund 354 Millionen Franken (wegen Tarifsenkungen minus 3,2 Prozent) ein **Nettoergebnis von rund 14,5 Millionen** (Vorjahr rund 11 Millionen) erwirtschaftet. Aus betrieblicher Sicht bemerkenswert ist der erneute Anstieg des Verkehrsvolumens um 2,6 Prozent. Mit über 1,13 Millionen IFR-Flügen erreichte der von Skyguide kontrollierte Luftverkehr damit im vergangenen Jahr ein neues Rekordhoch nach 2000 mit 1,11 Millionen IFR-Flügen.

**Verkehrsreichster Tag** in der Geschichte der Skyguide überhaupt war der 8. Juli 2005 mit 3721 Flügen. Der Durchschnitt lag 2005 bei 3105 Flügen pro Tag. Der durchschnittliche **Personalbestand** ist im vergangenen Jahr leicht angestiegen, von rund 1160 Vollzeitstellen im 2004 auf über 1190 im 2005. Für die nächsten zehn Jahre rechnen Skyguide wie auch Eurocontrol mit einem jährlichen **Verkehrswachstum** von rund drei Prozent.

Am 28. April haben 18 Auszubildende ihren dreieinhalbjährigen Lehrgang erfolgreich beendet. Den **neuen Flugverkehrsleitern** wurde anlässlich einer Feier im Schloss Hünigen in

und tritt seine neue Funktion in den kommenden Monaten an. Gemäss Verwaltungsratspräsident **Guy Emmenegger** ist Skyguide mit dieser Reorganisation gestärkt und bestens gerüstet für die Umbruchphase.



Neue Flugverkehrsleiter in Zürich: (von links) Ivo Maiolo, Markus Steiner, Simone Herzog, Bernhard Daenzer, Simon Jäger und Pascal Heer.



Neue Flugverkehrsleiter in Genf: (von links) Christelle Vulliens, Lionel Maymil, Irina Emmenegger, Hervé Bitterlin, Daniela Siegrist und Marco Mühlheim.

Konolfingen ihre Lizenz überreicht. Das Interesse an diesem Beruf ist mit mehreren hundert Bewerbern pro Jahr nach wie vor sehr hoch. Skyguide betreibt ein eigenes Ausbildungszentrum mit modernster Infrastruktur, derzeit noch am Flughafen Zürich, ab Herbst im neuen Skyguide Training Center in Wangen bei Dübendorf. Die Ausbildungskosten für einen Flugverkehrsleiter betragen rund 700'000 Franken und werden vollumfänglich von Skyguide übernommen. Zurzeit sind insgesamt 137 Personen in Ausbildung. Der nächste Ausbildungskurs beginnt am 23. Oktober und Interessierte können sich nach wie vor anmelden, Infos über [www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch)

Fotoreport hjb

## Neue Einschränkungen für Lugano-Anflüge

Die Anflüge auf die Piste 01 des Flughafens Lugano entsprachen nicht mehr internationalen Normen. Im Oktober 2003 hatte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine **Änderung des Verfahrens** verfügt. Als Übergangsbestimmung erlaubte das BAZL seinerzeit Flugzeugen, die für einen Anflugwinkel von 6,0 Grad zertifiziert waren, einen Anflug mit einem Gleitwinkel von 6,65 Grad. Diese Ausnahmebestimmung, ursprünglich bis Oktober 2005 befristet, wurde bis Ende April 2006 verlängert.

Das BAZL hat nun entschieden, den Anflug auf die Piste 01 mit neuen operationellen Massnahmen zu ergänzen. Ab 1. September dürfen **nur noch Flugzeuge, die für 6,0 Grad zertifiziert** sind und zusätzlich über eine Einverständniserklärung des Herstellers verfügen, die Piste 01 von Lugano mit einem Anflugwinkel von 6,65 Grad anfliegen. Die Landung erfolgt dann in einem Winkel von 6,0 Grad. Aus Sicherheitsgründen hat das BAZL zudem die maximal tolerierte Abweichung vom exakten Anflugwinkel reduziert und den zulässigen Rückenwind halbiert. Weiter muss der Flughafen zur Gewährleistung der Sicherheit eine **Anflughilfe** in Form von beleuchteten Bodenmarkierungen (Steep Approach Runway Marker) installieren. Das indirekte Anflugverfahren (Circling) von Norden her auf die Piste 19 bleibt unverändert. *pd*



Neu auf den Militärflugplätzen: (von links) Lukas Hauri (Tower Emmen), Daniel Christen (Air Defence and Direction Center), Maya Studhalter (Tower Alpnach), Steiner Mathias (Air Defence and Direction Center) und Alexander Lichtensteiger (Tower Dübendorf).

## Hello ist mit sechs MD-90 zur grössten Schweizer Airline geworden

Mit der erstmaligen Landung der MD-90 HB-JIE am 4. Mai auf dem Basler EuroAirport hat die Hello AG die im letzten Jahr beschlossene Flottenerweiterung erfolgreich abgeschlossen. Nach lediglich 21 Monaten operativer Tätigkeit konnte die Basler Airline somit ihre Flotte bereits verdoppeln. Während die ersten drei Flugzeuge direkt von Boeing stammten, wurden die drei neuen von SAS übernommen.

Somit ist Hello mit sechs Flugzeugen und 1000 verfügbaren Sitzplätzen inzwischen die grösste Fluggesellschaft in rein schweizerischem Besitz. Zwei der sechs Flugzeuge, die

HB-JIA und die HB-JIE, sind derzeit in Hello-Farben für Feriencharterflüge ab Basel und Zürich im Einsatz und bedienen im Auftrag verschiedener Reiseveranstalter Destinationen in Europa und Nordafrika. Die weiteren vier fliegen auf ACMI-Basis (Flugzeug, Besatzung, Wartung und Versicherung durch Hello) für zwei Partnergesellschaften, welche ihrerseits die Verantwortung für alle übrigen Betriebskosten wie Treibstoff und Taxen tragen. Die HB-JIB fliegt in deren Farben für **BritishJET** und ist auf Malta stationiert. Das Angebot der günstigen Flüge zwischen Malta und den Destinationen in Gross-

britannien wird am Markt positiv aufgenommen – die Flugzeuge sind durchschnittlich zu 85 Prozent ausgelastet. Die HB-JIC, -JID und -JIF werden in **Iceland Express Bemalung** ab Island operiert. Der Zusammenarbeitsvertrag zwischen Hello und Iceland Express ist, mit Verlängerungsoption, bis Ende 2008 fest abgeschlossen. Die Hello-Cockpit-Crews sind turnusmässig auf Malta oder in Island stationiert, während das Kabinenpersonal vor Ort rekrutiert und von Hello fachlich geführt wird. Hello beschäftigt nun inklusive dem maltesischen und isländischen Kabinenpersonal 200 Personen. *pd*

### Der Marktführer in Flughafen-Kundenbefragung

Der Kundenservice steht immer mehr auch an Flughäfen im Fokus, zumal die Airports zunehmend marktorientierte Geschäftsmodelle einführen. Dies resultiert in steigenden Bemühungen, besonders unter jenen, die in Konkurrenz zu einander stehen, die Besten beim Kundenservice zu sein, sagt **Damien Kobel**, Direktor von **DKMA**. Seine in Gland bei Genf ansässige Firma führt im Auftrag des Verbandes der Flughäfen, der **Airport Council International (ACI)**, rund 150'000 Passagier-Interviews an 77 Flughäfen auf der ganzen Welt durch.

Kundenzufriedenheitsanalysen, Marktforschung und Benchmarks werden auch für Flughäfen immer wichtiger. Damien Kobel: «Die Meinung der Transferpassagiere nimmt an Gewichtung zu, wenn es um den Flughafen geht. Auf den ersten Blick sind Flugplan oder Fluggesellschaftspräferenzen Entscheidungsfaktoren für den Passagier. Aber Faktoren wie Freundlichkeit der Mitarbeiter oder wie leicht man durch den Flughafen findet, nehmen an Bedeutung zu.» Deshalb hat ACI das Kundenbefragungsprogramm **Airport Service Quality (ASQ)** ins Leben berufen. Es nimmt die Meinung der Passagiere auf und analysiert sie. Das Programm basiert auf Fragebögen, die von abfliegenden Passagieren ausgefüllt werden. Sie beurteilen 32 Dienstleistungselemente über ihren Aufenthalt am Flughafen. Die Fragen sind für alle Flughäfen gleich und die teilnehmenden Airports haben sich darauf geeinigt, die Informationen untereinander zu teilen. Das ASQ-Programm umfasst weltweit 77 Flughäfen. Die Kenntnisse aus der Analyse unterstützten vielen Flughäfen bei strategischen Entscheidungen, ergänzt Damien Kobel.

Der **Zürcher Flughafen** nimmt auch am ASQ-Programm teil. 2005 wurde er bezüglich Kundenzufriedenheit als der zweitbeste Airport Europas ausgezeichnet. Diese «Airport Service Quality»-Awards würden jedes Jahr vergeben und als besonders wichtig angesehen, weil es schliesslich die Passagiere seien, welche diese Preise vergeben, hält Damien Kobel fest. Es gebe auch Flughäfen, welche die Auszeichnungen als ein Marketinginstrument benützen, um neue Fluggesellschaften anzuziehen.



Damien Kobel.

Hinter diesem **weltweit umfassendsten Kundenbefragungsprogramm** für Flughäfen steht die Schweizer Firma DKMA. Sie wird von Damien Kobel (DK) und Mark Adamson (MA) geleitet und hat sich auf die Marktforschung in der Aviatik sowie im Retail-Bereich spezialisiert. Beide haben langjährige Erfahrung sowohl in der Aviatik als auch in der Marktforschungsbranche. «Die Nachfrage nach unserem Programm war von Anfang an sehr gross», hält Damien Kobel fest.

Weitere Infos: [www.dkma.com](http://www.dkma.com)

*hjb*

### «Flugzeuge der Welt»



Löschflugzeuge bilden einen Schwerpunkt der 46. Ausgabe von «Flugzeuge der Welt». In der rund 300-seitigen Ausgabe 2006 werden wie üblich jene Typen vorgestellt, die sich aktuell in Produktion befinden oder wesentliche Modernisierungen erfahren

haben. Die rund **150 verschiedenen Flugzeuge** und Helikopter werden mit Dreiseitenriss, technischen Daten und kurzen Informationen zu Technik und Entwicklungsstand vorgestellt. Autor **Claudio Müller** – er ist auch Mitglied des Vereins Airside Foto Zürich – macht in seinem Vorwort auf Trends aufmerksam, welche sich in diesem Standardwerk widerspiegeln: Auf dem militärischen Sektor tut sich abgesehen von unbemannten Fluggeräten wenig und auch die zivile Luftfahrt hat nach wie vor mit Überkapazitäten und hohem Ölpreis zu kämpfen, wovon allerdings die Hersteller von Turboprops profitieren konnten. *eb*

### Piloten ohne GAV

Nachdem zwei Vorstandsmitglieder der Pilotengewerkschaft **Swiss Pilots** die Abstimmung über den Gesamtarbeitsvertrag mit Swiss manipuliert hatten, wird Swiss European die **Gewerkschaft Swiss Pilots** nicht mehr als Sozialpartner anerkennen. Swiss teilte mit, dass der Gesamtarbeitsvertrag (GAV) ohne Manipulationen als abgelehnt betrachtet werden muss. Als Konsequenz treten die bereits unterzeichneten Einzelarbeitsverträge rückwirkend per 1. April 2006 in Kraft. Daraufhin ist der gesamte Vorstand von Gewerkschaft der ehemaligen Crossair-Piloten zurückgetreten. *pd*

## Hunter forever

Der Hunterverein Interlaken hat seinen Internetauftritt überarbeitet. Hauptthema ist natürlich der eigene Hawker Hunter Mk.58 J-4007, der gehegt und gepflegt wird. Für die Freunde des virtuellen Fluges stehen Downloads und Repaints für den Flugsimulator FS2004 bereit. [www.huver.ch](http://www.huver.ch)



## Beliebter Trainer

Die «Pilatus P-3 Owners Group» widmet sich voll und ganz dem Trainingsflugzeug aus den 1950er-Jahren. Neben vielerlei Tipps und Infos für Betreiber des Flugzeuges und einer Art Tausch- und Verkaufsbörse von Ersatzteilen und Flugzeugen und einer Liste aller gebauten P-3, ist vor allem die Foto-Galerie ein absolutes Muss.

[www.pilatusp-3.com](http://www.pilatusp-3.com)



Der neue PC-6 der Scenic Air trägt eine Emmi-Werbebemalung.

## Ein zweiter Turbo-Porter für die Scenic Air

Die in Interlaken beheimatete und hauptsächlich ab dem Flugplatz Reichenbach im Kanton Uri operierende Scenic Air hat ihre Flotte mit dem Pilatus PC-6/B2-H4 HB-FLG verstärkt. Der neue Turbo Porter mit Werknummer 910 soll in Zukunft vor allem für **Fallschirmab-sprungeinsätze** sowie für Spezialaufgaben wie Vermessungsflüge und Rundflüge im In- und Ausland eingesetzt werden, während der im April 2002 übernommene Porter HB-FMH (Werknummer 894) nebst dem Einsatz als Ab-satzflugzeug für Fallschirmspringer haupt-

sächlich für Gletscherflüge vorgesehen ist. Der neu dunkelblau bemalte ehemalige Zimex-Porter HB-FLG trägt wie die weisse Schwester-maschine HB-FMH auf der Flugzeugnase das Scenic-Emblem. Beide Maschinen sind Wer-be-träger. Während der HB-FMH für den **Tou-ring Club** wirbt, trägt der HB-FLG die Farben von **Emmi**. Während auf der linken Rumpf-seite die Werbebotschaft in deutscher Sprache aufgeklebt ist, prangt auf der rechten Rumpf-seite ein englischer Werbetext.

Fotoreport Peter Gerber

## Aktiver Grossflughafen im Flight Simulator: Mega-Airport Frankfurt-Main

Seit einigen Monaten ist der Airport Frankfurt als Box-Version für den **Flight Simulator 2004 (FS2004)** erhältlich. Lange hat die Flugsimulator-Gemeinde auf den grossen Airport in Deutschland warten müssen. Für den FS2002 gab es die «German-Airport» Reihe Volume 1 bis 3. In jedem Volume waren gleich mehrere Flugplätze enthalten. Dank guter Programmierung und Darstellung wurden sie schnell bekannt und zu einem Verkaufsschlager. Auch für den FS2004 ist die erfolgreiche Produktreihe erhältlich, einzig Volume 2 ist bis heute nicht erschienen, jene Ausgabe, welche den Frankfurt Airport enthält. Anfang Jahr ist aus dem gleichen Software-Haus der «Mega-Airport Frankfurt» erschienen und um es vorweg zu nehmen, wieder in allerbesten Qualität. In der Box liegen alle Airport Charts in Papierform vor. Für Jap-pesen-Kartenbenutzer sind die in der Packung enthaltenen Karten von AIP Deutschland etwas ungewohnt. Ein 40-seitiges

**Handbuch in Deutsch und Englisch** liegt bei und gibt Auskunft über Installation, Historie und die optimale Einstellung. Die Installation verläuft problemlos, doch gab es beim Test zum Teil Texturflimmern nach der Installation. Ein patch ist hierfür unter [www.aerosoft.de](http://www.aerosoft.de) erhältlich.

Befindet man sich nun in der Scenery Frankfurt kommt sofort ein **Grossflughafen-Feeling** auf. Die Flieger stehen am Gate, die Terminals sind wunderbar dargestellt und die Fingerdocks haben eine Agnis-Einrollhilfe. Auf den Standflächen der Flugzeuge sieht man sogar Schmutzspuren. Servicefahrzeuge machen ihre Runden, Busse sind unterwegs, Cateringfahrzeuge liefern ihre Menus aus und der Krankenwagen fährt tatsächlich mit Sirenen-Sound über den Platz. Mehr als 60 dynamische Vorfeldfahrzeuge sind enthalten, zudem drehen «Skytrains» zwischen den Terminals ihre Runden. Im Anflug auf die Pisten 25R/L erkennt man die Auto-bahn; der Effekt im Anflug mit fahrendem Autoverkehr ist toll. Alle Gebäude sind für bessere Bildwiederholraten mit GMax / LOD programmiert. Über 180 Parkpositionen stehen zur Verfügung und mehr als 420 Taxi-Beschilderungen runden das Bild ab. Für einen einzigen Flughafen 49,90 Franken zu verlangen, er-scheint auf den ersten Blick etwas hoch, doch die Grösse und Qualität des Flughafens können diesen Preis mindestens teilweise rechtfertigen. Für alle Fans von Grossflughäfen ein «must have». Weiter Bilder sind unter [www.virtualpilots.ch/SkyNews](http://www.virtualpilots.ch/SkyNews) zu finden.

Getestet von Daniel Gyolay



Bis ins letzte Detail präzise: Mega-Airport Frankfurt.





Unterhalb des Rosablanche Gipfels wurden durch Air Glaciers fünf Helilandplätze eingerichtet.

## Air Glaciers: Reger Helikopterflugbetrieb für die Patrouille des Glaciers

Zum 12. Mal fand vom 26. bis 29. April das prestigeträchtige Skitourenrennen Patrouille des Glaciers statt. Bei diesem Armeewettkampf gilt es, als Dreierteam die Strecke von Zermatt nach Verbier zu bestreiten. Dabei müssen über 4000 Meter Steigung und fünf Abfahrten bewältigt werden. Zur Vorbereitung der 53 Kilometer langen Strecke und der Infrastruktur wurden von der Luftwaffe zahlreiche Flüge mit Helikoptern durchgeführt. Im Rahmen dieser Einsätze musste der Pilot einer Alouette III der Luftwaffe am 19. April aus noch ungeklärten Gründen auf der Eisschicht des Stausees Lac des Dix im Val d'Hérémence notlanden. Der Pilot, der alleine in der Maschine war, konnte unverletzt aus dem Helikopter steigen. Nach diesem Zwischenfall blieb die **Alouette-III-Flotte der Luftwaffe am Boden**. Der Flugbetrieb mit den Helikoptern dieses Typs wurde am Freitagmittag, 21. April wieder freigegeben.

Während den Renntagen waren es die zivilen Helikopterfirmen, welche für regen Flugbetrieb sorgten. Alleine **Air Glaciers** setzte während den Spitzenzeiten am Samstag zehn Maschinen für Passagier-, Rettungs-, Film- und Fotoflüge ein. Auch **Air Zermatt**, **Eagle Helicopter** und **Heli Alps** führten diverse Einsätze im Zusammenhang mit der Patrouille des Glaciers durch. In Verbier und Le Chable wurden unter der Leitung der Air Glaciers Landeplätze betrieben. Unterhalb des Rosablanche Gipfels, wo sich der neunte von elf Posten auf 3000 Metern über Meer befand, wurden durch Air Glaciers fünf Helilandplätze eingerichtet. Die meisten Passagiere wurden zu diesen Landeplätzen geflogen. Auch zwei Flächenflugzeuge, die Jodel D140C HB-SFD und die Piper PA-18-180M HB-PFK, landeten bei Posten Neun unterhalb des Rosablanche Gipfels.

Fotoreport Nick Däpp

skyHeli

## PW-Turbinen für EC635

Die Schweizer Beschaffungsbehörde **Armatisuisse** und Eurocopter haben am 25. April den Vertrag über 20 neue Helikopter für die Luftwaffe unterschrieben. Das Programm für den Leichten Transport- und Schulungshelikopter (LTSH) umfasst **18 EC635P2** für Mehrzweck- und Trainingsmissionen und **zwei EC135P2** für VIP-Transporte. Die für militärische Bedürfnisse konzipierte EC635 unterscheidet sich von der zivilen Variante EC135 hauptsächlich durch selbstdichtende Treibstofftanks und eine verstärkte Zelle, welche optional auch eine leichte Bewaffnung zulässt. Die Luftwaffe wird ihre neuen Mehrzweckhelikopter mit dem **Pratt & Whitney PW206B2** ausrüsten, wie Armatisuisse bestätigt. Damit hat sie sich gegen das Turbomeca Arrius 2B2 entschieden, wie es etwa von der **Air Zermatt** auf dem EC135 eingesetzt wird.

Eurocopter Deutschland wird die ersten vier Maschinen Anfang 2008 ausliefern. **RUAG Aerospace** wird die folgenden 16 Helikopter in **Alpnach** zusammenbauen und ausliefern. eb



Foto Peter Lewis

## Polnische Su-22 nahmen an Elite 2006 teil

Die Deutsche Luftwaffe hat auch im 50. Jahr ihres Bestehens die multinationale Übung des Elektronischen Kampfes, die »Elite 2006« durchgeführt. Neben den NATO-Staaten waren auch Partnernationen wie die Schweiz eingeladen, um vom 4. bis 18. Mai im süddeutschen Luftraum zu trainieren. Zu den »Highlights« unter den Teilnehmern zählten die zweisitzigen polnischen Sukhoi Su-22UM-3K 305, welche von Miroslawiec in Nordpolen aus operieren.



Kurz nach Sonnenaufgang am Ostermontag landete Ethiopian Airlines mit ihrer Boeing 767-300 ER ET-ALL nach einem Ferryflug aus Frankfurt in Zürich, um an ihr bei SR Technics ein Triebwerk wechseln zu lassen.



Auch zu SR Technics flog am 1. Mai die MD-11 9M-TGQ der malaysischen Transmile Air Services. Dabei handelt es sich um die ehemalige HB-IWD von Swissair und Swiss.



Bulgaria Air verziert ihre Boeings mit Blumenmotiven der bulgarischen Lazarovden-Tradition.



Am 20. April landete auf einem Staatsflug (ansonsten wäre sie wegen ihres Lärms verbannt) die Ilyushin Il-62M RA-86468 der russischen Regierung in Zürich. Einen Tag später startete sie wieder in Richtung Moskau-Vnukovo.

## ZRH

Zur Reduktion der Verspätungen wird – in Übereinstimmung mit dem geltenden Betriebsreglement – seit Samstag, 22. April, jeweils an Wochenenden und deutschen Feiertagen zwischen 7 und 9 Uhr morgens nicht nur auf der Piste 32, sondern neu **auch auf der Hauptstartpiste 28 gestartet**. Eine Erhöhung der Stundenkapazität ist aber gemäss Angaben des Flughafens mit dieser Massnahme nicht verbunden. Die Starts auf der Westpiste 28 und der Nordpiste 32 müssen mit den Südanflügen auf die Piste 34 koordiniert werden. Da aber simultan auf den Pisten 28 und 32 gestartet werden kann, können Warteschlangen am Boden abgebaut werden.

Das Obergericht des Kantons Zürich hat mit Beschluss vom 25. April den erstinstanzlichen Entscheid des Bezirksgerichts Uster vom 22. Dezember 2005 bestätigt und den **Rekurs eines Liegenschaftseigentümers** aus Gock-



Foto Peter Schmid

Am 13. April hat Macedonian Airlines (MAT) den CRJ900-Prototypen von Bombardier übernommen. Zwei weitere sollen noch folgen. Die Z3-AAG besuchte am 22. April aus Ohrid und Skopje zum ersten Mal Zürich.

hausen abgewiesen, dessen Grundstück direkt unter der Anflugachse auf Piste 34 des Flughafens Zürich liegt. Der Kläger verlangte, Unique (Flughafen Zürich AG) sei zu verbieten, Flugzeuge in weniger als 500 Meter Höhe über sein Grundstück fliegen zu lassen...

Die **Kapitalerhöhung** der Flughafen Zürich AG ist erfolgreich abgeschlossen worden. Sie ist Teil eines Massnahmepaketes zur Bewältigung potenzieller Fluglärmforderungen. Der Erlös der Kapitalerhöhung wird vornehmlich zur vorzeitigen Rückzahlung eines Darlehens des Kantons Zürich verwendet. Der Platzierungspreis der öffentlichen Platzierung, welcher auch dem Bezugspreis des Bezugsangebots entspricht, wurde bei 265 Franken pro neue Namenaktie zu nominal 50 Franken festgelegt. Im Rahmen des Bezugsangebots wurden total 486'581 neue Namenaktien und im Rahmen der öffentlichen Platzierung 741'494 neue Namenaktien gezeichnet. Nach der Kapitalerhöhung beträgt das Aktienkapital der Flughafen Zürich AG 307'018'750 Franken und ist in 6'140'375 Namenaktien mit einem Nominalwert von je 50 Franken eingeteilt.

Der Flughafen Zürich wurde von der Fachzeitschrift «Air Cargo World» in der Kategorie der europäischen Flughäfen mit einem Luftfrachtaufkommen von unter 500'000 Tonnen pro Jahr mit einem **«Excellence Cargo Award 2006»** ausgezeichnet. Zürich belegte in der Umfrage hinter den Flughäfen London-Gatwick und London-Stansted den dritten Rang. Bewertet wurden unter anderem die Kriterien Leistungsqualität und betriebliche Prozesse der Luftfrachtabfertigung. In Zürich wurden im vergangenen Jahr 394'000 Tonnen Luftfracht und Luftpost umgeschlagen, und das Aufkommen wächst kontinuierlich.

Hansjörg Bürgi



Fotos Hansjörg Bürgi

Der Ostermontagmorgen bescherte Zürich dank SR Technics auch den Airbus A320-214 VT-WAZ der indischen Go Airines. Auf der rechten Seite (oben) warb er noch fürs indische Cricketteam, links fürs englische (unten). In der Werft wurden alle Aufschriften entfernt. Am 26. April verliess die A320 Zürich neutralisiert als EC-JRU, da sie an die spanische Iberworld weiter vermietet wird.



Foto Peter Schmid

Onur Air tritt mit einem neuen Logo auf: Bereits sind diverse ihrer A321, A320 und auch A300B4-605R (wie die abgebildete TC-OAG) neu bemalt und beklebt.



Während der EBACE war auch die Boeing 747-400 der Vereinigten Arabischen Emirate zu einem Kurzbesuch in Genf. Die A6-YAS zählt zur absoluten Oberklasse der «Biz-jets». – Le 3 mai, le Boeing 747-400 de l'«Amiri Flight» du gouvernement des Emirats Arabes a fait escale à Cointrin.

## GVA

Während der **EBACE** (siehe auch Seite 44) hat der Genfer Flughafen täglich mehr als 600 Flugbewegungen – gegenüber 460 im Durchschnitt – verzeichnet. Spitzentag war der 4. Mai mit 662 Starts und Landungen. Dabei entfielen auf die Business- und General Aviation 340 Bewegungen. Normalerweise können in Genf rund 100 Privatflugzeuge abgestellt werden. Am Mittag des 4. Mai befanden sich 154 Flugzeuge auf dem Genfer Tarmac (ohne die 52 in der EBACE-Ausstellung) sowie 30 Linienflugzeuge. *Max Fankhauser*

Der **Sommercharterverkehr** konzentriert sich mit wenigen Ausnahmen auf Feriendestinationen in der Mittelmeergegend. **Flybaboo** konnte Charterketten nach Ajaccio, Figari und Ibiza

platzieren. **Darwin** fliegt nach Calvi und Split. **Helvetic** präsentiert sich erstmals in Genf und zwar auf Kursen nach Malaga bis Ende Mai und dann wieder zur Zeit der Herbstferien. Monastir und Split dagegen figurieren den ganzen Sommer über im Programm. Im Hochsommer kommt Stockholm dazu. Destinationen von **Swiss** sind Antalya, Hurghada, Monastir und Sharm-el-Sheikh. Abenteuerlustige gelangen mit ihr nach Reykjavik, Heimkehrer nach Prishtina. **Edelweiss** hebt nach Antalya, Cagliari, Djerba, Hurghada, Ibiza, Monastir, Olbia, Palma de Mallorca, Rhodos, Sharm-el-Sheikh, Teneriffa sowie Kos und Zante in Griechenland ab. **Hello Airlines** landet in Antalya. **SN Brussels Airlines** verkehrt nach Brindisi, Mahon auf Menorca und Olbia. **Régional Airlines** bietet Calvi als Destination. **Spanair** entführt nach Palma de Mallorca, **Tunis Air** berührt Djerba, Monastir und Tunis und **Turkish Airlines** ihrerseits Antalya. **Air Europa** fliegt nach Palma

de Mallorca und Santiago de Compostela. **Karthago** bedient Djerba, Monastir und Tunis. **Kosova Airlines** bietet Heimkehrern nach Prishtina bereits Vorfreude. **Meridiana** startet nach Catania und **Nouvelair** nach Djerba und Monastir. Mit **MNG Airlines** gelangt man nach Bodrum. **Pegasus** bringt Antalya näher und **Portugalia** Porto. Alles in allem figurieren 29 Ziele im Charterangebot. Mit wenigen Ausnahmen finden die meisten Flüge samstags und sonntags statt. *Daniel Martel*

*Pendant les trois jours d'EBACE (page 44), Cointrin a dépassé les 600 mouvements quotidiens (total, ligne, charters et aviation générale), avec une pointe à 662 le 4 mai, alors que la moyenne totale sur l'année est de 460. L'aviation générale (taxis et privée) est passée d'une moyenne de 140 mouvements à une pointe de 340. La capacité de stationnement*



Während der Wintersaison wurde Genf samstags viermal von Monarch angefliegen. Die Airbus A300-605R G-OJMR besuchte Genf am 8. April auf einem der letzten Flüge der Saison. – Au début avril, l'Airbus A300-605R G-OJMR de Monarch a effectué un des derniers vols charter de la saison hivernale.



Foto Max Fankhauser

Im April setzte Saudi Arabian Airlines auf ihren Linienflügen nach Genf Boeing 747-468 (hier die HZ-A1Z) anstelle der Boeing 777-268 ein. – Pendant le mois d'avril, les vols de Saudi vers Riyad et Djeddah étaient effectués par des Boeing 747-468 à la place des 777-200 normalement utilisés.

de l'aviation générale est d'environ 100 places, le jeudi 4 à 12 heures il y avait 154 machines au sol, sans compter les 52 avions de l'exposition statique. Plus environ 30 avions de ligne...

**Le trafic à la demande** se focalise à quelques exceptions près sur les destinations de vacances du bassin méditerranéen. **Flybaboo** a réussi à placer des rotations vers Ajaccio, Figari et Ibiza. **Darwin** s'envole vers Calvi et Split. Pour la première fois **Helvetic** est présente sur la route de Malaga, et ceci jusqu'en fin mai et pendant les vacances d'automne. Monastir et Split en revanche font partie du programme durant tout l'été. En période chaude Stockholm est rajouté. Les destinations de **Swiss** sont Antalya, Hourghada, Monastir et Sharm-el-Sheik. La clientèle vouée à l'aventure est amené à Reykjavik, celle aimant rentrer chez elles à Pristina. **Edelweiss** décolle vers Antalya, Cagliari, Djerba, Hourghada, Ibiza, Monastir, Olbia, Palma de Majorque, Rhodes, Sharm-el-Sheik, Tenerife et Cos et Zante en Grèce. **Hello** dessert Antalya.

**SN Brussels Airlines** décolle vers Brindisi, Mahon sur Menorca et Olbia. **Régional Airlines** offre Calvi, **Spanair** amène vers Palma de Majorque. **Tunis Air** atterrit à Djerba, Monastir et Tunis, **Turkish Airlines**, quant à elle, à Antalya. **Air Europa** vole vers Palma de Majorque et Saint Jacques de Compostelle. **Kartago** dessert Djerba, Monastir et Tunis. **Kosova Airlines** offre un avant-goût de Pristina à ceux qui rentrent. **Meridiana** décolle vers Caltane et Nouvelair vers Djerba et Monastir. **MNG Airlines** amène vers Bodrum. **Pegasus** rapproche Antalya, Portugalía Porto. 29 destinations au total figurent dans l'offre charter. A quelques exceptions près les vols sont opérés les samedis et les dimanches.



Foto Max Fankhauser

Dieser über 30-jährige Gulfstream II fliegt nun unter griechischer Flagge und trägt immer noch die Grundfarben von Saudi Arabian Airlines. – Les couleurs de ce Gulfstream II immatriculé en Grèce montrent que ce vétéran faisait auparavant partie de la flotte exécutive de Saudi Arabian Airlines.



Foto Max Fankhauser

Kuwait Airways hat nach fünfmonatigem Unterbruch die Bedienung von Genf wieder aufgenommen. Zum Einsatz kommen Airbus A300-605R, im Bild die 9K-AMB. – Fin mars, après une pause hivernale, la compagnie Kuwait Airways a repris la desserte de Cointrin.



Foto Max Fankhauser

Zwischen Dezember und April flog Astraëus mit Boeing 757-200 (hier die G-OPJB) jeden Samstag britische Urlauber von London Gatwick nach Genf. – Pendant la saison d'hiver, la compagnie anglaise Astraëus opérait un vol charter hebdomadaire en Boeing 757-200 entre Gatwick et Cointrin.



Omni Air International flog mit ihrer Boeing 757-2Q8 N369AX am 22. April 2006 in Auftrag der Eurocypria von und nach Heraklion auf Kreta.



Anlässlich einer Tagung der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich landete eine britische Delegation am 1. März mit der BAe-125-CC3 ZD704 der Royal Air Force.



Der Global Express XRS mit der passenden Registration G-XXRS des britischen Ablegers der TAG Aviation war am 6. April auf dem EuroAirport zu Gast.

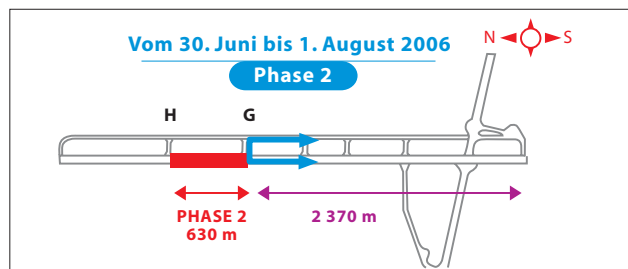
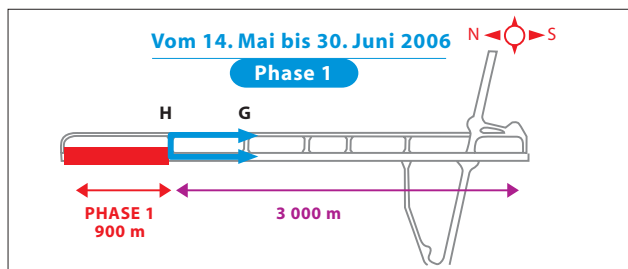


Als erste von fünf an Aerolitoral verkaufte Embraer 145 traf HB-JAX der Swiss nach dem Umbemalen in Southend am 9. Mai kurz vor Sonnenuntergang wieder auf dem EuroAirport ein.

## BSL

Das Verwaltungsgericht Strasbourg ist am 4. Mai dem Antrag der Air France vom 5. Juli 2004 nachgekommen und hat in seinem Urteil die seit 1. September 2004 gültige **Gebührenordnung** des EuroAirport aufgehoben. Dank dieser Gebührenordnung erhalten Airlines, die sich beispielsweise für ein langfristiges Engagement auf dem EuroAirport entscheiden, Rabatte. Derzeit profitiert EasyJet davon. In einer Stellungnahme teilt die Flughafendirektion mit, dass sie nach wie vor von der Stichhaltigkeit und Korrektheit ihrer Gebührenordnung überzeugt ist. Die Urteilsbegründung sei in wesentlichen Punkten nicht nachvollziehbar. Schwer verständlich sei auch, wie wenig das Gericht der Tatsache beimesse, dass die Ordnung sowohl von den schweizerischen und auch von den französischen Behörden ratifiziert wurde. Der EuroAirport behält sich das Recht vor, gegen das Urteil aus erster Instanz in Berufung zu gehen.

Den meisten Ferienanbietern scheint der Start in die Sommersaison 2006 gelungen zu



## Die 3900 Meter lange Piste 16/34 wird von Mitte Mai bis Ende Juli saniert

Die Sanierungsarbeiten der Hauptpiste 16/34 des EuroAirports finden jeweils nachts vom 14. Mai bis zum 30. Juni statt. Es handelt sich dabei um den im Jahr 1978 erbauten Teil der Piste, welche damals um 1530 Meter nach Norden auf 3900 Meter verlängert wurde. Ziel der Arbeiten ist, die beiden mittleren Betonplatten, welche zusammen 15 Meter breit sind auf der gesamten Länge zu erneuern. Arbeiten dieser Art fallen auf allen grösseren Flughäfen jeweils alle 20 Jahre an.

Die **Phase 1** dauert vom 14. Mai bis am 30. Juni, jeweils von 23.15 Uhr bis 06.15 Uhr auf einer Länge von insgesamt 900 Metern. Die **Phase 2** läuft vom 1. bis 30. Juli, jeweils von 23.15 Uhr bis 06.15 Uhr auf einer Länge von insgesamt 630 Metern.

Während der Bauzeit bleibt die Hauptpiste von 00.00 Uhr bis 06.15 Uhr komplett geschlossen, die Benutzung der Querpiste 08/26 bleibt unverändert. Es könnte somit zu einem erhöhten Einsatz der Querpiste kommen.

Neue Gebiete werden während den Bauarbeiten nicht überflogen, doch wird tagsüber die Überflughöhe während der Phase 1 auf der Hauptpiste für Landungen in Richtung Süden um 50 Meter herauf- und für Starts in Richtung Süden um 50 Meter hinuntergesetzt. Während der zweiten Phase wird dasselbe Prozedere um jeweils 80 Meter verschoben durchgeführt. Für Starts und Landungen in Richtung Norden ergeben sich keine Änderungen.

Werner Soltermann

sein. Praktisch alle vorgesehenen **Charterketten** haben plangemäss begonnen. Bei den Flügen in die Türkei ist gegenüber dem vergangenen Jahr allerdings ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen, doch konnte dieses Minus in den letzten Wochen durch andere Destinationen aufgefangen werden. Die derzeit deutlichsten Zuwachsraten verzeichnen Tunesien, Kroatien und Süditalien. Gross im kommen sind auch die Ziele Catania, Olbia, Palermo und Lamezia-Terme.

Anfang Mai standen die ersten drei von insgesamt sechs Saab 2000 der Swiss European Air Lines zur Auslieferung an die russische **Polet Aviakompania** (siehe Bild in SkyNews.ch, Mai 2006) bereit. Es handelt sich dabei um die ehemaligen HB-IYC, -IYD und -IYE. Die Lieferungen sollten nach dem Eingang der letzten Zahlungen bis Mitte Mai erfolgen. Ob auch die drei letzten noch verbliebenen Saab 2000 nach Russland gehen, ist derzeit noch Gegenstand von Verhandlungen. Auch der Verkauf oder Vermietung der Embraer 145-Flotte kommt langsam in Bewegung, Die bisherige HB-JAT ging – wie gemeldet – bereits an **Cirrus Airlines**, während die HB-JAL und die HB-JAX an **Air Madrid** sowie **Aerolitoral** (Mexiko) vermietet werden sollen. Derzeit stehen noch vier Maschinen bis voraussichtlich Ende Juli im Einsatz, nämlich die HB-JAM, -JAN, -JAO und -JAU.

Von den sechs ehemaligen **British Airways** Avro RJ100 stehen bereits fünf im Einsatz. Die sechste Maschine (HB-IYS) wurde et-

was überraschend in den vollen Farben der British Airways abgeliefert und in der Swiss-Werft einem C-Check unterzogen. Anschliessend wurde sie in England mit einer **«Appenzeller-Landschaft»-Sonderbemalung** versehen, welche vom Flughafen Zürich gesponsert wird und für das Airport Shopping in Zürich wirbt. Positiv ist auch, dass es Swiss wieder gelungen ist, Wartungsaufträge für die Saab 340B und 2000 der **Moldavian Airlines** und **Carpatair** zu erhalten.

Während den Sanierungsarbeiten an der Hauptpiste 16/34 (siehe Kasten) werden **Korean Air Cargo** und **MASKargo** ihre Frachtkurse nach Seoul-Incheon und Kuala Lumpur ab Zürich-Kloten fliegen. Bereits nach Abschluss der zweiten Bauphase werden die zwei Airlines ab dem 4. und 5. August wieder nach Basel zurückkehren. Weiterhin ein Thema soll

bei Korean Air Cargo ein zweiter wöchentlicher Flug ab Mitte September dieses Jahres sein.

Pünktlich zum 60. Geburtstag des Flughafens Basel-Mulhouse konnte eine neue Spotter-Homepage mit Bildern vom heutigen EuroAirport aufgeschaltet werden. Das Ziel von **www.bsl-mlh-planes.net** ist, allen Interessierten eine möglichst umfangreiche Darstellung der seit 1946 auf dem weltweit einzigen binationalen Flughafen gelandeten Flugzeuge zu präsentieren. **Rolf Keller** amtiert dabei als Webmaster, während **Renatus Schaub** für die Bildbearbeitung der zum Teil historischen Aufnahmen verantwortlich ist. Ebenfalls dabei sind die SkyNews.ch-Mitarbeiter **Christoph Hartmann** sowie **Werner Soltermann**, welche für die Auswahl der Sujets und die entsprechenden Begleittexte verantwortlich sind.

Werner Soltermann



Foto: Joel Vogt

Auf der wöchentlichen Charterverbindung von und nach La Romana setzte am 20. April Star Airlines erstmals ihren Airbus A330-243 ein.



## SAKA 2006 in Decimomannu: Schweizer Luftwaffe flog seit 1989 erstmals Hornets im Training mit Phantom

Vom 18. bis 24. April trainierte die Schweizer Luftwaffe mit fünf F/A-18 über Sardinien. Gastgeber in Italien war das mit F-4F Phantom ausgerüstete Jagd Ge...

**Erstmals seit 1989 flogen vom 18. bis 24. April wieder Kampfflugzeuge der Schweizer Luftwaffe an der Sardinien-Kampagne SAKA 2006 waren fünf F/A-18C/D Hornet, 14 Piloten, zwei Jägerwartungs-Spezialisten beteiligt. Gastgeber in Italien war das mit F-4F Phantom ausgerüstete Jagdgeschwader «Richthofen» der Deutschen Luftwaffe aus Wittmund.**

### Report von Aldo Wicki

Die Air Combat Manoeuvring Instrumentation (ACMI) oder Air Weapons Training Installation (AWTI) wurde 1960 aufgebaut. Die Anlage besteht aus see- und landgestützten Komponenten – dem Tracking Instrumentation Subsystem (TIS), dem Control and Computation Sub-

system (CCS), dem Display and Debriefing Subsystem (DDS) sowie dem Airborne Instrumentation Subsystem (AIS) für die Durchführung von Dissimilar Air Combat Training (DACT) in Szenarien von bis zu 36 gleichzeitig in der elektronisch überwachten Range fliegenden Maschinen. Die Decimomannu Airbase mit dem ICAO-Kürzel LIED liegt rund sechs Meilen

nordwestlich von Sardinien's Hauptstadt Cagliari, die 35 mal 60 nautische Meilen grosse ACMI-Range etwa 40 Seemeilen westlich der Airbase über dem Mittelmeer.

### Sparrings-Partner F-4F Phantom II

Hauptzielsetzung dieser Dissimilar Air Combat Training Kampagne (DACT) war es, die Erfahrungen im Einsatz gegen fremde und weniger bekannte Flugzeuge und Waffensysteme zu vertiefen sowie den eigenen Trainingsstand zu verifizieren. Die Deutsche Luftwaffe fliegt mit der F-4F Phantom II mittlerweile einen betagten, altherwürdigen Kampffjet aus den 1970er-Jahren. Sie erhielt die ersten von 88 RF-4E Aufklärern 1971 (AG51 «Immelmann» in Bremgarten) und die ersten von 175 Maschinen der Jagd-Version F-4F 1973 (JG71 «Richthofen» in Wittmund).

Doch haben Kampfwertsteigerungs-Programme dem McDonnell-Douglas-Oldie neuen



Line-up der schweizerischen Hornets und der deutschen Phantoms.





## Phantoms mals wieder in Sardinien

schwader JG71 «Richthofen» der Deutschen Luftwaffe.

## er Luftwaffe über Sardinien. An Jägerleitoffiziere und 20 Main- stetete Jagd Geschwader JG71

Biss gegeben. Als «Überbrückung der taktischen Lücke bis zur geplanten Einführung des neuen Jagdflugzeuges JF90 (heutige Bezeichnung Eurofighter) bis Ende der 1990er Jahre» wurde das Waffensystem F-4F nachhaltig modernisiert. Um die bislang fehlende BVR-Kapazität zu erlangen, wurden 113 F-4F der Luftwaffe im «Improved Combat Efficiency, ICE A/D» Programm 1991-96 unter anderem mit dem für die F/A-18 entwickelten AN/APG-65GY Pulse-Doppler Bordradar von Hughes und mit der BVR-Luft-Luft-Radarlenkwaffe AIM-120 Amraam nachgerüstet.

### 1985 eine Frage der Neutralität

Vom 7. bis 18. Januar 1985 flog die damalige Schweizer Flugwaffe mit 22 Piloten und je sechs F-5 Tiger und Mirage IIIS Kampfflugzeugen mit der SAKA 85 zum allerersten Mal eine Trainings-Luftkampfkampagne ausserhalb der Landesgrenzen. Schon damals war es in der

## «Dank guten Kontakten der Fliegerstaffel 11»

Interview mit dem Kommandanten SAKA 2006, Oberstleutnant im Generalstab Peter Merz:

### I Oberstleutnant Merz, wie ist es zur ersten «neuen» SAKA gekommen?

Die Kontakte zur Deutschen Luftwaffe wurden in den vergangenen Jahren vor allem durch die Fliegerstaffel 11 gepflegt und intensiviert. Beispiele dafür sind die Übungen «Fulca» mit dem ehemaligen MiG-29-Geschwader JG73 «Steinhof» in Laage und Dübendorf, das «Tigermeet 2004» in Schleswig beim Tornado Geschwader JG51 «Immelmann», die Übungen «Elite» ab Dübendorf und Manching sowie die regelmässigen Trainingsflüge ab Dübendorf im süddeutschen Raum mit und gegen das Phantom F-4F Geschwader JG74 «Mölders» aus Neuburg. In der Folge hat das F-4F Geschwader JG71 «Richthofen» aus Wittmund Interesse an uns bekundet und uns nach Decimomannu für die SAKA 2006 eingeladen.



Foto Schweizer Luftwaffe

### I Warum trainiert die Schweizer Luftwaffe in Sardinien?

In Decimomannu stehen uns zu äusserst günstigen Konditionen eine hervorragende Infrastruktur mit Betriebszeiten ohne Auflagen sowie grosse Lufträume zur Verfügung. Weitere Vorteile sind ein Pod-basiertes Führungs- und Debriefing-System mit Life-Downlink und die Möglichkeit, Luftkampf mit Überschallgeschwindigkeit bis 1000 Fuss (300 Meter) über dem Meer zu üben. Zusätzlich können Schweizer Jägerleitoffiziere die Missionen führen. Ein 120 Personen starkes, ständiges deutsches Kommando sorgt für Unterkunft, Verpflegung und die ganzen betrieblichen und fliegerischen Abläufe. Zudem erlaubt das mediterrane Klima zu 90 Prozent Sichtflugbetrieb ohne wetterbedingte Einschränkungen oder Ausfälle von Übungen.

### I Wer waren die Trainingspartner während der SAKA 2006?

Nebst unserem hauptsächlichen Sparringspartner, dem JG71 mit sechs F-4F Phantom, war während der SAKA 2006 auch das Jagdbombengeschwader JG31 «Boelcke» aus Nörvenich mit zwölf Tornado IDS Jagdbombern anwesend. Weil die Erdkampf-Piloten des JG31 vor allem Tiefflug und Luft-Boden-Missionen üben mussten, wurden diese erst am Schluss unserer Kampagne in die grossen Übungen integriert.

### I Welche Übungen haben die Piloten geflogen?

Das Spektrum der Luftkampf-Übungen reichte von Angewöhnungsflügen 1v1 (ein Flugzeug gegen ein anderes) bis zu 4vX MFFO (vier Kampffjets gegen eine grosse/unbestimmte Zahl «gegnerischer» Maschinen, Mixed Fighter Force Operations), bei welchen wir die Formationen aufteilen und gemeinsam mit den Deutschen im gleichen Verband operierten.

### I Welches waren die besonderen Herausforderungen der SAKA 2006?

Der eigentlichen Übung vor Ort geht jeweils eine lange und intensive Vorbereitungszeit voraus, in welcher viele Absprachen und Vorbereitungen nebst der täglich anfallenden Arbeit geleistet werden müssen. Während der Übung ist es die Gesamtverantwortung über Leute und Missionen, welche den Kommandanten fordert. Die Spannweite geht dabei vom Führen des Personals und der Operationen über das Lösen von Logistik- und Administrations-Problemen bis zu Repräsentations-Aufgaben. Organisatorisch gefordert hat uns auch, dass in Folge von Wartungsarbeiten in der zweiten Trainingswoche die italienischen Führungsradars abgestellt wurden. Da hat die Deutsche Luftwaffe kurzerhand eine AWACS aus Geilenkirchen (Deutschland) angefordert, welche umgehend nach Deci verlegt wurde und ab sofort die Jägerführung in hervorragender Weise übernahm.

Interview Aldo Wicki

INTERVIEW



Die deutschen Phantoms sind zwar über 25 Jahre älter als die Hornets der Schweiz, doch Kampfwertsteigerungsprogramme haben den F-4F «neuen Biss» gegeben. In den nächsten Jahren werden sie durch den Eurofighter abgelöst.

räumlich beschränkten und dicht besiedelten Schweiz nicht möglich, Überschall-Luftkampftrainings unterhalb von 10'000 Metern über Meer durchzuführen. Was heute selbstverständlicher Bestandteil der Ausbildungs- und Trainingszusammenarbeit der Schweizer Luftwaffe mit internationalen Partnern ist, führte 1985 über die Schweiz hinaus zu neutralitätspolitischen Diskussionen. Selbst der Korrespondent des sowjetischen Regierungorgans «Iswestija» nahm in der Ausgabe vom 28. Januar 1985 die Übungen der Flugwaffe auf Sardinien zum Anlass, «gewisse Kreise» in der Schweiz für eine «allzu freie Auslegung der Neutralität» zu kritisieren.

1989 fand die vorerst letzte SAKA statt. Bis 2003 führte darauf die Schweizer Luftwaffe ihre Überschall-Luftkampftrainings in der Air Combat Manoeuvring Instrumentation Range (ACMI) über der Nordsee durch. +



Die Maintenance-Crew beim Montieren des Airborne-Instrumentation-Subsystem-Pods, welcher die Parameter der Einsätze zum Boden sendet und für die Debriefings speichert.



Eine Schweizer F/A-18D über dem Hafen von Cagliari, der Hauptstadt Sardinien.

## Wie Schweizer Offiziere von der SAKA 2006 profitiert haben

Foto Schweizer Luftwaffe



**Susann Büeler,**  
**Skyguide-GCI**

Als GCI (Ground Control Interceptor) führte Susann Büeler die Luftkämpfe am bodengestützten Radar für die Luftraumüberwachung- und Einsatzleitung. Sie fasst ihre Eindrücke wie folgt zusammen: «Das Radar- und Funksystem ist nicht so zuverlässig wie in der Schweiz. Deswegen muss man immer mit Überraschungen während der Führung der

Jägereinsätze rechnen. «Myrto Radar» liefert kein so gutes Bild, wie wir es in der Schweiz beim Florako gewohnt sind. Auch was die Funkqualität betrifft, musste ich meine Erwartungen nach unten anpassen. Es ist für mich im Vergleich zu unserer GCI-Arbeit in der Schweiz sehr ungewohnt, Flugzeuge so tief fliegen zu sehen. Dann gibt es auch andere Taktiken, die zu berücksichtigen sind. Interessant war, dass wir auch die deutschen Phantoms führen konnten. Das gab uns die Möglichkeit zu erfahren, wie die deutschen Piloten ihre Luftkämpfe fliegen und wie sie unsere GCI-Arbeit beurteilten.»

Zum Erfahrungsaustausch mit deutschen GCI hält Susann Büeler fest: «Die Deutsche Luftwaffe stellte in dieser Kampagne insgesamt acht GCI. Davon waren vier noch in Ausbildung. Diese haben nach zehn Tagen SAKA ihre Combat Readiness erlangt, was sie berechtigt, in allen Übungen eingesetzt zu werden – auch in Übungen mit einer unlimitierten Anzahl Flugzeugen. Da ich ebenfalls GCI-Ausbildnerin bin, war es sehr interessant zu erfahren, wie die Deutschen ihre Ausbildung bestreiten und zu sehen, nach welchen Kriterien sie ihre Lizenzen erlangen können.»

Foto Schweizer Luftwaffe



**Leutnant Marc Eberhart,**  
**Berufsmilitärpilot in der Fliegerstaffel 11**

Wie hat er SAKA erlebt? «Da ich erst vor einem Monat den F/A-18-Umschulungskurs abgeschlossen habe, ging es für mich darum, erste Erfahrungen im Ausland zu sammeln und den generellen Ablauf einer Kampagne kennen zu lernen. Die verschiedenen fliegerischen und taktischen Prozeduren der Trainingspartner sind inter-

essant und lehrreich. Vieles war für mich neu und ich konnte deshalb viel profitieren. Die Deci Air Base ist sehr gross, und es hat es sehr viel deutsches und italienisches Personal vor Ort. Die Stimmung war ausserordentlich freundlich, und es wurden viele neue Kameradschaften geschaffen. Natürlich haben mir auch die wunderschöne Landschaft, das gute Wetter und das warme Klima sehr gefallen.»

Wie beurteilt er den persönlichen Nutzen dieser Kampagne? «Ich

war beim Überflug von der Schweiz nach Sardinien dabei. Da es für mich der erste Flug mit dem F/A-18 ins Ausland war, musste ich mich intensiv mit den Überflugs- und den verschiedenen Anflugverfahren beschäftigen, die für mich teilweise neu waren. Ich stellte fest, dass die Funksprüche, vor allem mit den Italienern, zum Teil schwierig zu verstehen waren, und die Qualität über offenem Meer teilweise schlecht ist. Die Erfahrungen, in einem fremden Umfeld mit anderen Nationen fliegen zu können und Erfahrungen auszutauschen, sind sehr hilfreich, damit wir unser eigenes Können überprüfen können.»

**Hauptmann Robert Kat,**  
**Berufsmilitärpilot in der Fliegerstaffel 18**

«Für mich war diese Übung die vierte Auslandskampagne in einem Jahr, somit konnte ich etwas gelassener an die neue Umgebung herangehen. Auffällig waren natürlich die unterschiedlichen Mentalitäten der Italiener (Infrastruktur), Deutschen (Operationen) und Schweizer. Der uns zu Verfügung stehende Luftraum ist einiges grösser als in der Schweiz, nicht nur lateral, sondern auch in der Höhe. Wir haben auch keine Überschall-Einschränkungen. Dort liegt die Herausforderung. Alle tiefen Radarkontakte, die in der Schweiz unter dem Arbeitsraum fliegen würden, sind auf einmal wichtig! Zudem hat das Flugzeug in der dickeren Luft tief über dem Meer eine ganz andere Performance, und die körperlichen Belastungen sind grösser. Alle diese Erfahrungen sind für uns von sehr grossem Wert.»



Foto Schweizer Luftwaffe

**Capitaine Frédéric Bovet,**  
**Berufsmilitärpilot in der Fliegerstaffel 17**

«Die Luftkampfeinsätze in geringer Höhe über dem Meer sind besonders im Bereich der Flugleistungen und der physischen Belastungen sehr eindrücklich. Zudem sind wir es uns nicht gewohnt, beim vertikalen Manövrieren über der weiten Meeresoberfläche die Höhe über dem Wasser richtig einzuschätzen. Unsere Ausbildung in der Schweiz ist sehr gut, und so konnten wir uns schnell in die neue (taktische) Umgebung integrieren. Diese schnelle Anpassungs- und Integrationsfähigkeit in einem multinationalen Umfeld ist von grosser Wichtigkeit. Persönlich hat mich als Romand besonders das mit italienischen und deutschen Akzenten versetzte Flugfunk-Englisch gefordert.»



Foto Schweizer Luftwaffe

*Aufgezeichnet von Aldo Wicki*

Helog-Heliswiss flog für das Rote Kreuz in Pakistan

# Hilfe für Erdbebenopfer



Der Kamov Ka-32A12 HB-XKE von Helog-Heliswiss flog ab Abbottabad (rund 50 km nördlich von Islamabad) zusammen mit anderen Schwerlasthelikoptern fürs Rote Kreuz. Er alleine transportierte pro Tag 35 bis 40 Tonnen Hilfsgüter.

**Mit rund zwei Dutzend Schwerlasthelikoptern versorgten das Rote Kreuz und die Vereinten Nationen (UN) im vergangenen Winter die Erdbebenopfer in den Bergen von Pakistan. Auch die Schweizer Helog-Heliswiss leistete mit einem ihrer beiden Kamov Ka-32A12 Nothilfe.**

**Report von Hansjörg Bürgi  
mit Bildern von Helog-Heliswiss**

Das verheerende Erdbeben, das am 8. Oktober 2005 die Region Kaschmir und weitere Bergprovinzen im Norden Pakistans erschütterte, forderte mindestens 87'000 Tote, über 80'000 Verletzte und drei Millionen Obdachlo-

se. Um die dramatische Lage der Bevölkerung in den abgeschnittenen Bergdörfern zu lindern, setzte das Internationale Komitee des Roten Kreuzes (IKRK) und die UN Helikopter ein. Helog-Heliswiss leistete während über zwei Monaten mit dem Ka-32A12 HB-XKE und über einem Dutzend Fachleuten für das IKRK Nothilfe aus der Luft.

## 37-stündiger Ferryflug

Die Strassen waren durch das Erdbeben unpassierbar geworden und angesichts der sinkenden Temperaturen wurde die Lage vor allem für die Millionen von Obdachlosen in abgelegenen Bergdörfern zunehmend dramatisch. So suchte das IKRK weltweit nach Schwerlasthelikoptern und entsprechend geschulten Crews. Daniel Meier, Flughelfer bei Helog-Heliswiss, bot seine Dienste als erfahrener Unterlastspezialist dem IKRK von Beginn des Einsatzes weg an und kam bereits Mitte November in Pakistan zum Einsatz, wo er anderen Crews aufzeigte, wie Netze richtig beladen werden.

Dank Dani Meier stiess das IKRK auch auf den Kamov von Helog-Heliswiss. Kurz vor Jahresende wurde der Ka-32A12 HB-XKE in Bern mit grossen IKRK-Klebern versehen und für den Überflug am 29. Dezember nach Pakistan vorbereitet. Via Österreich, Türkei, Syrien, Jordanien, Saudi Arabien, Bahrain und Abu Dhabi flogen Rolf Thomann, Christian von Allmen und die Mechaniker Franz Cotting und Daniel



Mehrere Mil Mi-26T kamen fürs IKRK und die UN in Pakistan zum Einsatz. Sie transportierten pro Flug bis zu 20 Tonnen Material. Der als RA-06293 auf Rostvertol und Rostavia/Mchs registrierte Mi-26T flog als «RED 148».



Als «RED 134» setzte Tusheti aus Georgien ihren Mi-8MTV-1 mit der Registration 4L-25449 in Pakistan ein. Die norwegische Airlift entsandte ihren AS332C Super Puma LN-OBX ins Erdbebengebiet, wo er als «RED 150» vom IKRK eingesetzt wurde.

Falk mit dem «Kilo Echo» nach Dubai. Dort erfolgte der Verlad aufs Schiff nach Pakistan. Via Karachi gelangte der Kamov nach 37 Ferryflugstunden schliesslich nach Abbottabad, der Base der IKRK-Helikopter.

### Hilfsgüter als Unterlast

«Mais, Zucker, Salz, Reis, Suppe, Tee, Fett und weitere Grundnahrungsmittel, verpackt in 50-Kilo-Säcken und 25-Kilo-Kartons haben wir in die abgelegenen Berge geflogen», erzählt Heiri Briker. Er war einer der fünf Flughelfer von Helog-Heliswiss, die in Pakistan mit dem Kamov Hilfe leisteten. Die Hilfsgüter wurden in Netzen als Unterlast am Heli transportiert. «Eine Rotation dauerte meistens 35 bis 40 Minuten, pro Tag haben wir zehn bis zwölf solche Einsätze geflogen», blickt Kamov-Pilot Rolf Thomann zurück. Für ihn war es die herausforderndste Zeit seiner gesamten Heli-Pilotenlaufbahn.

Neben Rolf Thomann steuerten auch Martin Nüssli, Beat Fahrni und Martin Peyer den

Kamov in Pakistan. Als Mechaniker kamen Franz Cotting, Daniel Riesen und Daniel Falk zum Einsatz. Das Helog-Heliswiss-Flughelfer-Team in Pakistan setzte sich aus Daniel Meier, Florian Metry, Heiri Briker, Heiko Schubert und Thomas Holdener zusammen.

### Schwerlasthelis aus aller Welt

Von Abbottabad aus transportierte der Helog-Heliswiss-Kamov Hilfsgüter in rund 200 Dörfer und Siedlungen in die umliegenden Berge. Einzelne Orte lagen auf 2200 Meter über Meer. Die Transporte koordinierte das Rote Kreuz, ebenfalls die Verteilung der Güter. Dank der guten Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt erhielt Helog-Heliswiss eine Ausnahmegenehmigung, damit die Piloten sechs Tage pro Woche mit nur einem anschliessenden freien Tag fliegen durften. Normalerweise muss nach sechs Flugtagen eine dreitägige Pause eingelegt werden.

Dank der Ausnahmegenehmigung konnten pro Tag allein mit dem Schweizer Kamov 35 bis 40

Tonnen Hilfsgüter verteilt werden. Insgesamt setzten das IKRK und die UN in Pakistan zwei Dutzend Schwerlasthelikopter aus aller Welt ein. Die Typenvielfalt reichte vom Puma/Super Puma über Kamovs, Mi-8, CH-53 bis hin zum Mi-26. Die Rot-Kreuz-Helis flogen mit «RED-Callsigns», der Schweizer Kamov als «RED 156». Die brandneuen AB139 von Aga Khan kamen für Patientenflüge zusätzlich zum Einsatz.

### Sehr effiziente Schweizer

Der Schweizer Kamov zählte dank dem gut eingespielten Team zu den effizientesten Helikoptern, die fürs Rote Kreuz im Einsatz waren. «Was mich sehr beeindruckte, war die gute Zusammenarbeit in unserem Team, aber auch mit dem Roten Kreuz und den lokalen Stellen», fährt Rolf Thomann fort. Ende März ist der IKRK-Einsatz für den Kamov und seine Crew in Pakistan zu Ende gegangen. Der Helikopter kam auf dem Seeweg nach Europa zurück und geht seither wieder den «normalen» Einsätzen nach. +



In der Schweiz registriert sind die vier neuen AB139 der Aga Khan Foundation (siehe auch SkyNews.ch Februar 2005), einer war bereits vor dem Erdbeben in Islamabad stationiert.



Auch die südafrikanische Starlite Helicopter setzte einen ihrer fünf SA330J Puma in Pakistan fürs Rote Kreuz ein. Der als ZS-RNK registrierte Puma flog zuvor in Japan.

## Interview mit Ernst Kohler, Vorsitzender der Rega-Geschäftsleitung

# «Neuer Heli ist im Anflug»

Noch diesen Herbst wird die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega entscheiden, wie die Agusta A109K2 im Gebirge ersetzt werden. Wofür die Rega ihre Gönnergelder auch noch einsetzt, und wie sie sich zur JAR-OPS-3 stellt, hat der neue Geschäftsleiter Ernst Kohler im Interview mit SkyNews.ch dargelegt.

Foto Hansjörg Bürgi



«Würde JAR-OPS-3 so umgesetzt, wie sie sich heute präsentiert, würde das teilweise das Ende der Rettungsfliegerei in der Schweiz bedeuten», sagt Rega-Chef Ernst Kohler.

### Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

#### ■ Welche persönliche Bilanz ziehen Sie nach vier Monaten bei der Rega?

Da ich während den vergangenen sieben Jahren Mitglied des Rega-Stiftungsrates war, bin ich nicht als «Greenhorn» in die Luftrettung gekommen. Ich habe bei der Rega das angetroffen, was ich erwartet habe: eine sehr gute Unternehmung, deren Mitarbeiter ein enorm hohes Qualitätsbewusstsein leben. Ich ziehe eine überaus positive Bilanz meiner ersten Monate.

#### ■ Sie haben Ihre derzeitige Aufgabe auch als Traumjob bezeichnet.

Ja, das ist so. Faszinierend bei der Rega ist die Vielseitigkeit. Einerseits sind wir ein Flugbetrieb (Heli und Jet) mit eigenem Unterhaltsbetrieb (Heli und Jet); dazu gehören die Notfallmedizin am Patienten sowie das medizinische Notfallmanagement zu unseren anerkannten Kernkompetenzen. Alleine dieses Spektrum der Operationen ist sehr interessant. Einmalig ist auch das Zusammentreffen von Managementaufgaben mit Hightech und dem über allem stehenden Leitgedanken der Stiftung Rega,

Menschen in Not zu helfen. Dieser «Challenge» war auch die Triebfeder für den Jobwechsel.

#### ■ Die Bilanzsumme der Rega erreicht beinahe die 400-Millionen-Franken-Grenze. «Schwimmt» die Rega im Geld?

Die Bilanzsumme widerspiegelt primär die Kosten- und Investitionsintensität einer Organisation, wie der Rega, die in den kostenintensiven Bereichen Medizin und Fliegerei tätig ist. Die Bilanz gibt zudem Auskunft über die Tatsache, dass die zyklischen Ersatzinvestitionen in die Helikopter- und Flächenflugzeugflotte, die Einsatzbasen, das Einsatzmaterial und die Übermittlungstechnologie ohne Fremdkapital finanziert werden können. Dazu stehen die nach konservativen Grundsätzen angelegten und ausgewiesenen finanziellen Reserven von rund 180 Millionen Franken bereit. Mit dem unmittelbar bevorstehenden Teilersatz der Helikopterflotte auf den Gebirgsbasen und den neu zu erstellenden Basisinfrastrukturen in Interlaken und Lausanne wird die Liquidität in den kommenden zwei Jahren deutlich abnehmen. Die Zielsetzung des Stiftungsrates ist es, über eine Liquiditätsreserve zu verfügen, die ein- oder bis

anderthalbmal so hoch ist, wie die jährlichen Gönneinnahmen. Es wird auch künftig zum strategischen Prinzip der Rega gehören, dank den 1,95 Millionen Gönnern die Finanzierung aller betrieblich notwendigen Investitionen aus eigener Kraft sicherstellen zu können.

#### ■ Mit den Reserven werden neue Gebirgshelis gekauft. Welches sind die wichtigsten Anforderungen?

In erster Linie soll er über die nötige Leistung verfügen, um im Gebirge bis in alle Höhenlagen sicher, effizient und auch unter schwierigen Wetterbedingungen Rettungen durchführen zu können. Schwerpunkte bilden dabei Schwebelastung (hot and high) sowie die Windempfindlichkeit. Flankierende Anforderungen an den neuen Gebirgshelikopter sind im Bereich Sicherheit (Kabelmesser und Kabelwarnung), Umwelt, Patientenkomfort, Betriebskosten, Unterhalt und Handhabung angesiedelt. Weitere gesetzliche Anforderungen sind die JAR-(EASA-) Kompatibilität sowie die Übereinstimmung mit den aktuellen, national definierten Forderungen in Bezug auf Zulassung von Helikoptern und Komponenten, also die medizinische Ausrüstung und dazugehörige Gerätschaften, Winde, Doppel-Lastenhaken, Nacht-sichtgeräte-Kompatibilität und dergleichen.

#### ■ Wie ist der Stand der Helibeschaaffung?

Ende Februar wurde den Firmen Eurocopter und Agusta ein ausführliches, 60-seitiges Pflichtenheft zugestellt. Weitere 30 Seiten umfasst das Pflichtenheft für die medizinische Ausrüstung, das zur Aerolite Max Bucher AG ging. Basierend darauf haben wir die Hersteller-Offerten Anfang Mai erhalten. Nach Auswertung der eingereichten Offerten und nach Abschluss der Flugtests Anfang Juli in Samedan ist der Typen-Entscheidung und der Beschaffungsumfang im September 2006 zu erwarten. Es handelt sich um einen Typ aus der EC135/145-Familie oder den Nachfolger der Agusta A109 – soviel steht heute schon fest. Die Inbe-

triebnahme ist für 2007/08 geplant. Wir können uns nach wie vor eine Zweitypen-Flotte vorstellen, derzeit gibt es keine Präferenzen für den einen oder anderen Heli. Wichtig ist, dass die Leistung im Gebirge stimmt.

### Ihre A109K2 und der EC145 verfügen über gleich viel Leistung, der neue Gebirgsheli müsste aber mehr haben?

Eine leichtere Ausführung des EC145 hätte automatisch mehr Leistung. Beim A109K2 ist es heute so, dass wir aufgrund der Leistungseinbussen im Gebirge operationellen Einschränkungen unterworfen sind. Das bedeutet nicht, dass wir nicht retten können, sondern dass die Reichweite abnimmt, da wir im Hochgebirge weniger Treibstoff oder weniger medizinisches Material mitführen können.

### Die Ambulanzjets weisen im Vergleich mit anderen CL-604 sehr viele Flugstunden auf, wann steht da ein Ersatz an?

Unsere drei CL-604 haben seit Ende 2002 zwischen 4200 und 4800 Flugstunden absolviert. Der durchschnittliche Jahreseinsatz der gesamten CL-604-Flotte weltweit, beträgt gemäss Angaben des Herstellers 450 Stunden pro Flugzeug, wir fliegen zwischen 1200 und 1500 pro Jahr. Per Ende Mai 2005 betrug das durchschnittliche Gesamtflugstunden-Aufkommen der weltweiten CL-604-Flotte 2256 Stunden pro Jet. Der weltweit führende CL-604 hat etwa 8000 Flugstunden absolviert und ist rund zehn Jahre alt. Unsere «alte» Challenger, die ehemalige HB-IKT, ist heute mit über 14'000 Stunden immer noch der meist geflogene Flieger seiner Baugruppe. Die Rega hat ihn mit 13'580 Stunden 2002 verkauft. Daraus ergibt sich, dass wir die nächsten drei bis fünf Jahre mit unseren drei Challenger weiterfliegen werden. Konkrete Überlegungen für einen Ersatz stellen wir noch keine an.

### Im Wallis besorgen Air Zermatt und Air Glaciers die Rettungsflüge. Wie arbeitet die Rega mit ihnen zusammen?

Operationell gibt es zwischen den Organisationen keine nennenswerten Probleme. Die Einsatzgebiete sind klar definiert. Jede Organisation wird im fremden Gebiet bei Grossereignissen oder bei Überlastung als Ergänzung zu den eigenen Mitteln aufgeboden. Die Leistungen der Gönnerschaft gelten auch für Einsätze im Wallis und umgekehrt. Ansonsten haben wir keine grossen Schnittstellen. Erwähnenswert ist, dass der Arztdienst in Sion von der Rega gestellt wird.

### HUG in Genf, Bohag in Zweisimmen und Heli Linth in Mollis sind Rega-Partner, könnten Sie sich weitere Kooperationen dieser Art vorstellen?

## STICHWORTE

#### Flugplatz Dübendorf

Die Wiege der schweizerischen Luftfahrt und Militäraviatik, heute ein Flugplatz für den Lufttransport, Meiringen hat den Jetbetrieb von Dübendorf übernommen.

#### Neuer Kampffjet

Dazu muss sich die Politik äussern, auch in einem grösseren Zusammenhang mit den Zielen für die Luftwaffe und Armee generell.

#### Aerosuisse

Die Rega ist Mitglied der Aerosuisse, es ist ein wichtiger Verband für die Zivilaviatik.

#### SHA

Auch bei der Swiss Helicopter Association ist die Rega Mitglied, wir begrüssen die Aktivitäten der SHA.

#### Alouette III

Mein erster Kontakt zur Luftfahrt, ich habe sie in der RS selber gewartet.

#### Swiss

Der Verkauf an die Lufthansa war wohl unumgänglich, um die Swiss in der Luft zu halten. Trotzdem schmerzt es mich, dass die Schweiz ein Symbol mehr verloren hat.


Diese drei Partner können in zwei Kategorien eingeteilt werden: Der EC-135 der Hopitaux Universitaires de Genève (HUG) wird vorwiegend für Rettungsflüge eingesetzt. Da haben wir sehr enge Kontakte bezüglich Training, Maintenance und Versicherung. Heli-Linth und Bohag fliegen vornehmlich kommerziell und haben je einen ihrer Heli für Rettungszwecke speziell ausgerüstet. Die kommerzielle Fliegerei und die Rettungsfliegerei sind in den vergangenen Jahren eher auseinander gedriftet als zusammengerückt, dies weil ihnen der Gesetzgeber andere Auflagen macht. Heute sind die gesetzlichen Vorgaben für einen Rettungsbetrieb so einschneidend, dass weitere Partnerschaften eher in einem anderen Bereich gesucht werden müssten. So bei der Zweimotorigkeit, der Ausrüstung der Helis oder dem Pilotentraining.

### Wie stellt sich die Rega zur JAR-OPS-3 im Helibereich?

Die JAR-OPS-3 ist heute im Helikopterbereich noch nicht eingeführt. Würde sie so umgesetzt, wie sie sich heute präsentiert, würde das teil-

weise das Ende der Rettungsfliegerei in der Schweiz bedeuten. Auch weil gewisse Landplätze bei den Spitälern nicht den JAR-OPS-3 Anforderungen entsprechen. Meiner Meinung nach braucht JAR-OPS-3 unter Beizug des gesunden Menschenverstandes eine Anpassung an das Alpenland Schweiz, sonst können diese Regeln nicht durchgesetzt werden.

### Wie ist der Stand des Low-Level-IFR-Projektes mit dem EC145?

Das Projekt mit dem Namen Helios läuft: Gewisse vordefinierte Routen sollten mit unseren EC145 im Instrumentenflug geflogen werden können. Dies würde uns insbesondere Verlegungsflüge bei Schlechtwetterbedingungen erlauben, aber möglicherweise auch der Wechsel während eines Fluges von Sicht- auf Instrumentenflugbetrieb. Das Projekt befindet sich bei der Rega im Entwicklungsstadium, wir warten derzeit auf ein Statement des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, ob man bereit ist, dieses Projekt für einen Versuch freizugeben, insbesondere sind noch Fragen im Bereich der Luftraumstrukturen offen. 

## ZUR PERSON

### Ernst Kohler

Geboren im Februar 1963 in Meiringen, war Ernst Kohler bis Ende 2005 Mitglied der Geschäftsleitung der Betriebe Luftwaffe und führte den Betrieb Berner Oberland mit 150 Mitarbeitenden. Von Beruf Elektromonteur, bildete er sich an der Technischen Fachschule in Winterthur weiter. 1987 trat er in das damalige Bundesamt für Militärflugplätze ein. Ab 1996 stand er der Abteilung Elektronikbetriebe der Luftwaffe im Kanton Bern vor. 2001/02 folgte ein Nachdiplomstudium in Betriebswirtschaft am St. Galler Management Institut. Ernst Kohler war von 1999 bis 2005 Stiftungsrat der Rega. Er ist als langjähriger stellvertretender Rettungschef des Schweizerischen Alpenclubs SAC in Meiringen ein erfahrener Bergretter. Seit 1985 besitzt er das bernische Bergführerpatent. Militärisch bekleidet er den Grad eines Obersten, er ist verheiratet und Vater von vier Kindern.

Die 14. chilenische Luft- und Raumfahrttausstellung FIDAE 2006

# PC-7-Nachfolger gesucht



Nach 25 Jahren Einsatzdauer bei der Aviación Naval de Chile erreichte der Pilatus PC-7, mit der Kennung 211, die 50'000. Flugstunde.

Die chilenischen Luftstreitkräfte feierten an der diesjährigen FIDAE die Ablieferung der neuen F-16 Block 50, zudem benötigen sie auch neue Trainingsflugzeuge. Die 14. Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE) fand Ende März auf dem internationalen Flughafen Arturo Merino Benitez in Santiago de Chile statt.



Nach der Landung wurde der Airbus A319 der LAN Chile nur für wenige Stunden ausgestellt. Von den 14 bestellten A319 hat LAN bereits sieben erhalten.



Die Convair PB5A von Aéroservicio Parragué während eines Motorentestes auf dem inzwischen geschlossenen Flughafen Los Cerrillos. Zwei Tage später, am 24. März 2006, startete die Catalina als allerletzte Maschine von Los Cerrillos zum Aéropuerto Internacional Arturo Merino. An der FIDAE fand sie als Wasserbomber viel Beachtung.

Fotoreport von Guido E. Bühlmann

1980 fand die erste Ausstellung als FIDA, wie sie damals genannt wurde, auf dem Militärflugplatz in El Bosque statt. Von 1992 bis 2004 war Los Cerrillos, der alte Flughafen von Santiago, Ausstellungsort. Aus politischen und wirtschaftlichen Gründen beschloss die Stadtregierung Los Cerrillos auf Ende 2005 für jeglichen Flugverkehr zu schliessen. Die Luftwaffe, die sich auf dem nördlichen Teil des internationalen Flughafens von Santiago befindet, stellte nun die nötigen Flächen für die FIDAE 2006 zur Verfügung. Total 378 Aussteller aus 40 Ländern mit 121 Flugzeugen und Helikoptern sorgten für eine 100-prozentige Belegung. Aus der Schweiz waren Pilatus und RUAG anwesend, sowie Oerlikon Contraves.

## 50'000 Flugstunden auf PC-7

Im Mai 2005 – nach 25 Jahren – erfolgte die Aviación Naval de Chile die 50'000. Flugstunde auf einem Pilatus PC-7 Turbo Trainer. Seit 1980, der Einführung der zehn PC-7, ging nur eine Maschine verloren, zwei sind momentan grounded. Die Luftwaffe, wie auch die Marine,





Die Fuerza Aérea Chile (FACH) nutzte die Gelegenheit, ihre ersten beiden doppel-sitzigen Lockheed Martin (General Dynamics) F-16D Block 50 Fighting Falcon an der FIDAE der breiten Öffentlichkeit zu präsentieren.

suchen neue Trainingsflugzeuge. Beechcraft war natürlich mit der T-6B Texan 2 anwesend und flog täglich mehrmals mit chilenischen Piloten. Pilatus brachte leider keine Maschine nach Santiago. Wahrscheinlich werden wieder die Amerikaner das Rennen für sich entscheiden. Auf der anderen Seite ist die chilenische Marine mit den PC-7 ausserordentlich zufrieden, was für die Schweizer Qualität spricht. Aber auch Embrarer möchte mit dem Tucano noch ein Wort mitreden.

Die chilenische Luftwaffe, Army und Marine werden in naher Zukunft weiter modernisieren und ausbauen. Tanker, Seeüberwachungsflugzeuge, Transporter (A400M) und Helikopter stehen auf der Wunschliste. Zehn Prozent aus dem Erlös der Kupferverkäufe kommen den Streitkräften zu Gute, und die Kupferpreise stiegen in letzter Zeit in ungeahnte Höhen...

## Erste F-16D für die FACH

Nach der Evaluation von Gripen, Mirage 2000, F-16, MiG-29 und Su-27 stand es – wie es

kaum anders zu erwarten war – fest: Der neue chilenische Jäger heisst F-16. Die USA konnten genügend Druck ausüben, um den Chilenen die F-16 schmackhaft zu machen. Insgesamt wurden zehn Maschinen bestellt, die fabrikneuen und auf den letzten Stand der Technik gebrachten F-16 sollen alle noch in diesem Jahr ausgeliefert werden. Dazu erhält die Fuerza Aérea de Chile (FACH) weitere 18 F-16A/B – wohl zu einem Sonderpreis – aus holländischen Beständen, die bis zu einem gewissen Grad modifiziert werden. Damit sollen die ehemaligen belgischen Mirage 5 (Elkan) und später die Mirage M50 (Pantera) ersetzt werden.

Ende Januar 2006 erreichten die ersten zwei Doppelsitzer F-16D Block 50 Fighting Falcon den Luftwaffenstützpunkt Iquique, fast 2000 Kilometer nördlich von Santiago. Weil Brasilien weiterhin einen neuen Jäger sucht, waren auch die Franzosen mit zwei Mirage 2000, zwei KC-135, einer Transall und einer Hercules vertreten. Die Royal Air Force flogen ihrerseits mit zwei Tornados und einer VC-10

nach Chile. Die USA zeigten sich grosszügig, entsandten sie doch zwei KC-10 Tanker, vier F-16, zwei F-15 und zwei B-1 nach Santiago, um nur die wichtigsten zu nennen.

## Wenig neues im zivilen Bereich

Airbus zeigte die A318 und eine A319 in den Farben der LAN. Erwähnenswert ist allerdings die aus Australien stammende Airvan GA-8 von Gippsland. Die Entwicklung begann 1993 und im August 1996 erfolgte der Erstflug. Der sechssitzige Hochdecker erhielt im Mai 2003 die FAA-Zulassung. Bis jetzt sollen 87 Airvan ausgeliefert worden sein. Die amerikanische Civil Air Patrol (CAP) übernahm 16 Airvan. Ausgerüstet ist die GA-8 mit dem 300 PS starken Sechszylinder-Lycoming IO-540-K Triebwerk. Gippsland will nun auch verstärkt die Marktchancen in Europa ausloten.

Die neue FIDAE auf dem internationalen Flughafen von Santiago hat sich überaus bewährt, die nächste findet vom 31. März bis zum 6. April 2008 statt. +



Die 15 von Enaer und mit Hilfe von Israel modifizierten Mirage 50 C zu Pantera C Standard, werden in absehbarer Zukunft durch die F-16 ersetzt.



*Air Senegal fliegt mit Boeing 737-700 nach Milano-Malpensa.*



*Seit kurzer Zeit betreibt Air Madrid auch Airbus A319.*



*Eurofly hat ihre A320 und A330 mit Fussball-Stickern versehen.*



*Ideal in Bergamo aufzunehmen: die Boeing 757 von Blue Panorama.*



## Bella Milano

In den frühen Morgenstunden des 8. Aprils machen sich sechs Mitglieder von AirsideFoto Zürich mit Ziel **Milano-Malpensa** (MXP) auf die Reise. Gegen 9.30 Uhr erreichen wir die Foto-position gegenüber dem Terminal. Am Wald-rand parkiert und die Leitern am Zaun positioniert, dauert es keine Minute, werden wir von Uniformierten begrüsst. Eine gut 15-minütige Diskussion beginnt. Nach Telefonaten mit dem Vorgesetzten, wird uns die Erlaubnis erteilt, am Zaun unsere Leitern aufzubauen und zu foto-grafieren! Ja, so **kooperativ und spotter-freundlich** können Behörden sein, wenn man sich mit ihnen verständigt und ihnen den nöti-gen Respekt erweist. Bis zu unserer Rückfahrt am Sonntagnachmittag werden wir weder vom Militär noch von der Polizei behelligt, nur freundlich und mit einem Lächeln gegrüsst.

Für uns von Interesse sind die verschiedenen Typen der **Alitalia** sowie die verschiedenen italienischen Airlines. Als Nachteil in Mal-pensa erweisen sich die parallelen Pisten, die das Fotografieren erschweren. Da es in MXP keine geeignete Nachmittag-Position für meh-rere Personen gibt, fahren wir nach **Bergamo**. Seit ein paar Jahren ist Bergamo-Orio zu einem wichtigen Flughafen für Low-Cost-Airlines ge-worden. Allein **Ryanair** hat samstags 36 Ab-flüge, zudem verkehren **Myair, Alpi Eagle, Wind Jet** und **SkyEurope**. Aber auch interes-sante Charters sind in bester Position zu foto-grafieren: Die Fokker 100 der **Moldavian Air-lines** verpassen wir um wenige Minuten, dafür entschädigt uns die Boeing 757-200 der **Blue Panorama** sowie die A320 der **Eurofly** mit den Stickern der italienischen Fussball-Natio-nalmannschaft bei schönster Abendsonne.

Am frühen Abend geht die Fahrt zurück in Richtung MXP, wo wir in einem kleinen, ein-fachen Hotel übernachten. Am frühen Sonntag-morgen überrascht uns die Boeing 737-700 der **Air Senegal** in Malpensa. Weitere High-lights sind Tarom (ATR-42 und 737-700), Sy-rian A320 und die italienischen Charters wie **Livingston** (Airbus 330-200), Blue Panorama (Boeing 767-300) und Eurofly (Airbus 330-200) mit dem Logo der italienischen Fussball Natio-nalmannschaft. Aufgrund der Wetterverschlech-terung entschliessen wir uns – zufrieden mit der Ausbeute – am frühen Nachmittag für die Heimreise nach Zürich. Mehr Informationen: [www.airsidefoto.ch](http://www.airsidefoto.ch) Fotoreport David Oettli

# Jungfraustafette lebt dank der AAA of Switzerland 2007 wieder auf Flugsport anno dazumal

In rund einem Jahr, am 2. Juni 2007, soll die legendäre Jungfraustafette aus den 1930er-Jahren wieder aufleben. Um die Sparte «Flugsport» passend abzudecken, sucht die Antique Airplane Association (AAA) of Switzerland Flugzeuge und Piloten (siehe Kasten).



## Report von Paul Rhyn und Erich Gandet

In den 1920er- und 1930er-Jahren erlebte der «Flugsport» eine Hochblüte. Die neue Aviatiksparte eröffnete neue Möglichkeiten, und es wurde von einem Wettkampf geträumt, der unter Einbezug der Motorflieger mehrere gänzlich verschiedene Sportdisziplinen vereinte. Die Zeitung «Sport» setzte schliesslich eine an sie herantragene Idee um. Zwischen 1931 und 1939 organisierte sie ein wagemutiges Rennen mit Läufern, Radfahrern, Flugzeugen, Skiabfahrern, Motorrädern und Sportwagen. Für Piloten und Flugzeuge galt als grösste Herausforderung das Überqueren des 3454 Meter hohen Jungfraujochs, wo eine Meldetasche abgeworfen wurde. Die Skiabfahrer kämpften auf ihren Holzskis gegen die Gefahren des Aletschgletschers und mancher Bergläufer kam am Eggishorn in den roten Bereich.

## Logistische Meisterleistung

1931 gewann die Stadtmannschaft Bern, 1933 der Grasshoppers Club Zürich dieses von ideenreichen Organisatoren, verwegenen Sport-



Foto Archiv Erich Gandet

Ein Bücker Jungmann beim Abwurf der Meldetasche auf dem Aletschgletscher.

lern und innovativen Industriekreisen ermöglichte Sportabenteuer. 1935 und 1937 siegten bunt zusammengestellte Equipen aus Bern und Zürich, und 1939 stellte der Ski-Club Wengen auf der 530 km langen Strecke mit sieben Stunden, 17 Minuten und 45 Sekunden einen neuen Rekord auf. Der Zweite Weltkrieg stoppte die Weiterführung dieser abenteuerlichen Stafette.

Die Durchführung stellte eine logistische Meisterleistung dar, die heutige vergleichbare Anlässe durchaus in den Schatten stellt. Mehrere Hundert Helfer waren erforderlich, der Ablauf konnte nur über die Amtsleitungen koordiniert werden, Telefongespräche genossen bei den Telefonämtern Vorrang und mussten mit dem Kennwort «Jungfraustafette, Rennleitung» angemeldet werden. Der Streckenrekord von damals ist heute unerreichbar, denn es wurde auf den Strassen ohne Geschwindigkeitsbegrenzung gefahren.

## Geschwindigkeit war alles

Auch fliegerisch war Geschwindigkeit alles: An der Jungfraustafette wurden die Flugstrecken als echtes Rennen geflogen. Um der Verschiedenartigkeit der Muster Rechnung zu tragen, wurde durch einen Messflug über dem Flugplatz Dübendorf auf einer Drei-Kilometer-Strecke eine Handicapzeit erflogen. Weiter erhöht wurde ab 1937 der rennmässige Charakter, indem die Flugzeuge in Lausanne unter Einhaltung ihrer Handicapzeiten zum Rückflug nach Dübendorf losgelassen wurden. Um die Motoren zu schonen, und das Vollgasfliegen im Rennfieber zu verhindern, musste auf dem Rückweg mit plombiertem Gasanschlag geflogen werden!

Aufgrund von Film- und Fotodokumenten konnten folgende Flugzeuge als Teilnehmer der Jungfraustafette identifiziert werden: HB-EVA, HB-UF1, HB-AFO, HB-UXA, HB-ARI, HB-UBA, HB-OLA und die HB-OTO.



Foto Archiv Erich Gandet

Der erste Schweizer Bücker Jungmann, die HB-EVA, soll heute noch in Südafrika fliegen.

## Unsterblicher Bucker Jungmann

Die HB-EVA nahm mehrmals an der Stafette teil. Es war der erste Bucker Jungmann, der am 9. April 1935 in der Schweiz registriert wurde. Gebaut bei Bucker in Rangsdorf wurde er mit dem 80 PS starken Motor Hirth HM 60 an die Zürcher Motorfluggruppe in Dübendorf abgeliefert. Ein Jahr später wurde er auf den stärkeren 100-PS-Motor umgerüstet. Zwischen 1943 und 1945 flog der Bucker als A-92 bei der Schweizer Fliegertruppe, blieb aber nach dem Krieg bis 1963 den Zürchern treu. Dann verschwand er als G-ASLI nach England und soll heute mit dem Kennzeichen ZS-BUC irgendwo in Südafrika anzutreffen sein.

Die zweite Bucker Jungmann gelangte nur zwei Monate später, am 7. Juni 1935, als HB-UI mit der Werknummer 31 in die Schweiz. Als «Thunerpfyl» getauft war er bei der Sektion Thun im Einsatz, als sie für die Berner Sportfluggruppe die Meldetasche über der Jungfrau abwarf. Später war der Jungmann bei der Sportfluggruppe Bern in Belp zuhause, bis er am 30. Oktober 1954 nach einem Absturz gelöscht wurde.

Die Berner-Mannschaft setzte die 1931 gebaute deHavilland D.H.60G Moth HB-AFO gleich bei mehreren Jungfraustafetten ein. Sie ist kürzlich restauriert worden und ist in Môtiers stationiert. (Siehe Report in SkyNews.ch, Juli 2004.)

## Moth in Gletscherspalte «entsorgt»

Die zweiseitige Klemm L-26-VA HB-UXA wurde am 9. August 1934 in der Schweiz registriert und kam als D-2149 aus Deutschland. Mit ihrem 100 PS leistenden Argus Motor schaffte sie es im Juni 1935 ebenfalls, das Jungfraujoch zu überfliegen. Sie war bis 1959 in Bern Belp stationiert und hat dann als D-EJOZ die



Foto Archiv Erich Gandbet

Drei der vier in Dübendorf abgebildeten Flugzeuge nahmen an der Jungfraustafette 1935 teil: Vorne die DH-60G Moth HB-UBA der Sportfliegerschule Bern, die HB-OLA, eine DH-60X mit geschlossener Kabine aus Lausanne und die Comte AC-4 HB-OTO der Motorfluggruppe Zürich.

Schweiz in Richtung Deutschland verlassen. Am 12. Januar 1934 wurde die DH-85 Leopard Moth CH-388 in der Schweiz registriert. Sie wurde vom damals bekannten Sportflieger Robert Fretz ab Altenrhein geflogen. 1937 übernahm die Sektion Zürich den Dreisitzer mit dem 120 PS Gipsy-Mayor Motor, inzwischen auf HB-ARI umregistriert. Ihr letzter Einsatz war denn auch die Jungfraustafette am 18. Juni 1939: Während des Steigfluges in den Wolken erlitt sie eine starke Vereisung, womit sie die Abwurfkurve in der dünnen Luft nicht überstand und auf den Jungfraugletscher abschmierte. Die beiden Insassen wurden nur geringfügig verletzt. Da sich der Abtransport der Maschine nicht lohnte, wurde sie in eine Gletscherspalte geschaufelt, so ist es in der Chronik «50 Jahre MFGZ» nachzulesen. Die Leopard Moth wurde später durch die HB-OKO des gleichen Typs ersetzt.

Gleich drei Flugzeuge sind auf dem seltenen Foto (oben) in Dübendorf als Teilnehmer der Jungfraustafette 1935 zu sehen. Vorne die DH-60G Motte HB-UBA der Sportfliegerschule Bern, die HB-OLA, eine DH-60X mit geschlossener Kabine aus Lausanne und die Comte AC-4 HB-OTO der Motorfluggruppe Zürich. Die HB-UBA überlebte bis zu ihrem Absturz 1951 in Bern als Schleppflugzeug. Die HB-OLA ging schon 1938 als G-AAGM wieder nach England zurück, und die HB-OTO flog bis zu einer Bruchlandung als Schleppflugzeug der Segelfluggruppe Lägern auf dem ehemaligen Flugplatz in Dällikon. +

## Flugzeuge und Piloten gesucht

Am 2. Juni 2007 wird die Jungfraustafette als weltweit einzigartiger polysportiver Anlass neu aufleben. Patrouillen, zusammengesetzt aus Athleten verschiedener Disziplinen, Oldtimerautos und -motorräder sowie historische Flugzeuge (unterwegs in einer Gleichmässigkeitsprüfung), werden die Strecke von Zürich, über das Birrfeld, Jungfraujoch, Wallis, Lausanne und Birrfeld wieder zurück nach Zürich bewältigen. Die AAA hat sich anboten, als Koordinationsstelle für die sich in den nächsten Monaten formierenden Patrouillen zu fungieren und den Kontakt zu interessierten Oldtimerpiloten herzustellen. Zugelassen sind – unabhängig von einer AAA-Mitgliedschaft – Doppeldeckerflugzeuge mit Jahrgang 1960 oder älter und Eindecker mit Jahrgang 1950 und älter. Interessierte Piloten können sich beim AAA-Präsidenten **Paul Rhyn** melden (E-Mail: prhyn@gmx.net). Fachtechnische fliegerische Fragen beantwortet AAA-Mitglied **Ernst Meier** (E-Mail: e-t-meier@pop.agri.ch). Weitere allgemeine Informationen sind im Internet auf der Homepage der Jungfraustafette 2007 abrufbar: [www.jungfrau-stafette.ch](http://www.jungfrau-stafette.ch)

AAA



Foto Archiv Erich Gandbet

Das Ende der D.H. 85 Leopard Moth HB-ARI, sie wurde in einer Gletscherspalte «entsorgt».



Die Genfer Skyward gibt zwei neue Sujets von EasyJet, den Airbus A319 HB-JZA und die Boeing 737-73V G-EZJA (Bild links) heraus. Die MD-90 HB-JIB von Hello wird von der Fluggesellschaft selber vertrieben.

## Neue Schweizer Postkarten von Hello, Super Connie, EasyJet und Swiss

Als einzige Schweizer Luftfahrtzeitschrift stellt SkyNews.ch in loser Folge Neuigkeiten für Ansichtskartensammler vor. Die meisten Sammler konzentrieren sich auf jene Ansichten, welche von Fluggesellschaften selbst herausgegeben werden. Schweizer Airline Issues werden neu durch vier Karten der **Hello AG** bereichert. Drei davon zeigen die MD-90 über den Alpen. Im Gegensatz zu vielen anderen hat Hello den Wert von Luft-Luft-Aufnahmen als Kommunikationsträger erkannt. Deshalb organisierte sie mit tatkräftiger Unterstützung von **Ralph Kunadt** einen Fotoflug. Die Resultate gibt es ausschliesslich via [www.hello.ch](http://www.hello.ch).

Zwei weitere Bilder bereichern auch den neuen Satz von **Skyward** aus Genf. Beide heben sich deutlich von den Obigen ab, denn die MD-90 überfliegt die Voralpen. Auch die übrigen zehn fixieren das Sujet im Himmel. Eine B737-700 von **EasyJet** und eine B747-400 von **Air India** überfliegen Boeing-Country.

Schliesslich werden zwei Weltpremierer geboten, nämlich die ersten Luft-Luft-Aufnahmen der A380. Eine erinnert an den Erstbesuch in Hamburg. Auf der anderen bekennt **Emirates** Farbe. Aufgrund der Vertriebsstrukturen sind Skyward-Karten lediglich an wenigen Orten erhältlich, darunter dem Verkehrshaus in Luzern. Der beste Weg führt über [www.jjpostcards.com](http://www.jjpostcards.com).

Gründer **Jörg Jäggin** ist selber Verleger. Erwähnenswert ist sein jährlicher «Wide-Bodies Postcard Calendar». Alle Sujets lassen sich abtrennen. Auf dem Titelbild hebt der Prototyp der A380 ab. Die übrigen Aufnahmen zeigen Grossraumflugzeuge, darunter solche von **Swiss, United** und **Corsair**. Daneben vertreibt jjpostcards Dritterzeugnisse. Unter den Neuheiten figurieren solche von Flying Books aus Portugal und World Great Airlines (WGA) aus Tschechien. Bei den ersteren handelt es sich um Spotterkarten. Auf dem Hinterrumpf

der British Airways Boeing 757 weisen temporäre Kleber auf BBC hin. WGA rufen Zurückliegendes in Erinnerung, so die CSA Tupolev 134. Ein historischer Augenblick, nämlich der Auftakt zum Letztflug einer Air France-Concorde vom 14. Juni 2003, ist auf einer der Taxiway Aviation Postcards fixiert. Der Vorfeldverkehrsleiter des Euroairports, **Pascal van de Walle**, hat schon mehrere Concorde-Sätze veröffentlicht.

Schliesslich verdient auch der Vierling der Schweizer Super Constellation Erwähnung. Das erste Bild zeigt den Besuch der «alten Dame» im Belpmoos. Auf Karten zwei und drei bummelt sie gemächlich einer Landschaft und Cumuluswolken entlang. Porträtisten waren **Joe Rimensberger** und **Xavier Méal**. Auf der vierten steuert die «Star of Switzerland» der Erde entgegen. Dort unten gibt es die Souvenirs ausschliesslich bei [www.superconstellation.org](http://www.superconstellation.org).  
*Daniel Martel*



Neu sind Sujets mit nostalgischen und ganz modernen Flugzeugen: Die Schweizer Super Constellation (links) und der Airbus A380 gehören zum breiten Angebot von Skyward.

# Airbus Hamburg stattet die Megajumbos auch aus und bemalt sie

# Die A380 fliegt auf Kurs

**Hamburg, der zweitgrösste Standort von Airbus spielt für die A380 eine Schlüsselrolle: Dort werden Rumpfkomponten hergestellt, Seitenruder bemalt und die Kabinenausstattung erfolgt an der Elbe, ebenso die Lackierung der Riesenvögel.**

## Report von Bernhard Baur

Seit dem Erstflug der A380 am 27. April 2005 in Toulouse wurden mit mehreren Maschinen in über 300 Testflügen rund 1100 Flugstunden

absolviert. Dabei erfolgten bereits rund 600 Landungen. Verschiedene Tests im Rahmen der Zulassung wurden durchgeführt, unter anderem die Lärmessungen. Im vergangenen Januar folgten in Medellin (Kolumbien) die Leis-

tungstests der Triebwerke unter warmen Bedingungen auf 1520 Meter über Meer. Im Februar standen Kältetests in Iqaluit (Kanada) auf dem Programm. Im Rahmen von Messebesuchen und Vorführungen bei Kunden wurden bereits Langstreckenflüge nach Singapur und Sydney ausgeführt.

Foto Airbus



Aufgrund der Verkaufserfolge der Boeing 787 sieht sich Airbus gezwungen, die A350-800 und -900 zu überarbeiten und zu verbessern.

## Der neue Zweistrahler wird überarbeitet

Im Gegensatz zum A380, der für Langstrecken mit hohem Passagieraufkommen konzipiert ist, will Airbus mit dem neu lancierten Modell A350 ein neues Produkt für Langstrecken mit geringerem Passagieraufkommen auf den Markt bringen. Die A350 soll die Modelle A330-200 und A330-300 dank höherer Reichweite nach oben und die A340-600, die mehr Passagiere aufnehmen kann, nach unten ergänzen. Zudem wird die A350 von der A380 im Bereich Werkstoffe und neuen Fertigungstechniken profitieren. Obwohl die A350 als Schwesterflugzeug der A330 gilt, weist sie 90 Prozent neu entwickelte Bauteile gegenüber der A330 auf. Mit der A350 könnten mittelfristig auch ältere Maschinen der Typen A340-200 und A340-300 ersetzt werden. Voraussichtlich wird die A350 ab 2010 in Dienst gestellt. Bis Ende März 2006 hat Airbus von 13 Kunden 179 Kaufzusagen für das neue Muster erhalten. In jüngster Zeit hat die in der Entwicklung stehende Boeing 787 deutliche Verkaufserfolge erzielt und die A350 bezüglich Bestellungen überholt. Das hat vor allem von den Leasinggesellschaften Kritik am A350 ausgelöst, das Produkt sei gegenüber dem Mitbewerber aus den USA zuwenig fortschrittlich. Das hat Airbus dazu veranlasst, den A350 komplett zu überarbeiten. So soll der Rumpf verbreitert, der reine Komposit-Flügel verlängert und neue, stärkere Motoren verwendet werden.

## Evakuierung von 873 Personen

Ein wichtiger Meilenstein wurde am 26. März 2006, im Rahmen der Zulassungsarbeiten, mit einem Evakuierungstest erfüllt. Die maximal mögliche Anzahl von 853 Passagieren und 20 Besatzungsmitgliedern haben in 78 Sekunden das Flugzeug über die Notrutschen auf der rechten Seite verlassen. Das ist ein Weltrekord – noch nie zuvor verliessen mehr Personen ein Flugzeug über Notrutschen. Wichtige Eckpunkte der Zulassung werden in diesem Frühsommer noch erfolgen. So unter anderem Flüge unter vereisenden Bedingungen sowie Einsätze mit der kompletten Einrichtung in der Passagierkabine. Die Zulassung durch die EASA wird im vierten Quartal dieses Jahres erwartet. Als erster Kunde soll Singapore Airlines am Jahresende die erste Maschine übernehmen können.

## 23 Flughäfen sind A380-tauglich

Die A380 wird kaum die Stückzahlen kleinerer Airbus-Modelle erreichen können. Die A380 ist als Nischenprodukt für auserwählte Langstrecken mit hohem Passagieraufkommen konzipiert. Aus dem gleichen Grund ist die Anzahl der Flughäfen, welche die A380 regelmässig anfliegen wird, auch eher klein. Gegen Ende 2006 sind weltweit rund 23 Flughäfen bereit, bei Bedarf die Passagierströme aus regelmässigen A380 Operationen zügig abwickeln zu können. Bis Ende 2008 wird die Zahl auf rund 50 Flughäfen ansteigen. Zu diesen Airports gehört auch Zürich.

In Bezug auf die Tragfähigkeit der Pisten, Rollwege und Vorfelder wurde darauf geachtet, dass alle Flughäfen, auf denen heute Boeing

AIRBUS A350

747 operieren, auch A380 landen können. Um trotz des höheren Gewichtes die Flächenbelastung pro Rad nicht zu erhöhen, sind die Fahrwerke der A380 mit total 22 Rädern ausgerüstet (Boeing 747 18 Räder). Dank der hohen Passagierkapazität (Standardkonfiguration rund 555 Passagiere in drei Klassen) wird die A380 die Betriebskosten pro Sitz gegenüber den heutigen Modellen senken können. Die Triebwerke der neuen Generation (Rolls-Royce Trent 900 oder Engine Alliance GP7200) werden die Lärm- und Abgasemissionen ebenfalls positiv beeinflussen.

## Moderne Werkstoffe und Fertigung

Um möglichst viel Gewicht einzusparen, kommen bei der A380 relativ viele moderne Materialien zur Verwendung. 22 Prozent der Maschine sind aus kohlefaserverstärkten Kunststoffen und zu drei Prozent aus Glare gefertigt. Glare ist ein neuartiges Laminat aus Aluminiumeinlagen im Wechsel mit glasfaserverstärktem Kunststoff, das zum ersten Mal im zivilen Flugzeugbau zum Einsatz kommt. Als wichtige Primärstruktur wird der Flügelmittelkasten aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigt. Bei der Montage von Rumpfsektionen wird ein neuartiges Laserschweißverfahren angewendet. Dieses innovative Fertigungsverfahren wurde bei der A318 zum ersten Mal eingesetzt und wird jetzt für die A380 übernommen. Somit kann beim Zusammenstellen von grossen Bauteilen auf die herkömmliche Nietung ver-



Foto Airbus

*Singapore Airlines (SIA) soll per Ende 2006 als erste Airline einen Airbus A380 erhalten. An der Singapore Airshow präsentierte Airbus den vierten Prototypen F-WVDD in vollen SIA-Farben.*

zichtet werden. Dadurch wird die Gefahr von Korrosion und Ermüdungen in diesem Bereich verkleinert.

Die Seitenruder werden in Hamburg komplett lackiert. Anschliessend werden die kompletten Seitenruder nach Toulouse transportiert und eingebaut. Die fertigen A380 werden im «grünen» Zustand nach Hamburg überflogen, wo sie den Kabinenausbau und die Bemalung erhalten. Bei einem weissen Grundanstrich werden 650 Kilogramm Farbe auf die Zelle aufgespritzt. Je nach zusätzlichen Bemalungswünschen des zukünftigen Betreibers kann dieses Gewicht weiter anwachsen. Dank der extra für die A380 neu gebauten Lackierhalle, die mit steuerbaren Hängebühnen am Dach ausgerüstet ist, dauert die eigentliche Bemalung eines A380 Rumpfes nur einen Tag. Die gesamte Durchlaufzeit für die Bemalung nimmt mit allen Vor- und Nacharbeiten dennoch rund 10 bis 14 Tage in Anspruch.

## 58'000 Personen arbeiten für Airbus

Airbus mit Hauptsitz im südfranzösischen Toulouse ist ein Gemeinschaftsunternehmen von EADS (80 Prozent) und BAE Systems mit (20 Prozent). Der global tätige Konzern befindet sich weiter im Wachstum und wird gegen Ende 2006 weltweit rund 58'000 Personen beschäftigen. Am Standort Hamburg arbeiten mittlerweile rund 11'000 Personen. Komplette Flugzeugsektionen werden an 16 Standorten in Frankreich, Deutschland, Spanien und Grossbritannien hergestellt. Weitere Unterbaugruppen kommen aus andern Ländern dazu – aus der Schweiz unter anderem von RUAG Aerospace aus Emmen (siehe Kasten) die Winglets

der ganzen A320-Familie und die äussere Flügelhinterkante der A380.

Für die Endmontage werden die Komponenten nach Toulouse oder Hamburg transportiert. Seit dem Markteintritt im Jahr 1974 hat Airbus mehr als 6000 Flugzeuge an rund 250 Kunden verkauft und bis heute mehr als 4000 ausgeliefert, wovon im vergangenen Jahr alleine 378 Maschinen. Rund die Hälfte aller Aufträge für neue Verkehrsflugzeuge geht mittlerweile an Airbus. +

## FACTS

### Schweizer A380-Firmen

Airbus hat mit über 1000 Lieferanten aus 30 Ländern Verträge für den A380 abgeschlossen, darunter auch Schweizer Firmen. Am bekanntesten ist, dass **RUAG Aerospace** die Flügelhinterkanten herstellt. Die Genfer **Jean Gallay SA** produziert ein kleines Teil für die GP7200-Triebwerke. **Vibro-Meter AG** aus Freiburg liefert Überwachungssysteme für die Triebwerke, die in Bulle ansässige **Liebherr-Aerospace SA** Komponenten für die Bord-Klimatisierung. **Alu Menziken AG** beteiligt sich am A380 mit Aluminiumhalbfabrikaten, **Lantal Textiles** aus Langenthal liefert Sitzüberzüge und Teppiche. Ein transportierbares Koordinaten-Messsystem von **Leica Geosystems** setzt Airbus bei der Konstruktion des A380 ein. Und **Helbling Technik** aus Aarau hat Testmodelle der A380-Fahrwerke und -Motorenaufhängungen im Massstab 1:1 konstruiert. *hjb*

## ORDERS

### Wer hat A380 bestellt?

Ende März 2006 lagen für den Airbus A380 total 159 Bestellungen von 16 Kunden vor:

Air France	10	A380
China Southern Airlines	5	A380
Emirates	41	A380
	2	A380F
Etihad	4	A380
FedEx	10	A380F
ILFC	5	A380
	5	A380F
Kingfisher	5	A380
Korean Air	5	A380
Lufthansa	15	A380
Malaysia Airlines	6	A380
Qatar Airways	2	A380
Qantas	12	A380
Singapore Airlines	10	A380
Thai	6	A380
UPS	10	A380F
Virgin Atlantic	6	A380

# Genf wird zum «Business-Aviation-Mekka» ausserhalb der USA Die EBACE wächst weiter



Am 3. Mai landete erstmals ein Airbus A318 Elite in Genf. Die Schweizer Comlux Aviation hat drei fest bestellt.

**Die vom 3. bis 5. Mai im Genfer Palexpo durchgeführte sechste Auflage der European Business Aviation Convention & Exhibition (EBACE) widerspiegelte einmal mehr das kräftige Wachstum in der weltweiten Geschäftsluftfahrt: 9400 Besucher (plus 25 Prozent), 292 Aussteller und 52 Flugzeuge auf dem Vorfeld.**

**Fotoreport von Hansjörg Bürgi**

**Schweizer kauften 50 Embraer-VLJ**

Zu den Highlights der diesjährigen EBACE zählte die Lancierung des Lineage 1000, der Privatjetvariante der Embraer 190, die Europa-premiere des Sino Swearingen SJ30-2 und die Landung des Airbus A318 Elite in Genf.

Der brasilianische Flugzeughersteller Embraer ([www.embraer.com](http://www.embraer.com)) sorgte in Genf für einen Paukenschlag nach dem anderen: Zum einen lancierte er den Lineage 1000, der bis zu 19 Passagiere aufnehmen kann und mit seinem

langen Rumpf Boeing und Airbus die Stirn im Bereich der Airliner-Privatjets bieten will. Mit seinem Preis von 40 Millionen US-Dollar ist er um mindestens fünf Millionen günstiger als der kleinste BBJ oder die A318 Elite. Embraer gibt die Reichweite des Lineage 1000 mit 4200 nautischen Meilen (mit acht Passagieren) an.



52 Flugzeuge, darunter auch eine Beech 18 und eine Dassault Flamant, bildeten die eindruckliche statische Ausstellung der diesjährigen EBACE. Erstmals in Europa wurde die Sino-Swearingen SJ30-2 (vorne) gezeigt.



Für weiteres Aufsehen sorgte die Bestellung von 50 Phenom 100 und 300, den neuen Kleinjets von Embraer, die vier und sechs Fluggäste aufnehmen können. Der Besteller ist die Schweizer JetBird AG ([www.flyjetbird.com](http://www.flyjetbird.com)), die eigenen Angaben zufolge ab 2009 einen neuen «Low-Cost-Executive-Service» in Europa aufziehen will. Zusammen mit den 50 Optionen hat diese Bestellung einen Wert von rund 280 Millionen US-Dollar.

Gründer und Chef von JetBird ist Dómhnaí Slattery. Er war zuvor Direktor bei der Royal Bank of Scotland, welche als drittgrösste Aviation-Leasinggesellschaft der Welt rund 230 Airliner und Corporate-Flugzeuge finanziert. Die Schweiz als Basis für den Start hat JetBird gemäss eigenen Angaben ihrer zentralen Lage in Europa, aber auch des erprobten regulativen Umfeldes wegen gewählt. Projekt-Leader bei JetBird ist Hans-Jörg Hunziker, der frühere Chef der SAirGroup-Leasinggesellschaft Flightlease. In den Cockpits der kommerziell eingesetzten, in der Schweiz registrierten Embraer-Minijets sollen pensionierte Airline-Piloten sitzen. Ziel ist es, mit 100 Flugzeugen 800 Flughäfen in Europa im Airtaxi-System zu bedienen.

### Jet Aviation für B787 und A350 bereit

Zusammen mit dem bekannten Yacht- und Flugzeug-Interieur-Designer Peder Eidsgaard hat Jet Aviation ([www.jetaviation.com](http://www.jetaviation.com)) erste Konzepte für VIP-Airliner der nächsten Generation entworfen. Wie Rainer Albecker, Chef von Jet Aviation Basel erwähnt, würden die immer jüngeren Kunden nach grösseren und neueren Flugzeugen verlangen. Deshalb hat Jet Aviation exklusive Inneneinrichtungen für die Boeing 787 Dreamliner und den Airbus A350 entworfen. Designer Eidsgaard begrüsst die Passagiere in der «Eingangshalle» der 787, führt sie dann durch die Bibliothek in die Kinolounge, in den Salon oder auch in eine Disco und schliesslich in die Master-Suite, das riesige Schlafzimmer. Im Weiteren hat Jet Aviation an der EBACE ihre Skylliance vorgestellt (siehe Kasten).

Gleich neben dem grosszügigen Stand von Jet Aviation war Grob Aerospace angesiedelt. Der deutsche Flugzeughersteller scheute keine Mühe, den zweiten Prototypen der Grob SP<sup>1</sup> ([www.grob.spn.com](http://www.grob.spn.com)), zerlegt auf dem Strassenweg, nach Genf zu transportieren. Nach dem Auftritt an der EBACE soll er im Juli als D-CGSP fliegen und den ersten Grob-Jet im Testprogramm ergänzen. Für den Verkauf und den Support der Grob SP<sup>1</sup> ist die in Zürich ansässige ExecuJet ([www.execujet.ch](http://www.execujet.ch)) verantwortlich. Wie deren CEO Niall Oliver ausführte, sollte der erste SP<sup>1</sup> im vierten Quartal 2007 in der Schweiz registriert werden.



Martin Bernegger (Mitte) stellte an der EBACE Logo und Uniformen von Skylliance vor.

# JET AVIATION

## Skylliance – erste Businessjet-Operator-Allianz

Bei den Airlines sind Allianzen seit Jahren etabliert, nicht so in der Business Aviation. Als einer der Marktleaders ruft Jet Aviation nun die Skylliance, die erste Allianz von Betreibern von Businessjets ins Leben. Wie Marketing-Manager Heinz R. Aebi ausführt, wird die Skylliance in einem ersten Schritt rund 25 Flugzeuge von der Citation CJ1 bis zum A319 ACJ verschiedener Firmen vereinen, die den gleichen hohen Qualitätsstandard im Charterbereich anbieten. Jet Aviation ist mit mehreren europäischen Operatoren im Gespräch. Bis zur EBACE war lediglich ein Vertrag mit der spanischen Executive Airlines abgeschlossen. Sie betreibt ab Barcelona je eine Citation CJ1, Bravo, Learjet 45, Hawker 700 und eine Falcon 900EX. Bis 2009 soll die Skylliance-Flotte auf 50 Flugzeuge anwachsen und auch Partner in Asien und im Mittleren Osten umfassen.

Martin Bernegger, Manager von Jet Aviations Charter Division, betont, dass alle Partnerfirmen von Jet Aviation auditiert werden, der Einsatz nach JAR-OPS1/EASA erfolgen muss und insbesondere auch die Safetygeschichte einer Airtaxifirma für eine Aufnahme in die Allianz entscheidend ist. Alle Skylliance-Flugzeuge werden mit entsprechenden Klebern bezeichnet, und die Crews tragen die gleichen Uniformen. Die Partnerfirmen profitieren bei Jet Aviation von Vergünstigungen beim Treibstoff und in der Maintenance. Für den Kunden ergibt sich der Vorteil, dass er über einen Ansprechpartner (Jet Aviation) alle Flüge bestellen kann. Mehr Informationen unter: [www.skylliance.com](http://www.skylliance.com)



Freude bei Jet Aviation über die VIP-Boeing 787: (von links) Designer Peder Eidsgaard, Heinz R. Aebi, Rainer Albecker und CEO Heinz Köhli.



Eurocopter präsentierte den EC155 B1 von Heli Air Monaco, der auch für das Fürstenhaus fliegt.

Foto Max Fankhauser



Länger als der A318 und ein BBJ, wird die Embraer 190 als Lineage 1000 neu auch als Biz-Jet angeboten.

Foto Max Fankhauser



80 Stück des neuen Langstreckenjets von Dassault, der Falcon 7X sind bereits bestellt.

Foto Max Fankhauser



TAG Aviation hat ihre Canadair SE HB-IDJ einmal mehr mit einer neuen Bemalung versehen.

## Comlux wächst rasant weiter

Die Schweizer Comlux Aviation ([www.comluxaviation.com](http://www.comluxaviation.com)), deren Flotte zwei Challenger 604, eine Falcon 2000EX und einen Embraer Legacy umfasst, erhält demnächst ihren Airbus A319 ACJ. Für Aufsehen hat Comlux gesorgt, als sie Launch Customer für die A318 Elite wurde, von denen sie drei bestellt und drei optioniert hat. Der erste soll ihr an der EBACE 2007 übergeben werden. An der diesjährigen EBACE hat Comlux zudem als erster europäischer Kunde einen Challenger 605 bestellt. Ein Global Express XRS soll bereits im Juni zur Flotte stossen und zwei Challenger 805 (CRJ-200) Ende Jahr.

Rund 20 Jahre nach seiner Lancierung hat der Sino-Swearingen SJ30-2 ([www.sj30jet.com](http://www.sj30jet.com)) an der EBACE 2006 sein Europa-Debut gegeben. Der für maximal sieben Passagiere ausgelegte SJ30-2 überzeugt durch seine hohe Reisegeschwindigkeit von Mach 0.815 bei einem Treibstoffverbrauch von weniger als 120 Gallonen pro Stunde.

## Neue Aufträge für RUAG

RUAG Aerospace ([www.ruag.com](http://www.ruag.com)) mit ihren Firmen in der Schweiz, Deutschland und Österreich hat an der EBACE interessante Aufträge vorgestellt: So lässt die deutsche Flugbereitschaft des Bundesministeriums für Verteidigung (Luftwaffe) die Avionik ihrer sechs Challenger CL-600-2A12 bei RUAG in Oberpfaffenhofen für mehr als 17 Millionen Euro erneuern. Germania Airlines erteilte RUAG Aerospace in Interlaken den Auftrag, ab 2006 die gesetzlich vorgeschriebene Flugdatenauswertung für ihre 19 Fokker 100 zu übernehmen. Diese Dienstleistung bietet RUAG Aerospace allen an, die keine eigene FDM-Capability aufbauen wollen und einen zuverlässigen Partner für die Analyse der Flugdaten suchen.

Ausserdem hat sich die Übernahme der «Lackierung Grossraum- und Regionalflugzeuge» von der Insolvenzverwaltung Fairchild Dornier in Oberpfaffenhofen als kluger Schachzug für RUAG erwiesen: 2004 wurden 51 Flugzeuge komplett- oder teillackiert, 2005 waren es bereits 62, für 2006 werden es noch mehr sein. Entsprechend nahm auch der Umsatz markant zu.

An der EBACE stellte sich das zur RUAG Aerospace gehörende High-tech Unternehmen HTS aus Wallisellen mit seinen innovativen Entwicklungen im Bereich Flugzeugsitze für komfortables Reisen im Business Jet vor. Eine weitere Präsentation umfasste den Mobile Access Router, der High-speed-Daten- und Voice-Kommunikation zum Standard im Flugzeug macht.

«Die neue Halle ist gut, aber die statische Ausstellung leider zu weit entfernt»



**Emanuel Ruchti, Managing Director Cirrus Swiss Eagle**

Die diesjährige EBACE hat viele spannende Neuigkeiten geboten, so den Embraer 1000, den Challenger 850 und die Global XRS, welche unsere Gruppe in Deutschland bereits fliegt. Die grössere Halle gefällt mir gut, einziger Nachteil ist, dass die statische Ausstellung weiter weg liegt.



**Manfred Brunner, CEO von Growing Group**

Viele Besucher haben uns «beschnuppert» und ich bin begeistert, wie offen sie auf uns zugegangen sind. Jetzt steht bereits fest, dass wir nächstes Jahr wieder dabei sind. Die diesjährige EBACE widerspiegelt klar den Trend der Branche, alles ist «growing».



**Peter Sturzenegger, Standchef bei RUAG Aerospace**

Die neue Halle hinterlässt bei mir einen sehr guten Eindruck, zudem waren wir gegenüber von Embraer ideal plziert, da wir auch Service Center von Embraer sind. Wir wollten an der EBACE klar aufzeigen, dass RUAG Aerospace ein Brand ist, und welche Dienstleistungen wo angeboten werden.



**Fred Muggli, Sales/Marketing PC-12 bei Pilatus**

Neben der NBAA ist die EBACE mittlerweile die zweitwichtigste Show für uns. Alles ist sehr effizient, man kann in drei Tagen die wichtigsten Leute treffen, die Wege sind kurz und alle für die Business Aviation relevanten Hersteller sind anwesend. Allerdings hat mir die Halle 7 besser gefallen.



**Cédric Bapst, CEO von Sun Aircraft**

Die EBACE in der kleineren Halle 7 hat mir besser gefallen, alles war etwas näher beieinander. Insbesondere die Nähe der statischen Ausstellung war ein Pluspunkt. Doch diese Show ist und bleibt ein Muss, und sie präsentiert sich in der grossen Halle sehr gut.



**Mike van Berkel, CEO Swiss Aviation Services**

Um all die Leute zu treffen, die ich an der EBACE in drei Tagen kontaktieren kann, müsste ich fünf Wochen in der ganzen Welt herumreisen. Mit der zunehmenden Grösse verliert die EBACE aber an ihrer familiären Atmosphäre.



**Dominik Waser, CEO Flight Ops AG**

Die EBACE ist mit dieser Ausstellung viel näher an die Qualität einer NBAA herangerückt, und die Wege zu den Flugzeugen sind immer noch viel kürzer als dort. Zudem eignet sich Genf auch für jene Besucher, die der Reisebeschränkungen wegen nicht in die USA fliegen wollen.



**Alexander Pacozzi, Dreieck Industrie Leasing**

Ich entdeckte die Flächenfliegerei an der EBACE. Nachdem ich mich Jahre nur mit Helikopter beschäftigt habe, ist dies eine ideale Gelegenheit. Die Show finde ich sehr interessant.

*Umfrage Hansjörg Bürgi*

PEOPLE

**Mehrverkehr für Genfer Flughafen**

Die EBACE sorgt auch jeweils für ein Mehr an Verkehr am Genfer Flughafen, da viele Besucher im eigenen Flugzeug anreisen. Am EBACE-Donnerstag alleine registrierte der Flughafen Cointrin 250 Bizjets aller Gattungen. Auf der Nordseite beim General Aviation Center mussten auch Rollwege als Abstellflächen dienen. Das Wachstum der Business Aviation ist einem an der EBACE einmal mehr deutlich vor Augen geführt worden. Eine noch grössere EBACE wird vom 22. bis 24. Mai 2007 in Genf stattfinden, eventuell in zwei Hallen. Mehr Infos: [www.ebace.aero](http://www.ebace.aero)



Die BAC-111-400 wird von Jetex Flight Support (Dubai) und der rumänischen Mia Airlines für VIP-Charters angeboten und ist mit Stage-III-Hushkits ausgerüstet.

# April 2006: Farnair Switzerland und Hello bauen ihre Flotten aus

Zusammengestellt von Peter Gerber

# HB

**Farnair Switzerland** stellte mit der HB-AFL die fünfte ATR 72-200 in Dienst. Die zur Frachtmaschine umgebaute ehemalige F-GKPF flog bisher bei CCM Airlines (Compagnie Corse Méditerranée). Die **Pilatus Flugzeugwerke** registrierten im April einen neuen PC-12/45, HB-FRN (6), neun PC-12/47 (HB-FPZ sowie HB-FRF (6) bis HB-FRM (6)) und den PC-6/B2-H4 Turbo Porter HB-FMU, Werknummer 951. In der Zwischenzeit wurde dieser Porter an das Centre Ecole de Parachutisme Sportif de Vanes, Bretagne, abgeliefert, wo er als F-GVPC den Fairchild Hiller Porter F-GHVH (Werknummer 2072) ersetzt. Die **HB-JEM GmbH** operiert seit Ende April die Challenger 604 HB-JEM. Der im Jahr 2005 gebaute Bizjet flog bisher als C-FEPR für die Bombardier Inc. Die **Hello AG** übernahm mit der HB-JID ihre fünfte MD-90-30. Diese Maschine flog früher als OY-KIM bei SAS (siehe SkyNews.ch 4/06, Seite 14) und wird, wie die HB-JIC und HB-JIF, in Zukunft ebenfalls

für die isländische Iceland Express fliegen. Die **Swiss Flight Services SA** betreibt seit Anfang April die fabrikneue Vulcanair P.68C HB-LUA. **Topscore Management** hat mit der 1985 gebauten DHC-6 Series 300 HB-LUB eine fünfte Twin Otter übernommen. Die DHC-6 flog zuvor als ET-AIN bei Ethiopian Airlines, an die sie 1985 von DeHavilland als C-GDFT abgeliefert worden war. In Yverdon ist neu die fabrikneue Extra EA-300/L HB-MTA stationiert. Die **Speedwings SA** übernahm die Cessna 525A Citationjet CJ-2 HB-VOE. Diese flog bisher als N172CJ für die in Kalifornien beheimatete Space Exploration Technologies Corporation. Mit der HB-WAF liess die **Data Drive AG** das erste in der Schweiz registrierte Remos Ecolight Flugzeug eintragen (siehe SkyNews.ch 2/06, Seite 7). Die HB-WAF ist in Mollis stationiert. **Fuchs Helikopter** betreibt mit der HB-ZGU seit Anfang April neben der HB-XQB eine zweite MDD 600N Notar. Die **Heliswiss** operiert ebenfalls neu das fabrikneue blau-weisse Ecu-reuil B2 HB-ZHI.

Die **Motorfluggruppe Oberengadin** hat ihre Partenavia P.68B Victor HB-LOA an die Aeromeccanica SA verkauft. Die in Lugano ansässige **Akzenta Medical SA** ist der neue

Eigentümer der von der Akzenta Suisse SA betriebenen Seneca II HB-LOG (siehe SkyNews.ch 4/06, Seite 12). Sie verlegte den Hauptstandort von Basel nach Locarno. Die Rundflüge und **Airtaxi Alpiner AG** ersetzte die im Februar verkaufte Piper Saratoga HB-PES durch die Seneca II HB-LTT. Neue Eigentümerin der von Speedwings SA operierten Cessna Citation V Ultra HB-VNA ist die **Dreieck Industrie Leasing SA**.

Die **Bahlsen Management AG** verkaufte ihren in einem speziellen Sonnenblumen-Design bemalten PC-12/45 HB-FOU als N368PC in die USA. Die **Pilatus Flugzeugwerke** löschten den temporär registrierten PC-12/45 HB-FQX (6). Er ging als G-TRAT nach England. Ebenfalls gelöscht wurden fünf PC-12/47, darunter der schwarze HB-FRI (6), der nun als C-GODE in Kanada fliegt. **Helvetic Airways** verkaufte ihre Fokker 100 HB-JVB ins Ausland. Die am 5. März 2006 auf dem Flüela Pass bei einem Unfall zerstörte SA365N3 Dauphin 2 HB-XQS (siehe SkyNews.ch 3/06, Seite 19) ist nun gelöscht worden. **Swift Copters** verkaufte ihre SA365N1 Dauphin 2 HB-ZBY nach England, wo sie als G-DPHN weiterfliegt. Gelöscht wurde auch die Aero 101 HB-YAN. ✚

Foto Andreas Herter



Farnair Switzerland hat von CCM Airlines die ATR-72 F-GKPF übernommen und nach dem Umbau zum Frachter als HB-AFL eintragen lassen.



Der als HB-FQX (6) kurz eingetragene Pilatus PC-12/45 mit Werknummer 710 hat als G-TRAT die Schweiz in Richtung England verlassen.

Foto Nick Däpp



Der neue MDD 600N Notar HB-ZGU von Fuchs Helikopter kam an der Tour de Romandie für TV-Aufnahmen zum Einsatz.



Seit Anfang April operiert die Heliswiss neu das blau-weisse B2-Ecu-reuil HB-ZHI, der Heli gehört Pierre Sandoz.

### Neueintragungen (Registration / Typ / Werk-Nr. / Baujahr / Besitzer, Halter / Hauptstandort / Datum)

HB-AFL	ATR 72-202	222	1991	Farnair Switzerland AG, Basel	Basel	05.04.
HB-FMU	Pilatus PC-6/B2-H4	951	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	18.04.
HB-FPZ	Pilatus PC-12/47	702	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	20.04.
HB-FRI (6)	Pilatus PC-12/47	707	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	13.04.
HB-FRJ (6)	Pilatus PC-12/47	723	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	28.04.
HB-FRK (6)	Pilatus PC-12/47	724	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	03.04.
HB-FRL (6)	Pilatus PC-12/47	726	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	28.04.
HB-FRM (6)	Pilatus PC-12/47	727	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	28.04.
HB-FRN (6)	Pilatus PC-12/45	728	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	28.04.
HB-JEM	CL-600-2B16 Challenger 604	5613	2005	Credit Suisse, Zürich / HB-JEM GmbH, Zug	Ausland	27.04.
HB-JID	McDonnell Douglas MD-90-30	53460	1996	SBL Aries Co. Ltd., Tokyo / Hello AG, Basel	Basel	05.04.
HB-LUA	Vulcanair P.68C	437	2006	Dreieck Industrie Leasing SA, Lausanne / Swiss Flight Services SA	Colombier	06.04.
HB-LUB	DHC-6 Series 300 Twin Otter	816	1985	Topscore Management SA, Genève	Altenrhein	13.04.
HB-MTA	Extra EA-300/L	1228	2006	Dreieck Industrie Leasing SA, Lausanne / Aeria SA, Fribourg	Yverdon	20.04.
HB-VOE	Cessna 525A Citationjet CJ-2	525A0017	2001	Dreieck Industrie Leasing SA, Lausanne / Speedwings SA, Genève	Genève	05.04.
HB-WAF	Remos G-3/600	173	2006	Data Drive AG, Stäfa	Mollis	12.04.
HB-ZGU	MDD 600N	RN053	2005	Robert Fuchs-Bamert, Schindellegi	Schindellegi	03.04.
HB-ZHI	AS350B2 Ecureuil	9075	2006	Pierre Sandoz, Cugy / Heliswiss Schweizerische Helikopter AG, Belp	Bern-Belp	05.04.
HB-2424	Duo Discus T	132	2006	Segelfluggruppe Schaffhausen, Schaffhausen	Schaffhausen	05.04.
HB-3403	ASW 28-18	28524	2006	Segelfluggruppe Lägern, Schänis	Schänis	04.04.

### Handänderungen (Registration / Typ / Werk-Nr. / Baujahr / Besitzer, Halter / Hauptstandort / Datum)

HB-BKF	CAM O-160	1461	1987	Balloon Team SA, Lugano	Lugano	25.04.
HB-BTZ	AS S-49A	S49A-3065	1991	Roman Müller, Niederbuchsiten / Ballonpool Wiggertal, Oftringen	Niederbuchsiten	12.04.
HB-CTF	Reims-Cessna RA F150H	0336	1968	Turbo-Frog, Luzein	Bad Ragaz	27.04.
HB-CYV	Cessna 170B	20615	1952	Axel De Preux, Euseigne	Bex	12.04.
HB-DFS	Mooney M20J	24-0824	1979	Gian Noldin, Feldmeilen / Flugverein Woody Woodpecker, Feldmeilen	Birrfeld	07.04.
HB-DFT	Mooney M20J	24-0837	1979	Ingenieur und Planungsbüro Wiese, Zürich	Genève	25.04.
HB-DVF	Mooney M20F	670298	1967	Ingenieur und Planungsbüro Wiese, Zürich	Genève	25.04.
HB-KDL	Maule MXT-7-180 Star Rocket	14054C	1993	Urs Lütolf, Aarburg	Bad Ragaz	13.04.
HB-LOA	Partenavia P.68B	35	1975	Aeromeccanica SA, Gordola	Samedan	24.04.
HB-LOG	Piper PA-34-200T Seneca II	34-7870415	1978	Akzenta Medical SA, Lugano / Akzenta Suisse SA, Lugano	Locarno	19.04.
HB-LTT	Piper PA-34-200T Seneca II	34-7870468	1978	Infotours AG, Freienbach / Alpliner AG Rundflüge Airtaxi, Zürich	Grenchen	25.04.
HB-NCT	Rockwell Commander RC 112	442	1976	Eveline Lingg, Ufhusen / Hansjörg Lingg, Ufhusen	Langenthal	05.04.
HB-OFW	Piper J-3C-65/L-4 Cub	12273	1944	Markus Bürki, Zuzwil	Biel-Kappelen	12.04.
HB-PKE	Piper PA-28-181 Archer II	28-90087	1988	Felix Naef, Birmensdorf / Safari Flight Club, Schneisingen	Birrfeld	24.04.
HB-PQJ	Piper PA-18A «150» Super Cub	18.5877	1957	Pascal Balet, Choëx	Bex	18.04.
HB-QFE	Fire 26/24	717	1998	Wälti's Ballonfahrten GmbH / Ballonsport-Club Emil Messner Feldbach	Gossau ZH	10.04.
HB-QHI	Fire 34/24	966	2002	Wälti's Ballonfahrten GmbH / Ballonsport-Club Emil Messner Feldbach	Gossau ZH	10.04.
HB-QJG	CAM N-133	4961	2000	Balloon Team SA, Lugano	Lugano	25.04.
HB-QJL	Fire 40/24	936	2001	Wälti's Ballonfahrten GmbH / Ballonsport-Club Emil Messner Feldbach	Gossau ZH	10.04.
HB-RBN	Pilatus PC-03	330-12	1956	Societa d'Eredità Sigor Cattaneo Edigio / Associazione BN, Avegno	Locarno	04.04.
HB-SOG	Jodel D112	490	1958	Peter Buchser, Effingen	Speck-Fehraltorf	28.04.
HB-SUD	Jodel D11 (Uetz)	399	1956	Gian Noldin, Feldmeilen / Flugverein Woody Woodpecker, Feldmeilen	Speck-Fehraltorf	07.04.
HB-TRG	Zlin Z-526F	1232	1972	Jean-Philippe Martin, Molondin	Yverdon	04.04.
HB-UBT	American AA-1A Yankee	AA1A-0354	1972	René Sterchi, Prangins	La Côte	03.04.
HB-VNA	Cessna 560 Citation V Ultra	560-0280	1994	Dreieck Industrie Leasing SA, Lausanne / Speedwings SA, Genève	Genève	07.04.
HB-XLN	Robinson R22	0073	1980	Urs Esser, Lachen SZ / Georg Heussi, Benken SG	Mollis	24.04.
HB-YFD	Mini Max	352	1992	Kurt Ehrat, Altnau	Altnau	07.04.
HB-369	Spyr 5	0000	1942	Silvio Polla, Küssnacht / Segelfluggruppe Friedberg, Frauenfeld	Amlikon	11.04.
HB-1014	SZD-12	87	1954	François Schneider, Neuchâtel / Groupe de vol à voile de Courtelary	Yverdon	19.04.
HB-1213	SZD-36A	W-667	1974	Andreas Dick, Gurbrü / Dietmar Poll, Ursy	Bellechasse	18.04.
HB-1473	G103 Twin Astir II	3226	1979	Flugsportgruppe Zürcher-Oberland, Fehraltorf / Denis Rossier	Yverdon	03.04.
HB-1561	LS4	4050	1981	Peter Schenk, Frutigen / Tobias Schenk, Bern	Langenthal	21.04.
HB-2370	DG-800 B	8-229 B 124	2001	Jean-Luc Gassmann, Luins	Montricher	03.04.
HB-3375	Glasflügel 304C	65-C	2003	Wolf Lobato, Küssnacht a.R.	Birrfeld	20.04.
HB-3384	Duo-Discus	159	1998	Groupe de vol à voile d'Aéro-Gruyère, Pensier	Bex	25.04.

### Löschungen

HB-EXL	Robin DR400-180R	959	1974	Segelfluggruppe Solothurn, Solothurn	Grenchen	28.04.
HB-FMU	Pilatus PC-6/B2-H4	951	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	20.04.
HB-FOU	Pilatus PC-12/45	368	2000	Bahlsen Management AG, Zürich	Zürich	06.04.
HB-FQX (6)	Pilatus PC-12/45	710	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	07.04.
HB-FQY (6)	Pilatus PC-12/47	711	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	06.04.
HB-FQZ (6)	Pilatus PC-12/47	696	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	06.04.
HB-FRB (6)	Pilatus PC-12/47	712	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	05.04.
HB-FRD (6)	Pilatus PC-12/47	715	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	18.04.
HB-FRI (6)	Pilatus PC-12/47	707	2006	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	28.04.
HB-JVB	Fokker 100 (F28 Mk.0100)	11491	1994	Airfleet Credit Corp., Grand Cayman / Helvetic Airways AG, Zürich	Zürich	12.04.
HB-QAA	LBL 150A	163	1995	Herbert Scholl, Möriren / Ballonhalterverein Luftikus, Möriren	Ipsach	07.04.
HB-XQS	SA365N3 Dauphin 2	6539	1998	Sun Heli Est., Vaduz / Heli-Link Helikopter AG, Glattbrugg	Zürich	05.04.
HB-YAN	Aero 101	11	1975	Bernhard Feldmann, Aegerten	Langenthal	10.04.
HB-ZBY	SA365N1 Dauphin 2	6307	1988	Rotomobil SA, Chambésy / Swift Copters SA, Genève	Genève	07.04.
HB-1406	Twin Astrir	3088	1978	Groupe vaudois de vol à voile de Montricher, Montricher	Montricher	06.04.
HB-2358	DG-500 MB	5E192MB7	2000	Power Gliders, Deitingen	Grenchen	20.04.



## Pilot? - Nein danke.

Der Lack ist weg. Der Pilotenberuf hat an Ansehen eingebüsst, der Flugsport leidet unter Nachwuchsmangel. Beim Segelflug, dem klassischen Einstieg in die Fliegerei, hat sich die Zahl der Schüler seit dem Jahr 2000 auf 1500 halbiert. 2003 verzeichnete das BAZL 6673 gültige Ausweise für Privatpiloten, 2005 waren es noch 5928. Die Zahl der Berufspiloten ging in der gleichen Zeitspanne um 200 auf 1000 zurück. Die Ausweise für

Linienpiloten hielten sich bei gut 2000 (siehe auch Seite 12).

Zweifellos hat der Untergang der Swissair, die ihre Captains zu Kultfiguren hochstilisiert hatte, die Attraktivität des Pilotenberufs geschmälert. Plötzlich waren die Perspektiven für Schweizer Linienpiloten nicht mehr so rosig. Gleichzeitig wurde das Image der schneidigen Flugkapitäne gründlich angekratzt durch eine Reihe peinlicher Streitigkeiten unter den Piloten von Swissair und Crossair sowie zwischen den Pilotenverbänden und der Geschäftsleitung der Swiss. Der Swissair-Schock und die Krise in der Luftfahrt nach dem 11. September können allerdings als Erklärung für den schwindenden Schweizer Pilotennachwuchs nicht ewig herhalten. Es gibt auch andere Fluggesellschaften, die aufstrebende Geschäftsfliegerei bietet attraktive Arbeitsplätze und die Luftfahrtindustrie ist wieder auf Wachstumskurs.

Der Aero-Club der Schweiz ist besorgt über die sinkenden Flugschülerzahlen und verstärkt seine Anstrengungen zur Nachwuchsförderung. Nur ist Fliegen nicht das lockere Abenteuer, von dem Jugendliche träumen mögen. Fliegen, sei es als anspruchsvolle Freizeitbeschäftigung oder als Beruf, verlangt Lernwillen und Disziplin. Auch ist Vieles in der Fliegerei in unserem Land sehr kompliziert geworden. Die zunehmende Dichte an zum Teil nur schwer nachvollziehbaren Vorschriften ist geradezu ideal, um die heutige Jugend nachhaltig abzuschrecken. Die Ungewissheit über die Zukunft der Luftwaffe bietet wenig Ansporn, den Beruf des Militärpiloten ins Auge zu fassen. Korpskommandant Walter Knutti beklagt im Interview mit SkyNews.ch (April 2006) das schwindende Interesse der jungen Leute an der Luftfahrt und äussert im gleichen Gespräch den Wunsch, dass es die Luftwaffe in zehn Jahren noch gebe. Soll sich ein Jugendlicher einen Platz auf einem schlingenden Schiff erkämpfen?

Dennoch gibt es junge Leute, die fliegen lernen wollen. Ob sie das Rüstzeug mitbringen und sich für das Fliegen im 21. Jahrhundert eignen, können Interessentinnen und Interessenten über die Internetplattform [www.sphair.ch](http://www.sphair.ch) selbständig abklären. Ein Schnuppern auf der Website lohnt sich für jedermann. Sphair steht unter der Leitung der Luftwaffe und hat den Auftrag, Nachwuchs für die Schweizer Luftfahrt zu finden, sei es für eine militärische oder eine zivile Pilotenkarriere. Für Schweizer Bürger im Alter von 17 bis 21 Jahren bietet Sphair einen soliden Start und auch den kostengünstigsten Einstieg in die Fliegerei. Mit dem Zertifikat von Sphair in Händen heisst es dann vielleicht: Pilot, was sonst?

*Esther Geiger, Freie Aviatikjournalistin, Korrespondentin NZZ*

NEXT  
NEXT

➤ **SkyForce:** Wie deutsche CH-53 Helicrews in den Schweizer Alpen trainieren

➤ **SkyFlight:** Die grosse Übersicht der Schweizer Flugschulen und Pilotenausbildung

Die nächste Ausgabe erscheint am  
19. Juni 2006

## EVENTS

### Mai

30. 1. Schweizerischer Luftfahrt-Kongress im Flughafen Zürich, [www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

### Juni

2.-6. Airshow in San Javier (E) mit Patrouille Suisse  
10. AVIA-Jubiläum in Lugano mit PC-7-Team, [info@dafurrepr.ch](mailto:info@dafurrepr.ch)

9.-12. Airshow in Orléans (F) mit Patrouille Suisse

16.-18. Air Show in Leeuwarden (NL) mit Patrouille Suisse  
Kehler Flugtage (D), [www.kehler-flugtage.de](http://www.kehler-flugtage.de)  
SM Präzisionsflug in Mollis, [www.pfa.ch](http://www.pfa.ch)

17./18. 80 Jahre Schwedisch AF in Sätenas mit PC-7-Team

20.-25. Breitling-Anlass in Buochs mit Super Connie

21.-24. Oldtimer-Segelflug in Buttwil, [www.osv-ch.org](http://www.osv-ch.org)  
24. Oldtimertreffen Samedan mit AAA und der Super Connie, [E.mueller@air-engiadina.ch](mailto:E.mueller@air-engiadina.ch)

24./25. Oldtimer-Treffen RIO in Ecuwillens, [www.aerotique.ch](http://www.aerotique.ch),  
T 026 407 15 20, F 026 323 16 25,  
[E.simone.neukirch@vibro-meter.com](mailto:E.simone.neukirch@vibro-meter.com)

29.-3.7. Airshow in Koksijde (B) mit Patrouille Suisse

### Juli

1./2. Fly-in und Heli-Event in Ambri mit Gratislandungen,  
T 078 646 82 12, [www.fly-in.ambri-airport.ch](http://www.fly-in.ambri-airport.ch)

Meeting de l'Air in Cambrai (F) mit PC-7-Team

14.-16. Fly-in Tannheim (Deutschland), [www.tannkosh.com](http://www.tannkosh.com)

Air Challenge in Salzburg mit Wasserflieger-Meeting auf dem St. Wolfgangsee, [www.airchallenge.com](http://www.airchallenge.com)

15./16. Royal International Air Tattoo in Fairford, mit Patrouille Suisse, [www.airtattoo.com](http://www.airtattoo.com)

17.-23. Farnborough Airshow, [www.farnborough.com](http://www.farnborough.com)

22./23. Flugtage Raron mit PC-7-Team, [www.fgo.ch](http://www.fgo.ch)

23. CAF Barbeque in Reichenbach, [www.flugplatz-reichenbach.ch](http://www.flugplatz-reichenbach.ch)

### August

11.-13. Air Mollis 06 «10 Jahre Hunterverein Mollis» mit Patrouille Suisse und Hunter-Meet, [www.hunterverein.com](http://www.hunterverein.com)

18. WM Parapente in Villeneuve mit PC-7-Team

19./20. Air Festival Lommis'06 mit Patrouille Suisse, [www.mfgt.ch](http://www.mfgt.ch)

26. Flugplatzfest des Huntervereins Obersimmental in St. Stephan, [www.hunterverein.ch](http://www.hunterverein.ch)

26./27. Oldtimerclassic of Speed in Hittnau, T 052 343 06 06,  
Reto Seitz, [E.r.seitz@valevo.ch](mailto:E.r.seitz@valevo.ch)

Mitgliederfest Mifas der AAA of Switzerland in Mollis mit Hunter, Vampire-Mitfluggelegenheit, T 071 855 02 28  
Wasserflugzeug-Fly-In auf dem Thunersee (Leissigen), [www.seaplanes.ch](http://www.seaplanes.ch)

### September

1./2. Swiss Air Force Competition in Emmen mit der grössten Airshow der Luftwaffe 2006, [www.saef.ch](http://www.saef.ch)

1.-8. European Aerobatic Championship (EAC) in Grenchen  
T 079 232 92 77

2./3. Subalpine Airshow in Lodrino mit Patrouille Suisse und PC-7-Team, T 041 918 734 154, [E.max.grob@ruag.com](mailto:E.max.grob@ruag.com),  
[www.ruag.com](http://www.ruag.com)

9./10. 75 Jahre Flugplatz Grenchen, Airshow mit Patrouille Suisse und PC-7-Team, T 079 333 63 93, F 032 396 96 99

15. Oldtimer-Segelflug-Gummiseiltraining in Bad Ragaz, [www.osv-ch.org](http://www.osv-ch.org)

16./17. 21. Internationaler Flugtag mit grossem Bucker-Treffen in Hilzingen bei Singen, [E.GeistmannDKS@web.de](mailto:E.GeistmannDKS@web.de)

16.-17. Oldtimer-Segelflug-Gummiseilstart ab Churer Joch, [www.osv-ch.org](http://www.osv-ch.org)

23. Klausurenrennen mit Patrouille Suisse

23./24. Flying Legends Belpmoos,  
[E.willy.stotzer@superconstellation.org](mailto:E.willy.stotzer@superconstellation.org), [www.flb.alpar.ch](http://www.flb.alpar.ch)  
Airshow Malta mit PC-7-Team

### Oktober

9.-12. Fliegerschiessdemonstration auf der Axalp, [www.luftwaffe.ch](http://www.luftwaffe.ch)

Airshow-Infos:  
[www.deltaweb.co.uk/asgcal/ewoct.htm](http://www.deltaweb.co.uk/asgcal/ewoct.htm)  
Alle Angaben ohne Gewähr.