

Aktuell: Belair fliegt dank Air Berlin doppelt soviel



Rückblick: Die «Totenkopf»-Alouettes III von 1982



Exklusiv: Upgrade-Hornets von Mirage 2000 geschätzt

INHALT

SkyNews.ch, Nr. 9, September 2008, 5. Jahrgang

Titelbild: Das Flaggschiff der Belair, die Boeing 767-3Q8 HB-ISE, trägt als einziges Flugzeug noch die Belair-Aufschrift. © Hansjörg Bürgi

- 4 SkyStory:** Belair fliegt dank Air Berlin viel mehr
- 8 SkyNews:** Gripen zur Evaluation in Schweiz
- 14 SkyNews:** Überzählige A330 bei Swiss
- 16 SkySim:** Vampire-Trainer in Dübendorf
- 18 SkyNews:** Erfolg für Pro Aero Jugendlager
- 20 SkyPort:** News aus Zürich-Kloten
- 23 SkyPort:** EuroAirport-News
- 24 SkyPort:** Das Neuste aus Genf-Cointrin
- 26 SkyForce:** Upgrade-Hornet gegen Mirage 2000
- 31 SkyHeli:** Die «Totenkopf»-Alouettes III von 1982
- 34 SkyPast:** Basler Flug-Meeting von 1958
- 38 SkyClub:** AAA in Osteuropa unterwegs
- 40 SkyShow:** Keine Airshow in Fairford
- 42 SkyShow:** Herrliche Hunter in St. Stephan
- 45 SkyShow:** Rückblick auf Farnborough
- 48 SkyReg:** Juli-News im HB-Register
- 50 SkyView:** Gastkolumne, Events und Vorschau

Kampfjet-Evaluation mit Nebengeräuschen



Geschätzte Leserinnen und Leser

Mit der Ankunft des Gripens, des ersten Kandidaten für den Ersatz des F-5 Tiger (siehe Seite 8), hat die Evaluation auch physisch begonnen. Fast gleichzeitig setzte auch bereits Kritik an Armasuisse ein, da die Evaluation Gsoa-Kreisen zuwenig transparent ist. Dabei beschreitet Armasuisse in Sachen Information völlig neue Wege: An einer Medienkonferenz ist das

Anforderungsprofil für den neuen Schweizer Kampfjet detailliert vorgestellt worden. Auch Gsoa-Vertreter waren dabei. Zudem kommt Armasuisse auch dem grossen Interesse der Fliegerfans entgegen und organisiert für jeden Kandidaten einen speziellen Besuchstag – das hat es noch nie gegeben. Armasuisse hat ihre Lehren aus der Evaluation des EC635 gezogen, diese fand unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Dass die Evaluationsberichte der drei Kandidaten nicht veröffentlicht werden, ist verständlich, denn darin werden sensible Firmendaten verglichen.

Viel mehr Sorgen bereiten uns die personellen Lücken im, nach der Affäre um den zurückgetretenen Chef der Armee, geschwächten VBS in dieser herausfordernden Zeit. Den Typenentscheid des Tiger-Nachfolgers fallen nächsten Sommer nämlich der Chef VBS, (heute Bundesrat Samuel Schmid und nächstes Jahr?), der Chef der Armee (Position derzeit vakant) und der neue Kommandant der Luftwaffe. Bis dahin gilt es im VBS, ebenfalls diverse Lehren zu ziehen.

Und auch auf ziviler Ebene ist ein Chefposten neu zu besetzen, nämlich jener des BAZL-Direktors. Es wird ein spannender Herbst. Wir bleiben dran. Viel interessante Lektüre wünscht

Hansjörg Bürgi, Chefredaktor und Verleger



SkyNews.ch ist auch für das Jahr 2008 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

Redaktor: Eugen Bürigler, eb@skynews.ch

Druckvorstufe:

Team media GmbH, 6482 Gurtellen
E-mail: team@teammedia.ch

Layout/Bildbearbeitung:

Monika Imholz-Walker, Roger Indergand

Grafik/Konzept:

Raini Sicher, Jason Hegetschweiler

Korrekturteam:

Daniel Dufner, Monika Imholz-Walker

Inserate:

Publicitas Publimag AG, Marianne Leimeroth, Mürtchenstrasse 39,
Postfach, CH-8010 Zürich, Telefon 044 250 31 31, Fax 044 250 31 32,
E-Mail: marianne.leimeroth@publicitas.com

Druck:

FO-Fotorotar, Gewerbestrasse 18, 8132 Egg/ZH

Abonnements:

Schweiz: Jahresabo CHF 81.– / D und OE: Jahresabo EUR 65.–
inkl. Porto und MwSt. – Postkonto: 87-334084-2

Auflage: 8500 Exemplare (Druckauflage), 3630 Ex. (WEMF 07), 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

Mwst.-Nr. 599 433

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)

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

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

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

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

Probelpmoos, www.probelpmoos.ch (Partner)

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

TEAM

Das SkyNews.ch-Team setzt sich aus folgenden freien Mitarbeitern zusammen: **Peter Abgottspon** (SkySpace, SkyMedia), **Roger Ackermann** (SkyLine, SkyVision), **André Aebi** (SkyPort), **Bernhard Baur** (SkyNews, SkyShow), **Jiri Benesch** (SkyNews), **Samuel Berger** (SkyNews, SkyHeli, SkyForce), **Thomas Binz** (SkySim), **Karl Bommeli** (SkySim), **Werner Bönzli** (SkyPort BSL), **Guido E. Bühlmann** (SkyPast, SkyShow), **Robert Bühner** (Marketing), **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), **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 Riestler** (SkyForce, SkyNews, SkyShow), **Lukas Rösler** (SkyNews), **Marc Seidel** (SkyPort BSL), **Werner Soltermann** (SkyPort BSL, SkyPast), **Urs Stoller** (SkyForce, SkyNews, SkyShow), **Erich Strobl** (SkyNews International), **Aldo Wicki** (SkyForce, SkyNews), **Roger Wimmer** (SkyForce)

Interview mit Thomas Frischknecht, CEO der Belair Airlines AG

«Flugleistung verdoppelt»

Seitdem Air Berlin 49 Prozent der Belair gekauft hat, fliegt diese viel mehr. 2008 sind die drei Belair-Boeings doppelt so oft in der Luft als noch 2007. Darüber und auch über die neue Airbus-Flotte von Belair gibt deren Geschäftsführer Thomas Frischknecht im Interview mit SkyNews.ch Auskunft.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Was hat sich bei Belair seit dem Einstieg von Air Berlin im Frühling 2007 verändert?

Es hat sich sehr viel verändert. Wir haben eine viel höhere Produktion, das ist die wichtigste Veränderung. Im ersten Halbjahr 2008 sind wir doppelt soviel geflogen, wie in derselben Vorjahresperiode. 2007 haben wir total 6000 Blockstunden produziert, dieses Jahr werden es 12'000 werden. Wir rechnen 2008 mit einer halben Million Passagiere, letztes Jahr waren es rund 250'000. Diese Mehrproduktion geschieht mit der gleichen Flotte von zwei Boeing 757 und einer 767, aber mit viel mehr Personal als 2007. Das Cockpit- und Kabinencorps haben wir um 50 Prozent aufgebaut. Heute beschäftigt Belair knapp 200 Personen, davon 50 Piloten, 130 Flight Attendants und nur 15 Personen am Boden. Auch im Hintergrund ist viel passiert. Mit dem Einstieg von Air Berlin sind bei uns sehr viele Prozesse angepasst worden: Wechsel des Handlingagenten, neues Cateringkonzept, Air Berlin-Uniformen für



Foto Hansjörg Bürgi

Thomas Frischknecht, Geschäftsführer der Belair: «Wir rechnen 2008 mit einer halben Million Passagiere, letztes Jahr waren es rund 250'000.»

ZUR PERSON

Thomas Frischknecht

Seit bald 20 Jahren arbeitet der 1968 geborene Thomas Frischknecht in der Schweizer Luftfahrt: 1989 nahm er eine Stelle bei Balair auf der Station in Basel an. Dann wechselte er zu Crossair als Einsatzleiter, Leiter Streckenplanung und war als Leiter Netzwerk Geschäftsleitungsmitglied. Dann folgte ein Ausflug nach Portugal, wo er in der gleichen Funktion bei Air Portugal wirkte. Zurück in der Schweiz, leitete er die Streckenplanung der Swissair bis zu deren Grounding. Dann baute er bei der Flughafen Zürich AG das Aviation und Cargo Marketing auf. 2003 wechselte er als Kommerzchef zu Helvetic Airways, wo er zuletzt stellvertretender Geschäftsführer war. Im September 2006 trat er als kommerzieller Leiter bei Belair ein, im November 2007 übernahm er die Geschäftsführung.

Thomas Frischknecht ist verheiratet und Vater von drei Kindern im Alter von neun, acht und drei Jahren. Er wohnt mit seiner Familie in Niederwenigen. In seiner Freizeit treibt er gerne Sport, dort holt er seinen Ausgleich: Biken, Jogging, Fitness. Zu seinen Hobbys zählen aber auch Kochen und ein feines Essen, verbunden mit einem guten Glas Wein.

alle. Da ist sehr viel passiert im letzten halben Jahr. Produktmässig sind wir in Europa als Air Berlin unterwegs.

« Der Einstieg von Air Berlin gab Belair eine Perspektive für die Zukunft.

I Hat Air Berlin die 49 Prozent an Belair übernommen, damit sie ab der Schweiz auch aussereuropäische Destinationen bedienen kann?

Es war eigentlich ein «Triple-win». Air Berlin kann mit ihrer deutschen Betriebsbewilligung nur innerhalb der EU frei fliegen. So konnte sie auf der Mittelstrecke ab der Schweiz wichtige Märkte wie Ägypten, Tunesien oder Türkei

nicht erschliessen und auch keine Langstrecken. Dies ist nun mit Belair möglich. Der zweite Partner im Bund, Hotelplan, ist so nicht mehr gezwungen, eine eigene Airline zu betreiben und auch deren Sitze zu füllen. Das wurde immer schwieriger. Dank Air Berlin kann Belair nun mehr Frequenzen mit weniger Risiko und ein grösseres Streckennetz anbieten. Drittens gab der Einstieg von Air Berlin der Belair eine Perspektive für die Zukunft.

I Wer besitzt die restlichen 51 Prozent an Belair, wie selbständig ist Belair noch?

Die 51 Prozent gehören nach wie vor Hotelplan, respektive der Migros. Ich formuliere es etwas überspitzt: Belair ist die «Fabrik» der Air Berlin in der Schweiz. Der Flugplan und auch das Produkt, das der Kunde erhält, wird weitgehend von Berlin aus bestimmt, und wir setzen es entsprechend um. Wir sind weitgehend selbständig, was die Operation und den Flugbetrieb betrifft. Wir haben ein eigenes AOC (Aircraft Operators Certificate), aber kommerziell werden wir von Berlin aus gesteuert. Air Berlin entscheidet auch, auf welcher Strecke, welche Flugzeuge zum Einsatz kommen.

I Agiert Belair denn als eine Art Profit-Center für Air Berlin?

Ja, in einer Weise. Wir verkaufen unsere Flüge komplett an Air Berlin. Das kommerzielle Risiko liegt also bei Air Berlin.

«**Absolut den grössten Teil fliegen wir ab der Schweiz.**»

I Wie viel der Produktion fliegt Belair noch ab der Schweiz und wer sind die Kunden?

Absolut den grössten Teil fliegen wir ab der Schweiz. Im Sommer haben wir vereinzelte

Rotationen, auf denen die 757 Zürich-Palma-Köln-Palma-Zürich fliegen. Im Mai flog die 767 ab Deutschland und deckte Standzeiten der LTU ab. Zu 98 Prozent fliegen wir Schweizer Gäste für Schweizer Veranstalter. Der grösste Kunde ist nach wie vor Hotelplan, dann folgen TUI und Kuoni. Im Winter werden es primär Hotelplan und TUI und einige kleinere Veranstalter sein.

I Nun ist aber auf einem Belair (4T)-Flug auch schon eine 737 von Air Berlin zum Einsatz gekommen. Ist man da relativ flexibel?

Nur im operationellen Rahmen. Planen können wir so nicht. Die 4T-Flugnummern kommen ganz bewusst nur auf Strecken zum Einsatz, die aus verkehrsrechtlichen Gründen nur von Belair befliegen werden dürfen. Ägypten ist diesbezüglich etwas lockerer, aber in die Türkei und nach Tunesien müssen unsere eigenen Flugzeuge fliegen. Deshalb fliegen wir auch ab Basel in diese beiden Länder.

I Weshalb trägt die 767 als derzeit einziges Air-Berlin-Flugzeug Belair-Titel?

Einmal will man auf der Langstrecke zeigen, dass es sich um ein Schweizer Produkt und eine Schweizer Airline handelt. Andererseits hätten es Kanada und Mexiko nicht zugelassen, dass ein Air-Berlin-Flugzeug, obwohl schweizerisch immatrikuliert, bei ihnen aus der Schweiz landen dürfte. Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und Kanada, respektive Mexiko lässt nicht zu, dass ein «Fremder» diese Strecken bedient.

I Wie lange ist die 767 noch geleast und demnach so zu sehen?

Wir haben den Leasingvertrag mit ILFC bis 2012 verlängert. Die Verträge für die beiden 757, ebenfalls mit ILFC, laufen 2010 aus. Wir gehen davon aus, dass wir spätestens im Frühling 2010 auf Airbus umflotten. Dieser Ent-

scheid ist gefallen. Eine Zeitlang haben wir uns noch mit Boeing unterhalten, dies im Zusammenhang mit Condor. Doch nachdem Air Berlin die Condor nun nicht übernimmt, wären wir mit Boeing ein Exote in der Gruppe. Deshalb werden wir auf A320 und A330-200 wechseln. Der genaue Zeitpunkt ist noch nicht klar, aber spätestens ab Frühling 2010.

I Die beiden 757 bleiben also bis dahin im Einsatz?

Ja, wenn wir sie nicht früher am Markt absetzen können. Wäre dies möglich, würden wir früher auf A320 umflotten. Dasselbe gilt für die 767.

I Sind diese Typen heute noch gesucht?

Die 757 hat als Frachter gewisse Chancen und die 767 dürfte wegen der Verzögerung bei der Boeing 787 zur Überbrückung eher wieder gefragt sein.

I Die 757 und 767 gelten als ziemlich durstig, wie werden die hohen Fuelkosten bewältigt?

Wir haben innerhalb der Gruppe einen sehr guten Vergleich mit dem A330. Er ist schwerer und braucht dementsprechend auch mehr Treibstoff. Die Sitzplatzkosten der 767 sind höher als jene des A330, aber die Betriebskosten der 767 liegen deutlich tiefer. Da haben wir keine eigentlichen Nachteile. Die 767 ist im Moment für unsere Bedürfnisse ideal.

«**Beim Treibstoff profitieren wir vom Grosseinkauf der Air Berlin.**»

I Aber die Boeing 757 sind für die Europa-Strecken zu gross?

Im Moment sind alle 757-Flüge gut gebucht. Sie hat nur 23 Plätze mehr als eine 737-800,

Foto: Jiri Benesch



Die Boeing 767 von Belair trägt als einziges Flugzeug der Air-Berlin-Gruppe Belair-Titel. Damit soll gezeigt werden, dass es sich um eine Schweizer Airline handelt. Zudem ist die Aufschrift aus verkehrsrechtlichen Gründen in Kanada und Mexiko wichtig.



Die Boeing 757 von Belair kommen auch auf Flügen der Eidgenossenschaft in den Kosovo zum Einsatz. Am 3. April führte die Luftwaffe mit der Staffel 18 auf einem solchen Flug eine Luftpolizeiübung durch.

die aber punkto Sitzplatzkosten besser abschneidet. Beim Treibstoff profitieren wir vom Grosseinkauf der Air Berlin, die sich dieses Jahr total 88 Prozent des Bedarfes gesichert hat. Davon profitieren wir auch. Entsprechende Mehrkosten würde uns Air Berlin vergüten. Das trifft die Gruppe, aber nicht Belair im speziellen.

! Air Berlin muss derzeit etwas mehr als andere Airlines kämpfen, aufgrund des schnellen Wachstums und der Integration der verschiedenen Airlines. Wie wirkt sich das auf Belair aus?

Das ist für uns einigermaßen weit weg. Fest steht, dass Air Berlin aus der Schweiz heraus profitabel produziert. Wir haben in den vergangenen Jahren nicht etwas Künstliches aufgebaut, sondern einen bestehenden Markt bedient. Wir sind zwar klein in der Gruppe, aber wir werden angehört und haben regelmässig einen sehr regen Austausch in Berlin.

! Mit LTU gibt es einen anderen Charter-Langstrecken-Anbieter in der Air-Berlin-Gruppe, wie arbeitet Belair mit LTU zusammen?

LTU wird auch integriert von Air Berlin geplant, hat ein ähnliches Geschäftsmodell wie Belair und bedient ab Düsseldorf jenen Markt, den Air Berlin bearbeitet. Bei der Abdeckung von Standzeiten helfen wir einander aus.

! Wie sieht das Langstreckennetz von Belair derzeit aus, gibt es Neues?

Den Sommer über bedienen wir San Francisco, Calgary und Vancouver, Cancun, Varadero, Punta Cana und Phuket. Im Winter fliegen wie erstmals nach Puerto Plata in Kombination mit Punta Cana sowie Cancun-Varadero. Am Sonntag operieren wir neu via Goa nach Male, um mehr Flüge auf die Malediven anbieten zu können.

! Wie sieht Belair in fünf Jahren aus?

Belair wird in fünf Jahren eine Airbus-Flotte betreiben, mit drei bis vier Flugzeugen mehr als heute.

« *International wird die aktuelle Situation die Industrie nachhaltiger verändern als der 11. September 2001.* »

! Es gibt in der Airline-Branche Exponenten, welche die heutige Situation mit den hohen Fuelpreisen schlimmer als jene nach dem 11. September 2001 bezeichnen. Wie sieht das der Airline-Profi Thomas Frischknecht?

Hier muss man differenzieren. Für uns Schwei-

STICHWORTE

Flughafen Zürich

Hohe Qualität, gutes Produkt für die Kunden, aber schwierige Rahmenbedingungen.

Lufthansa

Grosse, starke Airline.

Edelweiss Air

Toller Brand, tolles Produkt.

Tiger-Ersatz

Da fühle ich mich nicht kompetent genug, um einen Typ zu empfehlen. Zudem hat dieses Geschäft aus meiner Sicht nicht erste Priorität.

Aerosuisse

Sehr aktiv und sehr präsent.

zer ist die Zeit nach dem 11. September mit dem Swissair Grounding wohl kaum zu überbieten. International teile ich die Meinung absolut. Die aktuelle Situation mit der Fuelpreisentwicklung, den Preiserhöhungen und dem entsprechenden Nachfragerückgang wird die Industrie nachhaltiger verändern, als der 11. September 2001. +

Gripen über der Schweiz – die Flugerprobung für den Tiger-Ersatz hat wie

Zwei Gripen-Doppelsitzer der schwedischen Luftwaffe landeten am 24. Juli auf dem Militärflugplatz Emmen, um sich während dreier Wochen einer intensiven Erprobung durch die **Armasuisse** und die **Luftwaffe** zu stellen. Was

den beiden Mitbewerbern um die Nachfolge der veralteten Tiger-Kampfflugzeuge, der Dassault Rafale und dem EADS Eurofighter noch bevorsteht, bezeichneten die Saab-Vertreter anlässlich einer Medienorientierung am 12.

August in Emmen als sehr **forderndes Testprogramm**: «Noch nie mussten wir uns einer so anspruchsvollen und professionellen Evaluation stellen», so der Saab-Campaign-Director **Manne Koerfer** (Details zur Evaluation: siehe SkyNews.ch 08/08).

Armasuisse-Cheftestpilot **Res Schmid** gab einen kleinen Einblick in die **26 Missionen** umfassende Flugerprobung: «Wir lassen beispielsweise drei Zielflugzeuge aus dem Raum Genfersee auf den Test-Kandidaten zufliegen, der aus dem Raum Vierwaldstättersee kommt und beobachten genau, wann dieser die Ziele mit seinem Radar erfassen und wie er darauf reagieren kann. Beim heutigen Einsatz flog der Gripen auf drei Tiger zu, wobei eine F-5F einen elektronischen Störsender einsetzte.» Solche technischen Messungen werden durch operationelle Beurteilung durch die Luftwaffe ergänzt. Dabei wird zum Beispiel bewertet, wie sich eine Patrouille der möglichen Tiger-Nachfolger in einem **Luftkampfscenario** gegen sechs Feindflugzeuge behauptet, oder wie sich das Flugzeug beim Reagieren auf einen Eindringling in eine Flugverbotszone verhält. Nur lobende Worte findet Res Schmid für die Zusammenarbeit mit dem schwedischen Team und deren Arbeit. Auch werde ein wirklich tiefer Einblick ins System Gripen gewährt.

Eine intensive **Bodenerprobung** gehört ebenfalls zu den Tests. Dabei werden Triebwerk und Radar aus- und eingebaut, die Miliztauglichkeit für die Bodencrews bewertet oder die Kompatibilität mit den Kavernen auf den Schweizer Militärflugplätzen überprüft. Ungewöhnlich für eine Kampfflugzeugevaluation – aber vielleicht speziell schweizerisch – sind die **Lärmessungen durch die Empa**. Mit den gewonnenen wissenschaftlichen Daten wird für jeden Kandidaten ein «Lärmprofil» erstellt, welches in die Bewertung der Jets einfließt.

Das Testprogramm verläuft für alle drei Kandidaten **absolut identisch**. Es sind jeweils auch die gleichen Schweizer Piloten, welche in den Doppelsitzern zusammen mit den Piloten aus den Herstellerländern die Testflüge durchführen. Sie haben in den Herkunftsländern der Flugzeuge eine einwöchige Einweisung auf den jeweiligen Typen erhalten. Bei den Luftwaffen der Herstellerländer wird auch Einblick in die Strukturen und Prozesse der Level-1 Maintenance im operationellen Betrieb genommen.

Dass es bei der Evaluation nicht nur um technische Kriterien geht, zeigt schon der Blick in den Anforderungskatalog: Auch die Möglichkeiten bezüglich technischer, industrieller und militärischer Kooperation sind Teil der Offert-Anfrage: Saab verweist dabei auf die riesigen **Trainingsräume im Norden Schwedens**

Foto Martin Michel



Schwer beladen mit drei Zusatztanks, einem Laser-Designator-Pod und zwei IRIS-T-Infrarotlenk-waffen startet der Saab Gripen in Meiringen zu einem weiteren Testflug.

Fotos Hansjörg Bürgli



Sie informierten über die Evaluation (von links): Armasuisse-Projektoberteiler Jörg Weber, Armasuisse-Cheftestpilot Res Schmid und Campaign-Director-Gripen Manne Koerfer.

Foto Bernhard Baur



In Meiringen werden auch die Lärmtests der EMPA durchgeführt. Hier rollt der Gripen-Doppelsitzer zusammen mit einem F/A-18 zum Start.

geplant begonnen

(teilweise doppelt so gross wie die Schweiz), welche auch der Schweizer Luftwaffe bei einem Gripen-Kauf offen stehen würden.

Zur Frage der **Bewaffung** bestätigte **Jürg Weber**, Projektoberleiter Tiger-Teilersatz bei der Armasuisse, dass der Gripen in der Schweiz mit den Luft-Luft-Lenk Waffen **IRIS-T** und **Amraam** ausgerüstet würde. Für diese Waffen würden allerdings separate Offerten bei den Herstellern eingeholt, sie wären aber Teil des Beschaffungsprogramms, für welches zurzeit von einem Kostenrahmen von **2,2 Milliarden Franken** ausgegangen wird. Die Flugzeughersteller müssen als Teil ihres Waffensystems auch Aufklärungsfähigkeiten (mit Recce-Pods) nachweisen. Zusätzliche Offerten werden auch für Luft-Boden-Präzisionswaffen eingeholt. Den Entscheidungsträgern werden die **Module Erdkampf und Aufklärung** als Optionen mit den damit verbundenen Kosten vorgelegt. Priorität hat aber ganz klar die Luftverteidigungsrolle.

Für die Wartung des Tiger-Nachfolgers zieht die Schweiz auch neue Wege in Betracht: Ein Modell sieht die Wartung durch **RUAG Aerospace** vor, die Hersteller sind aber auch aufgefordert, als Option einen «full in service support» anzubieten, bei dem zu einem möglichst günstigen Preis der Luftwaffe die geforderten Flugzeuge zur Verfügung gestellt würden. Die Möglichkeit für eine **Endmontage in der Schweiz** wird ebenfalls ausgelotet, was zwar höhere Kosten, aber den Vorteil besserer Systemkenntnis mit sich bringen würde. In der Offerte müssen zwei Flottengrössen von 22 beziehungsweise 33 Flugzeugen berücksichtigt werden.

In der jetzigen «heissen» Phase der Evaluation, versuchen sich die Bewerber mit besonderen Qualitäten von ihren Konkurrenten abzuheben. Saab verweist insbesondere darauf, dass mit dem vergleichsweise kleinen und leichten Gripen ein massgeschneiderter und bezahlbarer Ersatz für den Tiger angeboten werden könne. Mit dem Ersatz der alten Saab Viggen durch den Gripen sei es in Schweden gelungen, die Kosten zu senken und gleichzeitig einen viel grösseren operationellen Nutzen zu erhalten. Zudem unterstreichen die Schweden **Gemeinsamkeiten mit der Schweiz** wie die Neutralität, was eine partnerschaftliche Kooperation begünstige.

Bevor – nach jetziger Planung – Mitte Juli 2009 ein Typenentscheid fällt, stehen in Emmen vom 13. Oktober bis zum 7. November die Erprobung der **Rafale** und vom 10. November bis zum 5. Dezember die Tests mit dem **Eurofighter** auf dem Programm.

Report Eugen Bürgler



Foto Philippe Rey

Erste Pilotenschule mit PC-21 gut gestartet

Am 14. Juli begann die erste Pilotenschule der Schweizer Luftwaffe mit dem neuen PC-21 Trainingsflugzeug. Vier Jetpiloten werden derzeit ab Sion (Bild) und Emmen ausgebildet. Sie wechseln danach direkt auf den F/A-18 Hornet. Die Luftwaffe hat nun alle sechs PC-21 im Einsatz.



Foto Joël Bessard

Erste EC635 bei der Luftwaffe im Dienst

Als T-351 und T-352 fliegen die ersten schweizerisch immatrikulierten EC635VIP der Luftwaffe seit August ab Alpnach. In den folgenden Wochen und Monaten bis 2010 stossen nach und nach die weiteren 18 neuen leichten Schul- und Transporthelis dazu. 16 davon werden bei RUAG Aerospace in Alpnach endmontiert (siehe auch SkyNews.ch 06 und 08/08).



Foto Nick Däpp

Alouette III als Feldpost-Werbe-Helikopter

Mit der Inbetriebnahme der EC635 sind die Tage der Alouette III in der Schweizer Luftwaffe gezählt. Die V-259 (hier in Sion) trägt seit dem WEF 2008 spezielle Feldpost-Kleber und grosse Briefmarken. Weitere spezialbemalte Alouettes findet man auf Seite 31 dieser Ausgabe.



Neben dem Rumpf einer Twin Otter aus Angola erfolgte der Wiederaufbau der DHC-3 bei Altenrhein Aviation. – Am 19. Juli hob die erste schweizerische Turbo Otter zu ihrem ersten Flug ab.

Die erste schweizerische DHC-3T Turbo Otter wurde bei Altenrhein Aviation

Dass in St. Gallen-Altenrhein hin und wieder so mancher Twin-Otter-Exote zu bestaunen ist, gehört schon fast zum gewohnten Anblick. Der kleinere Vorfahre der Twin Otter, die DHC-3 Otter, ist jedoch in Europa kaum oder gar nicht bekannt und fliegt heute vorwiegend in Kanada. Seit Februar 2008 befindet sich jedoch die erste schweizerische Single Otter in St. Gallen-Altenrhein, wo sie von der **Pilatus-Tochterfirma** Altenrhein Aviation komplett wiederaufgebaut worden ist.

Die DHC-3 Otter mit der Seriennummer 397 wurde 1960 gebaut und flog zuletzt als C-FQEI für **Air Nootka** in British Columbia in Kanada bis sie 2005 nach einem Motorenproblem bei einer harten Landung stark beschädigt wurde und auf dem Rücken liegen blieb. **Urs Wamister**, Swiss-Captain auf Airbus A330/A340, kaufte die Maschine aus persönlichem Interesse, mit dem ursprünglichen Ziel, nach

der Pensionierung mit ihr eine Weltumrundung zu absolvieren.

Um die Arbeiten an der Maschine so weit als möglich mitverfolgen zu können, entschied sich Urs Wamister, den Wiederaufbau bei Altenrhein Aviation durchführen zu lassen, da diese seit Jahren führender Betrieb für Twin-Otter-Überholungen ist. Damit vereinfachte sich auch die Arbeit mit dem BAZL, weil die Maschine als **erste ihres Typs** ins HB-Register kam.

Anfang Februar 2008 wurde der Rumpf, der bereits für die PT-6A-Turbine umgebaut war, per Lastwagen in St. Gallen-Altenrhein angeliefert. Gute sechs Monate später und nach mehreren Tausend Arbeitsstunden war die harte und teils sehr aufwendige Arbeit beendet und die Otter kehrte in ihr Element zurück. Der Aufbau der seltenen Maschine war für das gesamte Team von Altenrhein Aviation

unter der Leitung von **Erich Kunz** eine grosse Herausforderung. Dank des enormen Wissens und der sehr guten Zusammenarbeit von Altenrhein Aviation, BAZL und dem Hersteller konnte das Projekt in der kurzen Zeit realisiert werden.

Im Juli weilte die Turbo Otter noch in St. Gallen-Altenrhein, von wo aus verschiedenste Flüge durchgeführt wurden. Gemäss Urs Wamister zeigte sich in dem Zusammenhang aber auch wieder die bedauerliche Tatsache, dass es auf den zahlreichen schönen Seen der Schweiz **generell nicht erlaubt ist** mit einem Wasserflugzeug zu landen. Dies obwohl so ein Flugzeug ja eigentlich, einmal gelandet, wie ein Boot zu handhaben ist. Dazu kommt, dass nicht einfach unnötig auf dem Wasser herumgefahren wird, sondern nur gerade wenige 100 Meter gerade Strecke in Anspruch genommen werden. Vergleicht man dies mit den vielen und



Foto Urs Wamister

In der Kabine der DHC-3T finden neun Passagiere Platz. – Einen «Wassereinsatz» erlebte die HB-TCM auf dem Wolfgangsee in Österreich.



Blick ins bestens ausgerüstete Cockpit.



Neben der Yak-52 ist mit der Yak-9 ein weiterer Exote in Samedan stationiert.

Eine zweite Yak-9UM fliegt in der Schweiz...

Neben der seit einem Jahr in Sion stationierten **Yak-9UM** N82112 von **Paul Boschung** fliegt mit der D-FIST seit diesem Frühjahr ein zweites Exemplar dieses russischen Jägers in der Schweiz. Diese zweite Yak-9 stammt aus einer Serie von zirka 20 Exemplaren, die im russischen Werk Strela bei Orenburg unter der Leitung von Sergei Jakolev seit den 1990er-Jahren produziert werden. Beim Bau dieser Serie wurden auch noch Originalteile aus der Produktion von 1942-1948 verwendet. Von der Yak-9 wurden damals **16'769 Stück** gebaut, die bis in die 1950er-Jahre eingesetzt wurden. Der ursprünglich eingebaute, 1620 PS starke Klimov-Motor wurde bei dieser Serie durch den Allison V-12 mit 1475 PS ersetzt.

Der Zusammenbau der D-FIST erfolgte 2001 bei der **Shadetree Aviation Inc.** in Carson City Nevada, wo sie als N908JW registriert war. 2007 erfolgte der Transport per Schiff nach Europa und der Zusammenbau bei **Meier-Motors GbR in Freiburg**. Die auf Yaks spezialisierte Firma hat in den letzten Jahren einige Yak-3 und Yak-9 importiert und eingeflogen. In Deutschland fliegen zurzeit sieben Exemplare der Yak-3 und zwei Yak-9. **Paolo und Egidio Gavazzi** sind die stolzen Besitzer der zweisitzigen D-FIST in Samedan. Seit längerer Zeit betreiben sie schon die **Yak-52 G-BVXK** und bringen mit ihren Warbirds eine willkommene Abwechslung in den Flugbetrieb im Engadin. *Fotoreport Erich Gandet*

«flüge» gemacht

zum Teil auch sehr grossen privaten Motorbooten, müsste eigentlich auch Platz für die ohnehin sehr seltenen Wasserflugzeuge vorhanden sein, welche auf ausländischen Seen viele begeisterte Zuschauer und Mitflieger anziehen, meint der Otter-Besitzer. Urs Wamister ist überzeugt, dass dies auch in der Schweiz eine beliebte Attraktion wäre, welche die Schweiz aviatisch bereichern würde.

Die Turbo Otter soll demnächst nach Volo in Griechenland überflogen werden, wo sie von der neu gegründeten **ArGo Airways** im Leasing für Touristen und Business-Flüge eingesetzt wird. Ohnehin steigt das Interesse an Wasserfliegern im europäischen Raum merklich, und man darf gespannt sein, wie sich der Trend in Zukunft noch weiter entwickelt. Die HB-TCM bleibt dem HB-Register auf jeden Fall erhalten. *Fotoreport Tino Dietsche*



Die PT6A-34 Turbine leistet 750 PS.



Mit der N45CF sind derzeit zwei Heckrad-Beech-18 in Grenchen stationiert, während in Basel die Bugrad-Twin-Beech N8495A zu Hause ist.

...und eine weitere Twin-Beech ab Grenchen

Am 28. Juli traf als Überraschung in Grenchen die Beech G18S BA466 N45CF ein. Ihr Besitzer **Carlo Ferrari**, der in Grenchen wohnt und im Flugzeughandel tätig ist, hat sie selber aus den USA überflogen. Gemäss seinen Aussagen bleibt der 1960 gebaute Oldtimer vor-

erst in der Schweiz. Somit sind zur Zeit zwei Beech 18 in Grenchen stationiert. Die erste ist die N21FS von Mathys Aviation (siehe auch SkyNews.ch 01/08).

Fotoreport Mario Richard

www.twinbeech.com

Pilatus-Service top

Den besten Kundenservice bieten nach einer Umfrage des renommierten «**Professional Pilot Magazine**» die Pilatusflugzeugwerke für ihren PC-12. Bereits zum siebten Mal in Serie gewinnt Pilatus diese Auszeichnung und ist damit vor so namhaften Herstellern wie Gulfstream und Cessna platziert. Inzwischen haben die weltweit im Einsatz stehenden PC-12 bereits mehr als **zwei Millionen Flugstunden** geleistet. www.pilatus-aircraft.com *pd*

Neue Genfer Lunajets

Mit einer Internet-Plattform will die Genfer Firma Lunajets SA die Leerflüge von einigen Dutzend Privat-Fluggesellschaften mit nahezu 200 Flugzeugen auf der ganzen Welt vermarkten. Die Flüge werden zu einem **Stundenpreis von 890 Euro pro Sitz** verkauft. Ein Flug von Genf nach New York mit zwölf verfügbaren Plätzen soll etwa 30'000 Euro kosten. *pd*
www.lunajets.com

JetBird will wachsen

Die europäische Privatjet-Airline JetBird will im nächsten Jahr mit den ersten **Embraer Phenom 100** an den Start gehen und bereits 2013 eine Flotte von 100 Flugzeugen operieren. Beim brasilianischen Flugzeugbauer wurden bisher 50 Maschinen fest bestellt, nun wurden drei der insgesamt 50 Optionen in Festbestellungen umgewandelt. www.flyjetbird.com *pd*

Jet Aviation News

Gerade rechtzeitig für die **Olympischen Spiele in Peking**, hat Jet Aviation mit seinen Partnern Deer Air und Reach Investment die neuen Fixed Base Operations (FBO)-Einrichtungen am Beijing Capital International Airport eröffnet. Jet Aviation und Deer Air haben sich darauf vorbereitet, während der Olympiade in China bis zu 80 Overnight-Stops von Businessjets betreuen zu können.

Jet Aviation Düsseldorf ist vom italienischen Flugzeughersteller Piaggio Aero als «Authorized Service Center» für die **P.180 Avanti/Avanti II** ausgewählt worden. Die neue Autorisierung erlaubt es Jet Aviation Düsseldorf, Maintenance-Arbeiten bis hin zum D-Check an der Avanti durchzuführen.

Eine Partnerschaft mit der brasilianischen **Tropic Air** soll die Marktposition der Jet Aviation in Lateinamerika stärken. Die beiden Gesellschaften wollen im wachsenden Privatluftverkehrsmarkt Lateinamerikas Charter- und Management-Dienstleistungen anbieten. *pd*
www.jetaviation.com



Bald ein historisches Bild: Die Dash-8 OE-LIC von InterSky in Berlin Tempelhof.

InterSky wechselt nach Berlin-Tegel

Während mehreren Jahren konnte das Verhältnis zwischen der Bregenzer InterSky und der Berliner Flughäfen GmbH als abgekühlt bezeichnet werden. Die Ursache war, dass sich die kleine Regional-Airline und allen voran deren Gründerin und damalige Geschäftsführerin **Renate Moser** vehement für eine Offenhaltung des Flughafens Berlin Tempelhof einsetzte. Die tatkräftige Unterstützung der ICAT, der **Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof**, und das persönliche Engagement dürfte mit ein Grund dafür gewesen sein, dass Tempelhof nicht wie geplant bereits 2004 geschlossen werden konnte. Bei einem Schlichtungsversuch soll der damalige Geschäftsführer der Berliner Flughäfen GmbH 2004 sogar aus dem Bregenzer Domizil der InterSky hinauskomplimentiert worden sein...

Vier Jahre später sieht die Angelegenheit nun in zwei wesentlichen Punkten anders aus: Die Schliessung Tempelhofs für den Flugverkehr erfolgt nach diversen Gerichtsurteilen nun definitiv per 31. Oktober 2008. Und mit **Claus Bernatzik**, dem Sohn von Renate Moser, steht seit 2007 ein neuer Geschäftsführer an der Spitze von InterSky. Der Sohn der Gründerin Renate Moser übt seit dem 30. Juli nach

dem Ausscheiden von **Jörg Schwingeler** (der zu Air Berlin wechselte) zudem die alleinige Geschäftsführung der Airline aus.

Fakt war, dass InterSky ab dem Winterflugplan 2008/09 einen neuen Flughafen in Berlin benötigte. Ebenso klar war, dass man die Verbindungen von Friedrichshafen nach Graz und nach Berlin aufrecht erhalten wollte. Der emotional hohe Stellenwert, den Tempelhof auch aufgrund seiner Geschichte genoss, konnte die rationalen Argumente wie Kosten, Infrastruktur und Sicherheit nicht aufheben. So suchte Claus Bernatzik, frei von den Ereignissen im Vorfeld, mit der Berliner Flughäfen GmbH, erneut das Gespräch. Auch die Berliner konnten die Geschehnisse hinter sich lassen und beide Parteien bezeichnen die geführten Gespräche als sehr positiv. Mit dem Umzug auf Oktober 2008 in den **Terminal C im Flughafen Tegel**, können nun beide Seiten zufrieden sein. Auch für die Passagiere dürfte sich der Umzug positiv auswirken. Abgesehen von der etwas längeren Anreise bietet Tegel die gewohnten Möglichkeiten eines modernen Airports wie Umsteigemöglichkeiten, Einkauf oder Verpflegung, was zuletzt in Tempelhof ein Fremdwort war.

Die Airline vom Bodensee gehört neben **Brussels Airlines** und **Cirrus** zu den letzten Fluggesellschaften, die den geschichtsträchtigen Stadtflughafen mitten in Berlin anfliegen. Die Einstellung des Flugbetriebes in Tempelhof erfolgt nun definitiv per Ende Oktober und steht im Zusammenhang mit dem Neubau des BBI (Berlin Brandenburg International) Airports, welcher derzeit beim Flughafen Schönefeld erstellt und ab Ende Oktober 2011 alleiniger Berliner Flughafen sein soll. InterSky operiert derzeit mit vier Bombardier Dash-8-Q300 und transportiert damit rund 180'000 Passagiere im Jahr. *Fotoreport Reto Isler*



Claus Bernatzik, Geschäftsführer der InterSky.

www.intersky.biz

Unfallstatistik 2007: weniger Untersuchungen

2007 haben zwölf Personen ihr Leben bei Unfällen mit schweizerisch immatrikulierten Luftfahrzeugen verloren, zwei mehr als 2006. Dies geht aus der Flugunfallstatistik des **Büros für Flugunfalluntersuchungen (BFU)** hervor. Insgesamt **52 Unfälle und schwere Vorfälle** musste das BFU im vergangenen Jahr untersuchen, im Vergleich zu den 72 Vorkommnissen 2006 eine erfreuliche Abnahme.

Flugzeuge mit einem Startgewicht (MTOW) von über 5,7 Tonnen waren nur in acht Unfälle und schwere Vorfälle verwickelt, dabei gab es ein Todesopfer zu beklagen. In dieser Kategorie waren 260 Maschinen schweizerisch immatrikuliert, zwölf mehr als 2006. Die **Anzahl der Flugstunden** ist nach den Berechnungen des BAZL allerdings von 434'050 im Jahr 2006 auf

393'368 gesunken. Unter 5,7 Tonnen Startgewicht waren im Schweizer Luftfahrzeugregister 3553 Flugzeuge eingetragen, das sind 21 weniger als noch 2006. Sie waren aber häufiger in der Luft, laut BAZL-Statistik nämlich während 373'189 Stunden. Zehnmal kam es zu Unfällen und schweren Vorfällen mit **Helikoptern** (290 HB-registrierte Maschinen) und sechsmal mit **Segelflugzeugen und Motorseglern**. Für den weitaus grössten Teil der Unfälle und schweren Vorkommnisse waren mit 46 Prozent die **leichtesten Flugzeuge** mit weniger als 2250 Kilogramm MTOW verantwortlich. Bei der Landung passierten mit 41 Prozent am meisten Unfälle und schwere Vorfälle, aber auch im Reiseflug waren es 23 Prozent. *eb*
www.bfu.admin.ch

Fünf Abstürze mit acht Todesopfern im Juli

Zu einem folgenschweren Unfall mit einer Robin DR 400 RP kam es am 23. Juli in Münster im Kanton Wallis. Mit der **HB-KBM** wollte der Pilot einen Rundflug mit drei Passagieren unternehmen, stürzte aber kurz nach dem Start vom Flugplatz Münster auf ein Feld, wobei alle vier Insassen ihr Leben verloren.

Eine Serie von drei tödlichen Segelflugzeug-Unfällen begann am 10. Juli mit dem Absturz der LS8-18 (**HB-3238**) im Wallis. Ab dem Flugplatz Sion liess sich das Flugzeug bis in die Region von Véronnaz schleppen und flog nach dem Ausklinken ins Val de Nendaz ein, der weitere Unfallhergang ist noch unbekannt. Aus dem Wrack auf rund 2700 Metern über Meer konnte der 66-jährige Pilot nur noch tot geborgen werden.

Am 25. Juli absolvierte der 76-jährige Pilot des Schempp-Hirth Discus-2CT-Segelflugzeugs (**HB-2435**) ab dem Flugplatz Saanen einen Einführungsflug. Dabei kam es zum Absturz ins Schwimmbad Saanen, bei dem der Pilot tödlich verletzt wurde.

Nur zwei Tage später stürzte das Segelflugzeug vom Typ Rolladen Schneider OHG LS-4 (**HB-1937**) kurz nach einem Windenstart auf der Piste 03 des Flugplatzes Samedan ab. Der 69-jährige Pilot starb kurz nach seiner Bergung.

Am Ortsrand von Sarnen stürzte am 25. Juli die in Deutschland registrierte FK 9 Mark IV **D-MFFO** ab. Das Ultraleicht-Flugzeug hatte sich im Anflug auf die Piste 03 des Flugplatzes Kägiswil befunden und geriet dabei in einen steilen Sturzflug. Es kam zu einem Aufschlagbrand. Der deutsche Pilot wurde getötet.

Schwere Verletzungen für den 58-jährigen Piloten bewirkte die Landung eines weiteren

Rolladen-Schneider-Segelflugzeuges (**HB-1687**), welches am 17. Juli in Montricher (VD) von der Piste abkam. Zwei Verletzte hatte ein Unfall mit dem Ballon **HB-QJS** am 11. Juli in Gossau zur Folge. Der Ballon wurde beim Abstieg von einer Windböe erfasst, was zu einer harten Landung führte.

Für vier Personen glimpflich abgelaufen ist der missglückte Start der Piper PA-28-R-201T **HB-PMB** auf dem Flugplatz Biel-Kappelen. Nach dem Abheben auf der Piste 23 gewann das Flugzeug nicht richtig an Höhe und kam rund 180 Meter nach dem Pistenende in einem Kartoffelfeld zu stehen. Ebenfalls nur Sachschaden war die Folge, als der Robinson R44 **HB-ZGL** am 2. August beim Anflug auf einen Aussenlandeplatz bei Lömmerswil mit seinen Rotorblättern einen Baum touchierte.

Auf der Website des BFU ist neu der Untersuchungsbericht zum Unfall **HB-2059** vom 24. Oktober 2004 bei Bad Ragaz abrufbar.

www.bfu.admin.ch *eb*

Reaktion auf Abstürze

Nach der Häufung von schweren Unfällen mit Segelflugzeugen in diesem Sommer hat das BAZL einen Aktionsplan für mehr Sicherheit im Segelflug bekannt gegeben. Zwischen Ende April und Mitte August gab es in der Schweiz **acht Unfälle von Segelflugzeugen** mit sechs Toten. Ab 2009 müssen sich Segelflugpiloten ab 60 Jahren regelmässig medizinisch untersuchen lassen und einen obligatorischen Überprüfungsflug absolvieren. Damit gleicht sich die Praxis derjenigen für Motorflugpiloten an. www.segelfliegen.ch *pd*

New helicopters

AW 139



1 Pilot · 15 Passagiere · Max. 311km/h
Der neue Maßstab für Geschäftsreisen. Erster Helikopter seiner Klasse mit Enteisungsanlage.

Agusta Grand



1 Pilot · 7 Passagiere · Max. 311km/h

Technologie und Sicherheit aus einer Hand. Nonstop Flüge bis 890 km möglich

A 109 Elite



1 Pilot · 7 Passagiere · Max. 311km/h

Elegant, modern und sicher. Meist gekaufter Reisehubschrauber in Europa.

Lieferpositionen verfügbar.

Pre-Owned helicopters



2006 Grand

Gebraucht, Baujahr 2006, ca. 220 Flugstunden seit neu, sofort verfügbar

A 109 Elite



2007 A 109 Elite

Gebraucht, Baujahr 2007, ca. 280 Flugstunden seit neu, sofort verfügbar

A 109 Elite



2003 A 109 Elite

Gebraucht, Baujahr 2003, ca. 600 Flugstunden seit neu, sofort verfügbar

Wenn Sie einen neuen oder gebrauchten Hubschrauber kaufen oder verkaufen wollen rufen Sie uns an!

HeliSale International AG
Adresse: Via Campione 33a · CH-6816 Bissone
Telefon: +41 (0) 91 649 5050
Telefax: +41 (0) 91 649 5056
E-Mail: sky@helisale.ch
Web: www.helisale.ch



Die Star-Alliance A330-200 von Swiss, die keine ist und auch bei Lufthansa nicht zum Einsatz kommt: Für die HB-IQR wird ein neuer Betreiber gesucht – am besten innerhalb der Star Alliance.

Swiss hat erste A330 ausser Dienst gestellt – und sucht neuen Operator

Als elfte und letzte A330-200 stiess die HB-IQR am 5. Dezember 2006 zur Flotte der Swiss, die HB-IQQ bereits am 14. November 2006. Beide A330-200 flogen zuvor bei **Lufthansa** und **Sabena**. Gute eineinhalb Jahre später, am 14. Juli 2008, hat die HB-IQR ihren letzten Swiss-Flug absolviert. Mit dem Ausbau der A340-Flotte auf 15 Stück werden mittelfristig zwei A330 die Flotte verlassen, gab Swiss auf Anfrage bekannt.

Eigentlich war geplant, die HB-IQR, welche auf die in Zürich ansässige **Aircraft MSN324**

LLC (324 ist die Seriennummer dieser A330) eingetragen ist, wieder an Lufthansa zu re-tournieren. Deshalb hat sie Ende Juli in der Werft von SR Technics grosse Star-Alliance- und kleine Lufthansa-Titel erhalten. Erstaunlicherweise sind die Lufthansa-Titel aber wenige Tage danach wieder abgedeckt worden. Dies, weil sich Lufthansa in der Zwischenzeit entschieden hat, ihr Wachstum zu reduzieren und die A330-200 von Swiss nicht zu übernehmen. Swiss sucht nun einen Abnehmer innerhalb der Star Alliance für die HB-IQR, die

Mitte August nach wie vor im Klotener Werft-areal stand.

Die HB-IQQ wird, nachdem mit ihr **Maintenance-Standzeiten** anderer Airbusse überbrückt worden sind, als nächste A330 der Swiss ausgeflogt. Die restlichen neun A330-200 werden ab 2009 durch neun grössere A330-300 ersetzt. Mittelfristig wird sich dann die Langstreckenflotte der Swiss aus fünfzehn A340-300 und neun A330-300 zusammensetzen.

Hansjörg Bürgi

www.swiss.com

Aus Servair wird Swiss Privat Aviation

Swiss hat am 17. Juli die in Zürich ansässige, 1984 gegründete, Servair Private Charter AG übernommen. Servair wird unter dem Namen Swiss Private Aviation AG als 100-prozentige Tochter der Swiss International Air Lines AG operieren und soll künftig auch als Plattform für den Betrieb der **Lufthansa Private Jet** Flotte dienen.

Swiss hat von Servair insbesondere die **Betriebsbewilligung** (AOC), alle acht Mitarbeiter, die Infrastruktur und den Kundenstamm übernommen. Zum Zeitpunkt der Übernahme hat Servair keine Flugzeuge mehr betrieben (siehe auch Seite 48). Swiss beabsichtigt nach Angaben von COO **Gaudenz Ambühl** zur Zeit nicht, Business Jets zu kaufen. Sobald die organisatorischen Voraussetzungen geschaffen sind – voraussichtlich im Frühling 2009 –, würden der CJ3 HB-VWB von Lufthansa Private Jet sowie die bereits bestellten übrigen Flugzeuge zu Swiss Private transferiert. Zur Zeit wird HB-VWB noch im AOC von **Swiss European** betrieben. Für den Betrieb der LPJ-Flotte rek-

rutiert Swiss ein eigenes Pilotenkorps. Swiss Private Aviation (die frühere Servair) wird neben der Operation der Business Jets für Lufthansa, auch im Bereich des **Aircraft Managements** tätig sein. Deshalb sei es nicht zweckmässig, dieses Geschäftsfeld innerhalb des AOC der Liniengesellschaft von Swiss European darzustellen, erklärt Gaudenz Ambühl weiter. Lufthansa Private Jet werde selbstverständlich auch weiterhin mit **DC Aviation** und anderen Anbietern zusammenarbeiten.

Hansjörg Bürgi

www.swiss-private-aviation.com

Edelweiss-Einzelplätze

Dank der Kooperation mit Edelweiss Air und Swiss können Kunden neu Einzelplätze auf den Flügen von Edelweiss Air buchen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, auf allen Edelweiss Air Flügen mit einer Swiss-Flugnummer **Miles & More Meilen** zu sammeln, respektive einzulösen. www.swiss.com *pd*

Öffentliche Vorträge

Die diesjährige öffentliche Vorlesungsreihe an der Uni St. Gallen widmet sich der Thematik **«Schweizer Luftfahrt – Aktuelle Probleme und Entwicklungen»**. Die Reihe hat zum Ziel, die Luftfahrt einer breiten Öffentlichkeit näher zu bringen und deren Image und Akzeptanz zu fördern. Die Vorlesungen befassen sich mit aktuellen und zukünftigen Entwicklungen der Luftfahrt in der Schweiz. Dazu gehören Themen wie «Luftfahrtsmanagement zwischen Ökonomie und Ökologie» oder «Management von Luftraum und Luftverkehr». Neben den beiden Hauptreferenten **Prof. Dr. Roland Müller** und **Dr. Andreas Wittmer** werden zahlreiche Gastreferenten die Vorlesungsreihe thematisch gestalten. Das **HSG-Center for Aviation Competence** freut sich, dem Publikum interessante Themen und attraktive Referenten zu präsentieren. Eröffnet wird die diesjährige Reihe am 16. September mit einer Veranstaltung zum Management von Airshows. Der **Eintritt ist frei.** *pd*

www.cfac.ch

Die Dash-8-Q400 von Sky Work Airlines ist endlich wieder im Einsatz

Am 14. August kehrte die Dash-8-Q400 HB-JGA mit repariertem Heck nach Bern zurück. Einen Tag später konnte sie Sky Work Airlines wieder einsetzen. Nachdem die Q400 bei der Landung am 22. Juni – notabene mit einem **Bombardier-Instruktor** im Cockpit – das Heck aufschlug, wurde der Schleifschaden vom Hersteller Bombardier in München repariert (siehe auch SkyNews.ch 08/08). Wie Sky Work Airlines mitteilt, führt sie seit Mitte August das gesamte Charterprogramm von **Aaretal Reisen** und **Kuoni Reisen** ab Bern wieder mit der Q400 durch. Zudem werden in den kommenden Herbstmonaten ebenfalls die Destinationen Tabarka (Tunesien) im Auftrag von **Xenotours** sowie Djerba für **Schär Reisen** angeboten. In der Zwischenzeit konnte in München auch die **Business Class Ausstattung** gemäss den Wünschen der Sky Work Airlines fertig erstellt werden.

Die beteiligten Unternehmen, Sky Work Airlines, Berne Wings, Aaretal Reisen wie auch der Flughafen Bern-Belpmoos bedauern die Unannehmlichkeiten, die eine Reihe von Passagieren während der Reparaturzeit der Dash 8Q-400 über sich ergehen

lassen mussten. Sky Work Airlines erlitt nach Angaben von Direktor **Nicolas Gribi** einen Schaden, der eine Million Franken weit übersteigt. Zwar war die Reparatur – mit einem Selbstbehalt – versichert, doch die Leasingraten mussten dennoch entrichtet werden. An **sieben Wochenenden** in der Hauptsaison sah sich Sky Work Airlines gezwungen, fremde Flugzeuge einzumieten. Davon verliefen nur zwei Wochenende normal, an fünfzehn fielen auch eingemietete Maschinen aus. Zudem war es sehr schwer Saab 2000 zu erhalten. Dieses ist der einzige Typ, der aufgrund seiner Reisegeschwindigkeit mit dem dichten Flugprogramm der Q400 mithalten konnte. Dennoch sei keiner der Touroperators abgesprungen, erwähnte Nicolas Gribi.

Bis Mitte Oktober ist die Q400 gut ausgelastet. Für die Zeit danach offeriert Sky Work sie auch im Wetlease anderen Airlines. «Wir haben diesbezüglich nun einige Erfahrungen gesammelt», meint Nicolas Gribi dazu. Die Dornier 328 ist zum Verkauf ausgeschrieben, sie soll aber noch bis Ende Jahr in der Flotte bleiben.

www.skywork.ch

Hansjörg Bürgi

Foto Lukas Rösler



Foto Peter Gerber

Pech hatte Sky Work nicht nur mit ihrer eigenen Dash-8Q400, sondern auch mit den eingemieteten Ersatzflugzeugen: Weil die Saab 2000 LY-SBC (links) von Lithuanian Airways in Bern gestrandet war, flog die LY-SBD die weiteren Charter. Zudem kam auch eine Saab 2000 der britischen Eastern Airways zum Einsatz.

Hello fliegt alle sechs MD-90 ab der Schweiz

Die isländische Low-Cost-Airline **Iceland Express** (IEX) hat den Vertrag über die von Hello wetgeleaste MD-90 nicht erneuert. Anstelle zweier 167-plätziger MD-90 setzt sie bereits ab dem 16. September den Winter über zwei 148-sitzige Boeing 737-700 ihrer britischen Schwestergesellschaft **Astraeus** ein. Für Hello bedeutet dies ein herber Rückschlag, da zwei ihrer sechs MD-90 jeweils auch den Winter über für Iceland Express flogen. Im Sommer setzte IEX gar drei MD-90 ein. Hello-Verkaufschef **Hugo Wermelinger** ergänzt jedoch, dass mit dem IEX-Wetlease zwar viele Stunden produziert, aber zu wenig Rendite erzielt wurde. Da Hello bessere Konditionen von Iceland Express wünschte, hat diese den Vertrag nicht verlängert.

Kurzfristig hat Hello keine Probleme, die MD-90 auszulasten. Hugo Wermelinger: «Bis im Herbst fliegen wir von Freitag bis Sonntag mit allen Maschinen ab Zürich, Genf und Basel.» Hello profitiert eindeutig davon, dass sich **Belair** von Hotelplan und **Edelweiss Air** von

Kuoni gelöst haben. «Hotelplan muss nun nicht mehr ausschliesslich Belair fliegen, deshalb führen wir mehr Flüge für ihn aus, aber auch für Kuoni», ergänzt Verkaufschef Wermelinger. Zudem werden die Wintermonate für Maintenance-Standzeiten genutzt.

Für den Winter wünschte er sich allerdings einen Wetlease, aber ist dies kein leichtes Unterfangen. Aufgrund der Abschwächung in der Airline-Branche wird der Markt mit überzähligen Flugzeugen überspült. Auf das Personal hat dies nur wenige Auswirkungen. Für die Iceland-Express-Flüge kamen IEX-Flight-Attendants zum Einsatz, nur die Cockpit-Crew wurde von Hello gestellt. Entlassungen gebe es keine, fuhr Hugo Wermelinger fort. Allerdings werden die **Lease-Piloten** nicht mehr länger beschäftigt. Auch die Flottenerneuerung (siehe SkyNews.ch 03/08) soll bei Hello wie geplant durchgeführt werden. Zudem hat **Markus Seiler** den Hello-Verwaltungsrat verlassen, er widmet sich nun seiner Airline-Beratungsfirma **SCAG Aviation Consulting**. Hansjörg Bürgi

BAZL-Chef Cron geht

Der Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), **Raymond Cron**, tritt per Ende November zurück. Cron wechselt nach vier Jahren in die Privatwirtschaft zur Orascom Development Holding des ägyptischen Investors **Samih Sawiris**. Cron war Ende 2003 zum Direktor des BAZL ernannt worden. Dort habe er ein **Sicherheitsmanagement** für die schweizerische Luftfahrt eingeführt, das heute international Vorbildcharakter geniesse, hielt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) fest. Für Schlagzeilen sorgte Cron mit einem Strafverfahren aus seiner Zeit, bevor er die BAZL-Leitung übernahm. Das Basler Strafgericht verurteilte ihn im August 2007 zu einer bedingten Geldstrafe wegen unbewilligter Bonuszahlungen bei seinem früheren Arbeitgeber. www.bazl.admin.ch pd

Luftfahrt-Jobs auf
www.skynews.ch/Stellenmarkt

Erster Flug mit dem neuen Vampire-Trainer Simulator in Dübendorf

Wie geht es eigentlich mit dem Umbau des Vampire-Trainers U-1203 zum Simulator im **Air Force Center Dübendorf** voran? Seit dem 23. November 2007 steht die U-1203, der Vampire Trainer, welcher 1991 als letzter Trainer der Schweizer Luftwaffe ausser Dienst gestellt wurde, in der Halle 7 des Air Force Centers und wird seither Schritt für Schritt als Simulator wieder aufgebaut. Der Umzug nach Dübendorf war unter der Leitung des **Fokker Teams** keine grosse Herausforderung, da das Team eine enorm grosse Erfahrung in Wartung, Aufbau und Umzug von Flugzeugen der speziellen Art hat. Da entpuppte sich das genaue Platzieren in der Ju-Halle als wesentlich schwieriger. Die erste Phase des Aufbaus der DH-115 ist nun weitgehend abgeschlossen und der Rumpf, welcher als Simulator genutzt werden kann, ist bereits wieder mit Technik ausgestattet. So ist die Leinwand (3,5 mal 2,8 Meter) bereits aufgebaut und ein Beamer mit einer Auflösung von 1280 x 1024 Pixeln installiert. Weiter ist der Arbeitsplatz des «Flugschülers», welcher im Original U-1203 zuletzt ohne Steuerung war, jetzt mit einer **elektronischen Steuerung** in Betrieb. Dass dieser ursprüngliche Trainer nur mit einem Steuer ausgerüstet war, ist auf die Staffelzugehörigkeit und den Einsatz bei der Staffel 24 zurückzuführen. Dort wurde die U-1203 mit einem Piloten und einem Operator für die Elektronische Kriegsführung (EKF) eingesetzt.

Die Originalsteuerung mit dem originalen Throttle ist nun in der ersten Version fertig verkabelt und alle Linearpotentiometer sind über eine USB-Schnittstelle mit den Computern verbunden. Der erste computergestützte Flug **mit Original-Equipment** fand am 19. Juli statt. Rund 53 Jahre nach dem Erstflug und zirka 16 Jahre

nach dem letzten Flug gab es endlich wieder einen Vampire-Trainer «Start» in Dübendorf.

Zurzeit werden die «aktiven» Instrumente mit Hilfe eines separaten Panels auf einem Monitor dargestellt – das **originale Cockpit** soll nämlich weder beschädigt, noch sollen Bestandteile entfernt werden. Das **Kabinendach** ist noch nicht installiert. Da gibt es doch zwei wesentliche Punkte während des «PC-Flugbetriebs» zu berücksichtigen: Einerseits die Wärme und die engen Platzverhältnisse, andererseits ist es nicht gerade eine angenehme Vorstellung, dass das Kabinendach beim Simulator nur von aussen geöffnet werden kann, wenn es einmal geschlossen ist. Beim Original lässt sich das Kabinendach per Knopfdruck öffnen, solange das Goblin-Radialtriebwerk läuft.

In den nächsten Monaten wird weiter an der U-1203 gearbeitet und der Aufbau weiter vorangetrieben. Im Rahmen des **SimCenters Dübendorf** ist ein kompletter Wiederaufbau und Betrieb als Simulator geplant, wobei die U-1203 dann auch wieder ihre Flügel erhalten soll.

Report Thomas Binz

www.airforcecenter.ch



Foto Archiv Thomas Binz

Der Vampire Trainer U-1203 im Betrieb in der Staffel 24 mit der speziellen Ausrüstung zur Elektronischen Kriegsführung.

Flüge ins Ausland: Die Oberzoldirektion geht nun über die Bücher

Die Oberzoldirektion der Eidgenössischen Zollverwaltung (OZD) sistiert die im vergangenen April angekündigte Praxisänderung für **grenz-**

überschreitende Flüge. Wie der **Aero-Club der Schweiz** mitteilt, ist dies das vorläufige Resultat der Besprechung zwischen Vertretern

des Aero-Clubs, des **Motorflugverbandes** der Schweiz, der **AOPA** und des Schweizer **Flugplatzvereins** mit der Oberzoldirektion. Dabei habe der Zoll seinen Willen bekräftigt, praktikable Lösungen zu finden, die den Ansprüchen beider Seiten gerecht werden. Die Situation soll nun neu analysiert und beurteilt werden. Die betroffenen 16 Flugplätze werden in nächster Zeit ein entsprechendes Schreiben der OZD erhalten. Die bisherigen Bewilligungen für Auslandsflüge sind damit bis auf weiteres gültig.

Die Flugplätze wurden Mitte April 2008 von der OZD über die Absicht informiert, die bisherige Bewilligung für direkte Flüge ins Ausland in der Folge der Umsetzung des **Schengen-Dublin Abkommens** per 31. Oktober 2008 zu kündigen. Dies hatte bei den betroffenen Flugplätzen und bei Piloten einen Sturm der Entrüstung ausgelöst. An der konstruktiv geführten Diskussion wurden mögliche Ansatzpunkte für eine Lösung erörtert. Die Gespräche werden nach Angaben des Aero-Clubs im Oktober weitergeführt. *pd*



Foto Eugen Bürgler

Emmen als Destination seltener Transporter

Immer wieder sind auf dem Militärflugplatz Emmen exotische Transportflugzeuge anzutreffen. Neben dem letzten PC-21-Transport für die Luftwaffe Singapurs per Antonov 124 Anfang August, landete am 22. Juli diese C-160T Transall der türkischen Luftwaffe in der Innerschweiz. Die Turkish Air Force erhielt 1971 insgesamt 20 C-160D Transall aus Deutschland. Bis jetzt kaum zu sehen waren die auf der Kayseri/Erkilet Air Base stationierten Transporter in diesem hellgrauen Anstrich.

Pro Aero Jugendlager: Luftfahrt ist für Jugendliche wieder ein Thema



Gespannt lauschten die Jugendlichen unter dem Porter den Infos zum Fallschirmspringen, und nur zu gerne setzten sie sich in den PC-7.

Das diesjährige, 26. Pro Aero Aviatik Jugendlager, welches vom **Aero Club der Schweiz** vom 3. bis 9. August in S-Chanf im Oberengadin durchgeführt wurde, zeigte eindeutig, dass sich die Jugend wieder vermehrt für Berufe der Luftfahrt interessiert. Wie Lagerleiter **Marco Schnyder** erklärte, war das diesjährige Jugendlager bereits im Februar ausgebucht: mit 166 teilnehmenden Burschen und 16 Mädchen im Alter von 14 bis 16 Jahren ein Rekord. 31 stammen aus der Romandie, 45 aus dem Tessin, 104 aus der Deutschschweiz, auch zwei Auslandschweizer wurden aufgenommen.

Seit dem ersten Jugendlager von 1983 haben über 3400 Jugendliche während einer Woche ihr Interesse an der Luftfahrt manifestiert. Ziel der von der **Stiftung Pro Aero** finanziell unterstützten Woche ist es, die jungen Aviatikinteressierten umfassend über die Luftfahrt zu informieren. Tagsüber stehen das Basteln von Modellflugzeugen, Bumerangs, Drachen, Raketen oder Besichtigungen im Zentrum, während am Abend Informationen der verschiedenen Partner der Schweizer Luftfahrt erfolgten: So präsentierten sich unter anderem die Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften Winterthur **ZHAW**, **Skyguide**, die **Luftwaffe**,

Meteo Schweiz, der **Hängegleiterverband**, **Swiss** und **Swiss Aviation Training**.

Am Mittwoch fand der traditionelle Besuchstag statt, diesmal auf dem **Flugplatz Samedan**. Dort hatten die Jugendlichen Gelegenheit, Segelfliegen, Hängegleiten, Fallschirmspringen, die Rettungsflugwacht und die Luftwaffe näher kennen zu lernen. Zudem wurde allen Teilnehmenden ein Schnupperflug sowie ein Ballonlifting offeriert. Die Luftwaffe begeisterte am Besuchstag mit einer Vorführung des PC-7 TEAMS, dem Super-Puma-Display und Absprüngen von Fallschirmaufklärern.

2009 findet das Jula vom 2. bis 8. August wieder in S-Chanf statt. Ob diese bewährte Truppenunterkunft auch 2010 den Jugendlichen und dem Aero-Club zur Verfügung stehen wird, ist noch ungewiss, da der diesbezügliche Vertrag zwischen Luftwaffe und Armasuisse ausläuft. Pro-Aero-Präsident und Luftwaffekorpskommandant a.D. **Hans Ruedi Fehrlin** versicherte jedoch, dass er sich dafür einsetzen werde. Immerhin haben sich für das Jula 2009 bereits heute 80 Jugendliche angemeldet. Wer Interesse hat, findet auf der Website des Aero Clubs weitere Infos.

www.aeroclub.ch Fotoreport Hansjörg Bürgi

Stimmen zum Jula



Lavi Farnar aus Bolligen, 14-jährig: «Das Lager ist sehr abwechslungsreich. Als Fliegerfan, der jede Airshow in der Schweiz besucht, geniesse ich es. Ich möchte Pilot werden.»



Fabienne Meier aus Arlesheim, 16-jährig: «Mich interessiert die gesamte Fliegerei. Das Highlight des Lagers war der Flug. Mein Berufswunsch ist Militärpilotin.»



Tina Bosshard aus Zürich, 14-jährig: «Mein Traumberuf ist Linienpilotin und im Militär den Super Puma zu fliegen. Das Lager ist super, wir werden umfassend informiert.»



Philipp Enderli aus Bülach, 15-jährig: «Das Lager erfüllt meine Erwartungen voll. Mein Berufsziel bleibt Linienpilot, ich werde mich mit 17 Jahren bei Sphair anmelden.»

www.pionnair-ge.ch – Geschichten zur westschweizer Luftfahrtgeschichte

Selbst im Welschland wissen nur wenige, dass Genf eine Stadt der Flugpioniere war. Wem ist bekannt, dass **Alexandre Liwentaal** (1868-1940) mit dem **Grafen Zeppelin** und **Hiram Maxim** zusammenarbeitete und als erster ein schweizerisches Militärluftschiff anregte? Wer hat gehört, dass **Ernst Udet** an einem Schaufliegen 1930 in Cointrin gegen den Franzosen **Marcel Doret** angetreten war? Seit 2005 dokumentiert der überregional bekannte Autor **Jean-Claude Caille** zusammen mit dem Informatiker **Stéphane Boos** solche zu Unrecht vergessenen Tatsachen unter www.pionnair-ge.ch in Französisch.

Zur Auswahl stehen etwa «**Berichte**», «**Biographien**», «**Flugmaschinen**» oder eine **Zeitachse**. Sodann sucht man die Ka-

tegorie, wie zum Beispiel den Namen des Pioniers, Flugzeugtyp, Ballon oder Luftschiff. Die dritte Menüfolge weist zu den Beiträgen. Jeder einzelne umfasst mindestens einen Text. Meistens illustrieren Fotos und Filmsequenzen das Geschriebene.

Die auf Französisch redigierte Sammlung ist längstens eine internationale Referenz. Derzeit sind 150 Rubriken mit 230 Texten, 3500 Darstellungen und **200 Videos** aufgeschaltet. Mehr und mehr Leute steuern zudem Quellmaterialien für neue Einträge bei. Trotz einiger technischer Unzulänglichkeiten, so vergrössern sich etwa, trotz Aufforderung zum Anklicken die Bilder nicht, und des leicht amateurhaften, aber gerade deswegen sympathischen Gesamtauftritts, ist Pionnair-Ge einen Besuch wert. *Daniel Martel*

NOTAM

In den Augen der Schweizer Bevölkerung ist die **Rega** auch in diesem Jahr die **beliebteste Unternehmung**. Sie führt eine Rangliste von 125 inländischen Firmen an. Ihren Ruf am meisten verbessert hat die **Swiss**, sie hat 22 Ränge gewonnen und liegt nun auf Platz 55. www.rega.ch

Im ersten Halbjahr 2008 kontrollierte Skyguide insgesamt **620'406 Instrumentenflüge**, das sind 3,7 Prozent mehr als in der Vorjahresperiode. Die EURO'08 und noch stärker das Schaltjahr mit einem zusätzlichen Tag haben dazu beigetragen. Trotz dieser Verkehrszunahme verbesserte sich die Anzahl pünktlicher Flüge auf 97 Prozent. Als pünktlich gelten für Skyguide alle Flüge, die durch die Flugsicherung weniger als 15 Minuten verzögert werden. www.skyguide.ch

Der **FABEC** – der Functional Airspace Block Europe Central – soll in einer der am meisten beflogenen Gebiete in der Mitte Europas, eine Luftraumstruktur schaffen, welche sich nicht an nationalen Grenzen der betroffenen Staaten (Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, Niederlande und Schweiz) orientiert. Damit soll eine deutlich **wirtschaftlichere Abwicklung des Flugverkehrs** erreicht werden. Im November 2008 soll von den Staaten eine Declaration of Intent, eine Absichtserklärung unterzeichnet werden. Zur Schaffung der erforderlichen institutionellen Grundlagen ist ein Staatsvertrag vorgesehen, der voraussichtlich 2010 unterzeichnet wird. Der FABEC kann zu einem Eckpfeiler des Single European Sky (**SES**) werden. www.fab-europe-central.eu



Foto Peter Lewis

Bücker Jungmann HB-UUM wieder in der Luft

Der 1938 für die schweizerische Fliegertruppe gebaute Bücker 131 Jungmann HB-UUM fliegt nach einer Totalrevision seit Ende Juni wieder. Der Doppeldecker gehört Ueli Graf und sechs Mitbesitzern und ist in Speck-Fehraltorf stationiert. Man wird ihn auch an AAA-Anlässen sehen.

Bruno Dobler verlässt Helvetic und Horizon



Bruno Dobler

Da Helvetic Airways auf den Winterflugplanbeginn ihre Linieneinflüge einstellt und weiter als reine Wetlease- und Charterfluggesellschaft fliegt, hat sich CEO Bruno Dobler entschlossen, die Airline per Ende Oktober zu verlassen. Zum neuen CEO hat der Verwaltungsrat mit Wirkung ab 4. August **Bruno Jans** ernannt. Das zweite Mitglied der Geschäftsleitung, CFO **Tobias Pogorevc**, wird neu auch für den Bereich Marketing/Verkauf verantwortlich sein, wie Helvetic mitteilt.

Bruno Dobler, der Gründer der Flugschule



Bruno Jans

Horizon, ist im Zusammenhang mit seinem Austritt bei Helvetic Airways auch als Verwaltungsratspräsident von der Horizon Swiss Flight Academy zurückgetreten. Einziger Verwaltungsrat ist nunmehr **Leonardo de Luca**, neuer CEO **Silvio Dreier**. Um noch vermehrt Synergien aus der Zusammenarbeit mit Helvetic Airways auszuschöpfen, werde die Flugschule im September den Sitz von Bülach an die Steinackerstrasse 56 in

Kloten verlegen, teilte Horizon mit.

Wie Bruno Dobler auf Anfrage erwähnte, hatte er sich Mitte August noch nicht entschieden, was er beruflich weiter unternehmen will. Da **Martin Ebner** sowohl Helvetic Airways wie auch die Flugschule Horizon besitzt, drängt sich die Frage nach Differenzen mit dem Finanzier auf: Das sei gar nicht der Fall, antwortete Bruno Dobler. Die Airline sei stabil, rentabel und bereit für einen Ausbau. Drei Fokker 100 sind auch den Winter über an **Swiss** verleast, der vierte ist noch nicht platziert und steht für ACMI oder Charterflüge zur Verfügung. Aufgrund der **neuen Duty-Zeit-Regelung**, wonach ein Pilot pro Jahr maximal 2000 Stunden arbeiten darf, findet Horizon kaum noch Freelance-Fluglehrer. Deshalb hat sie die Kooperation mit Helvetic intensiviert, wobei einige Copiloten zu 60 Prozent bei Helvetic fliegen und zu 40 Prozent bei Horizon ausbilden.

hjb

Foto Erich Strobl



JaboG32: spezieller Tornado zum Jubiläum

Rund 20'000 Gäste konnte das in Lechfeld (D) stationierte Jagdbombergeschwader 32 am 26. Juli aus Anlass seines 50-jährigen Bestehens begrüssen. Nach F-84F Thunderstreak und F-104G Starfighter rüstete es 1984 auf Tornado IDS um. Seit 1994 setzt das JaboG32 mit dem ECR die modernste Version des Tornados ein. Zum Jubiläum erhielt einer einen Sonderanstrich: Die linke Seite ist der 321. Staffel «The Lechfeld Tigers» gewidmet, die rechte der 322. Staffel «The Flying Monsters».



In der Werft von SR Technics stand die Boeing 767-300 ER UR-VVF von AeroSvit im schönsten Abendlicht.



Sunset voll genossen

Einmal mehr war für den 24. Juli eine der sehr beliebten AFZ-Sunset-Touren ausgeschrieben. Dabei nutzen die Mitglieder das warme Abendlicht, welches den Objekten einen ganz speziellen Zauber verleiht. An diesem milden und wolkenlosen Tag entpuppte sich die Tour als absoluter Leckerbissen. Es war eine gern genutzte Abwechslung, gegenüber den meist tagsüber durchgeführten Standard-Fototouren.

Los ging es mit Chauffeur und Begleiter von Unique zuerst zu den «wichtigsten» Objekten. Dies war zweifellos die Boeing 767-300ER der ukrainischen **AeroSvit**, welche der Zwingli-stadt in diesen Tagen einen Besuch abstattete. Nach zahlreichen Biz-Jets, fuhren wir schon bald in Richtung Piste 14. Aber halt! Der Airbus A330-200 I-EEZA von **Eurofly** war soeben gelandet. Die Maschine hatte einen Termin bei SR Technics. Es hiess wenden und rasch einen idealen Ort finden, von wo man den Airbus ablichten konnte. Das mit dem «idealen Ort» ging kräftig in die Hosen, konnten wir den Airbus doch nur im harten Gegenlicht aufnehmen. Man kann nicht immer gewinnen.

An der Piste 14 angekommen, wurden wir richtiggehend vom phantastischen Abendlicht verwöhnt: B737-700 von **Royal Air Maroc**, A310-300F der **Turkish Cargo**, die Abendflüge von **Singapore Airlines** mit B777-300/ER und **Emirates** mit A340-500 zeigten sich vor unseren Linsen. Zwar sogenannter Standard-Traffic, aber bei diesen Verhältnissen allemal ein par Bilder wert. Zu guter Letzt statteten wir



Wegen des Ostwindes wurde hauptsächlich auf der Piste 10 gestartet, was von der Terrasse des Dock E aus nur selten zu beobachten ist.



Die Gulfstream IV AK-4Z888 von Silk Way Airlines aus Aserbaidschan im letzten Abendlicht.

der Terrasse des Terminals E noch einen kurzen Besuch ab. Von dort konnte man um diese Zeit (20 Uhr) die selten auf der Piste 10 startenden Maschinen herrlich festhalten. Auf der Rückfahrt reichte die Zeit und das Licht gerade noch für die ganz speziell in Silber und Gold bemalte Gulfstream IV von **Silk Way Airlines**. Eine wunderbare Fototour neigte sich dem Ende

zu. Doch bereits schon in den nächsten Wochen folgen zahlreiche Touren in Zürich sowie Reisen nach München, Amsterdam, Mailand und Frankfurt. Weitere Infos zum Verein, den Touren und zur Vereinsmitgliedschaft sind auf der Webseite zu finden.

Fotoreport Patrick Wirth

www.airsidefoto.ch

ZRH

Zwar verzeichnet der Flughafen Zürich im ersten Halbjahr im Vergleich mit 2007 nach wie vor ein Plus von knapp zehn Prozent bei den Passagieren, doch die Auswirkungen der hohen Treibstoffkosten und die damit verbundene Abflachung im Airline-Business tangieren auch Zürich-Kloten: So stellt **US Airways** ihre tägliche Verbindung mit Boeing 767-200 nach

Philadelphia Anfang Oktober ein. **Royal Air Maroc** bedient ab dem Winterflugplan in der Schweiz nur noch Genf, die Strecke Zürich-Casablanca wird gestrichen. Auch die spanische **Clickair**, die mit Vueling fusionieren will, überlässt die Barcelona-Linie ab dem Winterflugplan der Swiss und Spanair. Ob beide Star-Alliance-Mitglieder diese Linie noch bedienen, wird sich zeigen. **EasyJet** will nur noch neunmal statt wie bisher zwölfmal pro Woche nach London-Luton fliegen. Zudem fallen alle Linienflüge von **Helvetic Airways** auf den

Winterflugplanbeginn weg, da sich Helvetic auf ACMI-Leasing (drei Fokker 100 fliegen für Swiss) und Charterflüge beschränkt. Schliesslich hat auch **Air Mauritius** angekündigt, dass sie ab dem 18. Januar 2009 Zürich nicht mehr bedienen will. Sie flog bis anhin jeden Freitag nach Mauritius.

Swiss dagegen legt im Winterflugplan zu: London City erhält eine tägliche zusätzliche Verbindung und wird damit neunmal pro Tag ab Zürich angefliegen. Istanbul wird neu zweimal pro Tag bedient. Die Strecke Zürich-Manchester wird neu mit einem Airbus A319 bedient. Im interkontinentalen Sektor wird die Kapazität auf der Strecke Zürich-Dubai-Muscat erhöht: Ab dem 15. Dezember kommt neu eine A340 zum Einsatz, die über eine Dreiklassen-Konfiguration verfügt. Auf der kürzeren Strecke Zürich-Tel Aviv wird deshalb ab dann eine A330 eingesetzt.

Das Datum für die endgültige Schliessung der **Zuschauerterrasse** auf dem Terminal B ist noch nicht bestimmt. Unique rechnet jedoch damit, dass die Terrasse bis im Oktober noch offen bleibt. hjb

www.flughafen-zuerich.ch

Foto André Aepli



Die schwedische ACMI-Airline Transwede, eine Tochter von Braathens Aviation, setzt die Avro RJ70 SE-DJP für SAS ein, so auch am 31. Juli nach Zürich.

Foto Roland Nussbaumer



Es gibt kaum etwas, wofür sich auf einem Flugzeug nicht werben lässt: Die türkische Pegasus Airlines setzt den britischen Küchengerätehersteller Beko auf ihrer Boeing 737-400 TC-APD voll ins Szene. Am 9. August kam sie nach Zürich.

Foto André Aepli



Mit ihrer neuen MD-82 ZA-ASA sorgt Albanian Airlines seit Mitte Juli in Zürich für Aufsehen. Die frühere N907TW von TWA und American-Airlines kommt häufig für Macedonian Airlines zum Einsatz. Die AA-Cheatline wurde einfach übertüncht.



Foto Hansjörg Bürgi

Croatia Airlines wird ihre ATR-42 durch vier werksneue Dash-8-Q400 ersetzen. Die beiden, bereits ausgelieferten, Q400 sind auch regelmässig auf den Croatia-Flügen nach Zürich zu sehen.

MEINUNG

Teure Sicherheit im GAC

Seit dem 1. Juli gelten auf dem Flughafen Zürich die von der EU diktierten verschärften Sicherheitsvorschriften. Seither werden auch alle Piloten und Passagiere im General Aviation Center (GAC) und ihr Gepäck durchleuchtet. Dagegen ist eigentlich nichts einzuwenden, ausser wenn die Flüssigkeitsvorschriften gleich rigoros wie in den anderen Terminals umgesetzt werden. Piloten müssen ihrer eigenen Sicherheit zuliebe während des Fluges nun mal Flüssigkeit zu sich nehmen.

Doch was nach der Sicherheitskontrolle folgt, ist eine Zumutung: Nur im GAC-Sektor 1 darf man noch zu Fuss zum Flugzeug gehen. Für die Sektoren 3 und 4 – die bisher immer am effizientesten zu Fuss erreicht wurden – muss ein Bus einer Handlingfirma für den Transport von Crew und Passagieren bestellt werden. Dies dauert und kostet. So werden für den einfachen Transport in den Sektor 4 (auf der anderen Seite der Piste 28) für die 400 Meter kurze Fahrt stolze 20 Franken verlangt. Nach der Landung – wir haben eine halbe Stunde im Sektor 4 auf den Handling-Bus gewartet – sind für den Rücktransport ins GAC nochmals 20 Franken zu entrichten.

Wenn der Flughafen schon aus Sicherheitsgründen eine Handlingpflicht vorschreibt, so sollte er auch selbst den Transport übernehmen und zwar kostenlos. Man wird einfach den Gedanken nicht los, dass diese neue Vorschriften und insbesondere die höheren Kosten (die neuen Sicherheitskontrollen werden über höhere Passagiertaxen finanziert), die General Aviation aus Zürich-Kloten verdrängen sollen. Nicht unbedingt der feine Weg, solange keine adäquate Alternative bereit steht.

Hansjörg Bürgi



Foto Gerry Stegmeier

Die schwedische Air Express flog im Juli mehrmals mit ihrem Fokker 100 SE-DUV für KLM.



Foto Hansjörg Bürgi

Exote Nummer 1 am 19. Juli: Die polnische Luftwaffe brachte eine ihrer zehn PZL M-28B Bryza nach Zürich. Dabei handelt es sich um einen polnischen Lizenzbau der Antonov An-28. Die M-28B kann bis zu 18 Passagiere befördern und hat ein maximales Abfluggewicht von sieben Tonnen.



Foto Roland Nussbaumer

Exote Nummer 2 am 6. August: Alafia Jet aus Benin flog Anfang August ihre Hawker 800XP TY-VLT nach Zürich.



Saudi Oger hat ihre Boeing 727-200 an die afghanische Regierung «vermacht» und sie als VP-CML auf Cayman Island registrieren lassen. Am 19. Juni flog sie von Basel aus via Bukarest zu ihrem neuen Besitzer.

BSL

Air France streicht per Ende August ihre sechsmal pro Woche durchgeführten Linienflüge von und nach Bordeaux ersatzlos. Die Flüge wurden seit dem Ende des EuroCross der Crossair mit Embraer 135 und 145 der Régional durchgeführt. Bereits soll sich **EasyJet** für die Übernahme der Strecke auf den Sommerflugplan 2009 hin interessieren.

Ryanair hat scheinbar versucht, die Gebühren am EuroAirport weiter zu senken, doch scheint die Direktion des Flughafens dem «Erpressungsversuch» nicht nachgegeben

zu sein. Mit der Begründung, dass der EuroAirport eine der höchsten Kostenstrukturen Europas habe, wird der Billigflieger vom 4. November bis zum 18. Dezember 2007 als «Strafmassnahme» alle Flüge ab dem EuroAirport einstellen. Interessant ist allerdings, dass Alicante auch während dieser Zeit weitergebucht werden kann. Dagegen erscheinen Valencia, Gerona und Stockholm im Winterhalbjahr gar nicht mehr im Flugplan. Ab dem 20. Dezember fliegt Ryanair aber wieder nach **Alicante** (dienstags, donnerstags und samstags), nach **Dublin** (mittwochs und samstags) sowie nach **London-Stansted** (dienstags, donnerstags und sonntags). Als weitere Winterdestination soll zudem eine viermal wöchentliche Verbind-

ung zwischen **East Midlands** und Basel aufgenommen werden. Warum die Strecke nach Stockholm-Skavsta, welche von Ryanair immer wieder als rentabelste Verbindung von und zum EuroAirport bezeichnet wurde, aufgegeben wird, bleibt unklar.

Seit dem 17. Juli sind die Flüge ab der Schweiz des Winterflugplanes von **EasyJet** buchbar. Am EuroAirport verspürt EasyJet weiterhin Aufwind. Während der Sommerreisezeit von Anfang Juli bis Ende August dieses Jahres erwartet das Unternehmen 385'000 Passagiere, eine Steigerung von acht Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der Winterflugplan des Marktführers umfasst ab Basel 17 Strecken, darunter eine neue Verbindung nach **London-Gatwick**, die jeweils morgens und abends geflogen wird. Hingegen wird der bisherige Mittagsflug von und nach **London-Luton** aus dem Programm genommen. Zusätzlich wird am EuroAirport eine zweite tägliche Frequenz nach **Amsterdam** aufgenommen, um das Angebot besonders für Geschäftsreisende zu verbessern. Um in Zukunft mehr Passagiere aus dem Elsass anzuziehen, soll in den nächsten Wochen eine grosse Werbekampagne, welche bis nach Strasbourg reicht, gestartet werden.

Bei der Landung auf der Piste 16 sind am Abend des 4. August die Reifen der **Hawker 900XP HB-VPJ** geplatzt. Das Flugzeug der in Genf ansässigen JP Aviation SA, das aus Olbia kam, konnte auf der Piste zum Stillstand gebracht werden. Der Zwischenfall hatte zur Schliessung der Hauptpiste 16/34 von 17.35 Uhr bis 18.42 Uhr geführt sowie zu einer vorübergehenden Änderung des Flugreglements: Fünf Flugzeuge sind auf der Piste 26 gelandet. Weiter gab es zwei Abflüge mit mehr als einer Stunde Verspätung und eine Umleitung nach Stuttgart (TuiFly).

Report Werner Soltermann

www.euroairport.com



Zum Champions-League Qualifikationsspiel gegen den FC Basel kam am 6. August die Fussballmannschaft des schwedischen Meisters IFK Göteborg mit der Avro RJ100 der Malmö Aviation.



Am 27. Juli landete bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr eine Canadair RJ200 (Challenger 850) der kasachischen Khozu-Avia am EuroAirport. Die UP-C8402 befand sich auf einem Businessflug von und nach Karganda.



Der von der Regierung Katars betriebene Airbus A310-308 A7-AFE trägt nun die neue Bemalung der nationalen Airline. Er besuchte Genf am 16. Juli. - L'Airbus A310-308 A7-AFE du «Qatar-Amiri Flight» porte maintenant les nouvelles couleurs de la compagnie nationale.

GVA

Air France reduziert ihr Angebot ab Genf in den kommenden Monaten: Clermond-Ferrand und Toulouse werden ab 1. September nicht mehr bedient. Die Flüge nach Bordeaux und

Nantes werden ab 6. Oktober eingestellt. Als Grund für die Einstellung dieser Linien wird der hohe Kerosinpreis genannt, wobei die Konkurrenz der **EasyJet** auf einigen dieser Strecken sicher auch eine Rolle gespielt haben dürfte. Die libysche Regierung hat **Afriqiyah Airways** aufgefordert, die Frequenz ihrer Flüge auf der Linie Tripoli-Genf von drei auf einen wöchentlichen Flug zu reduzieren.

Die gesamte Flotte von **Baboo** trägt nun das neue Erscheinungsbild. Die geplanten Linienflüge nach St. Petersburg mussten wegen den fehlenden Bewilligungen der russischen Behörden definitiv verschoben werden. Aus diesem Grund wurde die Ende Juni abgelieferte dritte Embraer 190 HB-JQG der Baboo ab 20. Juli inklusive Besatzung für ein Jahr an Air France vermietet. Dort dient sie als «Standby-Flugzeug». Dieser Umstand verschärft den schon bestehenden Mangel an Cockpitpersonal bei Baboo markant. Seither musste fast täglich fremdes Fluggerät eingemietet werden, um den Linienbetrieb zu gewährleisten. So konnten unter anderem Adria Airways Fokker 100, Markoss Aviation CRJ, Blue Panorama 737-400, Aerofan MD-87, Pronair MD-87 und Lagunair ERJ145 auf Baboo-Flügen beobachtet werden.

Cirrus Airlines, die seit Anfang Mai zweimal werktags Genf mit Köln verbindet, leidet unter einem Flottenengpass. Deshalb wird auf dieser Strecke meist mit eingemietetem Gerät geflogen. Zum Einsatz kommen häufig Welcome Air Do328, Air Alps Do328 oder OLT Saab 2000.

Ces prochains mois, **Air France** réduira l'offre au départ de Genève. Les vols à destination de Clermond-Ferrand et Toulouse seront arrêtés le 1^{er} septembre, alors que la desserte de Bordeaux et Nantes au départ de Cointrin se terminera le 6 octobre 2008. La hausse du prix du kérosène est cité comme raison pour l'arrêt de ces lignes, mais la concurrence d'**EasyJet** y est certainement pour quelque chose. Le gouvernement libyen a demandé à **Afriqiyah Airways**, de réduire la fréquence de ses vols



Die Dassault Falcon 50EX OE-HHH wird von Global Jet Austria betrieben und ist häufig in Genf anzutreffen, so auch am 9. Juli. – Global Jet Austria est l'opérateur de ce Falcon 50EX OE-HHH.



Die bis vor kurzem im rumänischen Luftfahrzeugregister als YR-MIA eingetragene BAC 111-492 ist nun in Mali als TZ-BSA registriert worden und wird von Jetex Flight Support betrieben. Sie war am 16. Juli in Genf. – Le BAC 111-492 jusqu'à maintenant enregistré en Roumanie, a été immatriculé au Mali en tant que TZ-BSA.



Foto Lukas Rösler

Die Herrscherfamilien der Vereinigten Arabischen Emirate haben ihre verschiedenen Boeing 747SP durch neuere Boeing 747 der Serie 400, im Bild die A6-YAS am 16. Juli, ersetzt. Es ist wahrscheinlich nur eine Zeitfrage, bis ein Airbus A380 zur Privatflotte der Emirate zählen wird. – Les Boeing 747SP des Emirats Arabes Unis ont été remplacés par des nouveaux Boeing 747 de la série 400.

de trois à un vol hebdomadaire entre Tripoli et Genève.

Toute la flotte de **Baboo** a été repeinte dans les nouvelles couleurs. La desserte de St. Petersburg a du être reporté définitivement, du fait que le gouvernement russe n'a pas délivré les autorisations nécessaires. Pour cette raison, le troisième Embraer 190 HB-JQG livré fin juin, a été loué à Air France pour une année à partir du 20 juillet 2008. L'avion est utilisé par Air France comme avion de remplacement. Cet accord prévoit également la mise à disposition des équipages par la compagnie genevoise. Ce fait aggrave encore le manque d'équipage cockpit chez Baboo. C'est pourquoi, depuis le 20 juillet, Baboo a dû affrété presque quotidiennement des avions d'autres compagnies afin de maintenir ses vols.

Cirrus Airlines, qui, depuis début mai, dessert 2x par jour la ligne Cologne-Genève,



Foto Max Fankhauser

Die algerische Luftwaffe betreibt seit Anfang der 1980er-Jahre eine Anzahl Lockheed Hercules in kurzer und langer Ausführung. Die C-130H-30 7T-WHB transportierte am 10. Juli Fracht von Genf nach Algerien. – Le 10 juillet, le Lockheed Hercules C-130H-30 de l'armée de l'air algérienne a embarqué du fret à destination de l'Algérie.

souffre d'un manque d'avion dans leur flotte. Pour cette raison, les vols pour Cointrin sont très souvent opérés par des avions de Welcome Air, Air Alps ou OLT.

www.gva.ch

Max Fankhauser



Foto Max Fankhauser



Foto Lukas Rösler

Die in Aruba registrierte Boeing 727-22 P4-FLY der Aviation ConneXions erhielt kürzlich diese attraktive neue Bemalung. – Le Boeing 727-22 P4-FLY de la compagnie Aviation ConneXions a été repeint récemment.



Eine Mirage 2000-5F im Steigflug über dem Schweizer Hochgebirge. Für die Luftverteidigungsübung «Epervier» weilten vom 7. bis 11. Juli insgesamt vier Mirage 2000-5F der Escadron de Chasse 1/2 «Cigognes» (Störche) von der Base aérienne BA102 in Dijon-Longvic auf der Westschweizer Airbase Payerne.



Luftverteidigungsübung Erfahrung

Bei den Visual-Fights waren die Schweizer mit ihren modernsten Kurzstrecken-Sichtluftkampf-Infrarotlenkwaffe AIM-9X...

Im Rahmen der bilateralen Tra...
11. Juli vier Mirage 2000-5F der...
Longvic auf die Westschweizer...
die Vertiefung der Kontakte, g...

Report von Aldo Wicki

«In der jährlich stattfindenden, bilateralen Luftverteidigungsübung «Epervier» können wir in einem idealen Umfeld die Zusammenarbeit der Luftwaffen der Schweiz und Frankreichs vertiefen. Es ist für uns ideal, dass Payerne



«Epervier» von Hornets mit Mirage 2000-5F der Armée de l'Air Erfahrungsaustausch mit «Störchen»

Die modernisierten Hornets den «Deux-Milles» der Armée de l'Air mehrheitlich klar überlegen. Denn die mit dem Upgrade 21 eingeführten Helmvisiere und die neue Sidewinder verleihen dem F/A-18 einen fast unüberwindbaren taktischen Vorteil.

Die Trainingszusammenarbeit der Luftwaffen Frankreichs und der Schweiz haben vom 7. bis zum 14. März 2015 ein gemeinsames Training der Escadron de Chasse 1/2 «Cigognes» (Störche) von der Base aérienne BA102 in Dijon mit der Airbase Payerne verlegt. Ziel der «Epervier» genannten Luftverteidigungsübung war der Erfahrungsaustausch sowie gemeinsame Luftkampfübungen.

nicht weit von Dijon liegt, und in der Schweiz profitieren wir von den sehr nahe bei Payerne situierten Trainingssektoren. In Frankreich verlieren wir oftmals zwischen 30 bis 50 Minuten Flugzeit, um die entfernt liegenden Lufträume zu erreichen. Das ist hier in der Westschweiz ganz anders. Nach dem Start in Payerne sind

wir bereits nach fünf bis zehn Minuten in den Sektoren. So können wir in der zur Verfügung stehenden Zeit eine viel grössere Trainingswirksamkeit erzielen», bilanziert der Chef des Detachements der Armée de l'Air, Commandant Christophe «Mikael» Jourdan. Insgesamt vier Mirage 2000-5F kamen nach Payerne.

Dissimilar Air Combat Training

Als wichtiges Nachbarland der Schweiz ist Frankreich auch zugleich ein bedeutender Trainingspartner der Schweizer Luftwaffe. Diese absolviert unter anderem auch die gesamte Ausbildung und das Training für das



Der charakteristische Deltaflügel verleiht der Mirage 2000 eine unverwechselbare Eleganz.



Mirage 2000-5F im Formationsflug über den Grimsel-Stauseen. Die modernen F/A-18C/D der Luftwaffe sind interessante Sparringspartner für die Armée de l'Air.

Air-to-Air-Refuelling in Frankreich. Die aktuelle sicherheitspolitische Lage in Europa hat zudem in den letzten Jahren auf dem Weg von Staatsverträgen zu einer vertieften, grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der Luftverteidigung geführt. Die engen Kontakte zur Armée de l'Air haben übrigens ihre Wurzeln in der Zeit, als beide Luftwaffen noch mit der legendären Mirage III ausgerüstet waren.

Ziel der diesjährigen Trainings-Kampagne «Epervier» (Sperber) war das gemeinsame Luftkampftraining in den Bereichen «Dissimilar Air Combat Training, DACT» und «Dissimilar Beyond Visual Range, DBVR». Auf dem Programm standen Trainings-Luftkämpfe im Sichtbereich (Visual Combat) mit Übungen «two-versus-two, 2v2» (zwei F/A-18C/D gegen zwei Mirage 2000-5F) sowie komplexere Missions ausserhalb des Sichtbereichs (Beyond Visual Range, BVR) für das Training des taktischen Manövrierens mit Radarlenkwareneinsatz.

Bei den Visual-Fights waren die Schweizer mit ihren modernisierten Hornets den «Deux-Milles» der Armée de l'Air mehrheitlich klar überlegen. Denn die mit dem Upgrade 21 (siehe SkyNews.ch 05/07) eingeführten Helmvisiere (Joint Helmet Mounted Cueing System) und die neue Kurzstrecken-Sichtluftkampf-Infrarotlenkwaffe AIM-9X Sidewinder verleihen dem F/A-18 einen fast unüberwindbaren taktischen Vorteil. Im BVR-Bereich hingegen ist die Mirage 2000-5F mit ihrem Bordradar RDY und der modernen Luft-Luft-Lenkwanne MICA-EM (Electromagnétique, Radar-Version) dem F/A-18 in etwa ebenbürtig. Da aber die französischen Mirages im Gegensatz zu den Schweizer Hornets nicht über das Netzwerk gestützte, digitale MIDS/Link-16 Datalink-System verfügen, fehlt ihnen ein wichtiges Element im Bereich der erfolgsrelevanten, taktischen Gesamtübersicht.

Dassaults «Deux-Mille-Tire-et-Cinque»

Die Mirage 2000-5F ist die modernste «Deux-Mille» im Inventar der Armée de l'Air. Die französische Luftwaffe entschied 1993, insgesamt 37 bereits vorhandene Mirage 2000 auf den Stand 2000-5 aufzurüsten, um als Lückenfüller für die nur langsam zu den Luftstreitkräften stossenden Rafale eine den technologischen Standards entsprechende BVR-Fähigkeit der Armée de l'Air zu garantieren. Der Erstflug erfolgte am 24. Oktober 1990 und die Armée de l'Air stellte die ersten Mirage 2000-5 im April 1999 in Dienst.

Der in klassisch-perfekter Dassault-Ästhetik geformte Delta-Jet ist mit einem Snecma M53 P2 Triebwerk ausgerüstet, welches einen Schub von 64kN (dry) und 98kN (afterburner) erbringt. Das maximale Startgewicht liegt bei

17 Tonnen. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit Mach 2,2 angegeben. Das Herzstück der M2000-5 bildet das Waffensystem um den Multi-Mode-Bordradar Thales RDY (Radar Doppler Multitarget), der Luft-Luft-Radarlenkwaffe MICA-EM und der Kurzstrecken-Luft-Luft-Lenkwanne MICA-IR (Infrarot).

Der Feuerleit-Bordradar RDY kann technisch gleichzeitig bis zu 24 verschiedene Ziele detektieren, die acht bedrohlichsten Targets verfolgen und automatisch vier davon priorisieren. MICA steht für Missile d'Interception et de Combat Aérien, eine Allwetter-, fire-and-forget-, multi-target-fähige Luft-Luft-Lenkwanne der neusten Generation, ausgerüstet mit einem Trust-Vector-System TVC. Die MICA ersetzt die bisherigen Super 530 Radar- und die Magic II Infrarot-Lenkwanne.



Foto Aldo Wicki

Die Ankunft der Mirage 2000-5F weckte in Payerne Erinnerungen an einst vertraute Silhouetten.

Unsichere Zukunft

Die durch die französische Regierung für die kommenden Jahre angekündigte Redimensionierung der Streitkräfte betrifft auch die Armée de l'Air. Zahlreiche Anlagen und Flugplätze sollen geschlossen und Verbände aufgelöst oder verlegt werden (siehe auch SkyNews.ch 08/08). Auch die BA102 in Dijon blickt in eine ungewisse Zukunft. Commandant Jourdan: «Es ist alles in der Schwebe, und wir wissen zum heutigen Zeitpunkt nicht, was uns die Zukunft bringen wird. Eine allfällige Schliessung würde aber nicht über Nacht vollzogen. Das dürfte sich über einige Jahre hinweg ziehen. Denn mit einer «Base Aérienne», wie die BA102 in Dijon, sind auch viele hundert zivile und militärische Arbeitsplätze betroffen. Ganze Quartiere und Schulen leben von der Präsenz der Angehörigen der Streitkräfte. Wenn aber Dijon geschlossen würde, dann wird die EC1/2 dislozieren und auf einem anderen Luftwaffenstützpunkt weiter existieren. Denn die «Cigognes» ist die älteste, traditionsreichste und «le plus prestigieux escadron» der Armée de l'Air. Und da die Mirage 2000-5F erst etwa 2020 ihr Lebensende erreichen werden, wird die EC1/2 noch lange nicht auf die Rafale umrüsten.»

«Schweizer Hornets sind sehr starke Gegner»

Commandant Christophe «Mikael» Jourdan: «Wir waren natürlich sehr gespannt darauf, gegen die modernisierten, mit dem Joint Helmet Mounted Cueing System (Helmvisier) und der neuen High-Off-Boresight HOBS-Infrarot-Lenkwanne AIM-9X ausgerüsteten F/A-18 erste Erfahrungen zu sammeln. Mit diesem System sind die Schweizer Hornets im Sichtluftkampf-Bereich natürlich zu einem sehr starken Gegner geworden. Im BVR-Bereich sind wir aber mit unseren Mirage 2000-5F dem Hornet nach wie vor ebenbürtig. Zudem waren wir auch interessiert zu erfahren, was in der Schweiz bei der Evaluation für den F-5-Ersatz läuft. Wir wissen, dass es ein Kampf zwischen dem Eurofighter, dem Gripen und unserer Rafale ist. Ich kenne die anderen beiden nicht sehr genau, aber die Rafale ist der einzige, echte Swing-Rôle-Kampfjet mit einer hervorragenden Integration der diversen Systeme und Sensoren und mit einem sehr fortschrittlichen Man-Machine-Interface. Zudem hätte es die Schweiz beim Rafale nur mit einem Land und einem einzigen kompetenten Partner zu tun, während beim Eurofighter ein komplexes und schwerfälliges Konsortium von vier Ländern zuständig ist. Zudem bin ich überzeugt, dass Frankreich der Schweiz aufgrund der traditionell guten und langjährigen Zusammenarbeit beider Luftwaffen ein umfassendes und sehr attraktives Gesamtpaket offerieren dürfte.»



Foto Aldo Wicki

Der Chef des Detachements der Armée de l'Air, Commandant Christophe «Mikael» Jourdan.



Fotos Schweizer Luftwaffe

Die Mirage 2000-5F der Armée de l'Air sind mit der Luft-Luft-Lenkwanne MICA EM (Radar-Variante MICA-EM, links) und der Infrarot-Variante MICA-IR (rechts) ausgerüstet.

Alouette III der Schweizer Luftwaffe mit speziellen Bemalungen

Die fliegenden Totenköpfe



Stolz, und von ihren Gasmasken getarnt, posierten 1982 die Offiziersanwärter vor ihren «Totenkopf»-Alouettes.

Nur einen Tag lang flogen im Frühling 1982 acht Alouettes III der Schweizer Luftwaffe ohne Kennzeichen, dafür mit Totenköpfen. Es ist eine Geschichte aus der guten alten Zeit der Schweizer Armee, als Solches noch möglich war. Über 25 Jahre später präsentiert SkyNews.ch diese Bilder einer breiteren Öffentlichkeit. Zudem stellen wir noch weitere Alouettes in Sonderbemalungen vor.



Immatrikulation und Leuchtfächen mit graugrüner Dispersionsfarbe übermalt, klebten die Piloten und Heliwarte den Alouettes das neue «Hoheitsabzeichen» auf.

Idee Hans-Jörg Herzog, Text Hansjörg Bürgi, Fotos Archiv Geri Gugger

Ursprünglich setzte die Schweizer Armee ihre ab 1964 beschafften Alouettes in einer feldgraugrünen Tarnbemalung ein. Diese war so gut, dass man die kleinen Helis oft nicht oder zu spät erkannte. Deshalb erhielten die total 84 beschafften Alouettes III Ende der 1970er-Jahre grosse leuchtorange Markierflächen. Nach einer Landung im Feld mussten diese Leuchtfächen jeweils umgehend mit speziellen Planen abgedeckt werden. Diese Blachen waren aus altem Fallschirmstoff gefertigt – heute würde man dies als Recycling bezeichnen. Auch wegen dieses Zusatzaufwandes waren die leuchtenden Flächen den Piloten und dem Wartungspersonal ein Dorn im Auge.

Nachtübung mit Dauerwirkung

Es war in der Fliegeroffiziersschule 1982. Die angehenden Luftwaffenoffiziere erhielten einen Marsch- oder vielmehr Flugbefehl zu einer Flugdemonstration in Bern. «Mit diesen orangen Helis fliegen wir nicht nach Bern», lautete der einhellige Tenor. Eine ganz spezielle Idee wurde geboren. Am Vortag des «Ausfluges» erfolgte unter grösster Geheimhaltung im Feldstützpunkt in der Garage einer Reisecarfirma der Test: Das rund einen Quadratmeter grosse orange Feld wurde mit feldgrüner Dispersionsfarbe übermalt. Mit der garageeigenen Abdampfanlage erfolgte die umgehende Entfernung der Farbe: Test erfolgreich bestanden.

Somit stand den «Umbemalungen» der anderen Alouette III nichts mehr im Weg. Anstatt einen Abendausgang zu geniessen, verhalten alle Piloten und die angehenden Unteroffiziere der Flieger-RS 41/82 den Alouettes in einer Nachtübung zu einem neuen Look. Dabei übertünchten sie nicht nur das Leuchtorange, sondern gleich auch die Registrationsnummern der Helis. Als Krönung wurden die Alouettes mit einem orangefarbenen Totenkopf «verziert». Zwei weitere Alouettes, welche Miliz-Piloten am nächsten Morgen von Alpnach zum Stützpunkt «Gerber Car» in Langenthal einflogen, wurden auch gleich noch «behandelt».

Hartnäckige Farbe

In einer Achter-Formation flogen sodann die Alouettes zur besagten Flugdemonstration nach Bern. Dort lösten sie einige Aufregung aus. Später am Nachmittag landete die Achter-Formation in Alpnach. Sechs Alouettes kehrten



In lockerer Formation flogt die «Totenkopf-Staffel» nach Bern.



Insgesamt acht Alouettes erhielten die spezielle Bemalung – für einen Tag.



Die Landung in Alpnach, wo weiteres Staunen ausgelöst wurde.

frisch aufgetankt wieder zurück nach Langenthal, wo die Abdampfanlage bereit stand, um die Helis wieder in ihr ursprüngliches Farbleinwand zurück zu verwandeln. Zum grossen Schreck aller Beteiligten ging die Farbe aber nicht mehr ab. Beim Test war sie lediglich 20 Minuten auf der Rumpfoberfläche, nun aber 20 Stunden und durch die Sonne eingebrannt. Es folgte eine zweite Nachtübung, unter Einbezug aller Heliwarte der Rekrutenschule.

In der Zwischenzeit hatte auch das BAMF-Personal in Alpnach gemerkt, dass die beiden stehen gelassenen Helis ihrem Flugplatz zugeeignet waren, und sich die Reinigung nicht so einfach erledigen lassen würde. Ab diesem Zeitpunkt waren definitiv «rote Köpfe» auf höheren Ebenen auszumachen. Nach stundenlangem Putzen mit legalen und speziellen Mitteln verwandelte sich das Grün zumindest wieder in ein Orange mit leichtem Grünschimmer. Kenner konnten noch Jahre später die an dieser Übung beteiligten Alouettes erkennen. 

Wie bunt es die Alouettes der Schweizer Armee auch noch trieben



Archiv Geri Gugger

Zu ihrem 25. Jubiläum verzierte die Staffel 2 der Leichtflieger Kompanie II 1990 die V-215 mit dieser Spezialbemalung. Damit brach sie ein Tabu in der Schweizer Armee. Das Ganze war nur möglich, weil dieser Alouette III eine Grossrevision bevorstand und noch gut sieben Stunden «in Gelb» im WK abgeflogen werden konnten.

Foto Hans-Jörg Herzog



Die Alouette III V-275 in der typischen Leuchtbemalung, 1984 auf der Bussalp bei Grindelwald. Da es sich um den letzten Heli des Militärischen Helikopter Rettungsdienstes (MHR) handelte, trug er das Abzeichen.



Foto Hans-Jörg Herzog

So präsentierten sich die Alouettes nach ihrer Auslieferung in den 1960er-Jahren. Die V-201 stand 1968 auf dem Bannfeldschulhausplatz in Olten. Auffallend sind die Ausbuchtungen für Bahren hinter der Kabinentüre.

Foto Hans-Jörg Herzog



Orange total: Zur Drohnenbegleitung erhielten die V-206 und V-226 speziell auffällige Leuchtbemalungen.



Archiv Geri Gugger

Zur Auflösung des Lufttransport Bataillons 2 durfte die V-203 ganz in Silber als «Finito addio» fliegen. Heute dient diese Alouette als Ausbildungsheli.



Foto Erich Rießer

Zu ihrem 30-jährigen Bestehen bemalte die Lufttransportstaffel 4 im Oktober 1994 die V-229 in Grüningen ZH mit einem blauen Sonderanstrich.

Vor 50 Jahren: Flugmeeting Basel-Mülhausen 1958

Die Jets begeisterten total



Die Landung der weissen Vulcan XH483 in Basel. Später erhielt er einen Tarnanstrich. Im September 1967 flog dieser Bomber zum letzten Mal nach Manston – als Feuerwehr-Übungsobjekt – und wurde 1977 verschrottet.

Noch in der Pionierzeit des Flugwesens wurden in Basel auf dem Sternenfeld (Birsfelden) Flugmeetings veranstaltet, welche auf grosses Interesse stiessen. Auf dem neuen internationalen Flughafen Basel/Mulhouse organisierte Frankreich bereits 1954 eine glänzende Vorführung – vor allem französischer Flugzeuge. Am 6./7. September 1958 war es an der Zeit für eine neue internationale Veranstaltung – im Mittelpunkt standen militärische und zivile Jets.

**Rückblick von Guido E. Bühlmann,
Fotos Walter Janach**

«Nach einem Unterbruch von mehreren Jahren haben die Sektionen Basel der Avia und

des schweizerischen Aero-Clubs die Initiative ergriffen, um in Verbindung mit dem Aéro-Club du Haut-Rhin unsere Bevölkerung durch ein internationales Meeting über die stürmische Entwicklung der Flugzeugkonstruktionen und

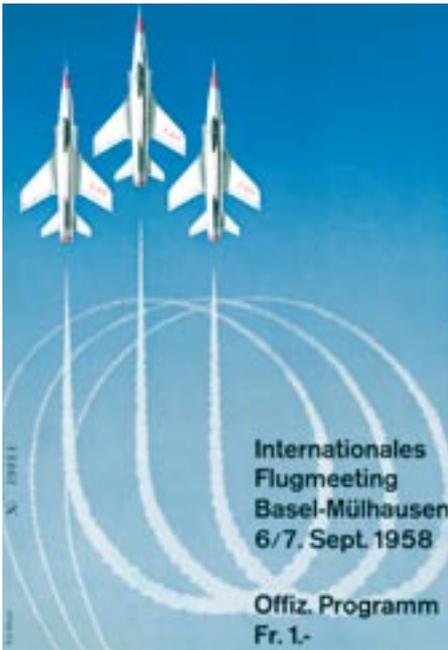
die Leistungsfähigkeit der modernen Flugzeuge zu orientieren. Dieser Veranstaltung kommt besondere Bedeutung zu, weil wir vor einer wichtigen Etappe im Ausbau des Flughafens stehen», so der damalige Ehrenpräsident des Organisationskomitees Regierungsrat Prof. Dr. Hans Peter Tschudi. Im weiteren sagte er, dass der Flughafen Basel/Mulhouse ein Gemeinschaftswerk Frankreichs und der Schweiz sei. Er diene überdies den Verkehrsbedürfnissen unserer deutschen Nachbarn. Somit bilde er eine Realisation des Gedankens der europäischen Verständigung – vorausschauende Worte von 1958.



Der Saab-35A Draken der schwedischen Luftwaffe. Die Schweiz erprobte später den Draken, aber die Wahl fiel auf die Mirage III.

Vergleich mit Genf und Zürich

Nachdem in der Vergangenheit in Genf (1954) und Zürich (1956) Flugveranstaltungen mit



Das Programmheft kostete einen Franken.

internationaler Beteiligung erfolgreich durchgeführt wurden, hatte auch Basel mit seinem grossen Flughafen den Entschluss gefasst, sich in die Reihe der Veranstalter von internationalen Flugmeetings einzuschalten. Anlässlich einer Diskussion Avia/Aero-Club im März 1956 wurde die Möglichkeit eines Flugmeetings in Betracht gezogen und auf das Jahr 1957 vorgesehen. Später wurde es auf 1958 verschoben. Neben sind einige interessante Eckpunkte über den Verlauf der Organisation aufgeführt.

Das Basler Flugmeeting von 1958 war deutlich kleiner als damals in Genf und Zürich. Der absolute Höhepunkt 1954 in Genf war der amerikanische Interkontinental Bomber Convair B-36 mit seinen sechs Pratt & Whitney R-4360 Sternmotoren und zusätzlich vier General Electric J-47 Düsentriebwerken. Eine B-36 konnte am Boden bestaunt werden und eine zweite flog nonstop von den USA über Alaska, Grönland via Genf – im Tiefflug über den Flughafen – nach Libyen. In Zürich faszinierten 1956 die B-47 und Valiant-Bomber sowie das russische Verkehrsflugzeug Tu-104 die Zuschauer.

Jets trumpften in Basel auf

Basel konnte mit Avro Vulcan, Canberra, Saab Draken und Caravelle auftrumpfen. Im wesentlichen befanden sich folgende Maschinen auf den Abstellflächen: Die Patrouille de France mit neun Mystère IV A, fünf Super Sabre der Skyblazers, zwei Hunter der Royal Air Force, je ein CF-100 Canuck und F-86 der kanadischen Luftwaffe, zwei Venom (J-1751 und



Das Ausstellungsgelände auf dem Basler Flughafen aus der Vogelschau.



Über die eindruckliche Zuschauerkulisse flogen zwölf De Havilland DH-112 Venom der schweizerischen Fliegertruppe.

Die organisatorischen Meilensteine

- 13. Nov. 1957: Erste Sitzung mit dem Präsidenten R. Suter.
- 16. Nov. 1957: Gesuch an den Bundesrat um Mitwirkung der schweizerischen Flugwaffe.
- 22. Nov. 1957: Gesuch an die Verwaltung des Flughafens.
- 24. Jan. 1958: Zusage des Bundesrates, vorbehaltlich Bewilligung Frankreichs.
- 13. Feb. 1958: Besprechung in der Sous-Préfecture Mulhouse.
- 19. März 1958: Telefonische Mitteilung der Préfecture Colmar: Durchführung eines Meetings ok.
- 21. März 1958: Brief an das Eidgenössische Politische Departement mit Einladungen an Frankreich, USA, England, Kanada, Bundesrepublik Deutschland und Schweden.
- 27. März 1958: Zusage der Verwaltung des Flughafens.
- 15. April 1958: Bescheid vom Politischen Departement, dass das französische Aussenministerium mit den Einladungen, ausgenommen Frankreich, einverstanden ist.
- 16. April 1958: Beschluss des OK: Verschiebung auf den 6./7. September 1958.
- 20. Mai 1958: EPD: Zusage der britischen Behörden.
- 27. Mai 1958: Das OKB wird durch französische Persönlichkeiten erweitert.
- 08. Juli 1958: Bewilligung für Benützung des französischen Luftraumes durch schweizerische Militärflugzeuge.
- 18. Juli 1958: Gesuch an das EMD betreffend Tragen der Uniformen der beteiligten Offiziere und Soldaten.
- 02. Aug. 1958: EMD einverstanden.
- 14. Aug. 1958: Subventionsgesuch an den Bundesrat um 30'000 Franken.
- 23. Aug. 1958: Absage von Deutschland und Schweden. Schweden stellt eventuell Beteiligung von Saab in Aussicht.
- 27. Aug. 1958: Brief an EPD: Auf Beteiligung Italiens wird verzichtet.
- 29. Aug. 1958: Zusage Frankreichs: Patrouille de France und Caravelle.
- 29. Aug. 1958: Bewilligung des EMD betreffend Tragen der Uniformen.
- 02. Sept. 1958: Bewilligung der Préfecture betreffend Tragen der Uniformen.
- 04. Sept. 1958: Anmeldung von Russland mit Tu-104. Brief an die zuständige Botschaft in Paris mit Absage.
- 15. Dez. 1958: Abrechnung an das EMD.
- 19. Mai 1959: Tel. Mitteilung des EMD: 15'000 Franken bewilligt.
- 25. Mai 1959: Briefliche Bestätigung des EMD.

FACTS

Foto Archiv Guido E. Bühlmann

Foto Archiv Guido E. Bühlmann



Die Landung der De Havilland DH-106 Comet T.Mk.2 vom RAF Transport Command auf dem Basler Flughafen.



Seit 1956 flog die Patrouille de France mit Dassault Mystère IVA. Im Jahre 1964 schulte das Team auf Fouga Magister um.



Allwetter-Jäger Avro Canada CF-100 Canuck der Royal Canadian Air Force. Viele dieser CF-100 standen für einige Jahre in Frankreich und Deutschland im Einsatz.



Die Skyblazers, das Kunstflugteam der US Air Force, mit North American F-100C Super Sabre. Das Team wurde 1962 aufgelöst.

J- 1548) der Schweizer Flugwaffe, Pilatus P-3 (HB-HOD), Nord Noratlas und C-130 Hercules als Transporter, sowie der zweite Prototyp der Caravelle (F-BHHI) und eine Comet der Royal Air Force. Die Flugvorführungen der Patrouille de France und der Skyblazers der USAF standen eindeutig im Mittelpunkt des Basler Flugmeetings.

Nach der Veranstaltung verfasste das Organisationskomitee folgende Mitteilung an die Presse: «Das Internationale Flugmeeting Basel-Mülhausen 1958 konnte bei strahlendem Wetter durchgeführt werden. Die einzelnen Vorführungen verliefen reibungslos und programmgemäss. Glücklicherweise hat sich während dem Meeting kein Unfall ereignet». Dies war gar nicht so selbstverständlich, denn kaum vier Wochen später konnte man in der Zeitung die tragische Nachricht lesen, dass ein Avro Vulcan in England anlässlich einer Flugvorführung abgestürzt war.

Finanziell kein Erfolg

An der Schlussitzung des Organisationskomitees wurden folgende Gründe für das Defizit von über 40'000 Franken festgehalten:

FIGURES

Das Flugmeeting in Zahlen

Finanzielles Resultat

Total Einnahmen	Fr. 231'573.25
Total Ausgaben	Fr. 272'136.80
Defizit	Fr. 40'463.55
gedeckt durch:	
Subvention Bern	Fr. 15'000.—
Regierungsrat Basel-Stadt	Fr. 16'000.—
Flugmeeting-Fonds	Fr. 9'463.55
	Fr. 40'463.55

Der Regierungsrat verzichtet ausserdem auf die Bezahlung der Rechnungen von: Bau-Departement, Polizei und Feuerwehr.

Einige interessante Zahlen über den Billettverkauf:

Stehplätze	34'158
Militär	410
Sitzplätze	3'478
Tribünen	2'474
Ausstellung	8'304

1. Regierungsrätliche Sperre für Motorfahrzeuge ab 11.00 Uhr
2. Billettverkauf: teilweise Kontrolle ungenügend (z.B. PW), Bezug der Posten zu spät.
3. Kinder frei.
4. Reklame: Keine Besucher aus der badischen Nachbarschaft (nur sieben Cars total)
5. Andere Veranstaltungen: am gleichen Tag Meetings in Langenthal und Birrfeld.

Weitere Fehler, die zu einem Defizit geführt haben, sind unter anderem die Absperrung des Verkehrs, wonach die Besucher in die Umgebung gefahren sind, sowie die mangelnde Billettkontrolle, was vielen Leute eine Chance bot, ohne Eintrittskarte in den Zuschauerraum einzudringen. Aus diesen und ähnlichen Gründen sei der finanzielle Erfolg ausgeblieben.

Ferner machte der Präsident des Organisationskomitees folgende Empfehlungen für eine kommende Veranstaltung: Der Organisationsbeginn soll ein Jahr vor dem Meeting erfolgen. Eine frühzeitige Kontaktnahme mit den französischen Behörden ist unumgänglich, ebenso ein sprachgewandter Sekretär. Für die Besucher war das Flugmeeting 1958 ein Erfolg. Aber nach 50 Jahren wissen wir, dass es das letzte dieser Art in Basel war. 



Der strategische Bomber Avro 698 Vulcan B.Mk.1 vom 617 Squadron bildete das Highlight am Flugmeeting. Im Hintergrund sind die Mystère IVA und die Super Sabres auszumachen.



Die Lieferungen der Lockheed C-130A Hercules an die USAF begannen im Dezember 1956. Eine dieser ersten C-130 präsentierte sich in Basel.



1958 war die Douglas C-54 (DC-4) der US Air Force noch in grossen Stückzahlen weltweit im Einsatz. Auf der linken Bildseite ist der heute noch bestehende grosse Holzhangar zu erkennen.



Ein weiteres Highlight: Der zweite Prototyp Sud Aviation S.E.210 Caravelle F-BHHL, der erstmals am 27. Mai 1955 geflogen war. Insgesamt produzierte Sud Aviation 282 Caravelle.

Fly-out der AAA of Switzerland nach Osteuropa

Kulinarische Rundreise



Line-up der Schweizer AAA-Flieger mit «grossem Brüderchen», einer Ilyushin 76, auf dem Flugplatz Sármellék am Balaton.

Meine erste AAA-Sommerreise führte uns nach Österreich, Ungarn und Tschechien. Ich hatte die tolle Möglichkeit, Martin Goldinger mit seiner HB-ETD auf diesem Flyout der Antique Airplane Association (AAA) zu begleiten.

**Report von Nicole Bühler,
Fotos Thomas Bitterlin**

Am 27. Juli brachen wir und die meisten anderen Flugzeuge mit Ziel Zell am See zeitig auf, um die Zollformalitäten zu erledigen. In Zell wurden wir von der HB-ONY und HB-OFV erwartet. Beide hatten die Nacht in Österreich verbracht. Gut gestärkt ging die Reise weiter nach Graz, wo die am Vortag eingetroffene HB-EFP auf uns wartete. Nach dem Besuch der Hotelzimmer und einem Apéro, waren ein kleiner Stadtrundgang sowie ein kroatisches Abendessen geplant. Bei exzellent gebrat-

nem Fisch und Fleisch wurden die weiteren Reisepläne besprochen.

Auf nach Budapest

Mit dem Ziel Sármellék am Plattensee flogen wir am zweiten Tag los. In Sármellék schloss sich auch noch die über Salzburg angereiste HB-PCI der Gruppe an. Da am Wochenende vom 2./3. August in Budapest das Formel-1-Rennen stattfand, entschlossen wir uns, in Sármellék nach einem Hotel für Budapest zu suchen. Dank der freundlichen Hilfe des Bodenpersonals und dem Internet gelang es Paul

Rhyn und Corinne Eugster ein Hotel in Budapest zu organisieren.

So starteten sieben Flugzeuge nacheinander in Sármellék mit Ziel Budaörs bei Budapest. Nachdem die schwierig zu erkennende Graspiste in Budaörs gefunden war, konnten die Flugzeuge auf diesem aus kommunistischen Zeiten übrig gebliebenen Flughafen parkiert werden, und wir gelangten mit vier Taxis ins Zentrum zum Hotel Caesar, wo wir uns zur Abkühlung in den riesigen Pool stürzten. Mit etwas Verspätung traf auch noch das achte Flugzeug, die HB-OYT in Budapest ein und gesellte sich zur Gruppe. Nach einem weiteren



Piper Cub 1: Fausta Capeder und Christian Nicca im HB-ONY. – Piper Cub 2: Hans Jossen im HB-OFV.

FACTS

Crews und Flugzeuge

Christian Nicca und Fausta Capeder
Piper J3C Cup, HB-ONY, 1944

Paul, Yvonne, Maya und Melanie Rhyh
Cessna 175, HB-CMC, 1959

Arthur Bühlmann und Tigi Kellenberger
Piper PA-22 Tri-Pacer, HB-OPL, 1955

Hans Jossen
Piper J3C Cup, HB-OFV, 1942

Martin Goldinger und Nicole Bühler
Aeronca 7AC Champion, HB-ETD, 1946

Thomas Bitterlin und Corinne Eugster
Jodel DR1050 Sicile, HB-EFP, 1962

Jürg Dorninger, Dominik und Nico Hürlimann
Piper Archer, HB-PCI, 1969

Manfred Haldemann und Hansjörg Suter
Piper Archer, HB-OYT, 1967

Route:

- 27.7. Homebase – Zell am See – Graz
- 28.7. Graz – Sármellék – Budaörs
- 29.7. flugfreier Tag
- 30.7. Budaörs – Jakabszállás
- 31.7. Jakabszállás - Győr-Per – Brno
- 01.8. Brno – Hofkirchen
- 02.8. Hofkirchen – Homebase

Apéro brachen wir in kleineren Grüppchen zum Nachtessen auf.

Am darauf folgenden flugfreien Tag in Budapest standen Sightseeing, Window-Shopping (aus Platzgründen) und geselliges Beisammensein auf dem Plan, bevor wir uns zum gemeinsamen Nachtessen ins bekannte Restaurant Gundel aufmachten. Bei den sanften Klängen der Geigen liessen wir es uns mit den Hauspezialitäten Gänseleber und Palatschinken à la Gundel so richtig gut gehen.

Flugplatz mit Hotel

Bei heissen Temperaturen in Budapest machte sich die HB-PCI bereits wieder auf den Rückweg in die Schweiz und die restlichen sieben Flugzeuge flogen nach Jakabszállás, wo ein gepflegter kleiner Flugplatz mit angrenzendem Hotel auf uns wartete. Nachdem wir die grosszügigen Zimmer bezogen und uns im Flugplatzrestaurant gestärkt hatten, entspannten wir uns im Swimmingpool des Hotels und der Sauna und sonnten uns mit dem einmaligen Ausblick auf die Piste, beobachteten die startenden Segelflieger sowie die landenden Flugzeuge, und erfreuten uns am Anblick der HB-CMC. Als Highlight des Tages wurden wir



Foto Corinne Eugster

Die Sicile im «Flugi-Wellnessbereich» des Aero-Hotels in Jakabszállás, dem perfekten Hangar für die Flugzeuge der Hotelgäste.

zu einer Pferdewagenrundfahrt abgeholt, die uns durch die malerische Pusta führte. Das Abendessen bestand an diesem Abend aus sehr gut bemessenen Portionen ungarischer Hausmannskost.

Österreich, Slowakei, Tschechien

Da die Landetaxen im Unterkunftspreis inbegriffen waren, konnte wir mit der HB-ETD am Morgen noch einige Volten fliegen – mein persönliches Highlight dieser Reise. In Jakabszállás trennte sich dann die Gruppe: Die HB-OFV blieb noch länger im malerischen Jakabszállás, die HB-EFP machte sich auf den Weg nach Fürstenfeld, die HB-OYT kehrte in die Schweiz zurück und die restlichen vier Flugzeuge brachen mit Ziel Brno auf.

Nach einem Tankstop auf dem Audi-Flughafen Győr-Per ging die Reise weiter über Österreich und die Slowakei nach Tschechien, wo wir auf dem internationalen Flughafen in Brno landen durften. Nach dem Bezug der Hotelzimmer gelangten wir mit Taxis ins Stadtzentrum, wo wir uns nach einem kleinen Rundgang durch die charmante Fussgängerzone von Brno hungrig in einem Steakhouse nieder lies-

sen. Nach kurzer Organisation brachen wir am vorletzten Tag der Reise nach Hofkirchen auf, um die romantische Stadt Steyr zu besuchen, wo uns die Verwandten von Martin Goldinger bereits erwarteten. Nachdem wir die wunderschönen Zimmer bezogen hatten, gingen wir zu einem gutbürgerlichen österreichischen Mittagessen. Gut gestärkt machten wir uns zu einer Stadtführung auf, bei der uns sowohl die architektonisch wie auch geschichtlich interessanten Punkte dieser wunderschönen Altstadt von Martins Onkel Günter näher gebracht wurden. Ein besonderes Highlight war die Besichtigung der Lokalitäten des Vereins Schlaraffia.

Der Wetterwechsel machte den Weiterflug am 2. August zuerst ungewiss, am Nachmittag liess es das Wetter trotzdem zu, dass wir Richtung Schweiz aufbrechen konnten. So machten sich die verbliebenen vier Flugzeuge nach einer sehr ereignisreichen und kulinarisch gelungenen Woche zum Rückflug in die Schweiz auf. Gegen Abend landeten wir mit der HB-ETD wieder wohlbehalten in Altenrein.

Ich möchte mich bei allen Teilnehmern für meine erste AAA-Reise bedanken, die ein einzigartiges Erlebnis war. 



Gruppenfoto in Jakabszállás: für einmal ohne Flugzeug, dafür mit Pferdewagen.

Royal International Air Tattoo 2008 ohne Flugvorführungen

Show versank im Sumpf



Wasserlandung: Die Tornado F.3 ZE788/HV gehört zum 111 Squadron der Royal Air Force, beheimatet im schottischen Leuchars. Der Abfangjäger landete im strömenden Regen unter Einsatz der Schubumkehr auf der Piste in Fairford.

Das Royal International Air Tattoo (RIAT) in Fairford stand in diesem Jahr wettermässig unter einem unglücklichen Stern. Obwohl am Wochenende vom 12./13. Juli angenehme Wetterbedingungen herrschten, musste die Airshow aufgrund der zuvor niedergegangenen Regenfälle kurzfristig abgesagt werden. Das Terrain war durch den entstandenen Sumpf grösstenteils unbefahrbar.

Fotoreport von Bernhard Baur

Das Air Tattoo wird seit 1971 durchgeführt. Eine Absage der Flugvorführungen an den Publikumstagen hat es bislang noch nie gegeben. In den Tagen vor dem Anlass waren mehrere zum Teil heftige Niederschläge niedergegan-

gen. Die Wassermengen waren insbesondere in den 72 Stunden vor dem Anlass derart gross, dass sich das Gelände langsam in eine Sumpflandschaft verwandelte. Weil für die beiden Publikumstage über 100'000 Besucher erwartet wurden, musste mit zehntausenden von Autos gerechnet werden. Diese müssen ausserhalb

der Basis parkiert werden können. Genau diese als Parkplätze vorbereiteten Felder standen vor dem Wochenende knöcheltief unter Wasser. Die angekündigte Wetterbesserung trat zwar ein – leider zu spät, um das Gelände noch auf tolerierbare Verhältnisse abtrocknen zu lassen. So musste am Freitagabend die Airshow für den Samstag und am Samstagnachmittag jene für den Sonntag abgesagt werden. Schade für die enormen finanziellen und personellen Aufwände, die im Vorfeld geleistet wurden, aber angesichts der herrschenden Situation war es die richtige Entscheidung.



Erstmals an einem RIAT zu Gast war diese P-3C Orion der pakistanischen Navy mit kunstvoller Malerei im Seitenruder. Das Hochseepatrouillenflugzeug gehört zur 28 Maritime Squadron.

90 Jahre Royal Air Force

Das RIAT 2008 an sich hat natürlich gleichwohl stattgefunden und in den Tagen zuvor landete wieder eine grosse Menge Maschinen in Fairford und flogen ihre Trainings. Am Freitag



Das «Raptor East Demo Team» aus Langley, Virginia, USA, entsandte drei Maschinen nach Fairford. Am Donnerstag trainierte Major Paul «Max» Moga, der erste Raptor Displaypilot, im Regen seine eindruckliche Vorführung, die zum Teil mit bisher ungewohnten Flugmanövern aufwartete.

konnte die offizielle Geburtstagsfeier zum 90. Geburtstag der Royal Air Force (RAF) mit viel Glück genau in den regenfreien Stunden abgehalten werden. Zu diesen Feierlichkeiten traf die britische Königin Elizabeth II in Fairford ein. Sie hielt eine Festrede und nahm die Parade der defilierenden Einheiten ab. Den Höhepunkt bildete ein Massenüberflug von 90 Luftfahrzeugen der RAF.

Die Auswahl an Flugzeugen und Helikoptern wäre auch in diesem Jahr attraktiv gewesen. Eine lange Anreise hatte das Kunstflugteam «Esquadilha da Fumaca» der brasilianischen Luftwaffe. Eine RIAT Premiere – ebenfalls aus Brasilien – stellte das Transportflugzeug C-105A Amazonas (dortige Bezeichnung für die C-295M) dar. Aus Asien erfreute eine selten zu sehende P-3C Orion der pakistanischen Navy. Nach ihrem Auftritt an der ILA in Berlin nahm das Helikopterteam «Sarang» der Luftwaffe Indiens ebenfalls die Gelegenheit wahr, das RIAT zu besuchen. Zum ersten Mal auf europäischem Boden zu sehen waren drei F-22A Raptor der US Air Force. Diese neuen Kampflugzeuge der fünften Generation flogen wegen der anschliessend ans RIAT stattfindenden Messe in Farnborough nach Europa.



Zum ersten Mal an einem RIAT zu Gast war das Kunstflugteam der brasilianischen Luftwaffe, die «Esquadilha da Fumaca». Seit 1983 fliegt das Team mit dem von Embraer gebauten T-27 Tucano.

Viele Sonderbemalungen

Im Weiteren sind diverse Maschinen mit Spezialbemalungen aufgefallen. So auch eine An-26 der tschechischen Luftwaffe, die mit einem farbigen Seitenruder an den 90. Geburtstag des Flugplatzes Kbely bei Prag erinnerte. Wegen des Besuchs der Turkish Stars landeten gleich zwei Transportflugzeuge mit der gleichen Bemalung wie das Team in Fairford, je eine C-130E Hercules und eine C-160D Transall. Aus Frankreich kam eine Mirage F.1B aus Colmar (siehe SkyNews.ch 08/08). Die CF-188 des kanadischen Hornet Demo Teams war ebenfalls farbig verziert.

Das nächste Royal International Air Tattoo findet am Wochenende des 18./19. Juli 2009 wiederum in Fairford statt und steht unter dem Motto «Tigers Eye 09».



Selten zu sehen sind die Nord 262E der französischen Aéronavale. Am RIAT war ein Exemplar in einer «Arctic Tiger» Bemalung zu Gast.



Mit dieser Sonderbemalung erinnert die griechische Luftwaffe an den 50. Geburtstag der Phantom. Der erste Prototyp hob am 27. Mai 1958 zum Erstflug ab. 50 Jahre später fliegen immer noch Phantoms in acht Ländern im Fronteinsatz.



Grandiose Airshow in St. Stephan

Hunter-Himmel auf Erden

Klassischer Doppelstart der beiden Doppelsitzer-Hunter HB-RVP aus Altenrhein und HB-RVR aus der Romandie.

Es ist nicht genau erforscht, ab welcher Höhe der «Heaven» wirklich beginnt. Mit «irgendwo um die 1000 Meter über Meer im Berner Oberland» liegt man jedoch nicht schlecht. Frankreich liebt Le Bourget, England präsentiert seinen Stolz in Farnborough und die Schweiz hat St. Stephan – die Perle aller Airshows.



Das PC-7 TEAM, begleitet vom Vampire-Trainer HB-RVJ.



Einer der Stars: der Hunter J-4086 erhielt zum Jubiläum spezielle Aufschriften und ein Logo.

Report von Peter Lewis

Das Jubiläum «50 Jahre Hunter in der Schweiz» ist am 8./9. August von den beiden grössten Huntervereinen, jenem aus Interlaken und dem Hunterverein Obersimmental, perfekt organisiert worden. Das gute Wetter war nach dem «Washout» vor zwei Jahren in Mollis geschuldet – so strahlte die Sonne nahezu nonstop auf die Piste 14/32.

Tiger-Nachfolger präsentierten sich

Obwohl «nur» vier Hunter präsent waren, hatten die Organisatoren einige Asse im Ärmel, indem sie nicht nur die Patrouille Suisse, sondern auch das PC-7 TEAM für ihre Airshow gewinnen konnten. Die beiden Kunstflugstaffeln fliegen nur selten am gleichen Anlass. Die PC-7 in den neuen Farben, angeführt von Michael «Junky» Junker, präsentierten sich makellos im engen Tal und begeisterten die gut 20'000 Zuschauer voll. Die Patrouille Suisse flog nur zu



Foto Franz Knuchel

Einfach schön: Eine der Vorführungen der vier Hunter über St. Stephan.

fünft und passte ihr Programm ebenfalls dem schwierigen Gelände ideal an.

Die gegenwärtige Evaluation eines Tiger-Nachfolgers verhalf den Organisatoren zu weiteren Highlights. Die drei Anbieter nutzten die Airshow in St. Stephan auf verschiedene Weise: Saab liess einen tschechischen JAS-39D Gripen-Doppelsitzer aus Caslav einfliegen, der von einem Let 410 (Bitte Herr Kommentator, es war keine Antonov 26...) begleitet wurde. Beide flogen via einen Zollstopp in Bern-Belp ins Obersimmental. EADS präsentierte ein 1:1-Modell des Eurofighters am Boden, das dauernd vom Publikum bestürmt wurde. Dassault verteilte leuchtend orange Caps «en masse» und liess eine doppelsitzige Rafale der Armée de l'Air zwei angenehme Vorbeiflüge ausführen, bevor sie so schnell wieder verschwand, wie sie aufgetaucht war. Während Wochen hielten sich Gerüchte über einen Auftritt des Gripens und der Rafale in St. Stephan. Es ist den Organisatoren, den Herstellern, aber auch dem BAZL zu verdanken, dass die beiden Jets an der – gemessen an internationalen Standards – doch eher bescheidenen Airshow teilnehmen durften.



Foto Hansjörg Bürgli

Am Nachmittag startete der tschechische Gripen im Obersimmental mit dem Nachbrenner.



Foto Bernhard Baur

Als Gripen-Begleitflugzeug kam eine Let 410 der tschechischen Luftwaffe zum Einsatz.



Foto Franz Knuchel

Mit vier Flügeluntertanks bestückt und in Patrouille-Suisse-Farben begeisterte der Hunter HB-RVU.



Das Goal der Patrouille Suisse zu fünft.



Ideal passte das PC-7 TEAM seine Show dem idyllischen Gelände an.



Einmal tief und einmal hoch rauschte die Rafale vorbei.

Avon-Sound im engen Tal

Die Stars, jedoch, waren die Hunters. Dank Passagierflügen tagsüber verstummte der Sound der Avon-Triebwerke nur selten im engen Bergtal. «Papyrus», J-4086 und die beiden Doppelsitzer flogen auch drei gemeinsame Präsentationen und nutzten die Topographie ideal aus. So verschwanden sie plötzlich hinter Wäldern oder Bergspitzen, kurz darauf tauchte die majestätische Silhouette des Hunters wieder am Himmel auf.

Schade, waren nicht mehr Hunter präsent. Der erwartete Hunter aus Schweden war des schlechten Wetters wegen in seiner Heimat blockiert. Doch die Organisatoren verstanden es ideal, ein Programm zu bieten, das nicht überfüllt war, und trotzdem wurde jedem Besucher etwas geboten.

Einzigartige Airshow

Wer hätte 1993, als die Fliegerstaffel 15 mit ihren letzten Hunters aus dem Simmental donierte, vorausgesehen, dass nur 15 Jahre später auf demselben Flugplatz ein tschechischer Kampfflugzeug landet und die Hunter immer noch fliegen? Es war eine Airshow, die man nicht verpassen durfte. 



EADS präsentierte das Mock-up des Eurofighters in St. Stephan.



Die Stinson L-5 flog im Rahmen ihrer Vorführung einen Looping. Hier setzt sie zur Landung an. – Der Hunter HB-RVP im Go-around.



Farnborough bleibt Pflichtanlass für die Grossen der Branche

Die Show der Optimisten

Foto Eugen Bürgler



Der legendäre Vulcan aus der Reihe der britischen V-Bomber (Vulcan, Valiant, Victor) war eine der Stützen der britischen Abwehrstrategie zur Zeit des Kalten Krieges und nahm auch am Falklandfeldzug teil. Der XH558 wurde mit grossem Aufwand vom Verein «Vulcan to the Sky» restauriert und startete am 18. Oktober 2007 zu seinem «zweiten» Erstflug. Er war in Farnborough der Star.

Mit Maximalschub eine drohende Krise übertönen – diesen Eindruck erweckte die Farnborough Air Show 2008. Die Branche schien die vielerorts stagnierenden Wirtschaftszahlen zu ignorieren und feierte auf grösseren Ständen denn je Rekordbestellungen. Die Luftfahrtmesse hatte wenige Premieren zu bieten, zeigte aber, dass die Hersteller neue Technologien in der Pipeline haben.

Report von Eugen Bürgler

Wer es einmal gehört hat, wird es immer wieder erkennen – das schrill pfeifende Geräusch von vier Olympus-Triebwerken des Avro Vulcan in «ground-idle». All den modernen Flugzeugen auf dem Messegelände wurde der Rücken zugekehrt, wenn der Avro Vulcan seine Triebwerke startete und, zum ersten Mal seit 1992, zum Display abhob, nicht ohne dabei auf dem Autoparkplatz unzählige Alarmanlagen auszulösen. Dieser ehemalige Bomber der Royal Air Force mit über 110 Tonnen maximalem Startgewicht verschwand trotz seiner Grösse in seiner Einsatzzeit manchmal ganz von den Radarschirmen – die ungewöhnliche Formgebung machte ihn zu einem der ersten Flugzeuge mit Stealth-Eigenschaften.

Staunen über den Raptor

Dass ausgerechnet ein historischer Flugzeug zu den grössten Publikumsmagneten zählte, zeigt, dass kaum neue Flugzeuge in Farnborough

präsent waren. Die Zeiten, als neue Prototypen kurz nach ihrem Erstflug auf der Messe gezeigt wurden, scheinen vorbei. Allerdings vermochte auch ein Stealth-Fighter der neuesten Generation, die Lockheed Martin F-22 Raptor, die Fachbesucher in Staunen zu versetzen. Nur am Eröffnungstag zeigte der Raptor-Pilot am Himmel über Farnborough eine Show, welche sogar bei der Konkurrenz anerkennende Worte

hervorlockte und an die Displays von Suchois Su-27 und Su-30 erinnerte.

Bombardier will es wissen

Lange hatte Bombardier gezögert, nun sollen sie gebaut werden, die neuen C-Series-Jets: Die C110 mit rund 110 Sitzen und die C130 mit einer Kapazität für rund 130 Passagiere.



Foto Eugen Bürgler

Bell Helicopter präsentierte den neuen Bell 429 mit der in seiner Kategorie sehr geräumigen Kabine. Die Zertifizierung soll Anfang 2009 erlangt werden.



Foto Eugen Bürgler

Die indische Kingfisher Airlines stellte mit der VT-VJL ihre Neuste A330-200 vor.

Das transatlantische Duell geht weiter

Einmal mehr lieferte die Rivalität zwischen der **Boeing 787** und dem **Airbus 350XWB** Gesprächsstoff. Nach dem harzigen Start wird die A350XWB nun als Alternative zur 787 wahrgenommen. Die Schwierigkeiten von Boeing bei der Montage signalisieren mehr als fehlende Erfahrung. Hartnäckig halten sich Gerüchte über konstruktive Mängel. So spricht **Steven Udvar-Hazy**, der Gründer der Leasinggesellschaft ILFC, von sechs Tonnen Übergewicht der B787-9. Verloren hat Boeing den Vorteil des schnelleren Markteintritts. Alle frühen Lieferpositionen sind vergeben. Neukunden vergleichen nun beide Flugzeuge direkt miteinander.

Auf den ersten Blick ist die Lage von Airbus so günstig wie selten. Die mittlerweile 4000 an der A350XWB beteiligten Ingenieure können selbst Details der 787 mit überlegenen Lösungen ausstechen. Die neuesten Beispiele sind die **Umgestaltung des Frachtraums**, der zwei LD-3 Container mehr als geplant aufnimmt oder die Ausführung der hinteren Bordküche in zwei separaten Einheiten. Statt 17 können 21 Servierwagen mitgeführt werden. Aber auch Airbus ist nicht gegen Rückschläge gefeit. So musste sie eingestehen, dass die A350-800XWB 2,2 Tonnen schwerer wird als geplant. Der Hauptgrund dafür liegt in der auch in Toulouse unterschätzten Problematik des **Blitzschutzes**. Durch Optimierungen bei der Innenarchitektur und der noch nicht ausgereiften Aerodynamik, insbesondere an den Flügelenden, versucht Airbus, dies zu kompensieren. Trotzdem ist nun offiziell, dass die A350XWB-Basisversion ein Prozent mehr Treibstoff verbrauchen wird als versprochen. *Daniel Martel*

Die Indienststellung ist bereits für 2013 geplant. Den Ausschlag für die Entscheidung hat nicht wie üblich die Festbestellung eines Erstkunden gegeben. Lufthansa liess sich lediglich zur Unterzeichnung eines «letter of interest» für 30 Flugzeuge bewegen und sicherte sich Optionen für 30 weitere. Noch ist nicht entschieden, wo im Lufthansa-Konzern die neuen Flugzeuge platziert werden, in Frage kommen dafür aber auch die Swiss.

Bombardier ist auf jeden Fall auf den Erfolg dieses Programms angewiesen, um im Bau von Verkehrsflugzeugen weiterhin eine Rolle zu spielen. Konkurrenten sind dabei nicht nur die neuen Projekte in China (ARJ21), Japan (Mitsubishi Regional Jet) und Russland (Sukhoi Superjet 100), sondern auch die bewährte Familie der brasilianischen Embraer E-Jets und auch die kleinsten Muster von Airbus und Boeing.



Foto Eugen Bürgler

Ihr Show-Debut hatte die Gulfstream / IAI G550 CAEW. Die an allen Ecken und Enden mit Sensoren ausgerüstete Gulfstream G550 wird mit dem IAI Elta Systems EL/W-2085 Phalcon AESA-Radar von der Israel Air Force zur elektronischen Aufklärung genutzt.

Ölpreis treibt Forschung an

Den grössten Anteil an der angepeilten Reduktion des Treibstoffverbrauchs um 20 Prozent der CSeries gegenüber den effizientesten heutigen Mustern sollen die neuen Triebwerke von Pratt & Whitney liefern. Als technologischer Meilenstein kommt dabei der Geared Turbofan (GTF) zum Einsatz. Während die Niederdruckturbine bei schnellem Drehen optimal arbeitet, kann der Fan am Lufteinlauf dank des zwischengeschalteten Getriebes langsamer laufen.

Entgegen früheren Äusserungen, zieht Airbus anscheinend einen GTF-Antrieb für die A320-Familie nun in Betracht und liess verlauten, eine Integration könnte zweieinhalb Jahre nach Programmstart vollzogen sein. Zu den vielen aktuellen Forschungsprojekten im Bereich Triebwerkstechnologie welche Einsparungen deutlich im zweistelligen Prozentbereich versprechen, gehören auch «Open Rotor»-Studien, an denen sowohl CFM (ein Joint Venture zwischen General Electric und Snecma) als auch Rolls-Royce arbeiten. Bei diesen Konzepten mit offen drehenden Propellern gilt es noch das Problem des Lärms zu lösen, doch die Effizienz dieser Antriebe lässt ein baldiges Comeback des Propellers auch für grössere Passagierflugzeuge als durchaus möglich erscheinen. Jedenfalls scheinen die hohen Ölpreise die Forschung im Bereich Triebwerkstechnologie gehörig anzutreiben.

Golfregion als Luftfahrtzentrum

Für einen der grössten je getätigten Deals in der zivilen Flugzeugindustrie sorgte Etihad mit der Festbestellung von 20 Airbus A320, 25 A350, und 10 A380 sowie 10 Boeing 777-300 und 35 Boeing 787-9. Auf der Einkaufsliste der Fluggesellschaft aus den Vereinigten Arabischen Emiraten standen neben diesen 100 Festbestellungen noch 105 Optionen, welche sich ebenfalls auf Airbus und Boeing verteilen. Diese Flottenexpansion, Etihad betreibt heute gerade einmal 38 Flugzeuge, würde die Airline nach Listenpreisen rund 43 Milliarden US-Dollar (alleine 21,4 Milliarden für die Festbestellungen) kosten. Dass Rabatte gewährt wurden, räumte Airbus allerdings ein.

Ihren Hub betreibt Etihad in Abu Dhabi, welches neben Dubai, der Heimat von Emirates, ebenfalls zu einem wichtigen Luftfahrtstandort entwickelt werden soll. Auf der Messe war zu hören, dass der Grossauftrag für Airbus Teil eines umfassenden Paketes war, welcher den Aufbau einer Produktionsanlage für Flugzeugstrukturteile vorsieht. Die Investitionsgesellschaft Mubadala (sie ist im Besitz der Regierung von Abu Dhabi und gehört auch zu den Eignern von SR Technics) will 2010 das

EADS schickt die Tranche 3 in die Schweizer Evaluation

In Farnborough war es natürlich das Privileg der **Royal Air Force**, den Eurofighter Typhoon dem internationalen Publikum vorzuführen. Sein imposantes **Schub-Gewichtsverhältnis** wurde mehr als deutlich. Bewaffnet mit sechs Luft-Luft-Lenk Waffen beschleunigt der Jäger vom Lösen der Bremsen auf der Runway beispielsweise in weniger als zweieinhalb Minuten auf anderthalbfache Schallgeschwindigkeit in rund 11'600 Metern Höhe.

Das letzte Flugzeug aus der 148 Maschinen umfassenden Tranche 1 wurde am 15. Juli an die **österreichischen Luftstreitkräfte** übergeben. Inzwischen ist die Serienfertigung der Tranche 2 (236 bestellte Flugzeuge) angelaufen. Sie verfügen insbesondere über verbesserte Luft-Boden-Kapazitäten. In den Jahren 2012 bis 2017 stehen dann die 236 Maschinen der Tranche 3 zur Produktion an. Obwohl insbesondere in Grossbritannien und Italien Diskussionen über eine mögliche Reduktion der Stückzahl geführt werden, bekräftigte der CEO der Eurofighter GmbH, **Aloysius Rauen**, dass das Konsortium weiterhin von den im Rahmenvertrag vorgesehenen 236 Maschinen ausgehe. Noch ist deren Konfiguration nicht definiert, doch soll für diese Flugzeuge auch ein Radar mit elektronischer Strahlschwenkung der neuesten Generation zur Verfügung stehen, falls ein Kundenbedürfnis da ist. Im Mai 2007 flog zum ersten Mal ein Eurofighter mit dem **CAESAR** genannten AESA-Radar (Active Electronically Scanning Array) – eine Weiterentwicklung des Eurofighter CAPTOR-Radars.

Der Schweiz offeriert der Luftfahrtkonzern EADS Flugzeuge dieser Tranche 3 als **Tiger-Ersatz**, wie der Kampagnen-Direktor für die Schweiz, **Welf Degel**, in Farnborough bestätigte: «Das Programm in der Schweiz geniesst bei EADS Top-Priorität und wird auch vom Eurofighter-Konsortium und vom Triebwerkshersteller Eurojet voll unterstützt. Wir erhalten für unsere Schweiz-Kampagne auch erstklassige Unterstützung der Deutschen Luftwaffe.» Welf Degel kann bei der Eurofighter-Kampagne in der Schweiz auf ein Team von bis zu 50 Mitarbeitern zählen und bestätigt, dass die von der **Armasuisse** ausgearbeitete Schweizer Anfrage (Request for Proposal) sehr detailliert sei: «Die verlangte Offerte zeigt, dass die Schweiz sehr genau wissen will, was sie beschafft und wie hoch die effektiven Lebensdauerkosten sind.» Mit dem Angebot



Foto Eugen Bürgler

Die Royal Air Force betreibt mittlerweile rund 50 Eurofighter und setzt ihn seit kurzem nicht nur als Abfangjäger sondern auch in der Luft-Boden-Rolle ein. Hier startet ein RAF-Typhoon mit vollem Nachbrennereinsatz der beiden EJ-200-Turbinen.

von Tranche-3-Flugzeugen unterstreicht EADS auch, dass sie die Schweizer Ausschreibung mit dem Grundsatz «**Qualität statt Quantität**» gewinnen will. Würde die Wahl auf den Eurofighter fallen, könne die Schweiz mit dem hochmodernen Swing-Role-Flugzeug den höchsten operationellen Wert für die nächsten vier Jahrzehnte erhalten. Neu für das Eurofighter-Konsortium ist die Forderung nach Aufklärungs-Kapazität. Deshalb bietet EADS die Integration eines bewährten Aufklärungs-Pods an.

Teil der Offerte ist auch eine tief greifende Partnerschaft im Eurofighter-Programm und die **Kooperation mit der Schweizer Industrie**. EADS wolle das Potential der hiesigen Industrie nicht nur für eine allfällige Endmontage oder die Wartung, sondern auch für zukünftige Produktverbesserungen anderer Eurofighter-Partner nutzen und weist darauf hin, dass bereits heute 40 Prozent des Exportvolumens der Schweizer Maschinen- und Elektroindustrie in die Eurofighter-Partnernationen gingen. Im Bereich der militärischen Kooperation bietet die Deutsche Luftwaffe eine tief greifende Partnerschaft an und auch die Eurofighter-Operatoren Italien und Österreich würden die Tür für eine Zusammenarbeit beim Training am Boden und in der Luft öffnen. *Eugen Bürgler*

EUROFIGHTER

erste Composite-Werk im Mittleren Osten eröffnen und hat eine Zulieferer-Vereinbarung mit EADS abgeschlossen, womit künftig wohl auch Airbus beliefert wird.

Damit aber noch nicht genug: FlyDubai, ein von Emirates lancierter Low-Cost-Carrier der im Mai 2009 abheben soll, orderte bei Boeing 54 B737-800.

Suche nach PC-21 Kunden

Nach wie vor gross ist das Interesse am Bestseller von Pilatus, dem PC-12, der im Static-Display neben einem PC-6 und einem PC-21 stand. Wenig Freude dürfte Pilatus an der Meldung gehabt haben, dass das britische Verteidigungsministerium die geplante Ablösung der Royal Air Force Tucanos im Jahr 2010 um mindestens zwei Jahre hinausgeschoben hat,

noch wahrscheinlicher sei aber eine Ausserdienststellung 2014 oder 2016. In Konkurrenz zum M311-Jet von Aermacchi, rechnet sich Pilatus mit dem PC-21 grosse Chancen für den Tucano-Ersatz aus.

Ausdrücklich nicht in Frage kommt der Stanser Hochleistungstrainer nach Auskunft eines Vertreters des österreichischen Verteidigungsministeriums als Ersatz für die Saab 105 in Österreich. Bald solle die Suche nach einem Nachfolger gestartet werden, es müsse aber ein Jet sein, der auch bewaffnete Einsätze als Ergänzung zum Eurofighter fliegen könne.

Wie lange gibt es noch Piloten?

Im militärischen Bereich dominierten, abgesehen von der Stippvisite des Raptors und einem Mock-up der F-35, bewährte Muster

und wie seit mehreren Jahren schien die Devise «Upgrades bei der Software statt neue Hardware» zu heissen. Anders sieht es bei den unbemannten Fluggeräten (UAV) aus. Besonders aufgefallen sind dabei von Northrop Grumman die X-47, welche inklusive Fanghakenlandungen, von Flugzeugträgern operieren soll und der unbemannte «Kampfhelikopter» XQ-8B Fire Scout. Ausgestellt war auch eine Jetstream 31 von BAE Systems, welche Luftfahrtgeschichte schrieb. Sie vollführte kürzlich einen Flug mit einer Crew an Bord, ohne dass diese je aktiv wurde.

Bei Kaufabschlüssen in der Höhe von etwa 35 Milliarden US-Dollar und Geschäftskontakten auf allen Ebenen unter den 140'000 Fachbesuchern, wird die Farnborough Air Show für die meisten der 1500 Aussteller auch 2010 wieder ein Muss sein. 

Juli 2008: der erste Schweizer Turbo Otter und sechs neue Helikopter

Zusammengestellt von Peter Gerber

HB

TAG Aviation erweiterte im Juli ihre Flotte um die fabrikneue Gulfstream G200 N493GA und registrierte sie als HB-JGL. Am 21. Juli traf der Jet direkt aus St. John's auf Neufundland (Kanada) kommend in Genf ein. **Urs Wamister** liess nun – wie in SkyNews.ch 03/08, angekündigt – die in Altenrhein wieder aufgebaute und auf eine PT6A-34 Propellerturbine umgerüstete DHC-3T Turbo Otter als HB-TCM registrieren. Es handelt sich dabei um die ehemalige Air Nootka Otter C-FQEI mit Seriennummer 397 (siehe auch Seite 14). Die **Segelfluggruppe Bad Ragaz** erwarb als neues

Schleppflugzeug die MCR 01 ULC HB-WAZ. **Max Bhend** trug seine selbstgebaute Kitfox VI als HB-YLH ein. Die **Pilatus Flugzeugwerke** registrierten neben zehn neuen PC-12/47E -HB-FQV (9) bis -FQZ (9) und HB-FRA (9) bis -FRE (9), Werknummern 1042 bis 1051 – auch einen weiteren fabrikneuen PC-6/B2-H4 als HB-FNF. **Fuchs Helikopter** erweiterte die Flotte um den Schweizer 269C HB-ZHN und **Eliticino** operiert neu den EC135T2 HB-ZJM. Dieser Heli flog zuletzt als UN-E3008 für Sky Service Almaty in Kasachstan. Die liechtensteinische **Helifin Project Est.** erwarb den Agusta A109S Grand HB-ZJU, während die **Héli-Alpes SA** den Robinson R44 Raven II HB-ZJW übernahm. **Swiss-Jet** operiert für Air Engiadina den AW119 MkII HB-ZUS. Neben dem HB-ZIU ist der HB-ZUS nun der zweite Koala von **Air Engiadina**. Gerade mal vier Tage war die EC130B4 HB-ZJQ von **Helipool Europe**

GmbH im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen, bevor sie bereits wieder nach Polen verkauft worden ist.

Neben zehn Next Generation PC-12/47E liess Pilatus auch die beiden für die **Schweizer Luftwaffe** bestimmten, aber bisher noch zivil registrierten PC-21 HB-HYA und HB-HYB löschen. Bei der Schweizer Luftwaffe fliegen sie nun mit den Kennungen A-101 und A-102. **JetClub** trennte sich von ihrer Gulfstream GV HB-IIS. Kurz bevor die **Servair Private Charter AG** von Swiss übernommen worden ist, liess sie die beiden letzten von ihr betriebenen Flugzeuge, die Excel HB-VNH und die Gulfstream GV HB-JKA, aus dem Register löschen. Die GV fliegt nun mit der Registration N38NZ. **Dragonfly Helikopter** liess ihren mit einer Libelle (Dragonfly) bemalten schwarzen Bell 430 HB-ZFP löschen. +

Foto Max Fankhauser



TAG Aviation übernahm Mitte Juli die neue Gulfstream G200 HB-JGL. Damit sind nun drei dieser früher als IAI Galaxy bezeichneten Midsizejets in der Schweiz registriert. TAG fliegt noch die HB-JEB und Coracle Aviation die HB-JKG.

Foto Bruno Siegfried



Eliticino operiert neu den mit «Nomad» betitelten EC135T2 HB-ZJM. Es ist der fünfte Eurocopter EC135 in der Schweiz, zwei davon fliegen als Rettungshelikopter bei Air Zermatt, respektive dem Genfer Universitätsspital HUG.

Foto Hansjörg Bürgi



Die Flotte von Air Engiadina wächst stetig: Mit dem HB-ZUS ist der zweite A119 eine Koala enhanced dazu gestossen.

Foto Max Fankhauser



Die ehemalige Gulfstream GV HB-JKA von Servair Private Charter erhielt bereits in Genf die neue Registration N38NZ.

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

HB-CZW	Cessna T182T	T18208719	2007	LM Aviation GmbH, Baar	Buochs	09.07.
HB-FNF	Pilatus PC-6/B2-H4	961	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	25.07.
HB-FQV (9)	Pilatus PC-12/47E	1042	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	24.07.
HB-FQW (9)	Pilatus PC-12/47E	1043	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	24.07.
HB-FQX (9)	Pilatus PC-12/47E	1044	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	24.07.
HB-FQY (9)	Pilatus PC-12/47E	1045	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	24.07.
HB-FQZ (9)	Pilatus PC-12/47E	1046	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	24.07.
HB-FRA (9)	Pilatus PC-12/47E	1047	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	24.07.
HB-FRB (9)	Pilatus PC-12/47E	1048	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	24.07.
HB-FRC (9)	Pilatus PC-12/47E	1049	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	24.07.
HB-FRD (9)	Pilatus PC-12/47E	1050	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	24.07.
HB-FRE (9)	Pilatus PC-12/47E	1051	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	24.07.
HB-JGL	Gulfstream G200	193	2008	G200 Aviation, Grand Cayman / TAG Aviation SA, Genève	Genève	18.07.
HB-KHU	Robin DR 400/500	33	2001	Friedrich Hunziker, Hirschtal	Triengen	23.07.
HB-KPB	Tecnam P2002-JF	083	2008	SG Equipment Finance Schweiz AG / Aéro-Club de Genève Groupe «vol à moteur»	Genève	22.07.
HB-QMQ	AX7-73 Boland «Blaser Explorer»	002	2008	Peter Blaser, Hasle-Rüegsau	Hasle-Rüegsau	07.07.
HB-QOD	BB37Z	599	2008	Dominique Reist / Skytec-Aeroteam GmbH Ballonevents und Expeditionen, Burgdorf	Hindelbank	01.07.
HB-QOE	BB37Z	601	2008	Josef Aregger, Buttisholz / Ballonpool Wiggertal, Oftringen	Buttisholz	09.07.
HB-QOG	BB26N	607	2008	Hans Funk, Wolfwil / Ballongruppe Schweiz, Wolfwil	Wolfwil	11.07.
HB-TCM	DHC-3T Turbo Otter	397	1960	Urs Wamister, Berg am Irchel	Altenrhein	16.07.
HB-WAZ	MCR 01 ULC	363	2008	Segelfluggruppe Bad Ragaz, Bad Ragaz	Bad Ragaz	17.07.
HB-YLH	Kitfox VI	S60110-65	2008	Max Bhend, Unterseen	Reichenbach	11.07.
HB-ZHN	Schweizer 269C	S1912	2008	Robert Fuchs AG Fuchs Helikopter, Schindellegi	Schindellegi	02.07.
HB-ZJM	Eurocopter EC 135T2	0198	2001	Sorito Finance Group Corp., Road Town / Eliticino SA, Gordola	Locarno	21.07.
HB-ZJQ	Eurocopter EC 130B4	4252	2007	Helipool Europe GmbH, Paspels	Mollis	01.07.
HB-ZJU	Agusta A109S Grand	22080	2008	Helifin Project Est., Triesen LI	Lugano	14.07.
HB-ZJW	Robinson R44 Raven II	12255	2008	Héli-Alpes SA, Sion	Sion	04.07.
HB-ZUS	AW119 Mk.II Koala Enhanced	14707	2008	Air Engjadina AG, Samedan / Swiss-Jet AG, Zürich	Samedan	04.07.
HB-3413	Duo Discus	555	2008	Segelfluggruppe Knonaeramt, Affoltern am Albis	Hausen a. A.	01.07.

Handänderungen

HB-AEU	Dornier 328-300 JET	3199	2002	Air Engjadina AG, Samedan / Swiss-Jet AG, Zürich	Samedan	01.07.
HB-IGM	Gulfstream G5-SP	5004	2003	BusiJet International Corp., Tortola / Jet Aviation Business Jets AG	Buochs	30.07.
HB-IJQ	Airbus A320-214	701	1997	Swiss International Air Lines Ltd., Basel	Zürich	01.07.
HB-JGP	BD-700-1A10 Global Express	9238	2007	C.A.S. Central Air Service AG, Schattdorf	Altenrhein	29.07.
HB-KET	Jodel DR250-160	76	1966	Alexandre Iseppi, Môtiers	Môtiers	30.07.
HB-OMS	Piper PA-28-180 (B) Cherokee Challenger	28-7305437	1973	Biel-Air, Zermatt	Raron	03.07.
HB-QGA	Fire 30/24	802	2000	Lorenz Vetter, Ossingen	Ossingen	28.07.
HB-YDY	Brändli BX-2 Cherry	049	1997	Adrian Glauser, Menziken	Kägiswil	09.07.
HB-ZBC	Agusta A109E Power	11032	1998	Fox Fin SA, Lugano	Lodrino	08.07.
HB-ZHV	Eurocopter EC 120B Colibri	1158	2000	Brycal AG, Nidau	Lodrino	02.07.
HB-ZJT	Eurocopter EC 120B Colibri	1542	2008	Eliticino SA, Gordola	Locarno	30.07.
HB-3384	Duo Discus	159	1998	Groupe de Vol à Voile de la Gruyère, Attalens	Bex	14.07.

Löschungen

HB-BPG	Thunder AX8-105 S1	1432	1989	Sky Fun Ballon AG, St. Margrethen SG	St. Margrethen	16.07.
HB-BPO	Cam N-105	2244	1990	René Blaser, Sirmach / Ballonclub RHO, St. Gallen	Sirmach	25.07.
HB-BPW	Cam O-90	1997	1989	Heinz Vögtli, Aesch / Ballonhalterverein Luftikus Baslisk, Dornach	Aesch BL	25.07.
HB-BTX	UM V-105	105/16	1991	Jost Niedermann, Riehen / Ballonhalterverein Luftikus, Mörigen	Riehen	14.07.
HB-CPJ	Cessna TR182	R18201654	1980	Filipaj Wohnbau AG, St. Gallen	Sitterdorf	01.07.
HB-FQF (9)	Pilatus PC-12/47E	1027	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	01.07.
HB-FQG (9)	Pilatus PC-12/47E	1028	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	10.07.
HB-FQI (9)	Pilatus PC-12/47E	1023	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	28.07.
HB-FQK (9)	Pilatus PC-12/47E	1031	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	11.07.
HB-FQM (9)	Pilatus PC-12/47E	1033	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	15.07.
HB-FQN (9)	Pilatus PC-12/47E	1034	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	23.07.
HB-FQO (9)	Pilatus PC-12/47E	1035	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	25.07.
HB-FQP (9)	Pilatus PC-12/47E	1036	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	29.07.
HB-FQZ (8)	Pilatus PC-12/47E	1008	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	16.07.
HB-FRO (8)	Pilatus PC-12/47E	1024	2008	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	23.07.
HB-HYA	Pilatus PC-21 Prototype	103	2007	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	03.07.
HB-HYB	Pilatus PC-21 Prototype	104	2007	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans	Buochs	03.07.
HB-IIS	Gulfstream G5	572	1999	Gulf V Limited George Town, Cayman Islands, Zürich / JetClub Ltd.	Zürich	16.07.
HB-JKA	Gulfstream G5	554	1998	Calypso Aviation Inc., Majuro / Servair Private Charter AG, Zürich	Ausland	02.07.
HB-QAY	Cam N-120	3593	1995	Funk's Ballonfahrten, Wolfwil / Ballongruppe Schweiz, Wolfwil	Wolfwil	30.07.
HB-QGB	Cam A-250	4797	2000	Sky Fun Ballon AG, St. Margrethen SG	St. Margrethen	16.07.
HB-QGZ	AS Cell	Cell-3001	2000	Holly Ballon AG, Bremgarten AG	Schongau	14.07.
HB-VNH	Cessna 560XL Citation Excel	560-5172	2001	Servair Private Charter AG, Zürich	Lugano	09.07.
HB-ZFP	Bell 430	49063	2000	Dragonfly Helicopter AG, Feusisberg	Zürich	25.07.
HB-ZJQ	Eurocopter EC 130B4	4252	2007	Helipool Europe GmbH, Paspels	Mollis	04.07.
HB-1103	Pilatus B4-PC11	004	1972	Segelfluggruppe Bern, Bern	Bern-Belp	11.07.
HB-1125	Pilatus B4-PC11AF	64	1973	Segelfluggruppe Bern, Bern	Bern-Belp	08.07.
HB-2123	DG-400	4-31	1983	Alex Reimann, Triesen LI	Birrfeld	22.07.
HB-3238	LS8-18	8126	1997	Vol à voile Club Valais, Sion	Sion	25.07.



Luftfahrt abwürgen

Im neuesten Jahresbericht des BAZL steht zu lesen, dass der Flughafen Zürich die prognostizierte Nachfrage an Flugbewegungen nur mit Parallelpisten abdecken kann. Ein Parallelpistensystem stehe für den Bund derzeit jedoch nicht zur Debatte. Doch liesse sich mit dem Reservieren der entsprechenden Flächen der Handlungsspielraum bewahren. Diesen Handlungsspielraum hat die Behörde

– mit vollem Namen «Bundesamt FÜR Zivilluftfahrt» – fast zeitgleich mit der Publikation des Jahresberichts preisgegeben. Anfang Juli gab das Amt bekannt, dass der Bund im SIL-Prozess auf die raumplanerische Sicherung für Parallelpisten verzichte. Im gleichen Atemzug hat das Amt den für die Verhandlungen mit Deutschland wichtigen Joker des gekröften Nordanflugs mit der fragwürdigen Begründung «Sicherheit» eifertig aus der Hand gegeben.

Als Marktregulator sorgt das BAZL aus seiner Sicht dafür, «dass der Markt nicht abstürzt». Es beruft sich auf die klassische Theorie der Marktregulierung, die für den nicht diskriminierenden Zugang zu monopolistischen Netzwerken – in der Schweizer Zivilluftfahrt die Landesflughäfen und die Flugsicherung – gemäss der Lehre nötig ist. Um Kostenwahrheit zu schaffen, werden die Flugsicherungsgebühren auf Regionalflugplätzen erhöht, um dadurch die unorthodoxe Quersubventionierung der kleineren Flugplätze durch den Flughafen Zürich zu eliminieren. Einen anderen Massstab legt das Luftamt bei den Flughafenengebühren an, die vornehmlich aufgrund verschärfter Sicherheitskontrollen gestiegen sind. Das BAZL will prüfen, ob Erträge aus dem Non-Aviation-Bereich der Flughäfen zur Entlastung der Flughafenengebühren beizugezogen werden können. Käufer von Kleidern, Mieter von Konferenzräumen oder Restaurantbesucher sollen also den staatlich verordneten, masslosen Sicherheitsaufwand für die Fluggäste quersubventionieren.

Die Anfang Jahr eingeführten exorbitanten Gebührenerhöhungen für Aufsicht und Bewilligungen hat das BAZL auf Druck des Aero-Clubs der Schweiz vereinzelt wieder reduziert. Dass der Tarif für die Umwandlung ausländischer Ausweise in eine Schweizer Lizenz für Privatpiloten von 600 auf 230 Franken gesenkt wurde, ist beeindruckend (und man fragt sich, auf welchen Berechnungsgrundlagen die Erhöhung erfolgt war). Die sechs Punkte, die Tarifkorrekturen erfahren, entfalten indes keine Breitenwirkung. Reduktionen im Bereich Schulung und Einstieg für Jungpiloten sucht man, mit Ausnahme der Aussenlandungen für private Helikopterflüge, vergeblich. Die Bildung eines Grundstocks an Schweizer Privatpiloten geniesst keine Priorität, trotz der Bedeutung der Leichtfliegerei als Einstieg für aviatische Berufe und dem dringend benötigten Pilotennachwuchs.

Eine prosperierende einheimische Luftfahrt ist dem zuständigen Bundesrat Moritz Leuenberger kein Anliegen. Mit dem strafrechtlich verurteilten BAZL-Direktor Raymond Cron hatte sich der Verkehrsminister einen willfährigen Vollzugsbeamten gesichert. Nun verlässt Cron per Ende November das BAZL. Er wechselt ins Imperium des ägyptischen Investors Samih Sawiris. Das UVEK bedauert diesen Entscheid sehr.

Esther Geiger, Freie Aviatikjournalistin, Korrespondentin NZZ

NEXT

➤ **SkyForce:** 50 Jahre Testrange in Vidsel, Nord-schweden

➤ **SkyShow:** Rückblick auf Schweizer Airshows

**Die nächste Ausgabe erscheint am
22. September 2008.**

EVENTS

August

30./31. Aero-Show Schmerlat, 75 Jahre Segelfluggruppe Schaffhausen, Flugplatz Schmerlat, mit Patrouille Suisse
T 052 632 75 76
www.aero-show-schmerlat.ch

September

6./7. Oldtimer Classic of Speed in Hittnau mit Oldtimern der Strasse und Lüfte, Reto Seitz, r.seitz@valevo.ch
www.oldtimerclassic.ch

5.-7. 75 Jahre Aero Club in Langenthal mit PC-7-TEAM
www.sgoberaargau.ch

12./13. Comm'08 in Frauenfeld mit PC-7 TEAM

13./14. Rundflüge der Breitling Super Constellation in Bern-Belp,
www.superconstellation.org

16. Öffentliche Vorlesung in der Universität St. Gallen, Raum B110 (Audimax), 18.15 Uhr: Management von Airshows, Gastreferenten Jörg Turnheer, BAZL Supervisor Flugveranstaltungen, Richard Heini, Flight Zone Controller Red Bull AirRace, Kunstflugpilot, Rudolf Iten, Geschäftsführer Iten Flight Support, Qualitätsmanager Airshows, Berufspilot, www.cfac.ch

20.-22. Flugtag in Hitzingen bei Singen, Deutschland

23. Öffentliche Vorlesung in der Universität St. Gallen, Raum B110 (Audimax), 18.15 Uhr: Luftfahrtsmanagement zwischen Ökonomie und Ökologie, Gastreferenten Prof. Dr. Ulrich Schumann, Direktor Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Christoph Füllemann, Environmental Delegate Swiss, www.cfac.ch

25. Herbstausflug der Motorflugveteranen des AeCS zu den Pilatus-Werken, peter.thut@bluewin.ch

26./27. Tag der offenen Tür der Airbase Sion mit Patrouille Suisse und PC-7 TEAM, www.lw.admin.ch

27./28. Airshow in Malta mit Patrouille Suisse

30. Öffentliche Vorlesung in der Universität St. Gallen, Raum B110 (Audimax), 18.15 Uhr: Aviation Management und Aviation Governance, Gastreferent Rolf P. Jetzer, VR-Präsident Swiss, www.cfac.ch

Oktober

4. Red Bull Jungrau-Stafette mit Oldtimern in Dübendorf,
www.redbulljungraufstafette.ch

7. Öffentliche Vorlesung in der Universität St. Gallen, Raum B110 (Audimax), 18.15 Uhr: Management von Luftraum und Luftverkehr, Gastreferenten Daniel Weder, CEO Skyguide; Martin Brülisauer, Flugverkehrsleiter Skyguide, www.cfac.ch

7.-9. Fliegerdemonstration auf der Axalp, www.luftwaffe.ch

14. Öffentliche Vorlesung in der Universität St. Gallen, Raum B110 (Audimax), 18.15 Uhr: Management der Entwicklung und Produktion in der Luftfahrt, Gastreferenten Thomas Bosshard, CEO Pilatus, Marc Galin, Grob Aerospace Altenrhein, Dr. Georges Bridel, EADS, www.cfac.ch

21. Öffentliche Vorlesung in der Universität St. Gallen, Raum B110 (Audimax), 18.15 Uhr: Management der Luftfahrtinfrastruktur, Gastreferenten: Thomas Kern, CEO Unique; Marko Virant, CEO Avireal, www.cfac.ch

Airshow-Infos:

www.deltaweb.co.uk/asgcal/ewoact.htm

Alle Angaben ohne Gewähr.