



# ACB-Telegramm

17. Juni 2002

Verein aktuell

Jahrgang Nr. 16  
Ausgabe Nr. 104

## April -Veranstaltung

Am 02. Mai 2002 fanden 31 Mitglieder den Weg in den Schweizerhof, wo uns Thomas „Pippo“ Peier von der Patrouille Suisse einen sehr abwechslungsreichen und spannenden Vortrag über das Vorführteam der Schweizer Luftaffe hielt.

+++++

## Dia-Cocktail 2002

In der September-Veranstaltung heisst es wieder einmal Dia-Cocktail. Alle Mitglieder sind aufgerufen, die „Beute“ der letzten Fotosaison zu zeigen. Sicherlich haben auch Sie einige interessante Motive auf Dia gebannt, welche die Veranstaltung zu einem gelungenen Abend machen können. Es handelt sich dabei natürlich nicht um einen Fotowettbewerb, wo wir die schönsten Bilder suchen, vielmehr soll es eine abwechslungsreiche Veranstaltung mit einer Vielfalt an Bilder geben.

## Interesse geweckt?

## Möchten Sie auch einige Bilder zeigen?

Anmeldung bei:

Daniel Bader, Claragraben 130, 4057 Basel, Tel. 061/681 45 16  
oder  
Email: dbader@swissonline.ch

+++++

## Fotowettbewerb 2003

Wie in den letzten Jahren wird wiederum an der GV ein Fotowettbewerb durchgeführt. Das Thema ist frei, somit sind der Motivwahl und Kreativität der Fotografen keine Grenzen gesetzt.

## Bildformat bis max. 20 x 25 cm

Bilder bitte dem Präsidenten schicken.

### Pilatus will so im Trainergeschäft bleiben

von Christoph Kugler

Abgesehen vom regelmässig wiederkehrenden Gezerre um die Bewaffnung der Trainingsflugzeuge PC-7 und PC-9 stand Pilatus, damals noch im Besitz von Bührle, gegen Ende der Neunzigerjahre vor einem grundsätzlichen Problem: Sollen die bisher erfolgreichen Trainer nochmals weiterentwickelt werden? Die Aussichten waren beschränkt, zumal man sich mit dem grössten Erfolg der Firmengeschichte Konkurrenz geschaffen hatte: Der neue US-Trainer T-6A basiert auf dem Pilatus-Produkt PC-9 und liefert Lizenzgebühren nach Stans. Er wird aber ebenfalls auf dem Weltmarkt angeboten, und das dank der grossen US-Serienfertigung erst noch günstiger.



#### Mut zum Risiko als Ausweg

Es gab für Pilatus daher nur eine aussichtsreiche Lösung: Innovation, um in Führung zu bleiben. So wurden 1998 Ideen entwickelt und Realisierungsmöglichkeiten evaluiert - und Anfang 1999 entschieden, den Versuch zu wagen. Voraussichtbarer Kostenpunkt des Projekts: 200 Millionen Franken. Mit dem gestrigen Rollout - übrigens exakt elf Jahre nach dem Rollout des damals auch von Fachleuten skeptisch beäugten zivilen PC-12 - hat das anspruchsvolle Projekt ungefähr Halbzeitstand erreicht. Laut Pilatus-CEO Oscar J. Schwenk ist bislang auch rund die Hälfte der 200 Millionen Franken ins Projekt investiert.

#### Erstflug am 1. Juli

Auf den 1. Juli hat Schwenk den Erstflug angesetzt. 2004 soll der PC-21 die Zulassung erhalten und noch im gleichen Jahr den ersten Kunden erreichen. Pilatus möchte in den nächsten 20 Jahren 500 PC-21 verkaufen - zum Stückpreis von 8 bis 10 Millionen Franken (je nach Ausstattung und Konfiguration). Das Flugzeug ist auf eine Lebensdauer von 30 Jahren ausgelegt und soll dabei wesentlich mehr leisten als heutige Turbotrainer - aber über den gesamten Lebenszyklus nicht viel mehr kosten.

#### Luftwaffen-Trainer wirken mit

Der modulare Aufbau und die modernen Fertigungsmethoden sorgen dafür, dass das Konzept lange modern bleiben wird. Und die Tatsache, dass bei der Entwicklung Ausbildungsspezialisten der Luftwaffen der Schweiz, Englands, Australiens und Südafrikas mitgewirkt haben, sorgt dafür, dass das System PC-21 dem entspricht, was moderne Luftwaffen künftig brauchen.

### FULKRA 2002 in Dübendorf:

#### Deutsche MiG-29 und Schweizer F/A-18 übten gemeinsam

Im Rahmen der Ausbildungszusammenarbeit zwischen der Deutschen und der Schweizer Luftwaffe fand vom 17. April bis 3. Mai 2002 in der Schweiz eine gemeinsame Luftverteidigungsübung statt.



Beide Luftwaffen nahmen mit je vier Einsatzflugzeugen an den Übungen teil: Die Deutsche Luftwaffe mit MiG-29, die Schweizer Luftwaffe mit F/A-18. Der Einsatz der deutschen MiGs kam einer Premiere gleich: Noch nie waren in der Schweiz Flugzeuge dieses Typs im Rahmen einer Ausbildungszusammenarbeit mit Schweizer Militärjets geflogen. Die Flugzeuge starteten ab dem Militärflugplatz Dübendorf und flogen gemäss Übungsplanung täglich drei Ablösungen.

Eine vom Bundesrat bewilligte Zusammenarbeitsvereinbarung (Memorandum of Understanding, MoU)

bildete die rechtliche Grundlage der militärischen Ausbildungszusammenarbeit mit der Deutschen Luftwaffe.

### AMADEUS 2002 beendet - Schweizer F/A-18 zurück

Mit der Rückkehr der in Österreich eingesetzten F/A-18 der Schweizer Luftwaffe ging am 07. Juni 2002 die multinationale Luftraumüberwachungsübung AMADEUS 2002 zu Ende. Für den Schweizer Übungsleiter, Brigadier Marcel Muggensturm, verlief AMADEUS 2002 erfolgreich. Die Übung habe die Ziele erreicht und hätte dabei eine "wertvolle Gelegenheit für einen offenen Erfahrungsaustausch auf fachlicher wie auch auf zwischenmenschlicher Ebene" geboten.

Vom 27. Mai bis 7. Juni 2002 nahm die Schweizer Luftwaffe in Österreich an der Übung AMADEUS 2002 teil. Zusammen mit den Luftwaffen des Gastgeberlandes, Frankreichs und - erstmals auch - Italiens, ging es vor dem Hintergrund der Ereignisse vom 11. September 2001 in den USA vor allem darum, die Zusammenarbeit der vier Luftwaffen im Bereich Luftraumüberwachung zu testen und zu vertiefen.

Während AMADEUS 2002 übten Flugzeuge, Radar- und Fliegerabwehrsysteme aus den vier Teilnehmerländern erstmals im Verbund.

Die Schweizer Luftwaffe setzte im Rahmen von AMADEUS 2002 vier F/A-18 und ein Radarsystem ein. Die F/A-18 operierten ab Zeltweg (A) und Dübendorf. Für das, während der Übung erstellte gemeinsame Luftlagebild, setzte die Schweizer Seite ein mobiles Radarsystem TAFLIR, die Franzosen ein Awacs-Flugzeug und die Österreicher ihr "Goldhaube"-Radar ein.



Im Rahmen einer Medienkonferenz, an der die Chefs der beteiligten Luftwaffen teilnahmen, betonte der Kommandant der Schweizer Luftwaffe, dass mit dem 11. September 2001 Luftraumüberwachung und Luftraumsicherung eine neue Bedeutung erhalten hätten. Sicherheit sei nicht selbstverständlich und müsse täglich erarbeitet werden, was seinen Preis habe. Im weiteren konstatierte der Kommandant der Schweizer Luftwaffe vor internationalen Medien, dass nach dem 11. September allen klar sein müsse, dass im Luftraum Einzelinteressen künftig keine Berechtigung mehr haben. Es gelte, Horrorszenarien à la 11. September wenn immer möglich zu verhindern. "Ein solches Vorhaben kann nur grenzüberschreitend geschehen", schloss Korpskommandant Hansruedi Fehrlin.

Die Rechtsgrundlage für die Teilnahme der Schweizer Luftwaffe an AMADEUS 2002 bilden verschiedene, vom Bundesrat bewilligte Zusammenarbeitsvereinbarungen (Memorandum of Understanding) mit den teilnehmenden Staaten.

### Mirage 2000-5 in Payerne

Die französische Delegation bestand aus vier Mirage 2000-5 (inkl eines Reserveflugzeuges), acht Piloten und 30 Mechanikern. Die gemeinsame Übung fand im Rahmen von einem Gegenbesuch statt.

Die rechtliche Grundlage für den Besuch bildet das Memorandum of Understanding (MOU) mit Frankreich vom 14. Mai 1997.

Die Rechtsgrundlage für die Teilnahme der Schweizer Luftwaffe an AMADEUS 2002 bilden verschiedene, vom Bundesrat bewilligte Zusammenarbeitsvereinbarungen (Memorandum of Understanding) mit den teilnehmenden Staaten.

### Die Luftwaffe an der Expo.02

Seit einigen Tagen ist die Landesausstellung Expo.02 eröffnet. Die Luftwaffe ist an verschiedenen Orten im Einsatz. Helikopter vom Typ Alouette 3 und Super Puma Helikopter sind im Bereich der Polizei für die Verkehrsüberwachung und zur Unterstützung der Rega.



An der Erröffnungsfeier haben die F/A-18 Artepilger-Überflüge grossen Erfolg verbucht und weitere Vorführungen sind geplant. Die Luftwaffe wird sich an den folgendem Datum an der Expo 02 präsentieren:

#### Flugvorführung vor der Artepilger Neuenburg:

**06. September 2002**  
(Ausweichdatum: 07.09)

#### Programm:

14.00 -14.10	F/A-18
14.13 -14.18	Fallschirmaufklärer
14.20 -14.40	PC-7 Team
14.42 -15.02	Patrouille Suisse

(Training findet am 05.09 statt, ab 09.00 Uhr, jedoch ohne Fallschirmaufklärer)

### SWISS: Crossair ändert ihren juristischen Namen

Am Montag, 13. Mai, orientierte die Crossair an der Generalversammlung die Aktionäre über das Geschäftsjahr 2001. Vor allem wegen Sonderbelastungen im Zusammenhang mit dem Niedergang der Swissair erlitt sie einen Verlust von CHF 314 Millionen. Die Versammlung stimmte dem Verzicht auf eine Dividendenausschüttung und der Änderung des Namens von Crossair AG in Swiss International Air Lines Ltd. zu.



Crossair schliesst das Geschäftsjahr 2001 mit einem konsolidierten Verlust von CHF 314 Millionen ab. Der überwiegende Teil des Verlustes, nämlich CHF 290 Millionen, ist auf Sonderbelastungen im Zusammenhang mit der Nachlassstundung der SAirGroup zurückzuführen. In der Folge des 11. September hatte die Crossair zudem einen starken Einbruch der Verkehrsnachfrage zu verkraften. Die Fluggesellschaft beförderte letztes Jahr 5,9 Millionen Passagiere, was gegenüber 2000 einem Rückgang von 6% entspricht. Die gesamten Erträge beliefen sich auf CHF 1 393 Millionen, was einer Steigerung von 9% entspricht.

#### Neuer Name für die Crossair

Im Rahmen der Neuorientierung der Crossair AG in die schweizerische interkontinentale Fluggesellschaft hat der Verwaltungsrat beschlossen, den Flugverkehr unter der Marke SWISS zu führen und ab dem 1. Juli 2002 den Firmennamen in Swiss International Air Lines Ltd. zu ändern. Dem stimmten die Aktionäre zu. Die Versammlung hiess auch die Anpassung der Statuten gut: So bezweckt die Gesellschaft neu den Betrieb „einer schweizerischen Fluggesellschaft zur Beförderung von Passagieren, Fracht und Post im In- und Ausland“.

#### Kapitalerhöhung läuft weiter

Verschiedene Kantone und Gemeinden sind bereit, sich an der am 6. Dezember 2001 beschlossenen Kapitalerhöhung zu beteiligen. Da einige ihren Beitrag aber für die ordentliche Kapitalerhöhung nicht rechtzeitig vom Parlament oder im Rahmen eines Referendums vom Volk genehmigen lassen konnten, wurde schon an der letzten Generalversammlung die Schaffung eines genehmigten Kapitals beschlossen. Die Ablauffrist wurde nun bis 30. April 2003 verlängert. Zurzeit sind mehrere Grossaktionäre an der SWISS beteiligt, und zwar der Bund 20,5%, die UBS 10,5%, der Kanton Zürich 10,2%, die CS Group 10,0% und die Amag 6,8%. Breit gestreut im Publikum befinden sich rund 4,0%

Die Generalversammlung fand in der St. Jakobshalle Basel statt. Sie wurde von 1438 Aktionären besucht.

Swiss Pressemitteilung 13.05.2002

## **Embraer RJ 145-Flotte von SWISS vollzählig**

**SWISS, die neue Schweizer interkontinentale Fluggesellschaft, hat ihren 25. Embraer RJ 145 übernommen und damit die Erneuerung des Flottenteils mit bis zu 50 Plätzen erfolgreich abgeschlossen. Das Flugzeug ist gleichzeitig der 600. ERJ 145, der vom brasilianischen Hersteller bisher ausgeliefert wurde.**

Die Übernahme des letzten der seinerzeit von Crossair bestellten 25 Embraer RJ 145 ist ein wichtiger Meilenstein bei der laufenden Erneuerung der SWISS-Flotte. Mit dem zweistrahligen Flugzeug kann die SWISS von ihrem Europa-Drehkreuz Basel aus weiter entfernte europäische Zielorte wie Helsinki und Sevilla im Jet-Tempo anfliegen. Die Reisenden schätzen am ERJ 145 die im Vergleich zu den Turboprop-Flugzeugen kürzeren Reisezeiten und den wesentlich besseren Komfort. Er ist damit ein willkommener Vorläufer für die grösseren Flugzeuge der Embraer-Flotte. Die Einführung der Embraer 170 und 195 beginnt im Frühjahr 2003 und wird voraussichtlich 2006 abgeschlossen sein.

Der 25. ERJ 145 ist wie seine Vorgänger in Etappen von Sao José dos Campos nach Basel überflogen worden. Zwischengelandet und aufgetankt wurde in Natal Brasilien, Sal auf den Kapverdischen Inseln und Casablanca.

Der Auftakt zur Flottenerneuerung ist gut gelungen. Die Crossair hat ihren ersten ERJ 145 im März 2000 übernommen. Ein Jahr später stellte sie mit Nummer 12 den 400. von Embraer gebauten ERJ 145 in Betrieb. Mit nun 600 erzeugten Exemplaren dokumentiert der brasilianische Hersteller eindrücklich den kommerziellen Erfolg dieses Regionaljets.

Die ERJ 145-Flotte von SWISS hat bisher 69'000 Flugstunden und 55'000 Zyklen (Start und Landung) absolviert. Die Einführung des neuen Flugzeugs gestaltete sich genau nach Plan und im wesentlichen reibungslos. Das gilt gleichermassen für den technischen Unterhalt wie für die Flugoperation. Die Technik von SWISS in Basel wird nach der Fertigstellung der erweiterten Anlagen für den Flugzeugunterhalt auch ERJ 145 von anderen europäischen Fluggesellschaften betreuen. CROSSCAT, das Ausbildungszentrum für Personal europäischer Regionalfluggesellschaften auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, schult bereits heute nicht nur Piloten, Cabin Attendants und Mechaniker von SWISS, sondern auch jene von anderen Flugunternehmen auf verschiedene Flugzeugtypen.

Swiss Pressemitteilung 30.05.2002

## **Bekanntgabe des Schiedsgerichts-Entscheidendes erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt**

**Nach der Hauptverhandlung des Schiedsgerichtes am 12.06.2002 mit der Pilotengewerkschaft CCP und der SWISS hat das Gericht entschieden, sein Urteil den betroffenen Parteien voraussichtlich innert Monatsfrist schriftlich mit Begründung zu eröffnen.**

Das Schiedsgericht muss über die Frage entscheiden, ob der bestehende Gesamtarbeitsvertrag (GAV) mit den ehemaligen Crossair-Piloten durch die Vertragsunterzeichnung des Basis-GAV's mit dem Vorstand der ehemaligen Swissair-Pilotengewerkschaft Aeropers verletzt wurde oder nicht.

Vor diesem Hintergrund ruft das SWISS-Management den CCP-Vorstand auf, seinen Mitgliedern den neuen Basis-GAV zur Entscheidung vorzulegen. Er stellt für die ehemaligen Crossair-Piloten ein wertvolles Angebot dar und bietet zusätzlich zu den Vertragsverbesserungen, die bereits verbindlich im gültigen GAV aus dem Jahre 2000 vereinbart wurden, weitergehende Karrieremöglichkeiten und beträchtliche wirtschaftliche Verbesserungen.

Swiss Pressemitteilung 12.06.2002

## Besuchsreise zum JG-74 „Mölder’s“

### Aviatik Fan Club Graubünden

Christoph Schmon, Präsident  
Herrenhofweg 24  
6374 Buochs  
Tel. 041 620 01 14 (P)  
Cambridge 16. Mai 2002

### Besichtigung Jagdgeschwader JG 74 „Mölders“ in Neuburg an der Donau

Liebe Fliegerfans

Der traditionsreiche Verband, Jagdgeschwader 74 Mölders" in Neuburg an der Donau (D), lädt uns zur Besichtigung des Fliegerhorstes ein. Das Jagdgeschwader 74 fliegt die F-4 Phantom, auch genannt „Russkübel“ An diesem Tag werden wir eine Fotoerlaubnis haben.

Der Anlass findet statt am  
**Dienstag, 20. August 2002; Richtzeit: 10.00 Uhr.**

Wir haben die Möglichkeit, uns durch den Truppenhaushalt verpflegen zu lassen. Dies kostet pro Person 2.30 Euro.

Anmeldungen sind bis spätestens 26., Juli 2002, an obige Adresse zu richten. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. Berücksichtigung in der Reihenfolge der Anmeldung. Grundsätzlich steht dieser Anlass allen Interessierten offen. Bei zu vielen Anmeldungen haben Mitglieder von folgenden Vereinen Vorrang:

Aviatik Club Basel  
Aviafan  
FEBE  
FEZ  
Aviatik Fan Club Graubünden

**Der Aviatik Fan Club Graubünden organisiert keinen Transport nach Neuburg an der Donau, er vermittelt nur Mitfahrgelegenheiten.**

Zurzeit absolviere ich einen Sprachaufenthalt in England. In dringenden Fällen bin ich erreichbar unter Christoph Schmon, c/o Mrs C Cooper, 1 Holbrook Road, Cambridge CB1 7SX.

**Teilnehmer erhalten rechtzeitig weitere Informationen (Anfahrt, Treffpunkt, usw.) zu diesem Anlass.**

Mit „Fliegergruss“  
Chr. Schmon

**Anmeldung Besuch JG 74** an Chr. Schmon, Herrenhofweg 24, 6374 Buochs;

**Anmeldeschluss 26. Juli 2002**

**Name:** \_\_\_\_\_ **Vorname:** \_\_\_\_\_

**Adresse:** \_\_\_\_\_ **PLZ/ORT:** \_\_\_\_\_

**Tel:** \_\_\_\_\_

**Mitglied im:** \_\_\_\_\_

? Ja, ich verpflege mich bei der Truppe zu 2.30 Euro

? Ja, Ich suche eine Mitfahrgelegenheit

Anzahl freie Plätze in meinem Fahrzeug \_\_\_\_\_

**Ort:** \_\_\_\_\_ **Datum:** \_\_\_\_\_

## Clublokal aktuell

Jeweils an den Samstagen ab 14.00 Uhr - 18.00 Uhr (siehe Liste) ist unser Clublokal auf dem Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg beim alten Hangar geöffnet. Hier werden geselliges Beisammensein und der Kontakt gepflegt! Besuchen Sie das Lokal und überzeugen Sie sich selbst! Was so geboten wird finden Sie untenstehend. Gäste sind jederzeit willkommen.

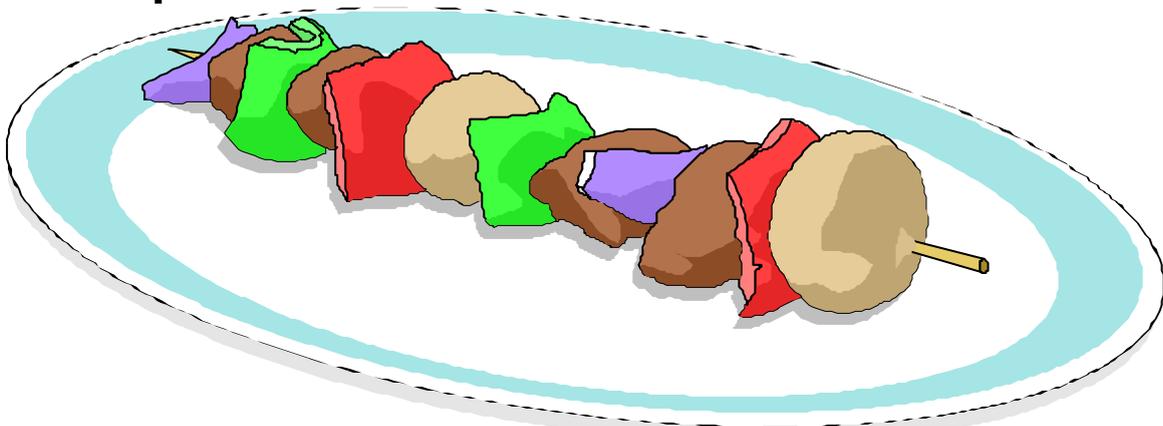


### Ablöseplan Clublokal:

Datum	Wirt	Bemerkungen
29.06.2002	<b>Wirt gesucht</b>	<b>Colmar Air Show am 30.06.2002</b>
06.07.2002	Thomas Soder	
13.07.2002	Sonja + Stefan Mangold-Marx	Ab 16.00 Uhr Grillplausch
<b>20.07.2002</b>	<b>Wirt gesucht</b>	
27.07.2002	<b>Wirt gesucht</b>	
03.08.2002	Daniel Bader	
10.08.2002	<b>Wirt gesucht</b>	
17.08.2002	Thomas Soder	
24.08.2002	Reto Fasciati	Ab 1600 Uhr geöffnet

*Nicht vergessen!!!!!!!*

Grillplausch im Clublokal am 13. Juli 2002



Bitte bei Sonja + Stefan Mangold-Marx anmelden!!!!