

Jetzt erhältlich!

MENSCHEN MASCHINEN MISSIONEN

Geschichten vom Militärflugplatz Dübendorf 1914 – 2014



Mit der Schweizer Luftwaffe kann im Jahr 2014 auch der Militärflugplatz Dübendorf seinen 100. Geburtstag feiern. Von den ersten mit Stoff bespannten Holzflugzeugen über legendäre Maschinen wie C-36, Morane, Mustang, Hunter, Mirage und F/A-18 bis hin zu den Transporthelikoptern hat die Basis im Glatttal in den vergangenen 100 Jahren alles gesehen. Das Jubiläumsbuch schildert die Geschichte des Flugplatzes anhand der Menschen, die sie geprägt haben, zeigt aber auch die Maschinen – Flugzeuge und Helikopter –, mit denen die Missionen ab Dübendorf geflogen wurden. Diese Einsätze finden nicht nur auf und um den geschichtsträchtigen Flugplatz statt. Sie haben Dübendorfer Piloten und Mechaniker bis nach Griechenland, Albanien, Israel und sogar Sumatra geführt. Einige von vielen im Buch geschilderten Episoden aus der Geschichte des Flugplatzes sind:



- Das Wirken und der frühe Tod des Fliegerpioniers Oskar Bider
- Ein Gespräch mit einem in der Schweiz notgelandeten amerikanischen Bomberpiloten aus dem Zweiten Weltkrieg
- Die Landung einer Messerschmitt Me 110 mitten im Krieg und die politischen Querelen, die darauf folgten
- Die Aufklärungsmissionen mit der Mirage IIIRS während des Kalten Krieges
- Der letzte Start eines Kampffjets ab Dübendorf
- Ein Blick in die Zukunft des Flugplatzareals

CHF 65.–, plus Verpackung und Porto CHF 10.–. Besuchen Sie uns an der AIR14 in Payerne, dort erhalten Sie unser Buch zu einem Spezialpreis!

Weitere Informationen, Ansichten und Bestellungen:
www.100jahre-flugplatz-duebendorf.ch oder Telefon 041 885 13 06

Wie RUAG Aviation die Turbo Trainer des PC-7 TEAM wartet
 «The show must go on»



Anlässlich des Rollouts des Pilatus PC-24 präsentierte das PC-7 TEAM am 1. August in Buochs erstmals seine neue Rauchanlage an sechs PC-7.

Da die Pilatus Turbo Trainer des PC-7 TEAM nun Namen und Positions-Nummer des Piloten tragen, wirkt sich ein Ausfall eines Flugzeugs bedeutender aus als zuvor. Gefordert ist RUAG Aviation in Lodrino, in Zusammenarbeit mit der Luftwaffe, denn die NCP-7 der Schweizer Luftwaffe werden im Tessin gewartet.

Fotoreport von Hansjörg Bürgi

«Eine Panne bei einem Flugzeug des PC-7 TEAM ist bei uns ein AOG-Fall, also ein Totalausfall (Aircraft on Ground), und muss schnellstmöglich behoben werden», erwähnt Roman Gerber, Teamleader bei RUAG Aviation in Lodrino. Gegenüber den «normalen» PC-7 der Luftwaffe unterscheiden sich jene des PC-7 TEAM neu nicht nur durch die grosse Nummer auf dem Seitenleitwerk, den Namen des Piloten unter der Cockpit-Haube und dem Jubiläumslogo, sondern aus technischer Sicht insbesondere durch die Rauchanlage. Diese hat die Pilatus Flugzeugwerke AG selbst entwickelt und in sieben der neun «Turbos» des PC-7 TEAM eingebaut.

«Es ist ein Jubiläums-Geschenk im Rahmen von 100 Jahre Schweizer Luftwaffe, 75 Jahre Pilatus Flugzeugwerke und 25 Jahre PC-7 TEAM», erwähnt Oberst Werner Hoffmann, Kommandant des PC-7 TEAM (siehe Kas-

ten). Die Rauchanlage kann modulmässig ins Gepäckfach des PC-7 montiert werden. Der Rauch gelangt via eine separate, vom Cockpit aus gesteuerte Leitung in die Turbine und über das rechte Auspuffrohr ins Freie.

Alle 125 Stunden eine Kontrolle

Die 28 NCP-7, welche die Schweizer Luftwaffe heute noch einsetzt, werden jeweils nach 125 Flugstunden aus dem Betrieb genom-



Roman Gerber (links) und Max Grob von RUAG vor einem PC-7 in Lodrino.



Diesen Sommer sind die Flugzeuge des PC-7 TEAM mit dem Jubiläumslogo, dem Namen des Piloten und der Team-Nummer verziert. Diese soll allerdings nur bis am 25. Oktober, dem offiziellen 25-Jahr-Jubiläum des PC-TEAM am Heck prangen.

PC-7 TEAM

Rauch zum Geburtstag

Aus Anlass von **100 Jahre** Schweizer Militärluftfahrt, **75 Jahre** Pilatus Flugzeugwerke AG und **25 Jahre** PC-7 TEAM haben die Pilatus Flugzeugwerke AG der Schweizer Luftwaffe ein Geschenk gemacht und sieben PC-7 der Luftwaffe mit einer Rauchanlage versehen. Der Einsatz der Rauchanlage ermöglicht es nun auch dem PC-7 TEAM, die **Dynamik, Dreidimensionalität** und die raschen Abläufe der militärischen Fliegerei der Bevölkerung eindrücklicher vor Augen zu führen. Sieben Rauchflugzeuge bedeuten, dass mit zwei Reserven immerhin fünf Rauchflugzeuge eingesetzt und somit in den grossen Neunerformationen in der hintersten Linie (Positionen Turbo 5, 6, 7, 8, 9) regelmässig Rauch nachgezogen werden kann. Ebenso ist es beispielsweise den Solisten (Turbo 7, 8) nun möglich, die rasanten Abläufe bei Kreuzungen den Zuschauern nachvollziehbar vor Augen zu führen. Selbstverständlich setzt das PC-7 TEAM nicht nur fünf Rauchflugzeuge ein. Sollten sechs oder sieben Rauch-PC-7 zur Verfügung stehen, dann werden auch diese eingesetzt. Das Programm ist darauf ausgelegt, fünf, sechs oder sieben PC-7 mit Rauch einzusetzen. Es ist zu hoffen, dass die Luftwaffe umgehend noch weitere Flugzeuge mit einer Rauchanlage versieht. So könnte das PC-7 TEAM in naher Zukunft mit **allen neun** Flugzeugen die gewichtigen Vorteile einer Rauchanlage nutzen.



Während einer 125-Stunden-Kontrolle werden während mehreren Tagen sämtliche Systeme des PC-7 eingehend geprüft.

men und durchlaufen einen drei- bis fünftägigen Check (O-Level). Diese Arbeiten werden vornehmlich bei der Schweizer Luftwaffe in Locarno, bei intensivem Schulbetrieb im Sommer, aber auch bei RUAG Aviation in Lodrino durchgeführt. Erst kürzlich ist dieses Kontrollintervall von 100 auf 125 Stunden erhöht worden, womit einerseits die Wartungskosten gesenkt und andererseits die Flottenverfügbarkeit erhöht werden konnte.

Bei der 125-Stunden-Kontrolle werden sämtliche Systeme des PC-7 nach genauen Checklisten geprüft. Ein wesentlicher Teil davon entfällt auf die Pratt & Whitney Canada PT6A-25A Propellerturbine, welche 550 PS leistet. Mit einem Boroskop erhält ein entsprechend ausgebildeter Techniker der RUAG ein gutes Bild über den Zustand der Turbine. «Das Boroskop ist mit einem Endoskop vergleichbar, das einem Arzt Bilder aus dem menschlichen Körper liefert», erklärt Roman Gerber. Werden bei der Turbine beispielsweise Schäden an den kleinen, zehn Millimeter breiten Schaufeln festgestellt, muss dies bis ins Detail analysiert werden, um sicherheitsrelevante Defekte ausschliessen zu können.

Fünfjahres-Vertrag mit Luftwaffe

Der Unterhalt der Flugzeuge der Schweizer Luftwaffe bei RUAG Aviation (ausgenommen sind jene des Lufttransportdienstes des Bundes LTDB) ist seit 2013 erstmals mit einem Fünfjahres-Vertrag geregelt. Wie Engineering Manager Giuliano Albertini von RUAG Aviation in Lodrino erwähnt, führt diese neue Zusammenarbeitsregelung zu mehr Kosteneffizienz, und für die Luftwaffe sind die Ausgaben besser planbar. Früher wurden die Leistungen von RUAG gemäss Aufwand abgegolten. Heute

gilt ein Festpreis, womit das Risiko für den Kunden kleiner wird. Den gesamten Unterhalt der Luftwaffen-Flotte spricht RUAG Aviation eng mit der Nutzungssteuerung des Einsatzes Luftwaffe in Dübendorf ab.

Die 28 NCPC-7 der Schweizer Luftwaffe leisten zusammen rund 4000 Flugstunden pro Jahr, somit kommt ein einzelnes Flugzeug im Durchschnitt auf jährlich 150 Stunden. 25 PC-7 sind immer einsatzbereit, was die von der Luftwaffe geforderte Einsatzbereitschaft der Flotte übersteigt. Gemäss RUAG Aviation ist bei dieser Nutzung der PC-7-Flotte ein Betrieb bis ins Jahr 2025 problemlos möglich und auch von der Luftwaffe so geplant.

Wie die Einsätze koordiniert werden

Der Flugzeug-Koordinator im PC-7 TEAM ist der Einsatz-Offizier. Wie Teammitglied Hptm Mario «Thöma» Thöni (Turbo TRE) erklärt, erstellt er die Flugpläne für die Trainings und Demos. Er organisiert zusammen mit der Nutzungssteuerung in Dübendorf, dass die richtigen und genügend Flugzeuge am entsprechenden Datum beim richtigen Flugplatz bereitstehen. Dafür sind auch Flugzeugverschiebungen notwendig, wobei die Teampiloten mithelfen. Anders als die Patrouille Suisse, fliegt das PC-7 TEAM nicht immer vom gleichen Flugplatz aus, denn die PC-7 werden hauptsächlich von der Pilotenschule und anderen Nutzern an verschiedenen Standorten als Ausbildungs- und Verbindungsflugzeuge verwendet.

Der Einsatz-Offizier nimmt jeweils vor den Events mit dem Hallenchef des entsprechenden Flugplatzes Kontakt auf. Da werden die Details besprochen: Welcher Pilot erhält welches Flugzeug? Jeder PC-7 unterscheidet sich vom anderen, einige hätten etwas mehr Power, fügt Mario Thöni bei. Auch ob einige Flugzeuge als Doppelsitzer vorbereitet werden müssen, ob die Rauchanlage bereitgestellt werden muss, und weiteres mehr, wird festgelegt.

«Wenn alles rund läuft, haben wir am eigentlichen Event nicht mehr viel zu besprechen. Unsere Leute leisten eine Super-Arbeit.

Wir Piloten können einfach kommen und einsteigen. Nach dem Flug legen wir fest, ob voll- oder etwa nur dreiviertel-voll getankt werden soll. Wenn der nächste Einsatz nicht weit entfernt ist, macht dies Sinn, denn jedes Kilo Gewichtsreduktion gibt uns mehr Leistung», fährt PC-7 TEAM-Pilot Mario Thöni fort. Falls während eines Fluges technische Probleme (auch kleine Störungen) aufgetreten sind, bespricht der Einsatz-Offizier dies direkt mit den verantwortlichen Mechanikern der Luftwaffe. Manchmal können sie eine Reparatur sofort ausführen (etwa ein defektes Landelicht), manchmal wird ein Flugzeug als «nicht mehr flugtauglich» deklariert. In diesem Fall wird für den nächsten Flug die Reservemaschine bereit gemacht und eingesetzt.

Kollegiales Verhältnis

Das Verhältnis zu den Mechanikern sei sehr kollegial. Meistens halte man bei der Flugzeugübernahme noch ein kleines Schwätzchen, meint Mario Thöni weiter. Was ebenfalls einzigartig sei – und zwar generell in der Schweizer Luftwaffe – dass der Pilot bei der Flugzeugübernahme keinen «Walk around», die Vorflugkontrolle, am Flugzeug mache. Die Piloten der Schweizer Luftwaffe haben also vollstes Vertrauen in ihre Mechaniker.

Was geschieht bei einer g-Überschreitung? Mario Thöni: «Das kommt nur sehr selten vor. Entscheidend ist, wie hoch der maximal zulässige g-Wert überschritten wurde. Je nachdem ergibt sich eine kurze und einfache Kontrolle.» Werde aber ein gewisser Wert überschritten, müsse das Flugzeug neu vermessen werden, um zu erkennen, ob es sich «verzogen» habe. Nach einem solchen Vorfall wird für den nächsten Flug das Reserveflugzeug eingesetzt, bis der betroffene PC-7 von der Maintenance wieder freigegeben ist. Dies verhält sich nicht nur im Einsatz mit dem PC-7 TEAM so, sondern ist gängige Praxis bei allen Operationen der Luftwaffe.

Sollte während der AIR14 ein Flugzeug des PC-7 TEAM defekt sein, fliegt der betreffende

LSML

Privatairport Lodrino?

Wie bei anderen früheren schweizerischen Militärflygplätzen wird auch in Lodrino künftig eine private Trägerschaft angestrebt. Heute gehören ein Teil der Anlagen im südlichen Bereich des Areals, die Piste und die Rollwege zum Inventar der **Armasuisse**. Max Grob vom Business Development der RUAG Lodrino erwähnt, dass eine entsprechende Betreibergesellschaft für die private Nutzung des Flugplatzes gegründet werden muss. Die Gemeinde Lodrino sei dem Flugplatz gegenüber sehr positiv eingestellt und eigentlich die treibende Kraft einer Privatisierung. Ein entsprechendes Verfahren im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist seit November 2013 bereits genehmigt. Neben **RUAG Aviation** benützt auch der Helikopter-Unterhaltsbetrieb **Karen SA** mit seinem Agusta-Service Center den Flugplatz. Auf der Westseite der 800 Meter langen und 40 Meter breiten Piste 16/34 ist zudem der Helikopterbetreiber **Heli TV** angesiedelt. RUAG Aviation führt in Lodrino ihr **Kompetenzzentrum** für die Turbo-Prop-Flugzeuge, insbesondere für die Typen PC-6 Turbo-Porter, PC-7 und PC-9. Auch werden unter EASA Part 145 Cessna Caravan und King Air Turboprops gewartet.

Pilot die Reservemaschine, welche aber nicht beschriftet ist. Dauert der Ausfall länger, verfügt das PC-7 TEAM pro Pilot über ein Ersatz-Namensset. So könnte diese Reservemaschine wieder mit dem Namen des entsprechenden Piloten beklebt werden. Falls eine Rauchanlage aussteigt, muss der Leader die Choreographie mit dem Rauch so neu organisieren, dass sie jeweils symmetrisch aussieht. «Diese Flexibilität müssen wir auch haben, wenn wir bereits in der Luft sind, und wider Erwarten eine Rauchanlage nicht funktioniert», ergänzt Hptm Mario Thöni. www.pc-7-team.ch



Das Jubiläumslogo ziert nun alle Flugzeuge des PC-7 TEAM. – Der Flugzeug-Koordinator im PC-7 TEAM ist Mario «Thöma» Thöni.



Foto Schweizer Luftwaffe