



DATENSAMMLUNG LUFTFAHRZEUGE

Aktuelle Luftfahrzeuge 2024



Erhalten Sie gratis die Daten und Bilder von 30 spannenden Luftfahrzeugen, welche aktuell auf Schweizer Flugplätzen zu sehen sind.

Mit dieser Datensammlung können Sie nicht nur die technischen Daten, sondern auch die Geschichte von 30 spannenden Luftfahrzeugen erfahren.

Zudem erhalten sie fantastische Aufnahmen dieser Luftfahrzeuge, welche durch den bekannten Spezialisten für Flugaufnahmen Tino Dietsche (vgl. www.airpics4you.ch) gemacht wurden.

[Mehr erfahren](#)

1. AIRBUS HELICOPTERS H-125

Der Airbus Helicopters H125 «Écureuil» (Eichhörnchen) ist der erste am Fließband hergestellte Hubschraubertyp des französischen Herstellers Aérospatiale. (später Eurocopter, heute Airbus Helicopters).

Der Erstflug des AS 350 Prototyps erfolgte am 27. Juni 1974 noch mit einer Lycoming Turbine. Der erste Flug mit der Turboméca Arriel-Turbine, welche später auch in der Serie verbaut wurde, war am 14. Februar 1975.

Am 27. September 1979 startete erstmals die AS 355E Écureuil 2 bzw. Twinstar, diese mit zwei Turbinen ausgestattete Version wurde später aufgegeben und durch den modernen EC-135 heute H135 ersetzt. Mit der Einführung der AS 3650 wurde auch der «Starflex-Rotorkopf» eingeführt, ein System bei dem die Anzahl der beweglichen Teile ein Viertel der bis dahin üblichen Bauweise betrug. Dies verlängerte die Wartungsintervalle und auch der Produktionsaufwand wurde erheblich reduziert.

Die H125 wie sie heute heisst wurde stetig weiterentwickelt und ist im Jahr 2023 absoluter Marktleader. Aktuell fliegen gemäss Hersteller weltweit rund 4200 Helikopter der H125-Familie, was im Jahr 2022 einem Marktanteil von 63 Prozent entspricht.

Die H125 hat auch mehrere Rekorde auf ihrem Konto, so wurde z.B. am 25. März 2002 der knapp 30 Jahre bestehende Höhenrekord für Hubschrauber mit 12'954m geknackt.

Am 14. Mai 2005 landete Didier Delsalle mit einer AS 350 B3+ als erster Mensch auf dem Gipfel des Mount Everest auf 8'848m.

Am 29. April gelang Daniel Aufdenblatten (Pilot der Air Zermatt) die Rettung von drei Alpinisten aus 7'000m Höhe im nepalesischen Annapurna Gebiet mit einer AS 350 B3. Es handelt sich dabei um die höchstgelegene Bergrettung mit einem Helikopter.

[Mehr erfahren](#)





2. ALENIA C-27J

Die Alenia C-27J Spartan ist ein mittlerer militärischer Mehrzwecktransporter mit STOL-Eigenschaften der aus einer italienisch-US-amerikanischen Kooperation entstand. Hersteller ist der italienische Rüstungskonzern Leonardo.

Die C-27J Spartan ist eine Weiterentwicklung der italienischen Aeritalia G.222 welche 1970 ihren Erstflug hatte. Die C-27J ist insbesondere auch mit ihrem Spitznamen «Baby Herc» bekannt. Diesen trägt sie aufgrund der Tatsache, dass sie doch einiges an Komponenten ihrer grösseren mit vier Triebwerken ausgestatteten Schwester der Lockheed C-130J Hercules an und in sich hat. Nebst den optischen Ähnlichkeiten hat die C-27J die Triebwerke und die Avionik-Systeme der C-130J.

Die Maschine ist als klassisches militärisches Mehrzweck Transportflugzeug konzipiert und besitzt Kurzstart und Lande-Eigenschaften. So kann sie auf Pisten mit nur 580m Länge starten und auf nur 340m landen. Das dies auch auf unbefestigten Pisten möglich ist versteht sich von selbst. Die Maschine kann bis zu 11.5 Tonnen Fracht laden und hat trotz Turboprop-Antrieb eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 602 km/h.

Es sind verschiedene Lade-Konfigurationen möglich, z.B. 66 Soldaten mit 2 Lademeistern, 46 Fallschirmspringer mit 2 Lademeister oder z.B. eine MEDEVAC mit bis zu 36 Krankentragen und 6 Sanitäter.

Die Maschine ist seit mehreren Jahren während des WEF auch in Altenrhein zu sehen. Die Luftwaffe von Litauen fliegt jeweils die Regierungsvertreter mit der Maschine in die Schweiz. Die dabei eingesetzte Maschine ist mit einem Ausleger für Luftbetankung ausgestattet und die Passagiere werden in einem VIP-Modul welches über die Heckrampe in die Maschine geschoben wird transportiert.

[Mehr erfahren](#)

3. ATR-72

Die ATR-72 ist ein vom französisch-italienischen Konsortium Avions de Transport Régional hergestelltes Turboprop-Regionalflugzeug für Fracht und Passagiere auf Kurzstrecken. Ihren Erstflug hatte die aus der kürzeren ATR-42 entwickelten ATR-72 im Jahr 1988.

Der robuste Schulterdecker ist zivil und militärisch im Einsatz. Die ATR-72 ist 4.5m länger als ihre kleinere Schwester ATR-42. Nebst reiner Passagier- oder Fracht-Version ist die Maschine auch regelmässig als Kombi anzutreffen. Die Maschine weist gegenüber Konkurrenz-Produkten ein paar Besonderheiten auf. So hat sie z.B. kein Hilfstriebwerk, stattdessen kann die Propellerwelle des rechten Triebwerks (Zweiwellen Turboprop-Triebwerk) gebremst und somit stillgelegt werden, während das eigentliche Triebwerk weiterläuft. Während bei anderen Modellen der Ein- und Ausstieg gleich hinter dem Cockpit erfolgt, hat die ATR ihre Türe am Heck. Aus diesem Grund befindet sich auch der Gepäckladeraum im vorderen Teil der Maschine mit einer relativ grossen Cargo-Türe. In der reinen Fracht-Version ist so unter anderem auch der Transport von bis zu 7 Standard-Fracht Containern oder Paletten möglich. Die Maschine ist deshalb auch bei diversen Fracht-Airlines wie Fedex im Einsatz.

Aufgrund der Länge hinter dem Hauptfahrwerk neigt die ATR-72 dazu nach hinten zu kippen. Deshalb wird am Boden routinemässig eine Stütze unter dem Heck angebracht, welche ein allfälliges Kippen auffängt.

Bis Oktober 2022 wurden bereits 1'164 Exemplare der ATR-72 ausgeliefert.

Unter dem Namen ATR Evo soll ab 2030 eine neue Version mit neuen Triebwerken, mehr Propellerblättern und «hybriden Fähigkeiten» auf den Markt kommen, der Hersteller verspricht eine Betriebskosteneinsparung im zweistelligen Bereich, insbesondere durch 20% geringeren Treibstoffverbrauch.

[Mehr erfahren](#)



4. BELL 429

Die 8-sitzige Bell 429 ist ein zweimotoriger Hubschrauber des US-amerikanischen Herstellers Bell Helicopter. Ihren Erstflug hatte die Bell 429 im Februar 2007. Die Konstruktion beruht auf der Bell 427, deren Vorgänger ein leider nicht erfolgreicher zweimotoriger Versuch der erfolgreichen Bell 206 war.

Gegenüber der Bell 427 verfügt die Bell 429 über eine grössere Kabine mit flachem Boden sowie eine moderne Avionik, die Instrumentenflug zulässt. Die Maschine besitzt einen Vierblatt-Hauptrotor mit variabler Drehzahl. Nebst der gewohnten Varianten mit Kufen ist auch eine Variante mit einziehbarem Radfahrwerk erhältlich. (Bell 429WLG). Ebenfalls eine Option ist die Heckklappe für den Patiententransport.



In der Schweiz wird die Bell 429 insbesondere von der Air Zermatt und der Alpine Air Ambulance in der Rettungs-Heli Konfiguration inkl. 90m langer Rettungswinde eingesetzt. Durch die flache Kabine und ein Schienensystem kann die Maschine innert kürzester Zeit vom VIP- zum Rettungshelikopter umgebaut werden und deckt somit eine grosse Bandbreite an Missionen ab.

Die Maschine ist bei den Betreibern durch ihren grossen und komfortablen Innenraum und die grosse Leistungsfähigkeit, insbesondere im Gebirge sehr beliebt und bietet damit eine erhöhte Sicherheit.

Ende 2022 hat die Air Zermatt eine Bestellung für eine dritte Bell 429 unterschrieben.

[Mehr erfahren](#)



5. BELL 505

Die Bell 505 wurde erstmals als Konzept an der Pariser Luftfahrtmesse 2013 vorgestellt. 2014 erfolgte die Vorstellung als Bell 505 JRX (Jet Ranger X). Am 10. November 2014 erfolgte der Erstflug. 2017 wurden die ersten Maschinen schliesslich an die Kunden ausgeliefert.

Die Bell 505 tritt ihn die Fussstapfen des wohl bekanntesten Hubschraubers der Welt, dem Bell Jet Ranger 206. Gleichzeitig steht die Bell 505 in direkter Konkurrenz zum Robinson R66.

Leistungsfähig und flexibel, so preist Bell ihren 505er an. Und genauso flexibel lässt er sich auch konfigurieren. Als Ausbildungs-Helikopter, über Transport, HEMS bis zum Polizei-Helikopter, in allen möglichen Varianten sind die Bell 505 weltweit im Einsatz.

Optisch unterscheidet sich die Maschine stark von ihrem Vorgänger Jet Ranger, insbesondere die Frontpartie mit ihren weit nach unten gezogenen Fenstern gibt der Maschine ihren speziellen Charakter.

In der Schweiz sind Stand Februar 2024 rund 9 Maschinen des Typs Bell 505 im HB-Register. Die in der Schweiz eingesetzten Maschinen werden vorwiegend für Ausbildungsflüge und Rundflüge eingesetzt.

[Mehr erfahren](#)

6. BLÉRIOT XI

Die Blériot XI flog am 30. Januar 1909 zum ersten Mal. Dieser Nachbau von 1999 dürfte weltweit das einzige flugtüchtige Exemplar eines Modells aus den Anfängen der Fliegerei sein. Am 25 Juli 1909 flog Louis Blériot von Calais in etwas mehr als einer halben Stunde über den Ärmelkanal nach Dover. Danach war das Flugzeug so berühmt, dass über 800 Exemplare nachgebaut wurden. Die Blériot wurde in den ersten Kriegsjahren ab 1914 bei den Franzosen und Engländern in verschiedenen Varianten in grosser Zahl eingesetzt. Die Schweizer Armee verfügte während des Ersten Weltkrieges ebenfalls über zwei Blériots.

Die Geschichte der Blériot XI und des wohl bekanntesten Schweizer Piloten der Pionierzeit, Oskar Bider, sind eng miteinander verbunden. Während in den Anfangszeiten des Flugzeugbaus die meisten Konstrukteure auf Doppeldecker setzten, war der Franzose Louis Blériot von der Idee besessen, mit einer Eindecker-Maschine fliegen zu können. Nach zehn erfolglosen Versuchen konstruierte er sein 11. Modell, die Blériot XI. Dieses Flugzeug wurde 1908 am Salon de l'Automobile et de l'Aéronautique in Paris der Öffentlichkeit vorgestellt. Nach dem Erfolg mit der Kanalüberquerung gründete Blériot auch eine Pilotenschule, wo einer seiner ersten Schüler und Käufer einer Blériot XI-b der Schweizer Oskar Bider war. Im August 1914 übernahm die Armee seine Maschine und setzte sie unverzüglich für Grenzüberwachungsflüge ein.

Die im FFA-Museum ausgestellte HB-RCV wurde von Hans Furrer, pensionierter Swissair MD11- Captain in Oberwil/BL, während 15 Jahren in der Freizeit nachgebaut. Es sind einige originale Blériot- teile verwendet worden wie z.B. die Räder, einige Spanschlösser und der Motor. Der Erstflug des Nachbaus erfolgte am 1. April 1999. Das Flugzeug ist schwierig zu fliegen, da es über keine Querruder verfügt, sondern über die Verwindung der beiden Flügel gesteuert wird. Am besten fliegt sich die Blériot bei Windstille, da ihre Stabilität generell nicht sehr gross ist.

[Mehr erfahren](#)





7. BOEING STEARMAN

Die Flugzeugfirma Stearman entwickelte 1933 trotz der weltweiten Wirtschaftsrezession einen 2sitzigen Doppeldecker unter der Bezeichnung Stearman. Vom technischen Standpunkt aus war die Maschine damals bereits überholt, und deshalb fanden sich auf dem zivilen Flugzeugmarkt praktisch keine Käufer. Die US-Army und die Navy suchten in der Zeit einen neuen Standardtrainer für die Pilotenausbildung und interessierten sich deshalb für den einfachen und robusten Doppeldecker. Bis Kriegsende wurden nicht weniger als 10'346 Stearman-Doppeldecker gebaut. Die meisten US-Piloten, die im Zweiten Weltkrieg im Einsatz waren, absolvierten ihre Grundausbildung auf dem Modell Stearman. 1936 wurde- basierend auf der Version 75- die Exportversion Modell 76 mit höherer Motorleistung (320-400 PS) und leichter Bewaffnung entwickelt. Es konnten 2 MG im unteren Flügel und ein drehbares MG im hinteren Cockpit eingebaut und bis zu 55 kg Bomben unter dem Rumpf mitgeführt werden.

Nach dem Krieg fanden die von der Army und Navy ausgemusterten Stearman vor allem in der Landwirtschaft als Sprühflugzeuge Verwendung. Dadurch blieben rund 2'000 Boeing-Stearman bis in die 60er Jahre erhalten. Die meisten dieser Flugzeuge wurden dann später von Flugzeugliebhabern wieder in den Originalzustand umgebaut, und so sind bis heute noch eine grössere Anzahl der Standard-Stearman weltweit im Einsatz.

1989 konnte der Stearman HB-RBG erstmals in der Schweiz geflogen werden. Im Oktober 1989 wurde das Flugzeug durch eine Notlandung auf dem Firmengelände der Schindler Waggonfabrik infolge Triebwerkausfall nach dem Start in Altenrhein stark beschädigt. Das Wrack wurde ohne Flügel und ohne Motor nach Amerika zur Firma Air Repair Inc. transportiert. Originalersatzteile waren vorhanden, und das Flugzeug konnte wieder komplett aufgebaut und auf 0-Stunden revidiert werden. Seit dem März 1991 wird der Stearman wieder regelmässig geflogen und ist heute im Besitz des Stearman-Clubs mit Sitz in Altenrhein und ist im FFA Museum Altenrhein zu besichtigen.

[Mehr erfahren](#)



8. BÜCKER 131

Die originale Bücker 131 Jungmann wurde 1933 von Clemens Bücker entworfen. Der Doppeldecker war als Schulflugzeug ausgelegt und wurde in Rangsdorf (Deutschland), später auch in der Tschechoslowakei, in Spanien und in der Schweiz gebaut. Der Rumpf besteht aus einer Stahlrohrkonstruktion, die Flügel sind aus Holz gefertigt. Das ganze Flugzeug ist mit Stoff bespannt und kann somit ohne zeitliche Einschränkung immer wieder erneuert werden.

Dieses Schulflugzeug hat sich ausgezeichnet bewährt und verblieb über 30 Jahre im Schul- betrieb der Luftwaffe. Zur Lärmbekämpfung sind in den sechziger Jahren alle noch eingesetzten Flugzeuge mit einem Schalldämpfer versehen worden. Da ursprünglich weder Funk noch Navigationsinstrumente vorhanden waren, musterte die Luftwaffe 1971 die gesamte Bücker- Flotte aus. Die noch flugtüchtigen Maschinen wurden vom Aero-Club der Schweiz übernommen.

Um die Leistung zu verbessern und unbeschränkten Rückenflug zu ermöglichen, wurden die meisten Bücker Jungmann vom störanfälligen Hirth-Motor mit 100 PS auf einen Lycoming-Boxermotor mit 180 PS umgebaut. Der Umbau wurde durch die FFA in Altenrhein vorgenommen und machte die Bü 131 zu einem vollwertigen Akrobatikflugzeug mit der Möglichkeit zur Rückenvrille, daher das RV auf dem Seitenleitwerk. Auch heute noch werden die Bücker Jungmann erfolgreich in den untersten Kategorien an Kunstflugmeisterschaften eingesetzt.

[Mehr erfahren](#)

9. CESSNA 680A CITATION LATITUDE

Die Cessna Latitude wird vom US-amerikanischen Flugzeughersteller Textron Aviation (Cessna) gebaut und ist ein Midsize-Business Jet, der sich von der Grösse her zwischen der Cessna Citation XLS und der Citation Sovereign einreicht. Erstflug des Typs war am 18. Februar 2014. 2015 erfolgte die Zulassung durch die FAA und EASA.

Mit ihrer rund 1.95 m breiten und 1.83 m hohen Kabine ist die Latitude der breiteste Jet der Citation-Reihe. Die Kabine umfasst für jeden Passagiersitz umfassende Systeme für Luft, Licht, Sichtschutz, Sound usw. die mittels Touchscreen bedienbar sind.

Im Cockpit dominieren 3 grosse rund 14 Zoll grosse Displays, ergänzt von zwei kleineren Displays den Arbeitsplatz der zwei Piloten. Das Garmin Synthetic Vision System bietet eine virtuelle Ansicht auf das Terrain, Hindernisse, Traffic usw., auch bei schlechter Sicht.

Die hier gezeigte OE-GGM ist seit 2019 in St. Gallen-Altenrhein stationiert und wird durch die Smartline Luftfahrt GmbH aus Bregenz operiert.

[Mehr erfahren](#)





10. CHAMPION AIRCRAFTS SUPER DECATHLON

American Champion Aircraft (ACA) produziert FAA-zertifizierte Leicht- und Kunstflugzeuge für Vergnügen, Arbeit und Ausbildung. Das langjährige Design dieser Hochdecker-Flugzeuge hat sich seit über 50 Jahren als stabil und komfortabel erwiesen. Die Flugzeuge sind stärker, besser gebaut, und einfacher zu fliegen als ältere Hochdecker-Modelle, weil die neuesten aviatischen Erkenntnisse umgesetzt wurden.

ACA hat die Musterzulassung für das Modell 7, das Modell 8 und die Champion Line (Champs, Challengers, Citabrias, Decathlons, Pfadfinder, usw.) seit 1988. ACA liefert seit 1990 neue Flugzeuge und will weiterwachsen. Die Super Decathlon ist noch immer das vielseitigste und erschwinglichste Heckrad-Kunstflugzeug für zwei Personen. Mit den hohen Belastungsgrenzwerten von +6g und -5g eignet sich dieses Kunstflugzeug nicht nur ideal für die Basisausbildung, sondern auch für die Teilnahme an Kunstflugwettbewerben in der Kategorie Sportsman.

Die HB-KHN wurde 2009 vom Kunstflugverein Altenrhein gekauft und 2019 von der Fliegerschule Altenrhein übernommen. Sie wird regelmässig bei der Kunstflugausbildung und Wettbewerben eingesetzt. An den Schweizermeisterschaften konnte mit diesem Flugzeug in der Kategorie Sportsman bereits mehrmals der 1. Platz erreicht werden.

[Mehr erfahren](#)



11. CIRRUS SF50 VISION JET

Die SF50 von Cirrus, auch Vision Jet genannt ist das erste von nur einem Mantelstromtriebwerk angetriebene Flugzeug des Herstellers. Die Entwicklung wurde noch unter dem Namen «The Jet» 2006 angekündigt, Erstflug der in der Zwischenzeit auf SF50 umbenannten Maschine war am 3. Juli 2008. Die FAA Zulassung erfolgte 2016, im 2017 wurde die Maschine schliesslich auch von der EASA zugelassen.

Die Maschine ist ein einmotoriger Eindecker der primär aus Verbundwerkstoffen hergestellt wird. Die Maschine weicht durch das einzelne Turbofantriebwerk stark vom gewohnten Bild ab. V-Leitwerk und eine grosse bauchige Druck-Kabine, die für den relativ kleinen Jet enorm geräumig ist, kennt man so eigentlich in der Grösse nicht.

Aber auch sonst ist der kleine Jet voller spannender Technik, InFlight Wi-Fi für die Passagiere, grosse Fenster, spezielle Innenbeleuchtung und Klima-Regulierung gehören zum Standard der Maschine. Doch noch spannender sind die Sicherheits-Systeme die es mit an Bord gibt. Wie von den kleineren Cirrus Propeller-Maschinen bekannt gibt es auch beim Jet ein Rettungssystem mit Fallschirm. Das sogenannte Cirrus Airframe Parachute System (CAPS) bringt der Flieger nach einer Auslösung am Fallschirm auf den Boden.

Mit Safe Return gibt es dazu noch ein System welches z.B. auch von den Passagieren ausgelöst werden kann. Das System landet den kleinen Jet in einer Not-Situation komplett eigenständig auf Knopfdruck.

[Mehr erfahren](#)





12. DE HAVILLAND TWIN OTTER

Die DHC-6 Twin Otter vom Hersteller de Havilland Canada hatte im Mai 1965 ihren Erstflug. Zwischen 1965 und 1988 wurden 844 Maschinen gebaut. Nach über 20 Jahren Produktionsunterbrechung wurde ab 2006 die modernisierte DHC-6-400 Version vom Kanadischen Hersteller Viking Air angeboten und gebaut. An der Paris International Air Show im Juni 2023 wurde mit der DHC-6 Twin Otter Classic 300-G eine Neuauflage des über 50-jährigen Klassikers mit mehr Reichweite, neuester Avionik, neuem Interieur und langlebigeren Komponenten und somit niedrigen Betriebskosten angekündigt. Zimex Aviation Ltd. hat die neue Maschine als Erstkunde bestellt.

Die für maximal 19 Passagiere ausgelegte Twin Otter ist ein Schulterdecker ohne Druckkabine mit feststehendem Fahrwerk bzw. Schwimmer / Ski. Durch ihre fantastischen STOL-Eigenschaften ist die Maschine für sehr kurze Start und Landebahnen konzipiert und kann so z.B. schon auf einer knapp 400m langen Bahn starten. Die Maschine kommt auf der ganzen Welt zum Einsatz, auf den Malediven zur Verbindung der Inseln, im Himalaya-Gebiet, im tiefsten Afrika bis in arktische Umgebungen. Es gibt fast nichts, was mit diesem Flieger nicht gemacht wird. Egal ob auf Wasser, Eis, Schnee, Schotter, Sand oder Gras, es gibt kaum einen Untergrund, auf dem die Twin Otter nicht starten und landen kann.

Auch beim Schweizer Operator Zimex ist die Maschine seit rund 54 Jahren das Rückgrat des Unternehmens. Zudem ist Zimex das führende Service-Zentrum in Europa. Dadurch sind z.B. in St. Gallen-Altenrhein immer wieder verschiedenste Twin Otter aus der ganzen Welt anzutreffen und so manches Twin Otter-Wrack hat Altenrhein im Container erreicht und wieder fliegend verlassen.

[Mehr erfahren](#)

13. DIAMOND DA50 RG

Die DA50RG hat ihren Ursprung in der 2006 an der Firmen-internen Weihnachtsfeier vorgestellten DA50 Super Star, welche am 04. April 2007 zum ersten Mal abhob. Die Auslieferung der Maschine wurde in der Folge mehrfach verschoben unter anderem aufgrund Neuauslegung einiger Komponenten und auch des Flügels.

Am 14. Mai 2008 absolvierte, die nun auf den Namen DA50 Magnum getaufte Maschine, nach 9 monatiger Entwicklung ihren Erstflug und war so die zweite fliegende DA50.

Am 19. Januar 2015 ging mit der DA50-JP7 gar eine Variante mit Turbinenantrieb zum ersten Mal in die Luft. Zum Einsatz kam dabei ein Triebwerk des ukrainischen Herstellers Motor Sitsch. Es sollten zwei Varianten gebaut werden, wovon die Version «Tundra» mit grösseren Rädern und verstärktem Fahrwerk für einen Betrieb auf unbefestigten Pisten vorgesehen war. Die Zulassung war für 2016 vorgesehen.

Am 28. Oktober 2019 flog dann zum ersten Mal die überarbeitete Version der DA50 mit Einziehfahrwerk, welche schliesslich im Jahr 2020 auch die Musterzulassung erhielt.

Im August 2021 war die DA50 RG auf Demo-Tour in der Schweiz unter anderem auch in Altenrhein wo die top moderne Maschine interessierten Piloten und Flugschulen gezeigt wurde.

Mit einer Maximalgeschwindigkeit von 181 Knoten (335 km/h) richtet sich die Maschine an Piloten mit gehobenen Ansprüchen. Ein top modernes Cockpit mit Garmin G1000NXi, FADEC-Motorsteuerung, Flügeltüren und eine top moderne Innenausstattung zeichnen das Flugzeug aus.

[Mehr erfahren](#)





14. EMBRAER E-190 E2

Als Antwort auf die geplante Deutsche Dornier 728/928 kündigte der brasilianische Flugzeughersteller Embraer im Februar 1999 die E-170 und E-190 an. Gestartet wurde das Programm am 14. Juni auf der Pariser Luftfahrtmesse mit der Crossair als Erstkunden. Zu der Zeit war die Schweizer Regional-Airline mit rund 80 Flugzeugen europäischer Marktführer im Regionalsegment.

Die kleinere E-170 war das erste Mitglied der Flugzeugfamilie und flog erstmals am 19. Februar 2002, die Zulassung und Erstauslieferung erfolgte 2004.

Bis im Dezember 2018 wurden insgesamt 1500 Maschinen der E-Jets ausgeliefert.

Die Baureihe E2 ist eine umfassende Überarbeitung der 1. Generation der erfolgreichen E-Jets. Insbesondere die neuen grossen Triebwerke erforderten ein höheres Fahrwerk, und auch die Flügel wurden neu gebaut, wobei für jede einzelne Version ein individuelles Tragflächenprofil zum Einsatz kommt. Im Mai 2016 hob die erste E-190 E2 zum ersten Testflug ab. Zu dem Zeitpunkt lagen auch bereits 263 feste Bestellungen für die Maschine vor.

Mit 12 E2-Jets in der Flotte der 16 Embraer E-Jet Maschinen betreibt die Helvetic Airways derzeit die grösste E-Jet E2-Flotte weltweit.

[Mehr erfahren](#)



15. EXTRA 230

Diese Extra 230 wurde von Walter Extra konstruiert und 1984 als Serie-Nr. 3 von den Extra Flugzeugwerken in Dinslaken (Deutschland) gebaut. Sie gehörte damals zu den weltbesten Kunstflugzeugen der Welt. Heute gilt sie wegen ihrer Modifikationen noch immer als eines der besten Kunstflugzeuge in der Kategorie Advanced.

Der Tiefdecker hat einen Stahlrohrumpf und stoffbespannte Holzflügel mit einem extra starken Holm aus Tropenholz. Dank vergrößerten Querrudern erreicht das Flugzeug eine Rollrate von 270 Grad pro sec. Die sehr bekannte Extra 230 gehörte früher dem mehrfachen Schweizer- und Europameister Christian Schweizer. Nach sehr erfolgreichem Betrieb durch den Kunstflugvereins Extra ist nun das FFA Museum in Altenrhein Halterin.

[Mehr erfahren](#)



16. FFA AS202/18A BRAVO

Die FFA Flug- und Fahrzeugwerke AG Altenrhein AG entwickelte ab 1967 gemeinsam mit der italienischen SIAI-Marchetti ein kunstflugtaugliches Schulflugzeug. Die italienische Partnerfirma erkannte schnell, dass ihre Kapazität für die Entwicklung dieses Flugzeugs nicht genügt und übergab die gesamte Montage an die FFA. Am 7. März 1969 erfolgte in Altenrhein der Erstflug unter der Bezeichnung FFA AS202 Bravo.

Die Bravo ist ein dreisitziges Flugzeug speziell geschaffen für die Grundschulung angehender Zivil- und Militärpiloten. Mit einem Tankinhalt von max. 174 Litern ergibt sich eine Endurance von rund 4 Stunden. Volle Akrotauglichkeit (+6/-3g) inklusive unlimitiertem Rückenflug machen die Bravo auch heute noch zu einem beliebten Kunstschulflugzeug, das immer noch erfolgreich in der Kategorie Sportsman eingesetzt wird.

Die Bravo wurde in Afrika, Asien, dem mittleren Osten und Europa zur vollen Zufriedenheit der Flugschulen eingesetzt. Die Produktion erfolgte ausschliesslich in Altenrhein von 1969 bis 1984; die letzte Seriennummer ist S/N 237. In der Schweiz werden heute noch 15 Bravos im Flugbetrieb eingesetzt. Im März 2020 flog zum ersten Mal eine AS-202 Bravo New Generation als umgebaute und modernisierte Variante u.a. mit Glascockpit. Der Umbau findet bei ACC Columbia Jet Service am Flughafen Hannover statt.

[Mehr erfahren](#)

17. HONDA JET

Bereits in den späten 1980er Jahren begannen bei Honda die Entwicklungen für ein kleines Geschäftsreiseflugzeug, das mit Strahltriebwerken von anderen Herstellern angetrieben werden sollte. 1990 wurde mit dem Honda MH02 ein erster Prototyp gebaut, aus dem Projekt entstand schliesslich auch das eigene kleine Mantelstrom-Triebwerk GE Honda HF120.

Der HondaJet absolvierte seinen Erstflug am 3. Dezember 2003 und wurde 2005 erstmals auf der Flugschau der EAA AirVenture in Oshkosh der Öffentlichkeit präsentiert. 2010 startete schliesslich die erste seriennahe Maschine ihren Erstflug. Die Zulassung durch die FAA erfolgte im Dezember 2015.

Optisch gesehen sticht der HondaJet aus den verschiedenen kleinen Business-Jets speziell heraus, sei es aufgrund ihrer Form, oder vielmehr aufgrund der ungewohnt angebrachten Triebwerke über den Flügeln statt im Heck. Diese Anordnung hat ihren Ursprung in der Fokker VFW 614 und soll Triebwerkslärm und Vibrationen in der Kabine senken. Die aktuelle Version der Maschine ist die HondaJet Elite II mit erhöhter Reichweite und zusätzlichen Automations- und Sicherheitsmerkmale wie Autotrottle und auch Garmin's automatischen Landesystem.

Auch wenn man es nicht meinen könnte, hat die Maschine eine sehr geräumige Kabine und sehr viel Platz für Gepäck. In Altenrhein sieht man den HondaJet in gewisser Regelmässigkeit da unter anderem die Flying Bulls vom Getränke-Hersteller Red Bull eine Maschine besitzt.

[Mehr erfahren](#)





18. HUGHES 369HS

Der Hughes 369 ist die zivile Variante des Hughes OH-6 «Cayuse» welcher in den 60er Jahren von Hughes Helicopters als extrem manövrierfähiger, leichter Aufklärungshubschrauber für das LOH-Programm (light observation helicopter) für die US Army konzipiert wurde. Der Jungfernflug der militärischen OH-6 fand am 27. Februar 1963 statt. 1966 gingen die ersten Einheiten bei der US Army in Dienst.

Verschiedene Varianten der Maschine wurden unter anderem auch in Lizenz bei Agusta und Kawasaki Heavy Industries produziert. Noch heute wird die Nachfolge-Generation MD-500 Serie von Boeings Tochtergesellschaft MD Helicopters produziert.

Die Hughes 369 ist bis heute auch in unzähligen Filmen und Serien im Einsatz, wo insbesondere seine Wendigkeit immer wieder stark in Szene gesetzt wurde.

Die HB-WXX trägt die Seriennummer 52-0386S und wurde 1972 gebaut. Sie war bis 2019 in den USA in Privat-Besitz und kam 2019 in die Schweiz. Stationiert ist die Maschine im Fliegermuseum Altenrhein, von wo sie regelmässig zu Flügen abhebt.

[Mehr erfahren](#)

19. JUNKERS F13

Dieter Morszeck, der frühere Chef und Eigentümer von Rimowa, initiierte ab 2013, die Junkers F 13 flugfähig nachzubauen. Die Struktur wurde bei Kaelin Aero Technologies GmbH in Oberndorf am Neckar gefertigt. Im Gegensatz zum Original besitzt das Fahrwerk des Nachbaus eine moderne Federung, eine Bremse und ein Spornrad.

Der erste Flug wurde am 9. September 2016 am Militärflugplatz Dübendorf durchgeführt, der offizielle Erstflug fand anschliessend am 15. September 2016 statt. Es war von Anfang an eine kleine Serie geplant. Der Kaufpreis beträgt 2,2 Mio. US-Dollar. Im Jahr 2018 erhielt der Nachbau die offizielle Zulassung als Luftfahrzeug. Für weitere Neubauten der F13 wurden 2015 mit offizieller Genehmigung der Junkers-Erben in Dübendorf die „Junkers Flugzeugwerke“ als Aktiengesellschaft neu bzw. wieder gegründet.

Bisher wurden drei Junkers F13 Replica gebaut. Die erste Maschine mit der Kennung HB-RIM wurde im Sommer 2020 in die USA verkauft und wird dort mit der Kennung N13JU betrieben.

Um die beiden F13 HB-RIA und HB-RIO einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen, wurde im Dezember 2021 der Verein Junkers Luftverkehr (VJL) gegründet. Der Verein bietet keine gewerbsmässigen Rundflüge an, sondern ermöglicht ihren Mitgliedern gegen Entgelt ein einzigartiges Flugerlebnis mit einer F13 geniessen zu dürfen.

[Mehr erfahren](#)







20. KAMAN AEROSPACE CORP. K_MAX K-1200

Der K-Max wurde einzig und allein zum Transport von Aussenlasten entworfen. Der Erstflug fand 1991 statt, 1994 wurde die Maschine schliesslich zugelassen. Da es sich um einen sehr spezialisierten Hubschrauber handelt, wurden nur wenige Exemplare gebaut und 2003 lief die Produktion aus. Aufgrund weiter bestehender Nachfrage für das Nischenprodukt wurde 2015 die Wiederaufnahme der zivilen Variante bekannt gegeben. 2017 erfolgte die Auslieferung der Variante, welche nun auch einen modernisierte Avionik besitzt.

Seit Mitte 2015 gibt es zudem eine unbenannte militärische Variante mit der Bezeichnung CQ-24A. Die Bezeichnung wurde mittlerweile auf TITAN geändert und allein in Afghanistan flog die USA damit über 1000 Einsätze. Es gibt Bestrebungen, eine unbemannte Version zukünftig auch für zivile Flüge wie z.B. Brandbekämpfung zu verwenden.

Im Flug erinnert der K-Max mehr an ein Insekt als an einen normalen Helikopter. Seine ineinandergreifenden Hauptrotoren (Flettner-System) erlaubt eine grosse Nutzlast mit relativ geringer Antriebsleistung, dazu noch wesentlich weniger Lärm und geringeren Abwind. Die Nutzlast von max. 2'722kg übersteigt dabei sogar das Leergewicht von 2'300kg. Der geringe Leistungsabfall in grossen Höhen und bei hohen Temperaturen macht dem K-Max zum äusserst zuverlässigen und bewährten Arbeitsgerät für Lastentransporte aller Art. Rotex Helicopter aus Balzers hat gleich 3 K-Max im Einsatz.

[Mehr erfahren](#)

21. NORTH AMERICAN T6

Die als modernes Hochleistungsflugzeug für die Ausbildung geplante NA-16 wurde zu einem der wichtigsten Schulflugzeugtypen. Zahlreiche Luftstreitkräfte setzten diesen Trainer ein. Den Zusatznamen Harvard verdankt dieser Typ der Royal Air Force, die ihn von Dezember 1938 bis Ende der fünfziger Jahre flog.

Die Harvard Mk I hatte rundliche Randbogen und einen stoffbezogenen Stahlrohr-Hinterrumpf. Nachfolgemodell war die Harvard Mk II mit stumpfen Randbogen, dreieckigem Seitenleitwerk und einem Hinterrumpf aus Leichtmetall in Halbschalenbauweise. Die Unterversion Mk IIA, deren hinterer Rumpfabschnitt mit Schichtholz verkleidet war, und die in Kanada gebaute Harvard Mk IIB sowie die Harvard Mk III vervollständigen die Palette.

Die T6 ist wohl das bekannteste und meistgebaute Trainingsflugzeug aller Zeiten. In der Schweiz flog die Harvard bis 1968 bei der damaligen Flugwaffe. Insgesamt stellten North American und zahlreiche Lizenzunternehmen über 21'500 Harvards her.

Die Maschine mit der Immatrikulation N43AF wurde 1943 als SNJ-5 gebaut und in den USA registriert. Sie ist aber in der Schweiz beim FFA-Museum in Altenrhein (vgl. www.ffamuseum.ch) stationiert, wo sie nicht nur zu besichtigen ist, sondern auch regelmässig geflogen wird.

[Mehr erfahren](#)





22. PIAGGIO P149

Die Piaggio P149D wurde von den Piaggio-Werken nach dem 2. Weltkrieg entworfen und gebaut. Das Unternehmen ist besser bekannt als Hersteller der Motorroller "Vespa".

Die Maschine basiert auf dem Modell P148, einem zweisitzigen Schulflugzeug für die Grund- und Kunstflugausbildung, das in Italien zivil und militärisch eingesetzt wurde. Das Interesse für das neue viersitzige Reiseflugzeug war allerdings gering, sodass nur insgesamt 278 Maschinen hergestellt wurden. 190 Maschinen wurden in Lizenz bei FockeWulff in Deutschland hergestellt.

Ab 1975 kaufte die damalige Swissair aus deutschen Beständen Maschinen für den Einsatz in der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) zur Grundausbildung von Linienpiloten. Während die Maschinen in Hausen a.A. stationiert waren, wurden die Unterhalts und Reparaturarbeiten bei der Flug- und Fahrzeugwerke AG Altenrhein durchgeführt.

Die Piaggio HB-KIU ist mit der Serien-Nummer 175 bei Focke-Wulff hergestellt worden. Sie diente bei der deutschen Luftwaffe als Flugzeug für die Auswahl und Grundschulung von Piloten. Ausserdem wurde sie als Verbindungsflugzeug eingesetzt. 1991 kaufte sie die Swissair für die SLS. Als sich die Auflösung der SLS abzeichnete, wurde die Maschine von einigen Piloten der Swissair im September 1996 übernommen und ins Fliegermuseum Altenrhein überstellt, wo sie als Flugzeug für Rundflüge und Transporte eingesetzt wird.

[Mehr erfahren](#)



23. PILATUS P3

Mit der Einführung von Kampfflugzeugen mit Strahltrieb und Bugradfahrwerk (Vampire und Venom) musste auch die Pilotenausbildung bei der Schweizer Luftwaffe den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Benötigt wurde eine Maschine, die bezüglich Sicht, Start- und Landeeigenschaften schon eine gewisse Ähnlichkeit zu den neuen Kampfflugzeugen aufwies. Ab ca.1952 befasste man sich bei den Pilatus Flugzeugwerken mit der Entwicklung des zweisitzigen Schul- und Trainingsflugzeuges P-3, das diesen Anforderungen gerecht werden sollte.

Ursprünglich war für die Pilatus P3-05 ein Boxermotor mit einer Leistung von mind. 300 PS vorgesehen. Leider waren aber damals keine entsprechenden Motoren in den USA verfügbar. Aus Zeitgründen wurden deshalb die ersten zwei Serien von je 60 Maschinen untermotorisiert mit einem Triebwerk von nur 240 PS ausgeliefert. Bei einem Leergewicht von 1190 kg erfordert dies ein gutes Energiemanagement des Piloten.

In der Folge wurde aus dieser Not eine Tugend gemacht. Akrobatik und Luftkampf-Training mit einem derartigen Flugzeug erforderte eine sorgfältige und weitsichtige Steuerung, und das entpuppte sich als harte, aber vorzügliche Schulung für die angehenden Jet-Piloten.

Die A-829 wurde 1958 gebaut und flog als Schul- und Verbindungsflugzeug von 1958 bis 1995 in der Luftwaffe. An der Flugzeugauktion in Dübendorf vom 22. April 1995 wurde sie durch einen Verein von begeisterten Piloten erworben und zivil zugelassen. Seither fliegt sie mit der Registrierung HB-RCJ. Nach rund 20 Jahren Stationierung im Tessin (u.a. im Einsatz bei den P3-Flyers) ist sie heute im Fliegermuseum Altenrhein stationiert. Die Maschine ist mit einer Rauchanlage ausgerüstet und wird häufig an Flugshows eingesetzt.

[Mehr erfahren](#)

24. PILATUS PC-6 TURBO PORTER

Die PC-6 «Porter» entstand aus einer privaten Initiative der Pilatus Flugzeugwerke als Arbeitsflugzeug mit Kurzstarteigenschaften. Die Entwicklungsarbeiten begannen 1957, Erstflug war am 4. Mai 1959. Der Prototyp HB-FAN war mit einem Lycoming-Kolbenmotor ausgestattet. Aufgrund der Leistungsgrenze des Kolbenmotors wurde 1961 die damals beste Propellerturbine, die französische Turboméca Astazou II mit 523 PS in den Porter gebaut. Der eigentliche Durchbruch der Maschine erfolgte 1964 mit dem Einbau der PT-6 Turbine von Pratt & Whitney, mit dieser neuen PC-6/B Version änderte sich auch das Aussehen der Maschine mit längerer Nase.

Im August 2017 wurde das Ende der Produktion angekündigt. Am 12. Dezember 2022 wurde nach 613 Einheiten die letzte Maschine ausgeliefert.

Die PC-6 darf mit Recht mit dem Schweizer-Sackmesser verglichen werden. Sie wird auf der ganzen Welt eingesetzt und kommt mit jedem nur erdenklichen Untergrund zurecht, Egal ob Sand, Grad, Schotter, Schnee oder Wasser, mit dem Porter ist fast alles möglich.

Mit dem Porter wurde mehrfach Geschichte geschrieben. Mit der höchstgelegenen Landung eines Starrflügelflugzeugs auf einer Höhe von 5'700m über Meer während der Schweizer Dhaulagiri-Expedition in Himalaya wurde sogar ein Eintrag im Guinness-Buch der Rekorde geschafft. Genauso legendär sind unzählige Film-Szenen wie im James Bond Film GoldenEye.

Die Luftwaffe setzt den Porter als Arbeits- und Kleintransportflugzeug und operiert die Maschine so auch auf Behelfslandeplätzen.

[Mehr erfahren](#)





25. PILATUS PC-7

Im Jahre 1945 hatten die privaten Pilatus-Flugzeugwerke in Stans auf eigene Initiative das Schulflugzeug P-2 entwickelt, welches 1947 bei der Schweizer Flugwaffe eingeführt wurde und bis 1981 im Dienst blieb. Es folgte 1956 das Modell P-3, dieses wird heute vor allem noch für Kunstflüge benutzt.

Um im Markt der Trainer-Maschinen bestehen zu können, konstruierten die Pilatus-Flugzeugwerke Anfang der Achtzigerjahre ein Schulflugzeug, das möglichst viele Bedürfnisse des Ausbilders abdeckt. Das Pflichtenheft sah unter anderem folgende wichtigen Eigenschaften vor: leistungsstarkes Triebwerk mit geringer Lärmentwicklung, robuste Zelle und Fahrgestell für zahlreiche Starts und Landungen, präzise Steuerung und Handhabung, moderne, gut ausgerüstete Tandem-Cockpits, geringer Brennstoffverbrauch, bequemer Unterhalt und niedrige Betriebskosten.

Das Konzept erwies sich als erfolgreich, so dass vierzehn verschiedene Luftwaffen und die Swissair den PC-7 als Schulflugzeug bestellten. Bis 1989 sind rund 400 PC-7 an Kunden in fünf Kontinenten geliefert worden. Die Schweizer Flugwaffe führte ihn 1982 ein, als Ablösung der veralteten PC-2 und der etwas untermotorisierten P-3-Modelle. Aufgrund seiner Flugeigenschaften eignet er sich gleichermaßen für Anfänger, Fortgeschrittene, das Instrumentenflugtraining sowie für Kunstflugeinsätze.

Seither haben die Pilatus-Flugzeugwerke ein nochmals stärkeres Trainingsflugzeug konstruiert, den PC-9 der ab Ende 1985 bei ausländischen Luftwaffen und in der Schweiz ab 1989 im Einsatz ist.

[Mehr erfahren](#)



26. PILATUS PC-24

Die Entwicklung des PC-24 begann 2008 und 2013 wurde das Konzept an der EBACE der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Der Rollout des Prototypen HB-VXA fand am 1. August 2014 mit einem riesigen Fest auf dem Flugplatz Buochs statt. Am 11. Mai 2015 startete die Maschine zum Erstflug. Innerhalb nur zwei Tagen war 2014 die erste angebotene Serie von 84 Flugzeugen verbindlich verkauft. Neue Bestellungen wurden erst 2019 wieder entgegengenommen.

Ende 2017 erhielt der PC-24 die Zulassung der EASA und der FAA. Kurz danach erfolgte auch der Erstflug der ersten Serienmaschine, die in die USA verkauft wurde.

Wie schon vom PC-12 bekannt, hat auch die PC-24 eine grosse Cargo-Door über die auch sperrigen Güter geladen werden können. Auch sonst verfügt die PC-24 über die nahezu identischen Einsatzmöglichkeiten wie die PC-12. Die Maschine ist wie die PC-12 auch für trockene Sand- und Schotterpisten sowie seit 2020 auch für Gras und Schneelandungen zugelassen.

Es gibt verschiedene Optionen für den Einsatz der Maschine, vom Geschäftsreiseflugzeug, über Fracht bis zum Rettungsflieger. Aufgrund des variablen Kabinenkonzepts trägt die Maschine zurecht den Begriff «Super Versatile Jet».

Ende 2020 wurde die die 100. PC-24 an den Kunden Jetfly ausgeliefert.

[Mehr erfahren](#)

27. PIPER L4

Die Entwicklung der erfolgreichen Piper-Leichtflugzeuge basiert auf dem Taylor-Club, der im September 1930 seinen Erstflug absolvierte. W.T. Piper Senior übernahm 1937 die Produktion und Verkaufsrechte der bankrotten Taylor Aircraft Co. Die Piper L4 (A,B,C,D,H,J) wurden zwischen 1941 und 1944 für die US-Army als Artillerie-Beobachtungsflugzeug in 4'572 Exemplaren gebaut. Die Maschinen waren damals mit dem Continental 4- Zylinder-Boxermotor von 65 PS ausgerüstet. Eine spezielle Funkanlage diente dem Beobachter zur Übermittlung der Artillerie-Trefferergebnisse an die Feuerleitstellen. Er konnte sich auf dem sehr einfachen Rücksitz auch gegen die Flugrichtung platzieren und das benötigte Kartenmaterial auf einer Ablagefläche ausbreiten.

Nach dem 2. Weltkrieg verkaufte die US-Army ihre Flugzeugbestände der Invasionsarmee in Europa. Die HB-ONC wurde 1944 gebaut und durch die US-Army für ihre Invasion in Dienst gestellt. Ca. 200 Einheiten wurden durch private Personen in der Schweiz erworben. Im schweizerischen Flugzeugregister waren 1948 insgesamt 410 Piper L4 registriert.

1947 erwarb die Fliegerschule Altenrhein das Flugzeug mit der Seriennummer 12027 aus amerikanischen Heeresbeständen, benutzte es als Trainer für die Grundausbildung der Piloten und ab 1952 auch als Segelflugzeugschlepper. Ein stärkerer Motor vom Typ C 908F entsprechend dem ursprünglichen Super Cup erhielt die HB-ONC im Jahre 1952. Geschwindigkeit, Dienstgipfelhöhe, Steigleistung und Startstrecke konnten damit verbessert werden konnte. Dann wurde auch noch ein Transponder eingebaut.

Die HB-OFR steht heute im Eigentum der Fluggruppe FFA und ist im Fliegermuseum Altenrhein stationiert. Leider hat das Interesse der Piloten an Flügen mit diesem historischen Heckradflugzeug in den letzten Jahren stetig abgenommen. Neue Interessenten werden deshalb gesucht.

[Mehr erfahren](#)





28. PIPISTREL VELIS ELECTRO

Die Velis Electro ist ein zweisitziges Leichtflugzeug aus Verbundstoffen des slowenischen Herstellers Pipistrel. Die Entwicklung der Maschine geht zurück auf das Jahr 2014. Damals baute Pipistrel ein Proof-of-Concept Elektroflugzeug, welches an der Airshow «Salon de Blois» in Frankreich gezeigt wurde. Die Maschine basierte auf der Pipistrel Sinus und Virus.

Die Velis Electro erhielt am 10 Juni 2020 als erstes und im Jahr 2023 einziges Flugzeug mit rein elektrischem Antrieb eine Typenzulassung von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA).

Die erste Maschine wurde 2020 an den Schweizer Kunden AlpinAirPlanes verkauft, und am 22. Juli 2020 im schweizerischen Luftfahrtregister eingetragen.

In der Schweiz sind mittlerweile mehrere Velis Electro für die Flugausbildung im Einsatz und auch die Ladeinfrastruktur wird stetig ausgebaut. So wurde unter anderem im Mai 2022 auch auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein eine Ladestation in Betrieb genommen.

Der Ladevorgang von 30% auf 100% dauert dabei rund 2 Stunden, von 30% auf 95% rund 1h 20min.

Im März 2022 wurde die Mehrheit von Pipistrel vom US-amerikanischen Konzern Textron mit seinen Marken Cessna und Beechcraft übernommen.

[Mehr erfahren](#)

29. SHORT SC-7 SKYVAN

Die Shorts SC.7 Skyvan ist ein zweimotoriges Fracht- bzw. Passagierflugzeug des ehemaligen britischen Flugzeugherstellers Short Brothers. Ende der 1950er Jahre startete die Entwicklung des Schulterdeckers welcher Kurzstart und Landeeigenschaften aufweisen sollte. Charakteristisch dafür sind die Tragflächen mit ungewöhnlich grosser Streckung.

Der Erstflug des Prototyps fand am 17. Januar 1963 statt. Zwischen 1963 und 1986 wurden total 153 Exemplare der Maschine gebaut. Es gibt die Maschine in verschiedenen Ausführungen für militärische und zivile Zwecke.

Im grossen Laderaum mit Hecktor können grosse sperrige Güter transportiert werden, selbst ein Auto bis zur Grösse eines BMW X5 kann mit der Maschine transportiert werden.

Heute ist die Skyvan welche auch gerne fliegender Schuhkarton oder Schuhschachtel genannt wird nicht mehr so oft zu sehen. Eine Ausnahme ist die oben gezeigte «Pink Skyvan» von Pink Aviation Services aus Österreich, welche gleich 3 Skyvan für verschiedene Aufgaben im Einsatz hat. Eine der Hauptaufgaben ist das Absetzen von Fallschirmspringern in ganz Europa. So war die Maschine im August 2022 auch für eine knappe Woche auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein im Einsatz (siehe [Video von TVO mit 22 Fallschirmspringern](#)).

[Mehr erfahren](#)





30. ZIVKO EDGE 540T

Die Edge 540T wurde vom amerikanischen Konstrukteur Bill Zivko kompromisslos für den Kunstflugwettbewerb in der obersten Kategorie entwickelt. Entsprechend beeindruckend ist seine Belastbarkeit mit nachgewiesenen +/- 15g und seiner hohen Rollrate von 420 Grad pro Sekunde. Bis heute wurden über 35 einplätzig und über 20 zweiplätzig Maschinen dieses Typs gebaut.

Die Edge 540T gehört zu den weltbesten zweiplätzigen Kunstflugzeugen der Welt. Im Jahre 2005 erzielte der Ungare P. Besenyi auf der N540TS in Abu Dabi am Red Bull Air Race den 3. Platz in der Gesamtwertung. Damit ist diese Maschine derzeit das beste zweiplätzig Kunstflugzeug der Welt bei einem Air Race. Mit der einsitzigen Version wurde Hannes Arch vom Kunstflugverein Altenrhein sogar Weltmeister im Red Bull Air Race.

Piloten des Kunstflugvereins Altenrhein haben über die Sky rider GmbH im Frühling 2003 die erste Edge 540T nach Europa gebracht. Das Flugzeug wurde ursprünglich von Red Bull gesponsort und wurde mehrfach an Red Bull Air Races eingesetzt. Es ist zusätzlich mit einem Rauchgenerator ausgerüstet, der medizinisch reines Parafinöl rückstandsfrei verbrennt.

Die Maschine mit der Immatriculation N540TS ist im Fliegermuseum Altenrhein stationiert und wird regelmässig an Air Shows eingesetzt. Seit es keine Red Bull Air Race mehr gibt, hat das Kunstflugzeug aber eine einfache graue Lackierung.

[Mehr erfahren](#)



Die Foundation for Aviation Competence - FFAC erweitert zusammen mit Tino Dietsche die Datensammlung Luftfahrzeuge laufend. Neue Datenblätter werden mit dem periodischen FFAC-Newsletter zugestellt. Eine Abonnie rung lohnt sich auf jeden Fall.

Die FFAC beantwortet unentgeltlich Fragen zur Luftfahrt mit konkreten Hinweisen auf allfällige Gesetzesbestimmungen. Fragen von Gönnern werden dabei mit Priorität behandelt. Für die Vollständigkeit und Korrektheit der Antworten ist Prof. Dr. Roland Müller, Präsident des Stiftungsrats, bemüht.

Über die Meldestelle für die Luftfahrt nimmt die FFAC Hinweise zu Unregelmässigkeiten in der Luftfahrt, aber auch Vorschläge zur Optimierung der Sicherheit entgegen, wobei mittels einer speziellen Software absolute Anonymität der Hinweisgeber garantiert wird.

Kontakt Daten:

Foundation for Aviation Competence - FFAC
Industriestrasse 20
9434 Au SG
Telefon: +41 71 740 97 90
admin@ffac.ch

St.Gallen, 22. Juni 2024.

[Mehr erfahren](#)



Foundation for Aviation Competence - FFAC
Industriestrasse 20
9434 Au SG
Telefon: +41 71 740 97 90
admin@ffac.ch