

Want to become an Air Traffic Controller? skyguide.ch/future



Wir bieten jeden Tag eine sichere und zuverlässige Flugsicherung und zugehörige Dienste. Unsere Kunden und Partner schätzen unseren innovativen Unternehmertegeist und die kontinuierliche Verbesserung.

**Key figures**

1 237 098 IFR Flüge	512 302 IFR An-/Abflüge	10,2 Sek En-Route ATFM Verspätung pro Flug
97 % Flüge ohne Verspätung	88 966 Militärische Flüge	+3,2 % Verkehrsentwicklung IFR An-/Abflüge

with you, all the way.



Der 2015 gebaute AW139 der DC Aviation Switzerland mit seiner siebenplätzigen VIP-Kabine stand während des WEF im Dauereinsatz.

## VIP-Transfer mit DC Aviation zum WEF-Heliport in Davos Zürich-Davos 1. Klasse

In 30 Minuten per Helikopter von Zürich zum WEF-Heliport, diesen Weg hat nicht nur der US-Präsident Donald Trump gewählt. DC Aviation Switzerland AG gehörte zu den Heli-Firmen, die VIPs aus aller Welt nach Davos geflogen haben. Während der US-Präsident mit rund 30-jährigen Helikoptern Vorliebe nehmen musste, setzte DC Aviation top-moderne wie den AW139 ein.

### Fotoreport von Eugen Bürgler

«Heli-Link two three one, have you in sight, cleared to land FATO, then hover-taxi to stand one». Der Skyguide-Flugverkehrsleiter von «Davos-Tower» hat dem AW139 der DC Aviation mit dem Call-Sign «Heli-Link 231» soeben die Erlaubnis erteilt, die «Final Approach and Take-off Area – FATO» des WEF-Heliports in Davos anzufliegen und dann zum Standplatz 1 zu schweben. Sanft setzt der moderne VIP-Heli vor dem Tower auf, um auf den nächsten Limousinen-Konvoi mit WEF-Gästen zu warten. Die Vorbereitungen für die WEF-Heli-Operation haben schon Monate vor dem Start des ersten «WEF-Fluges» begonnen, wie Daniel Suter, CEO von DC Aviation Switzerland, erklärt: «Rund vier Monate vor dem World Eco-

nomic Forum beginnen die Vorbereitungen, was interne Meetings genauso beinhaltet wie Absprachen mit Partnern, so dem Flughafen Zürich, dem BAZL, der Luftwaffe, Skyguide oder der Kantonspolizei Graubünden.

### Kunden wollen es genau wissen

Die Kunden aus aller Welt informieren sich teilweise sehr genau darüber, mit welchem Carrier sie nach Davos fliegen wollen, wie Roland Kalmus, Director Sales und Verantwortlicher für die Ground-Operation bei DC Aviation, erzählt: «Manchmal kommen Vertreter von Institutionen und Firmen im Vorfeld bei uns vorbei und wollen uns und die Piloten persönlich kennenlernen. Oder es werden uns 20-seitige Fragebögen zugestellt, in denen von den

Papieren der Helikopter über Versicherungsnachweise bis hin zu Fotos und Lizenzen der Piloten alles nachgefragt wird.» Ein grosser Teil der Kunden seien allerdings treue Stammgäste, die seit vielen Jahren mit den Helikoptern des Schweizer Operators nach Davos reisen und entsprechend ohne weitere Abklärungen auf die Professionalität der DC Aviation zählen. Anforderungen kommen aber auch vom BAZL als zuständiger Aufsichtsbehörde, so werden von allen Piloten, die in Davos landen wollen Nachweise zur Gebirgsflugerfahrung verlangt.

### Moderne Flotte

Mit dem AW139 HB-ZQK und dem EC155 HB-ZOL konnte DC Aviation die beiden «Flaggschiffe» der WEF-Heliflotte bieten, wel-

# DIE FLUGSHOW-EVENTS 2018 DER SPITZENKLASSE!

Wir bringen sie zu den grössten und spektakulärsten Flugshows, Flugzeugmuseen und Flugzeugwerk-Besichtigungen der Welt.

- Singapur Airshow, mit Kuala Lumpur und Bangkok** Fr. 3960.-  
6.–17. Februar 2018
- Marrakech Airshow, mit Casablanca und Sahara** Fr. 1660.-  
Marokko, 23.–30. April 2018
- Flugzeugwerke Hamburg und Hafenfest** Fr. 1620.-  
Deutschland, 10.–14. Mai 2018
- Kadex Astana** Fr. 2160.-  
Kasachstan, 22.–28. Mai 2018
- Finnish Airshow, Jyväskylä** Fr. 1820.-  
Finnland, 12.–18. Juni 2018
- Royal Air Tattoo, Fairford** Fr. 1560.-  
England, 12.–16. Juli 2018  
mit Variante Quicky 13.–16. Juli 2018
- Kombination Air Tattoo und Flying Legends** Fr. 1670.-  
England, 12./13.–16. Juli 2018
- Flying Legends Duxford** Fr. 1340.-  
England, 13.–16. Juli 2018
- Deblin und Radom Airshow** Fr. 1580.-  
Polen, 22.–27. August 2018
- Nato Days Ostrava** Fr. 1490.-  
Polen + Tschechien 12.–17. Sept. 2018
- San Francisco Fleet Week und Boeing Werke** Fr. 4380.-  
Kalifornien USA, 4.–18. Oktober 2018
- China Airshow und Hongkong, Peking** Fr. 3960.-  
China, 6.–18. November 2018

Preise pro Person im Doppelzimmer. Inbegriffene Leistungen siehe Prospekt oder Webseite.

Verlangen Sie den ausführlichen Farbprospekt oder informieren Sie sich auf unserer Webseite

Air Travel Assist · 5466 Kaiserstuhl · T 043 422 5682 · F 043 422 5685



AIR TRAVEL ASSIST  
info@airtravel.ch · www.airtravel.ch

FACTS

DC Aviation Switzerland

DC Aviation Switzerland ist Teil der DC Aviation Group, die ihren Hauptsitz in Stuttgart hat und Niederlassungen in Zürich und Dubai betreibt. DC Aviation, die ehemalige DaimlerChrysler Aviation, gehört mit einer Flotte von **28 Businessjets** zu den grössten Business Aviation Operators in Deutschland. Mit DC Aviation Switzerland konnte die DC Aviation Gruppe ihr Angebot um den Bereich VIP-Helikopter ergänzen. Ihre Wurzeln hat DC Aviation Switzerland bei den Firmen **Jet-Link AG** und **Heli-Link AG**, die 2013 von der DC Aviation Gruppe akquiriert wurden. Im Sommer 2016 wurden Heli-Link und Jet-Link unter dem Namen DC Aviation Switzerland zusammengeführt. Gestartet ist DC Aviation Switzerland, die natürlich auch über ein Schweizer AOC verfügt, mit dem EC155 HB-ZOL und einem für einen Kunden privat operierten Helikopter. Pünktlich zum WEF 2017 ist der AW139 HB-ZQK zur Flotte gestossen. Ihre Homebase haben die kommerziell operierten Helikopter der DC Aviation Switzerland am Flughafen Zürich. Während Line-Maintenance-Arbeiten von einem eigenen, lizenzierten Helikopter-Mechaniker durchgeführt werden können, werden die Helikopter für grössere Wartungsarbeiten von **Mont Blanc Helicoptères** (EC155) und der **Karen SA** (AW139) betreut. Ebenfalls zur DC Aviation Gruppe gehört die deutsche BHS Helicopterservice. Mit ihrer Flotte zweimotoriger Helikopter vom H135 bis zum AW139 kann DC Aviation für unterschiedliche Kundenbedürfnisse den passenden Helikopter für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen innerhalb Europas bieten. Schwerpunktmässig werden die Schweiz und die umliegenden Länder bedient, aber auch Rom, Hamburg oder Ibiza gehören zu den Destinationen, die schon angefliegen wurden. [www.dc-aviation.ch](http://www.dc-aviation.ch)

che auch exklusiven Bedürfnissen genügen. Auf Ledersitzen bietet der Fünf-Tonnen-Heli EC155B1 mit einer Maximalgeschwindigkeit von 175 Knoten (324 km/h) bis zu acht Passagieren Platz – für die Koffer steht zusätzlich ein geräumiges Gepäckabteil zur Verfügung. Bei Bedarf besteht die Möglichkeit, an Bord via Satellitentelefon zu kommunizieren.

Mit seiner geräumigen Kabine und mehr als doppelt so grosser Zuladung ist der AW139



Anflug auf den Heliport in Davos. Der AW139 ist mit Avionik auf Airliner-Standard ausgerüstet.

noch eine Kategorie höher angesiedelt. Der 6,8-Tonnen-Heli ist mit sieben edlen Ledersesseln inklusive Inflight-Entertainment-System ausgestattet. Komfortabel ist der AW139 nicht nur für die Passagiere, für die Piloten bieten die beiden Pratt & Whitney PT6C-67C Turbinen auch auf der Höhe von Davos satte Leistungsreserven. «Leistungslimiten sind beim AW139 in Davos im Winter eigentlich nie ein Thema, limitierend sind einzig die als Einsinkschutz montierten Skis am Fahrwerk. Sie sind nur für ein Maximalgewicht von 6,4 Tonnen zugelassen, entsprechend gilt es das leicht reduzierte Gesamtgewicht einzuhalten», erklärt Pilot und Flugbetriebsleiter Daniel Pfeuti.

Die maximale Nutzlast des AW139 HB-ZQK beträgt 2132 Kilogramm, die Top-Speed liegt bei 165 Knoten (305 km/h). Dank seiner Reichweite von 1000 Kilometern sind auch längere Trips nonstop zu schaffen. DC Aviation setzt ausschliesslich auf zweimotorige Helikopter, was bei einem Grossteil der VIPs am WEF auch zwingende Voraussetzung ist. Um die grosse Nachfrage und die unterschiedlichen Kundenwünsche abdecken zu können, hat DC Aviation für das WEF 2018 zusätzlich die beiden Helikopter der ebenfalls zur DC Aviation Group gehörenden BHS Helicopter Service im Wet-Lease aus Deutschland einsetzen können: In Zürich wurde der AW109SP stationiert, hauptsächlich ab Altenrhein kam der Airbus Helicopters H135 zum Einsatz.

Start ab Dübendorf

Die WEF-Tage beginnen für die Helikopter-Crews sehr früh mit Meteo-Briefings, um dann zu entscheiden, ob die ersten Flüge wie geplant durchgeführt werden können oder ob es organisatorische Sofortmassnahmen für Alternativen braucht. Bereits am Abend zuvor werden die Flüge in der Zentrale von DC

Aviation Switzerland in Glattbrugg vorbereitet. Jeder Flug braucht einen ATC-Flugplan mit einer eigenen Flugnummer, dazu kommen erste Abklärungen zum Wetter. Aufgrund des häufigeren Bodennebels am Flughafen Zürich wurde zum Beispiel am Dienstag entschieden, den AW139 und den EC155 in Dübendorf zu positionieren.

Beton-Elemente und viel Stacheldraht, dazwischen bewaffnete Soldaten – beim Zugang zum Flugplatz Dübendorf wird schnell klar, dass hier eine Hochsicherheitszone errichtet wurde. Doch Fahrzeug und Personen sind auf der Liste mit den Zutrittsberechtigungen, so dass die Soldaten den Weg zu den Helikoptern freundlich frei machen. Für die beiden Piloten der DC Aviation, Daniel Pfeuti und Dario Mazza, ist dies nichts Aussergewöhnliches mehr, als sie am Morgen des 24. Januars, den AW139 HB-ZQK in Dübendorf übernehmen, beide sind sie alte «WEF-Hasen». Ihr erster Flugauftrag heute: Ein Flug nach Davos um von dort VIPs nach Zürich zu bringen.



Die AW139-Piloten Daniel Pfeuti (links) und Dario Mazza auf dem neuen WEF-Heliport.

Mit 260 km/h über die Autobahn

Die Bodencrew hat dafür gesorgt, dass der AW139 tadellos gereinigt in den Einsatz geht und nach einer gründlichen Vorflugkontrolle nehmen die Piloten im top-ausgerüsteten Cockpit des AW139 Platz. Als «Pilot in Command» wird Dario Mazza auf dem rechten Sitz den grossen VIP-Heli nach Davos steuern, Daniel Pfeuti übernimmt auf dem linken Sitz eine überwachende Funktion.

Eine halbe Stunde vor dem Flug haben sie von der Operationszentrale der Luftwaffe einen individuellen Transponder- und einen Mission-Code für diesen Flug erhalten. «Dübendorf Tower Heli-Link two three one, good morning», meldet sich Dario Mazza beim Flugverkehrsleiter und verlangt die Freigabe für den Start und den Ausflug in Richtung Rapperswil. Zügig steigt der AW139 nach dem Start auf seine Reiseflughöhe von 6500 Fuss (rund 2000 Meter). Die montierten Skis machen zwar ein Einfahren des Fahrwerks unmöglich und limitieren die Maximalgeschwindigkeit auf 150 Knoten, doch auch in dieser Konfiguration beschleunigt der AW139 rasch auf 140 Knoten (260 km/h). «Das limitiert uns nicht wirklich», meint Daniel Pfeuti dazu, «wir fliegen ohnehin meist im Bereich von 145 Knoten, das ist eine ökonomisch sinnvolle Geschwindigkeit.»

Der AW139 von DC Aviation ist mit modernster Avionik ausgerüstet, die dem Standard moderner Airliner entspricht. Damit sind auch Instrumentenflüge (IFR) bei Tag und Nacht möglich. Wie auch der EC155 ist der AW139 mit einem Vier-Achs-Autopiloten ausgerüstet und selbst ein EVS (Enhanced Vision System) ist installiert. Das EVS kann den Piloten ein klares Bild der Aussensicht auf einen der grossen Bildschirme im Cockpit liefern, auch wenn die Sicht für das menschliche Auge durch Dunst, Staub oder Nebel getrübt ist. Zwar dürfen damit keine Flüge durchgeführt werden, die auf Sicht nicht möglich sind, aber die Situationsübersicht kann in kritischen Situationen wesentlich verbessert werden.

Nach dem Abmelden bei Dübendorf-Tower fliegt der AW139 im unkontrollierten Luftraum «Echo» an Rapperswil vorbei in Richtung Walensee. Selbstverständlich halten sich die erfahrenen Piloten an die Faustregel, beim Flug in Richtung Landquart den Flugweg südlich der Autobahn zu legen, während sich der «Gegenverkehr» im Normalfall nördlich der Autobahn bewegen sollte.

Einflug nur mit «Mission-Code»

Über der Linthebene bereitet sich die Besatzung für den Einflug in den Luftraum vor, in dem die Luftwaffe zum Schutz des Davoser Forums



In knapp 30 Minuten vom Flughafen Zürich nach Davos: Der schnittige EC155B1 HB-ZOL erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von 175 Knoten (324 km/h).

weder unangemeldete oder nicht identifizierte Luftfahrzeuge noch Drohnen oder Gleitschirme duldet. Über dem Walensee übermittelt Daniel Pfeuti auf der Frequenz von MIL-Radar den Mission-Code, womit der HB-ZQK zweifelsfrei identifiziert wird. «Heli-Link 231» erhält die Erlaubnis für den Einflug in die «Restricted Area Tempo LS-R90» die in einem Umkreis von 46 Kilometern um Davos den Luftraum von Grund bis Flight Level 195 umfasst. «Heli-Link 23» bekommt die Route «Bravo», eine von vier definierten Routen nach Davos, zugewiesen.

Trotz der Schönheit des Alpenpanoramas geht es für die Piloten mit einem Approach-Briefing weiter und bei Klosters melden sie sich bei «Davos-Tower» zur Landung an. Der Skyguide-Mitarbeiter im temporären Davoser Tower koordiniert die Landung der zivilen VIP-Helis mit dem militärischen Flugverkehr, Rettungshelikoptern und – in den Tagen nach den intensiven Schneefällen nicht selten – Helikoptern im Einsatz beim Lawinensprengen.

Das Handling am Boden übernehmen Mitarbeiter von Swiss Helicopter, dem offiziellen WEF-Helikopter-Carrier.

Herausforderung Wetter

Zu Spitzenzeiten hebt jede Crew im 90-Minuten-Rhythmus mit neuen Gästen ab und so werden die beiden Piloten an diesem Tag noch mehrere Male in Davos landen. Heute spielt das Wetter mit, das war in der WEF-Woche vor allem Montag, dem Hauptanreisetag, nicht so. Tief hängende Wolken und Schneefall erlauben nur ganz vereinzelt Flüge nach Davos. Umso heisser sind die Telefonleitungen in der Einsatzzentrale der DC Aviation gelaufen. Alternate-Flugplätze, Limousinen-Transporte, Personenschutz – innert kürzester Zeit müssen für die Kunden Alternativen zum Heli-Transfer mit allem drum und dran organisiert werden. «Da kann es schon hektisch werden», sagt Roland Kalmus. «Aus Meteo-Gründen musste



Im Wet-Lease kam für DC Aviation Switzerland auch der EC135/H135 D-HBHS des ebenfalls zur DC Aviation Group gehörenden BHS Helicopter Service zum Einsatz.



Der neue Heliport-Lago wurde direkt am Ufer des Davosersees aufgebaut und war rund dreimal grösser als der bisherige Stilli-Heliport.

## Von Stilli zu Lago – neuer WEF Heliport in Davos

Jahrelang war die Wiese vor dem Bauernhof «Zur Stilli» Standort des WEF-Heliports. Vor allem aus Platzgründen wurde der gut gesicherte Heliport einige hundert Meter verschoben und 2018 erstmals direkt **am Davosersee** aufgebaut. Gestiegen ist der Platzbedarf nicht nur für die Helikopter – als Minimalabstand zwischen zwei Super Pumas wird mit dem doppelten Rotordurchmesser, also 32 Metern, gerechnet, eng ist es in der Stilli auch für die Fahrzeugkonvois geworden. Gerade am Boden ist es allerdings auch am neuen Standort zu Problemen gekommen, wenn sich die Konvois gegenseitig blockierten – hier besteht Optimierungsbedarf. Wegen dem vielen Schnee vor dem WEF mussten für einen sicheren Betrieb des Heliports in den darüber liegenden Hängen **Lawinsprengungen** durchgeführt werden. Mögliche Probleme sehen erfahrene Piloten auch in der Nähe zum See, wo sich besonders mit Beginn der Sonneneinstrahlung oft eine

Nebelschicht bildet. Operationell bietet der neue Platz mit seinem hindernisfreien Anflug über den See eher Vorteile und auch die Lärmbelastung in Davos konnte reduziert werden.

Geflogen wird auf dem Heliport Davos im **Night-VFR-Verfahren** auch nachts, allerdings sind die Vorgaben in Davos etwas strenger als bei normalen Sichtflügen bei Nacht. Die Wolkenuntergrenze muss in Davos auf **mindestens 7000 Fuss** liegen und die Sicht muss auf der ganzen Strecke **acht Kilometer** oder mehr betragen. Ob geflogen werden darf oder nicht, entscheidet aufgrund der aktuellen Lage das BAZL in Zusammenarbeit mit der Luftwaffe. Für zivile Helikopter ist der Davoser Heliport bis 22 Uhr geöffnet, der militärische Flugbetrieb kann rund um die Uhr dauern.

(Mehr zum WEF-Helikopter finden Sie in der nächsten Ausgabe von Helico-Skyheli.)

LAGO

zum Beispiel unser AW139 mit der Delegation eines internationalen Grosskonzerns auf dem Alternate-Flugplatz Bad Ragaz landen. Bereits zehn Minuten später ging die Reise mit Taxis weiter. Umso mehr hat uns das persönliche Feedback des CEOs gefreut, der uns mitgeteilt hat, dass er sich in jeder Sekunde sicher gefühlt habe und froh über diese Entscheidung des Piloten gewesen sei.» Und Daniel Pfeuti ergänzt: «Das Personal auf dem Flugplatz Bad Ragaz hat sich während dem WEF enorm ins Zeug gelegt, um uns zu unterstützen.» Vorsorglich hatte DC Aviation dort einen eigenen Tankwagen stationiert, um operationell möglichst flexibel zu sein.

Nach dem trüben Start machte das Wetter für den Rest der WEF-Woche mit und DC Aviation verzeichnete keinen einzigen Flug unter Instrumentenflugregeln (IFR). «Unsere Helikopter sind zwar IFR-tauglich, aber wenn wir uns in Zürich in den IFR-Verkehr einreihen müssen, ist das natürlich mit Verzögerungen verbunden», so Daniel Pfeuti. Doch für die Arbeit von Skyguide hat er viel Lob übrig: «Skyguide hat sich

als sehr kooperativer, flexibler Partner gezeigt um unsere Operationen zu unterstützen.»

Ein internes Kommunikationssystem ermöglicht den stetigen Informationsaustausch zwischen den Crews im Helikopter, der Operationszentrale und der Technik. Zusätzlich übermitteln Spyder-Track-Systeme die aktuellen Positionen der Helikopter über Satelliten an die Einsatzzentrale. «Via Spyder-Track können wir auch per Knopfdruck definierte Codes, wie zum Beispiel 'beim nächsten Alternate-Platz Limousinen organisieren', senden und schon wissen alle Beteiligten was zu tun ist. Das hilft besonders in Situationen, in denen man im Cockpit nicht unbedingt die Zeit hat lange zu diskutieren. Zu einer professionellen Operation gehört auf jeden Fall, immer einen Plan B bereit zu halten», betont Daniel Pfeuti.

### «Zeitmaschine» Helikopter

Der Flug zwischen Zürich und Davos dauert mit dem Helikopter rund 30 Minuten. Wegen des vielen Neuschnees vor dem Start des WEF

und dem grossen Verkehrsaufkommen kam es auf der Strasse zu erheblichen Problemen, weshalb einige WEF-Gäste für die gleiche Strecke auf der Strasse fünf Stunden gebraucht haben, aber auch bei guten Verhältnissen dauert die Fahrt nach Davos gegen drei Stunden.

Auf die Arbeit der Piloten hatte der Besuch des US-Präsidenten am WEF kaum Auswirkungen. Ganz anderes auf der kommerziellen Seite, wie Roland Kalmus festgestellt hat: «Der Besuch von Donald Trump hat massiv mehr Besucher ans WEF gelockt. In den Tagen nach der Ankündigung seines Besuchs gingen bei uns rund um die Uhr Anfragen für Transfers nach Davos ein.» Und Daniel Suter fügt an: «Die allgemeine Nervosität war grösser als in anderen Jahren und alles war kurzfristiger. Während wir anfangs dachten, dass der Auftritt des US-Präsidenten mit all den zusätzlichen Sperrungen in Zürich und Davos eher schlecht für unser Geschäft sein wird, können wir im Nachhinein sagen, dass er mehr Besucher gebracht hat und wir gut aneinander vorbeigekommen sind.»



Dieser Helikopter gehört sicher zu den bestgepflegten der Welt: Einer der beiden VH-60N White Hawk, welche für den Transport des US-Präsidenten nach Davos zum Einsatz kamen.

## White Hawk als «Marine One» über den Schweizer Alpen

Begeistert twitterte die Pressesprecherin des Weissen Hauses, **Sarah Sanders**, von ihrer Reise am 25. Januar im Helikopter-Konvoi nach Davos um die Welt: «Amazing views of Marine One over the mountains in Switzerland». Ihre Begeisterung unterstrich sie mit Bildern und Fotos der Schweizer- und US-Helikopter vor der verschneiten Winterlandschaft, die es ihr offensichtlich angetan hatte.

Nach der Landung in Zürich ist US-Präsident Donald Trump direkt in den wartenden Helikopter-Konvoi umgestiegen. Zwei VH-60N und zwei UH-60A Black Hawk standen für den US-Präsidenten und seinen Begleittross bereit. Angeführt und begleitet wurden die US-Helikopter von drei Super Pumas/Cougars der **Schweizer Luftwaffe**. Bereits am Sonntag vor dem WEF trainierte der Helikopter-Verband den Heli-Transport der US-Delegation, am Mittwoch vor der Landung der «Air Force One» wurden mit einem kleineren Verband noch einmal Trainingsflüge durchgeführt, wobei auch mögliche Ausweichplätze wie der Rossboden in Chur angefliegen wurden. Um es potenziellen Angreifern schwer zu machen, fliegen die präsidialen Helikopter-Verbände oft nicht in fixen Formationen, sondern mit wechselnden Positionen, was auch «**Shell Game**» genannt wird.

Wohin auch immer auf der Welt der US-Präsident reist, die Crews der **Marine Helicopter Squadron One** (HMX-1) «Nighthawks» erwarten ihn dort und stehen für Helikopter-Transporte bereit. Bei den als White Hawks bezeichneten VH-60N handelt es sich um eine aus dem UH-60A Black Hawk entwickelte Version, bei der einige Elemente des SH-60B/F Seahawks übernommen wurden. Antennen und Ausbuchtungen zeigen, dass die VH-60N

mit zahlreichen Kommunikations- und **Selbstschutzsystemen** ausgerüstet sind. Genaue Informationen darüber unterliegen natürlich der Geheimhaltung, klar zu erkennen sind aber Chaff- und Flare-Dispenser gegen Angriffe mit Lenk Waffen, eingebaut sein soll das weit verbreitete AN/ALQ-144 Set gegen den Beschuss mit Infrarot-Lenk Waffen. Zur Bedienung der umfangreichen Kommunikationsausrüstung gibt es im VH-60N sogar einen Arbeitsplatz für einen Kommunikations-Spezialisten. Die US Navy gibt für die VH-60N ein maximales Startgewicht von 9980 Kilogramm an. Die VH-60N bieten maximal elf Passagieren Platz, wobei die Zuladung wegen der umfangreichen Zusatzausrüstung besonders unter schwierigen Bedingungen beschränkt sein dürfte.

In Davos ist die Anspannung vor dem Trump-Besuch merklich gestiegen, bewaffnete Sicherheitskräfte positionierten sich in noch

grösserer Zahl als ohnehin schon um den Landeplatz. Auf dem Heliport wartete neben dem Flugfeldlöschfahrzeug der Luftwaffe der grosse Fahrzeugkonvoi inklusive der für den Fall der Fälle eigens in die Schweiz eingeflogenen Ambulanz. **Perfekt choreografiert** löste sich die Helikopter-Formation über Klosters auf und reihte sich hinter einem Super Puma als Leader der Formation für die Landung auf. Nach drei Super Pumas, zwei Black Hawks und einem VH-60N, welcher die allgemeine Aufmerksamkeit geschickt auf sich lenkte, landete der White Hawk mit dem Präsidenten an Bord, also die effektive «Marine One», als letzter Helikopter. Gemessenen Schrittes kamen zwei Marines in Gala-Uniform über den Schnee zum Helikopter, öffneten die Tür und salutierten, als Donald Trump ausstieg – auch die Inszenierung ihres Auftritts beherrschen die Amerikaner. *Fotoreport Eugen Bürgler*



Drei UH-60A Black Hawks wurden für die WEF-Zeit aus Deutschland nach Dübendorf verlegt, zwei davon flogen mit dem Begleittross des US-Präsidenten nach Davos.