



Aufruf an die Mitglieder:
Bitte Ihre E-Mail-Adresse mitteilen an
mitglieder@igol.aero

Swiss B 777, Foto: Dani Ritter

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser

Gleich zu Beginn möchte ich Sie zusammen mit den Vorstandskollegen recht herzlich zur 31. Ordentlichen Vereinsversammlung der IGOL einladen. Diese findet am 04. Juni 2016 bei der Swiss Helicopter AG, auch bekannt unter dem Namen «Heli Balzers» in Balzers, Fürstentum Liechtenstein, statt und wird Ihnen im Anschluss an den offiziellen Teil einen interessanten Einblick in ein Helikopter Transport- und Schulungsunternehmen gewähren. Die Einladung, das Programm sowie die Traktandenliste finden Sie in diesem Airmail.

Das Jahr 2016 startete mit dem interessanten Neujahrsapéro bei Kuerzi Avionics in Lommis, der von vielen Mitgliedern und Gästen besucht wurde. So werden wir in Zukunft vermehrt Anlässe im Einzugsgebiet der IGOL abhalten, um Ihnen einen Einblick in aviatische Unternehmen oder vielleicht eher unbekanntere Institutionen zu geben und auch die Vielfalt der Ostschweizer Landschaft und Kultur zeigen zu können.

Den Terminkalender werden wir wie gewohnt auf unserer Webseite www.igol.aero publizieren.

Die Luftfahrt fasziniert nach wie vor, sieht sich aber zunehmend und leider verstärkt einem Gegenwind ausgesetzt. So werden die SIL-Objektblätter (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) sowie die Thesen für eine neue Luftfahrtpolitik die Nutzer des Luftraumes zunehmend beeinflussen und die Bürger auch auf dem politischen Parkett fordern. Die Vernehmlassung zum luftfahrtpolitischen Bericht, an der auch die IGOL teilnahm, brachte neue Ideen, aber auch weitere Hürden zum Vorschein. So wird die Finanzierung des Flugbetriebes, speziell auf Regionalflugplätzen wie Altenrhein, Grenchen, Lugano usw. eine Herausforderung darstellen. Verbände, Skyguide und das BAZL arbeiten eng an einer Lösung zusammen. Leider müssen wir feststellen, dass der Aufwand stetig steigt und das Bundesamt für Zivilluftfahrt sämtlichen Kreisen der Luftfahrt erneut zum Teil massiv erhöhte Gebühren in Rechnung stellt.

Die Innovationskraft der Hersteller zeigte sich während der führenden General Aviation Messe

«Aero Friedrichshafen» erneut auf eindrucksvolle Weise, wozu Ingenieure und Betriebe in der Lage sind. So eröffnet das Aufkommen der Drohnen bis dato unbekanntere neue Einsatzgebiete, birgt aber auch Sicherheitsgefahren in sich, die es in Zukunft vermehrt zu beachten gilt. Hier sind Nutzer und Hersteller gleichermaßen gefordert.

Die langen Winterabende machen nun dem Frühling und Sommer Platz. Warum nicht einmal einen Flugplatz in der Nähe besuchen und den Flugbetrieb beobachten? Geniessen Sie einige faszinierende Momente oder tauschen Sie sich mit Gleichgesinnten aus.

In diesem Sinne danke ich Ihnen recht herzlich für Ihre Unterstützung der Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt und freue mich, Sie in Balzers begrüßen zu dürfen.

Ihr Präsident
Roland Bücheler

Maybach-Ausstellung im Dornier Museum



Foto: Dornier Museum

Die Sonderausstellung «Zeppelins Erben – Maybach-Limousinen unter Dornier-Flugzeugen» fand bei den Gästen des Dornier Museum Friedrichshafen regen Zuspruch.

Mehr als 7000 Besucher haben die Sonderausstellung im Dornier Museum Friedrichshafen gesehen, wovon viele speziell wegen der Maybach-Limousinen ins Museum gekommen waren. «Insbesondere in den Faschingsferien sowie an den Wochenenden war die Nachfrage nach den edlen Oldtimern sehr gross», so Philipp Lindner, Pressesprecher des Museums. Die Sonderausstellung zeigt

die beeindruckende Mobilitätsgeschichte, welche Claude Dornier und Karl Maybach vor über 100 Jahren als junge Ingenieure bei ihrem Förderer und Mentor Graf Zeppelin zu schreiben begannen.

Mehrere historische Maybach-Limousinen bis hin zu dem «Maybach 62», dem Fahrzeug der Maybach-Weltpremiere in New York aus dem Jahr 2002, waren unter den Dornier-Oldtimer-Flugzeugen im grossen Museumshangar ausgestellt.

Geöffnet hat das Dornier Museum täglich von 10 – 17 Uhr.

Erstes Schweizer Aviatik-Symposium Felix Meier

Unter dem Titel «Wohin fliegt die Schweiz – Rahmenbedingungen und Trends der Schweizer Luftfahrt» fand auf Einladung des Flughafens Zürich und der SwissALPA Swiss Airline Pilots Association anfangs April das erste Schweizer Aviatik-Symposium im Flughafen Zürich statt. «Es soll ein Treffpunkt für Stakeholder der Luftfahrt sein – Aviatiker-Profis treffen Aviatiker-Profis.» Andreas Wittmer, Geschäftsführer des CFAC an der Uni St.Gallen, informierte über die globale Entwicklung und Rahmenbedingungen der Luftfahrt. Alex Bristol, COO von Skyguide, plädierte für den Single European Sky. Diesem stehen seit vielen Jahren die unterschiedlichen nationalen Interessen entgegen. 40 Prozent des von Skyguide mit der Technologie der 50er-Jahre zu überwachenden Luftraums befindet sich ausserhalb der Schweiz. Dirk Polloczek, Präsident der ECA European Cockpit Association, wies auf die Schweiz als bester Schüler hin, welche bei sich stets erschwerenden Rahmenbedingungen immer als Erste die EASA-Regelungen übernimmt.

Im Panel-Gespräch wies Lucas Ochsner, CEO der Belair, auf die stets offensichtlichen Partikular-Interessen in der Luftfahrt hin. Für Stefan Conrad, COO Aviation des Flughafens Zürich, ist die Politik gefordert, Nutzen versus Lasten strikte zu berücksichtigen. «Der Markt wirds richten», sagte er mit Blick auf die Bundesgelüste aus Bern. Die Luftfahrt habe immer Krisen bewältigt, meinte Dirk Polloczek, sei es bei SARS oder beim Grounding der Swissair gewesen. Für Alex Bristol von Skyguide steht Sicherheit an erster Stelle, was Zusammenarbeit erfordere. Der Gedankenaustausch beim anschliessend offerierten Lunch lässt hoffen, dass dieses Aviatik-Symposium in den nächsten Jahren eine Fortsetzung findet.



Faszination Flughafen im Verkehrshaus der Schweiz

FLUGHAFENZÜRICH

Die Flughafen Zürich AG hat mit Unterstützung der Flughäfen Genf und Basel-Mulhouse die Flughafen-Ausstellung im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern erneuert. Diese bietet den Besuchern einen neuen und unterhaltsamen Einblick in die Schweizer Flughafenlandschaft. Die interaktive Ausstellung vermittelt Familien und Jugendlichen die Faszination Flughafen auf kreative und lebendige Art.

Die neue, lebhaftige Flughafen-Ausstellung der Flughafen Zürich AG im Verkehrshaus ist eröffnet. Unterhaltsame Geschicklichkeits- und Suchspiele verschaffen einen hautnahen Einblick in die Abläufe eines Flughafens, und eine Lichtprojektion bildet den Betrieb am Flughafen Zürich während der hektischen Morgenstunde ab. Animierte Flugzeugfenster vermitteln spielerisch Fakten und Impressionen zur Schweizer Flughafenlandschaft, damit auch die kleinen Flughafenfans die Informationen verarbeiten können.

Die Konzeption und Umsetzung der Ausstellung lag bei der Flughafen Zürich AG mit Unterstützung der Flughäfen Genf und Basel-Mulhouse. Als externe Umsetzungspartner konnten die Firmen Aroma in Zürich und iArt in Basel engagiert werden. Die verschiedenen Stationen der Ausstellungen sowie die Architektur im Flughafenstil regen zum gemeinsamen Entdecken der Schweizer Flughäfen an und bieten den Besuchern ein nachhaltiges, lebendiges Flughafenerlebnis.

Änderung der Luftfahrtverordnung und der Verordnung über den Lufttransport

Bern, 15.03.2016 – Der Bundesrat hat die Änderung der Luftfahrtverordnung (LFV) und der Verordnung über den Lufttransport (LTrV) genehmigt. Mit diesen Anpassungen werden insbesondere Änderungen der europäischen und internationalen Regelungen nachvollzogen. Die wichtigste Neuerung betrifft die Inkraftsetzung der europäischen Verordnung über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.

News aus der Schweiz

Dornier Museum weht Claude Dorniers historische Baracke ein



Jetzt kehrt Leben ein in die wieder aufgebaute historische Baracke Seemoos: Am Dienstag, 1. März, eröffnete das DO.labor neben dem Dornier Museum Friedrichshafen als Experimentierwerkstatt für Kreative, Innovative und Querdenker.

Das kulturhistorisch wertvolle Holzgebäude, in dem Flugzeugpionier Claude Dornier vor über 100 Jahren am Seemooser Horn seine ersten Flugzeuge entwickelte, konnte dank der Unterstützung zahlreicher Förderer und Gönner vor dem Abriss bewahrt werden. Im September 2014 wurde das Gebäude fachmännisch in seine Einzelteile zerlegt, abtransportiert und ein Jahr lang restauriert. Die Baracke Seemoos wurde neben dem Dornier Museum wieder aufgebaut und als DO.labor für Kreative, Innovative und Querdenker eingerichtet, damit junge Menschen Felder wie

Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik (MINT) entdecken können.

«Für uns kommt hier ein grosses Stück Arbeit zum Ziel», freute sich Berthold Porath, Direktor des Dornier Museum: «Hier kommt zusammen, was zusammengehört. Wir haben endlich die Räume für Museumspädagogik, auf die wir so lange gehofft hatten. Und dies alles in der historischen Keimzelle des Flugzeugbaus am Bodensee: Der Spirit of Dornier weht hier Tag für Tag in diesen Räumen.»

Claude Dornier brachte Menschen nach Friedrichshafen; bis zum Verkauf an Daimler-Benz arbeiteten bis zu 10000 Menschen bei Dornier in Friedrichshafen und Immenstaad. Mit der Eröffnung des DO.labor will die Familie Dornier einen weiteren Beitrag zur Stadtgeschichte Friedrichshafens und der Region leisten.

DO.labor: Wo Ideen Flügel bekommen

Beim Rundgang durch das neue DO.labor gab es viel zu staunen. Im Eingangsbereich wurde das Büro von Claude Dornier nachgestaltet mit dem original Holzfussboden und historischem Mobiliar: Schreibtisch, Reissbrett, Aktenschränke aus der Zeit, als hier geniale Ideen erstmals Flügel bekamen. Der Kontrast gleich nebenan: Ein modernes Büro für die Museumspädagogik des Dornier Museum. Hier werden die Kurse, Seminare und Veranstaltungen konzipiert und organisiert, die künftig das DO.labor mit Geist und Leben füllen.

www.dorniermuseum.de



Rega investiert in die Luftrettung der Zukunft



Anlässlich ihrer Jahresmedienkonferenz blickte die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega auf ein geschichtsträchtiges Jahr 2015 zurück. Die Rega investierte 2015 rund 200 Millionen Schweizer Franken in neues Flugmaterial und in zukunftsweisende Projekte. Mehr als 15000

Einsätze und weiterhin steigende Gönnerzahlen zeigen, dass die Rega gebraucht und geschätzt wird. Heute darf die Rega auf eine breite Unterstützung von 3,283 Millionen Gönnerinnen und Gönner zählen.

Der neue Helikopter wird es der Rega ermöglichen, auch unter Vereisungsbedingungen Einsätze zu fliegen und damit noch mehr Menschen in Not zu helfen – auch bei schwierigen

Wetterbedingungen. Ebenfalls im 2015 unterschrieb die Rega beim kanadischen Flugzeughersteller Bombardier einen Kaufvertrag für drei neue Ambulanzjets vom Typ Challenger 650 für insgesamt rund 130 Millionen Schweizer Franken. Die drei Jets werden 2018 in Betrieb gestellt.

www.rega.ch



News aus der Schweiz

IGOL-Neujahrsapéro 2016

Zu Besuch bei Kuerzi Avionics Felix Meier



Der Flugplatz Lommis war Mitte Januar aviatischer Mittelpunkt der Schweiz. Zahlreiche IGOL-Mitglieder und Kunden trafen sich auf Einladung der Firma Kuerzi Avionics AG zum traditionellen Neujahrsapéro. Ralf Kuerzi, Sohn des Firmengründers und Mitarbeiter, führten durch die 1978 in Bronschhofen gegründete Spezialfirma. Heute entwickeln, produzieren und unterhalten 30 Ingenieure für das EASA-zertifizierte Unternehmen individuelle, auf Kundenanforderungen ausgerichtete Avionik-Produkte. Dafür ist Kuerzi Avionics AG weltweit autorisiert.

In Gruppen wurden die Gäste durch Produktionsstätten geführt. Hoch qualifizierte Fachleute

erklärten die Herstellung eines Avionik-Teils vom Kundenwunsch bis zum Einbau in Flugzeuge oder Helikopter, so vom Rega-Heli bis zum VIP-Jet, von der Einzelanfertigung bis zur Serienproduktion. Niederlassungen sind in Konstanz und in Buochs. Damit ist Kundennähe gewährleistet. Oder die Ingenieure reisen direkt zu den Kunden.

Ein auserlesener und von Kuerzi Avionics offerierter Apéro riche gab Gelegenheit zu einem Get-together zwischen Mitgliedern, Kunden und Mitarbeitern. Sepp Rüthemann vom «Hundertwasser» kredenzte zur Aufwärmung seinen Home-made-Glühwein.

Zuwachs in der myAustrian-Familie: Embraer Jet 195



Foto: Austrian Airlines

Umweltschonend, geräumig und sehr chic: das sind die passenden Attribute des Neuankömmlings in der myAustrian-Familie. Der neue Embraer Jet 195 ist gelandet. Damit wird bis Ende 2017 sukzessive die Fokker-Flotte ersetzt. Der Embraer Jet verbraucht pro Sitzplatz rund 18 Prozent weniger Treibstoff als die Fokker und

ist damit wesentlich umweltschonender unterwegs. Die Kabine bietet Platz für 120 Gäste, ist mit zwei Zweierreihen ausgestattet, ergonomisch gebaut und dadurch besonders geräumig. Probieren Sie selbst ein völlig neues Fluggefühl aus!

Flughafen Zürich bei Kundenzufriedenheit europaweit auf dem zweiten Platz

FLUGHAFEN ZÜRICH

Der führende internationale Dachverband der Flughafenbetreiber, das Airport Council International (ACI), hat im Rahmen der Airport Service Quality (ASQ)-Awards die Ergebnisse von Passagierbefragungen an weltweit über 300 Flughäfen ausgewertet. Der Flughafen Zürich schaffte es in der Kategorie «Beste Flughäfen Europas» auf Rang 2.

Gesamthaft wurden über 550 000 Umfragen in mehr als 80 Ländern durchgeführt. In der Kategorie Europa erreichte der Flughafen Zürich neben Dublin, Malta und Prag den zweiten Platz. Einzig Moskau Sheremetyevo, Pulkovo und Sochi schnitten europaweit besser ab. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich der Flughafen Zürich um drei Plätze verbessert.

Mehr Passagiere – weniger WEF-Jets

Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein hat in der WEF-Woche 362 Starts und Landungen registriert. Im Vorjahr waren es 379 gewesen. Während 2015 insgesamt 31 Flugzeuge aus Ländern ausserhalb Europas anfliegen, waren es dieses Jahr 17. Über das ganze Jahr 2015 ist die Zahl der Passagiere in St.Gallen-Altenrhein um 9 Prozent gestiegen auf 91 584. Die People's Viennaline hat 84 386 Passagiere (+10 Prozent) auf der Strecke Altenrhein-Wien transportiert. Die Nachfrage nach den Sommerdestinationen stieg um 19 Prozent.

www.tagblatt.ch/ostschweiz



Foto: Dani Ritter

News aus der Schweiz

Neue US-Präsidenten-Maschine Air Force One

Das US-Verteidigungsministerium hat den Airbus-Konkurrenten nun offiziell mit dem Bau beauftragt. Die neuen Jumbojets vom Typ 747-8 sollen die alternden 747-Jets ablösen, die seit den frühen 1990er-Jahren den Präsidenten um die Welt fliegen. Die Air Force verfügt über zwei Maschinen, die speziell auf die Bedürfnisse des Chefs im Weissen Haus zugeschnitten sind.

Wie das Pentagon mitteilte, erhielt Boeing einen Anfangsvertrag im Umfang von 25,8 Millionen Dollar (23,8 Millionen Euro). Damit soll

das Unternehmen zunächst einen Plan ausarbeiten, der zeigt, wie die Maschinen im geplanten Kostenrahmen allen Anforderungen entsprechen können.

Wie teuer die beiden neuen Flugzeuge werden, hat das Ministerium bisher nicht bekannt gegeben. Nach Angaben des «Wall Street Journal» war in früheren Etatschätzungen von mehr als 1,6 Milliarden Dollar die Rede. Die neuen Maschinen würden unter anderem mit modernsten Kommunikationstechnologien und

Anti-Raketen-Vorrichtungen ausgerüstet. Boeing war der Zeitung zufolge der einzige Bewerber. Es ist bereits seit vergangenem Jahr bekannt, dass die bisherige Air Force One ausgemustert werden soll.

Anm. der Red.: So viel Geld braucht der neue Schweizer Finanzminister Ueli Maurer für das neue Schweizer Regierungsflaggschiff PILATUS PC-24 nicht. Aber ob er angesichts der Finanzlage unserer Eidgenossenschaft überhaupt noch genug Geld hat?

Flugplatz Dübendorf:

Über viele Generationen sinnstiftend und nutzbringend

Am 14. März 1910 wurde ein Pachtvertrag zur Errichtung eines zivilen Flugfeldes abgeschlossen und danach eine Gesellschaft Aerodrom Zürich-Dübendorf gegründet. Vom 22. bis und mit 25. Oktober 1910 wurde auf dem neu errichteten Flugfeld ein erstes internationales Flugmeeting durchgeführt. <https://www.youtube.com/watch?v=JbMaQyh9HuI>

Somit ist der der Flugplatz Dübendorf vermutlich der weltweit älteste zivil gegründete und nahezu vollständig erhaltene ehemalige Verkehrsflugplatz der Welt. Der über Generationen historisch gewachsene und bestens in der Landschaft integrierte Flugplatz Dübendorf soll vollständig erhalten werden. Er soll mit dem «Historic Arc» vom ehemaligen Abfertigungsgebäude bis zum Bogenhangar und Air Force Center als Museumsteil kombiniert mit dem «Future Space» der

vollständigen Hartbelagpiste und neuen Hangars aufgewertet werden.

Über ein multifunktionales Konzept mit sieben adaptiven Clustern History and Identity, Safety and Security, Technology and Services, Aeronautical Science & Innovation, Transportation and Events, Basic Education and Sports, Flora and Fauna soll den kommenden Generationen eine den zukünftigen Bedürfnissen entsprechende Steuerung der Nutzung und der resultierenden Auslastungen über das in Dekaden jeweils zu revidierende Betriebsreglement ermöglicht werden.

IGOL-Mitgliederumfrage

Der Flugplatz Dübendorf ist der einzige Militärflugplatz im Einzugsgebiet der Ostschweiz und die Wiege der Schweizer Luftfahrt. Noch am

19. Juni 2000 sagte der damalige Bundespräsident Ogi: «Beim Militärflugplatz Dübendorf handelt es sich um den zweitwichtigsten Flugplatz unserer Luftwaffe.» Mit der Auslagerung der GA und BA von Kloten nach Dübendorf ergeben sich neue Möglichkeiten; eine Verteilung dieser Flugzeuge auf die weiteren verschiedenen Flugfelder würde diese enorm belasten. Die IGOL steht als neutrale Organisation für den Erhalt der Ostschweizer Flugplätze ein. Es stellt sich nun die Frage, inwieweit die IGOL ihr Aufgaben- und Einsatzgebiet etwas grosszügiger, z. B. geografisch im Gebiet östlich der Reuss, definieren soll und sich somit auch für den langfristigen Erhalt des Flugplatzes Dübendorf einsetzen soll.

Im Hinblick auf die Hauptversammlung vom 4. Juni bitten wir Sie als Mitglied der IGOL um Ihre Meinung betreffend der Zukunftsgestaltung:

1. Soll die IGOL sich geografisch in einem grösseren Einzugsgebiet engagieren und dadurch an Mitgliedern und Einfluss gewinnen?
2. Soll die IGOL sich im Sinne einer ganzheitlichen langfristigen Lösungsfindung für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf engagieren?
3. Soll die IGOL sich spezifisch für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf als UNESCO-Weltkulturerbe der Luftfahrt engagieren?

Bitte teilen Sie uns Ihre Meinung unter Angabe von Name und Mitgliedsnummer an die Redaktion des Airmails, redaktion@igol.aero, bis Ende Mai mit.



Ziel: Integraler und funktionaler Erhalt als UNESCO-Weltkulturerbe der Luftfahrt

RUAG modernisiert einen Rettungshelikopter des Genfer Universitätsspitals

Together
ahead. **RUAG**

Das Schweizer Technologieunternehmen RUAG hat erfolgreich das Cockpit eines Airbus EC135 T2+ Rettungshelikopters des Genfer Universitätsspitals – der grössten universitätsmedizinischen

Einrichtung der Schweiz – modernisiert. Die Rund-umerneuerung umfasste die Installation von zwei hochmodernen Multifunktions-Displays des Typs Garmin GTN 750 GPS/NAV/COMM in Kombination

mit einem Remote-Transponder des Typs GTX 33es sowie eines EASA-konformen Usage Monitoring Systems. Zudem wurde während der Standzeit infolge der Modernisierungsarbeiten eine jährliche Plattformwartung durchgeführt.



Das Genfer Universitätsspital (HUG) unterhält einen einzelnen Airbus EC135 T2+ Rettungshelikopter und setzt diesen für Transfers zwischen verschiedenen Krankenhäusern, für Unfall- und Rettungseinsätze in der Schweiz und im angrenzenden französischen Grenzgebiet sowie für die Wasserrettung auf dem Genfersee ein. Nach über zwölf Jahren – mit einer jährlich zunehmenden Anzahl Einsätze – benötigte der HUG-Helikopter ein Avionik-Upgrade zur Verbesserung der Cockpit-Ergonomie, zur Verringerung der Arbeitsbelastung der Piloten und um sämtliche Vorgaben der Europäischen Agentur für Luftsicherheit (EASA) zu erfüllen.

Einladung zur 31. Vereinsversammlung der IGOL

Swiss Helicopter AG

Helikopterbasis Balzers, Schiffflände 2,
9496 Balzers / Fürstentum Liechtenstein

**Samstag, 4. Juni 2016,
9⁰⁰ – 12⁰⁰ Uhr**

Programm

09.00 Eintreffen der Teilnehmer und Gäste
09.30 Vereinsversammlung
10.15 Rundgang durch den Helibetrieb
11.15 Apéro
12.00 Ende der Veranstaltung

Anmeldungen bitte bis 28. Mai 2016 per Mail an:
veranstaltung@igol.aero oder per WhatsApp an
079 439 05 84

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler
3. Protokoll der 30. ordentlichen Vereinsversammlung vom 30. Mai 2015 in Altenrhein
4. Jahresbericht des Präsidenten
5. Jahresrechnung 2015
6. Bericht und Antrag der Revisoren
7. Beschlussfassung über
 - Jahresbericht
 - Jahresrechnung
 - Antrag der Revisoren
8. Anträge
9. Wahlen
10. Ausblick – Jahresprogramm 2016/2017
11. Jahresbeitrag 2017
12. Budget 2016
13. Verschiedenes/Umfrage

Luftfahrt – gut unterwegs

Schweizer Innovation zur Messung von Feinstaubpartikeln aus Flugzeugtriebwerken

In enger Zusammenarbeit zwischen der Empa, der SR Technics und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat die Schweiz ein Verfahren für die Messung von Feinstaubpartikeln aus Flugzeugtriebwerken entwickelt – und damit international Massstäbe gesetzt. Das Umweltgremium der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hat vor Kurzem dank dieser Arbeiten eine erste Vorschrift für die Emission von Feinstaubpartikeln aus Flugzeugtriebwerken verabschiedet.

Seit den 1980er-Jahren müssen grosse Flugzeugtriebwerke Schadstoffgrenzwerte erfüllen, die im Laufe der Jahre schrittweise verschärft wurden. So ist der Schadstoffbeitrag durch den Flugverkehr heute in der Schweiz relativ gering, und auch die Zeiten, als die Jet-Triebwerke weit sichtbare Rauchfahnen hinterliessen, sind passé. Nicht gelöst ist dagegen der Ausstoss von ultrafeinen Partikeln durch Triebwerke. Diese mikroskopisch kleinen Partikel können tief in die Lunge eindringen und

dadurch negative Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Nach dem Vorsorgeprinzip sollen auch diese Emissionen aus dem Luftverkehr nun gemessen, reguliert und gesenkt werden, obwohl der Luftverkehr in der Schweiz lediglich einen Anteil von weniger als 1 Prozent an den Feinstaubemissionen hat.

Die Messung von ultrafeinen Staubpartikeln aus Flugzeugtriebwerken ist technisch äusserst anspruchsvoll. In enger Zusammenarbeit zwischen der Empa, der SR Technics und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL haben Experten in jahrelanger Arbeit einen Prüfstand und ein Verfahren entwickelt, mit dem der Feinstaubausstoss von Flugzeugtriebwerken standardisiert gemessen werden kann. Mit internationalen Kampagnen wurden sowohl das Messsystem wie auch die Instrumentierung bis zur Einsatzreife erprobt. Das Messsystem liefert neben der Masse der Partikel auch die Anzahl der ausgestossenen Partikel pro Liter Treibstoff. Dabei werden auch die kleinsten Partikel mit weniger

als einem hunderttausendstel Millimeter Durchmesser erfasst.

Die Arbeiten für den neuen weltweiten Standard wurden durch das BAZL in Partnerschaft mit der amerikanischen Luftfahrtbehörde geleitet. Das Umweltgremium der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO hat am 2. Februar in Montreal die von BAZL, SR Technics und Empa massgeblich entwickelte Vorschrift angenommen. Die definitive Verabschiedung durch den ICAO-Rat wird in einem Jahr erwartet.

Alle ab 1. Januar 2020 in Produktion befindlichen Triebwerkstypen für Passagierflugzeuge müssen nach der neuen Vorschrift zertifiziert werden. Die meisten Triebwerkhersteller haben mittlerweile bereits eigene vorschriftskonforme Messsysteme und haben mit der Nachmessung ihrer Triebwerke begonnen. Bereits sind auch Technologien zur weiteren Reduktion der Feinstaubemissionen bekannt.

Flying Hybrid Car Could Be In The Skies By 2018



While the widespread use of electric cars is still on a slow but steady (and impressively quiet) rise, a Massachusetts-based company has said it will be able to produce a semi-electric, self-driving, flying car in just two years' time.

Terrafugia has said it will produce a fully working prototype of the TF-X flying car by 2018, with the hope of putting the vehicles on the market between 2024 and 2028. The company says the car shouldn't be too much more expensive than a "high-end luxury car" and will fit in a standard-sized home garage.

The TF-X can drive much like a traditional four-seater car, however, it will feature two pop-out

propellers from its side that will lift it off the ground. From here, the propellers will fold down and two ducted fan motors will thrust the vehicle at "a non-stop flight range of at least 500 miles" at speeds up to 320 kilometers per hour (200 miles per hour), according to Terrafugia's website.

Although the car will be able to drive on the ground using electric power, the flight-mode is thought to require a conventional internal combustion engine assisted with an electric motor. The Mail Online also reports that the "TF-X will be semi-autonomous and use computer-controls so that passengers can simply type in a destination before taking off."

These are ambitious plans, especially for such a fine time frame to work within. As well as the obvious engineering and design barriers that don't appear to be fully ironed out yet, there's a whole host of legal and safety issues the company will have to sort out before these street planes are commercially available. For instance, it's unclear as to whether a pilot's licence will be required. Other companies have made extremely similar promises of retailing a flying car, none of which have yet been manufactured, so skepticism is invited.

Nevertheless, the company is welcoming investors to help push forward this project. To accompany news of the TF-X, Terrafugia also released this video showing how its prototype could function.



Quelle: xing



Luftfahrt – gut unterwegs

Notverkauf

Münchener Investor erwirbt Adria Airways

LJUBLJANA - Nach sechsmonatigen Verhandlungen übernahm der Münchener Sanierungsspezialist 4K Invest für 100000 EUR 91,58 Prozent der verschuldeten Staatsairline. Laut Adria Airways soll ihr Kapital um vier Millionen EUR erhöht werden – drei Millionen steuert die slowenische Regierung bei, eine Million der Käufer. Hohe Verluste zwangen die Airline 2008 in eine tiefgreifende Restrukturierung. Nach einer Kapitalaufstockung von 69 Millionen EUR versuchte der staatliche Eigentümer im Jahr 2012 erfolglos, 75 Prozent der Airline zu verkaufen. Im Jahr 2015 nahm die slowenische Regierung mit einer Ausschreibung von rund 92 Prozent der Anteile einen neuen Anlauf. Auf der Generalversammlung der Eigentümer vom 19. Januar 2016 erhielt schliesslich die in Luxemburg registrierte 4K Invest durch ihre Münchener 4K KNDNS GmbH den Zuschlag. Erneut geboten soll auch die in der ersten Verkaufsrunde ausgeschiedene Intro Aviation haben. Ein von der 4K Invest vorgelegter Strategieplan sieht eine Konzentration der Star-Alliance-Airline auf Nischenmärkte in Slowenien, Albanien, dem Kosovo und Mazedonien

vor sowie auf Regionalmärkte in Polen (Lodz) und Estland (Tallin). Gegenwärtig fliegt Adria mit elf Maschinen von ihrem Heimatstandort Ljubljana und regionalen Basen in Lodz, Pristina, Tallin und Tirana aus 21 Ziele in West- und Osteuropa an. Die in Luftfahrtkreisen weitgehend unbekannt 4K Invest beschreibt Adria in einer Ausschreibung als führenden Sanierungsspezialisten mit 20 Jahren Erfahrung und einem Portfolio von knapp 200 erfolgreich durchgeführten Restrukturierungen.



Adria Airways Airbus A319, © Ingo Lang

Herr der Drohnen



Robotikforscher, Experte für Kleinfluggeräte, Technologie-Erfinder, Vater der weltweit ersten autonomen Drohne: Professor Davide Scaramuzza. Er ist Direktor der Robotics and Perception Group an der Universität Zürich und entwickelt hubschrauberähnliche Objekte für den (Logistik-) Markt von morgen. Die bislang bahnbrechendste Forschungsarbeit des 35-jährigen Italiener und passionierten Hobby-Magiers: ein Quadroter, der sich im Flug selbstständig stabilisiert und für die Navigation kein störungsanfälliges GPS benötigt. Das surrende Multitalent orientiert sich mithilfe von Onboard-Kamera, Beschleunigungssensor und einer Art künstlichem Gleichgewichtsorgan.

Scaramuzzas wissenschaftliche Zauberformel ist begehrt: Der wie von Geisterhand fliegende Roboter soll in naher Zukunft im Paketpostdienst und in Katastrophengebieten zum Einsatz kommen.

<http://rpg.ifi.uzh.ch/>

Wolkengeflüster Felix Meier



Wussten Sie, dass

- am 14. Mai 2005 um 07.08 Ortszeit der französische Testpilot Didier Delsalle mit einem Helikopter AS 350 Ecureuil B3 auf dem Gipfel des Mount Everest landete? Er war somit der erste Mensch mit einem Hubschrauber auf dem Dach der Welt. Damit der Rekord anerkannt werden konnte, musste der Heli zwei Minuten auf dem Boden des Gipfels verweilen. Bei einer Windgeschwindigkeit von 130 km/h und einer Aussen-temperatur von -36 Grad blieb Delsalle während mehr als drei Minuten auf dem Gipfel. ¹⁾
- der Schweizer Fallschirmpionier Erich Grätzer am 26. Februar 2016 seinen 80. Geburtstag feiern konnte? In den Anfängen des Fallschirmsports in der Schweiz startete er ein Schul-

betrieb in Lommis, wo ihn aber die Bauern mit Stangen an den Pistenenden und Schüssen aufs Flugzeug vertrieben. Die Familie Berner in Sitterdorf stellte ihm dann einen Pilatus Turbo-Porter zur Verfügung, der Para-Sport-Club und die Fallschirm-Aufklärungs-Kompanie 17 wurden von ihm gegründet. ²⁾

- am 4. März 1936 das Luftschiff «Zeppelin 129» von einer 200-köpfigen Haltemannschaft aus der Friedrichshafener Luftfahrtwerft hinausgezogen wurde? Dieses Luftschiff wurde später als «Hindenburg» benannt und stürzte am 6. Mai 1937 bei Lakehurst/USA brennend ab. ³⁾
- sich das Gesamtsalär des Lufthansa-Vorstandsvorsitzenden von 2005 von ungefähr 1,3 Mio. Euro auf ungefähr 2,5 Mio. Euro im Jahr 2012

verbessert hat, eine Steigerung von knapp 100 Prozent bei einer EBIT-Marge des Lufthansa-Konzerns, welche im gleichen Zeitraum um knapp 3 Prozent gesunken ist? ⁴⁾

- das zweiplätzig englische Schulflugzeug De Havilland Chipmunk vor 70 Jahren am 22. Mai 1946 seinen Erstflug machte? ⁵⁾
- das englische Jagdflugzeug Supermarine Spitfire vor 80 Jahren am 6. März 1936 seinen Erstflug machte und 20300 Exemplare in zahlreichen Varianten gebaut wurden? ⁶⁾
- im September 1926 ein Doppeldecker der Fliegertruppe beim Aegerisee notlanden musste und nach der Reparatur beim Start drei Knaben tödlich verletzt wurden? ⁷⁾

Quellen

- 1) Helico Revue
- 2) Aero Revue 2-2016
- 3) Aeropers Rundschau 1/2016
- 4) Aeropers Rundschau 1/2016
- 5) wikipedia
- 6) wikipedia
- 7) Zuger Neujahrsblatt 1926

Luftfahrt – gut unterwegs

Bundesrat verabschiedet SIL-Objektblätter für 15 Flugplätze

Bern, 03.02.2016 – Der Bundesrat hat die Objektblätter des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für insgesamt 15 Flugplätze verabschiedet. Neu ist einzig das Objektblatt für das Flugfeld Wangen-Lachen. Bei 14 bereits bestehenden Objektblättern hat er vorwiegend Anpassungen am Flugplatz-Perimeter sowie an den Hindernisbegrenzungsflächen vorgenommen.

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist das Planungsinstrument des Bundes im Bereich der Zivilluftfahrt. Die allgemeinen Ziele und Vorgaben des SIL hat der Bundesrat im Jahr 2000 verabschiedet. Der SIL bildet die Grundlage für die Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur und definiert den künftigen Rahmen für die Bauten und den Betrieb von Flugplätzen. Für jeden Flugplatz werden in einem SIL-Objektblatt verbindliche Aussagen zu den betrieblichen Rahmenbedingungen, zum Flugplatzperimeter, zur Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung sowie zum Natur- und Landschaftsschutz gemacht. Seit 2002 hat der Bundesrat in 10 Serien die Objektblätter für insgesamt 50 Flugplätze verabschiedet, darunter diejenigen für die Landesflughäfen Zürich und Basel-Mulhouse.

Die vorliegende elfte Serie enthält das neue Objektblatt für das Flugfeld Wangen-Lachen (SZ).

Der angrenzende gleichnamige Wasserflugplatz ist nicht Bestandteil des Objektblatts. Im Weiteren umfasst die Serie eine Anpassung der Objektblätter für die Flugplätze Biel-Kappelen (BE), Sitterdorf (TG) und Lausanne-La Blécherette (VD) und eine Fortschreibung der Objektblätter für die Flugplätze Hausen am Albis (ZH), Courtelary (BE), Langenthal (BE), Saanen (BE), Thun (BE), Bellechasse (FR), St.Gallen-Altenthein (SG), Amlikon (TG), Lommis (TG), Montricher (TG) und Môtiers (NE).

Für das neue Objektblatt Wangen-Lachen wurde im Sommer 2015 eine Anhörung der betroffenen Kantone und Gemeinden sowie eine Mitwirkung der Bevölkerung durchgeführt. Mit der Anpassung des bestehenden Objektblattes Biel-Kappelen sollen die geplante Verschiebung der Graspiste und der damit verbundene Betrieb gesichert werden. Die Anpassungen und Fortschreibungen der bestehenden 13 weiteren Objektblätter beinhalten geringfügige Änderungen des Flugplatzperimeters, Änderungen der Hindernisbegrenzungsflächen, welche die An- und Abflugwege für einen sicheren Flugbetrieb vor Hindernissen schützen, sowie die Aktualisierung überholter Inhalte.

Quelle: BAZL

NASA will leises Überschall-Passagierflugzeug konstruieren

Die Concorde transportierte einst Passagiere mit Überschallgeschwindigkeit, aber nur dort, wo der damit verbundene Knall niemanden störte. Nun will die NASA ein Testflugzeug bauen, das solche Geschwindigkeiten ganz leise erreicht.

Die NASA will einen verkleinerten Prototypen eines Überschallflugzeugs bauen, das keinen Überschallknall auslöst. Dessen Nachfolger könnten den Flugverkehr dann in Zukunft umweltfreundlicher, sicherer und leiser machen, erklärte die US-Weltraumagentur. Damit solle das berühmte Programm der X-Flugzeuge der USA fortgeführt werden, in dessen Rahmen verschiedenste Experimentalflüge unternommen und Luftfahrtrekorde gebrochen wurden. Das nun geplante X-Flugzeug firmiert unter dem Namen QueSST (Quiet

Supersonic Transport) und soll den leisen Überschallflug zum (Personen-)Transport erforschen.

Überschall ohne Knall

Wie die NASA erläutert, war ein grosses Problem des wohl bekanntesten Überschall-Passagierflugzeugs, der Concorde, das Problem des Überschallknalls. Weil der auf dem Boden zu sehr störte, beschleunigten die Maschinen erst über Wasser auf Geschwindigkeiten im Mach-Bereich. Dieses Problem meint die NASA inzwischen aber gelöst zu haben. Es gebe Designs, die lediglich einen «schwachen Knall» oder aber gar keinen auslösen. Nun soll ein Team unter Leitung von Lockheed Martin ein vorläufiges Design entwickeln, wofür die NASA 20 Millionen US-Dollar zur Verfügung stellt.

Peoples Viennaline fliegt mit VLM Fokker 50 nach Wien



Bild: birminghamairport.co.uk

Die auf dem Flughafen Altenrhein ansässige Fluggesellschaft Peoples Viennaline wird eine Fokker 50 von der belgischen VLM Airlines anmieten. Das berichtet das Portal «CH-Aviation».

Mit dem zweimotorigen Turboprop soll im Zeitraum 3. April bis 10. September jeweils die Rotation Altenrhein–Wien–Altenrhein am Sonntag bedient werden. Ausserdem wird es über den Sommer wöchentlich die Charterrotation Altenrhein–Pula–Altenrhein operieren.

Ursprünglich hatte Peoples Viennaline über den Sommer eine Q300 von InterSky angemietet, durch die Insolvenz der Bodensee-Airline musste nun jedoch Ersatz gefunden werden.

Quelle: Austrian Wings

Wenn das Design fertig ist, soll dann ein verkleinertes Modell (ungefähr der halben Grösse) eines solchen Passagierjets gebaut werden. An dem sollen verschiedene Tests durchgeführt werden. Es werde wahrscheinlich bereits von einem Piloten geflogen, erklärt die NASA. Die ersten Flüge könnte es um das Jahr 2020 geben, wenn alles nach Plan läuft. Es wäre der «erste Schritt zur möglichen Rückkehr von überschallschnellem Passagierverkehr», meint die NASA.



Luftfahrt – gut unterwegs

Aerosuisse fordert klare Strategie für die Schweizer Luftfahrtpolitik



Der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt begrüsst die beabsichtigte Stossrichtung im neuen Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik der Schweiz, fordert aber gleichzeitig eine klare Strategie und entsprechende Massnahmen. Ihre Überlegungen zu den aktuellen luftfahrtpolitischen Chancen und Herausforderungen hat Bundesrätin Doris Leuthard vorgestellt. Im Newsletter sagt sie: «Die Luftfahrt ist für die Bevölkerung und Wirtschaft absolut zentral.»

Die Kapazitäten auf den schweizerischen Landesflughäfen sind in Spitzenzeiten bereits heute ausgeschöpft. Doch aufgrund des steigenden Mobilitätsbedürfnisses der Schweizer Bevölkerung nimmt die Nachfrage im Luftverkehr – wie auch im übrigen öffentlichen und privaten Verkehr – stetig zu. Die in den letzten Jahren sinkenden Flughafenkapazitäten dürften nicht weiter reduziert werden und müssen sich nachfragegerecht weiterentwickeln können. Die geltenden Betriebszeiten der Landesflughäfen seien zwingend zu erhalten.

Der Bund müsse in erster Linie dafür sorgen, dass er wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen setzt, welche es der Luftfahrtbranche erlauben, die Luftverkehrsanknüpfung der Schweiz in einem anspruchsvollen internationalen Umfeld zu sichern und nachfragegerecht weiterzuentwickeln. In der Schweiz stehen eine jährliche Wertschöpfung von über 30 Milliarden Franken

und mehr als 180000 Arbeitsplätze im Zusammenhang mit der Schweizer Luftfahrt auf dem Spiel. Ebenso sind die Rahmenbedingungen für den aviatischen Nachwuchs langfristig sicherzustellen.

Die Aerosuisse fordert, dass bei der Festsetzung von Grenzwerten im Bereich Lärm alle Verkehrsträger gleich zu behandeln sind.

Aufgrund der Kapazitätsprobleme wird die für die schweizerische Volkswirtschaft wichtige Geschäftsfliegerei (Business Aviation) zunehmend von den Landesflughäfen verdrängt. Militärflugplätze als strategische Infrastrukturreserve für die Schweizer Luftfahrt müssten daher zügig für die Business Aviation geöffnet werden. Es soll deshalb verbindlich festgehalten werden, dass der Flugplatz Dübendorf und andere Militärflugplätze langfristig als Infrastruktur für die nachfragegerechte Entwicklung der für die Wirtschaft bedeutsamen Business Aviation erhalten werden sollen.

Aerosuisse Award 2015 für Bertrand Piccard und André Borschberg

Mit der Verleihung des Aerosuisse Award 2015 wurden die Gründer, treibenden Kräfte und Piloten von Solarimpulse, Bertrand Piccard und André Borschberg geehrt.

www.aerosuisse.ch

Inakzeptable Irrwege

Bundesbern hat die Zeichen der Zeit immer noch nicht erkannt. Immer mehr Kompetenzen sollen von den Kantonen zum Bund übergehen und zentral geregelt werden. So verspürt nun auch das Departement Leuthard entsprechenden Handlungsbedarf beim Luftverkehr. Die Fragen der Flughafenpolitik sollen künftig vom eidgenössischen Parlament mit referendumsfähigen Beschlüssen entschieden werden. Die Landesflughäfen Genf und Basel-Mülhausen sind in internationale Vereinbarungen eingebettet, so dass die Ideen des Uvek vornehmlich den Flughafen Zürich ins Visier nehmen. Sollte das eidgenössische Parlament künftig zu entscheiden haben, dürfen wir schon heute die Wette darauf abschliessen, dass der freundeidgenössische Kompromiss bei der gleichmässigen Lärmverteilung für alle Nachbarkantone enden dürfte. So wären wir dann bei jener Lösung angelangt, die auf die Interessen des Kantons Zürich keine Rücksicht mehr nehmen würde. Schlimmer noch: Es wäre jener Ansatz, der möglichst viele anstatt möglichst wenige Menschen mit Lärm belasten würde. Das kümmert die Nachbarn kaum, die ja Lärm höchstens sehen, selten aber hören können. Im Kanton Zürich, der über 90 Prozent der Immissionen auf sich nimmt, wäre aber die Katastrophe in der Raumplanung und mehr noch in der Umweltqualität für Zehntausende von Menschen vorprogrammiert. Lärmverteilung ist die schlechteste aller möglichen Lösungen im Flughafenbetrieb in einer dicht besiedelten Agglomeration.



Gastkommentar von Robert E. Gubler, Forum Zürich

Vor 40 Jahren – der erste Überschallflug der Concorde



Am Morgen des 21. Januar 1976 starteten zwei Concorde gleichzeitig, eine von British Airways und eine von Air France. Diese waren die ersten kommerziellen Überschallflüge mit zahlenden Passagieren.

Die Concorde von BA startete von London Heathrow nach Bahrain, während die Air France Concorde von Paris Orly nach Brasilien abhob mit einem Zwischenstopp in Senegal. Daraufhin wurde die Concorde-Flotte in den regulären

kommerziellen Dienst zwischen Europa und den USA gestellt. Rund 30 Jahre später wurden die damals bahn- oder eher flugbrechenden Delta-Flügler im Dienst eingestellt.

Quelle: Internet

Luftfahrt – gut unterwegs

Altenrhein



Bild: Visualisierung: Rheintal Bau AG

So sieht der geplante Ersatzbau des Fliegermuseums mit Hebebühne und Besucherterrasse aus.

Seit 2009 soll das Fliegermuseum Altenrhein neu gebaut und aufgestockt werden. Nun bewilligte das Bundesamt für Zivilluftfahrt dies erneut. Doch der VCS geht vors Bundesverwaltungsgericht. Das dürfte das Projekt weiter blockieren.

CORINA TOBLER

Es ist eine beinahe unendliche Geschichte. 2009 legte der Verein Fliegermuseum Altenrhein erstmals das Projekt für einen Ersatzbau des heutigen übervollen, einstöckigen Hangars auf. Geplant ist ein dreistöckiges Gebäude mit Zuschauerterrasse, moderner Infrastruktur, die Anlässe ermöglicht, und Ausstellungsfläche auf zwei Stockwerken, zwischen denen eine Hebebühne den Flugzeugtransport ermöglicht.

Fünf Parkplätze zu viel

2010 bewilligte das Bazl das Projekt erstmals, doch die Einsprecher gingen vors Bundesverwaltungsgericht – und bekamen recht. Die damals im Projekt vorgesehenen 20 Parkplätze erhöhten gemäss Zählung des Gerichts die Gesamtzahl der Parkplätze auf dem Areal des Airports auf 505. Weil ab 500 Parkplätzen eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben ist, forderte das Gericht vom Airport das Erstellen eines solchen Berichts. Dieser lag im Frühling 2014 öffentlich auf, genau wie das – parkplatzfreie, aber sonst identische – Bauprojekt des Fliegermuseums und ein Projekt des Airports zum Bau des neuen Hangars C6. Erneut gingen Einsprachen ein, die das Bazl nun abgewiesen hat. Sowohl der Hangar als auch das Fliegermuseum wurden in separaten Verfahren bewilligt. Doch beim Verein Fliegermuseum Altenrhein atmet noch niemand auf. «Wir haben so lange gewartet, dass ich jetzt lieber auch noch den Ablauf der 30-tägigen Einsprachefrist abwarte», gibt sich Vereinsvizepräsident

Daniel Steinmüller vorsichtig. «Ich sehe aber kein Warum und Wieso für einen erneuten Gang vors Bundesverwaltungsgericht.»

VCS zieht Beschwerde weiter

Der Verkehrsclub Schweiz (VCS) aber schon, wie Daniel Rüttimann, Geschäftsleiter der VCS-Sektion St.Gallen/Appenzel auf Anfrage bestätigt. «Für uns ist die Situation noch immer die gleiche wie 2014. Wir haben kein Problem mit dem Fliegermuseum, und auch der Hangar wird höchstens ein paar Flugbewegungen mehr generieren. Wir können den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) nicht akzeptieren, an den beide Projekte nun mal gekoppelt sind», sagt Rüttimann. Mindestens beim Hangar-Projekt ziehe der VCS daher vor Bundesverwaltungsgericht. «Das Schreiben erarbeiten wir derzeit. Ob wir auch beim Fliegermuseum diesen Schritt machen müssen, klären wir noch ab.» Hauptkritikpunkte sind aus Sicht des VCS die Lärmsituation und die Geruchsbelastung durch Kerosin, die im UVB beschrieben werden. Der Bericht analysiert den Ist-Zustand sowie einen Prognose-Zustand, der alle denkbaren Ausbauprojekte auf dem Gelände einschliesst. Letztere sind allerdings zur überwältigenden Mehrheit derzeit nicht geplant.

Gesetzeswidrige Lärmwerte?

Rüttimann und dem VCS geht es denn auch nicht um den Prognose-, sondern um den Ist-Zustand. «Die hohen Spitzenwerte, die bei Standläufen entstehen, stören die Bevölkerung. Selbst wenn die Lärmbelastung über den ganzen Tag gemittelt wird, gibt es Häuser, die eine Belastung über dem zulässigen Grenzwert aufweisen.» Zudem seien zu Zeiten mit Spitzenwerten – also während der 10- bis 30-minütigen Standläufe – viele Menschen betroffen. «Altenrhein ist ein Spezialfall, weil die Häuser so nahe am Airportgelände gebaut

wurden. Doch in Zürich oder Bern mussten diesbezüglich auch Massnahmen ergriffen werden, in Zürich wurde etwa eine Halle für Standläufe gebaut. Ob sich hier mit einer anderen Anordnung schon etwas machen liesse oder ob bauliche Massnahmen nötig sind, wird sich zeigen.»

Klar ist: Der VCS sieht die derzeitige Lärmbelastung als gesetzeswidrig und damit auch die Erfolgchancen vor dem Bundesverwaltungsgericht als intakt an. «Wir wollen den Airport ja nicht schliessen und sehen auch seine regionale Bedeutung. Doch die Gesetze müssen eingehalten werden – und dagegen sträuben sich die Verantwortlichen seit Jahren. Statt bereits Massnahmen zu treffen oder einen vernünftigen UVB zu erstellen, hat man einfach ein Papier geschrieben, damit eins da ist.» Es sind harte Worte, zu denen Rüttimann steht – auch im Namen der Bevölkerung, wie er sagt, denn: «Es haben sich Leute bei uns über die Lärmsituation beklagt. Die Gemeinde führte zudem im Jahr 2000 eine Umfrage bei der Bevölkerung durch, die zeigte, dass die Bevölkerung keinen Ausbau des Airports wünscht.»

Hoffen auf eigenes Verfahren

All dies hat wenig, aber wegen seiner Einbindung in den UVB doch viel mit dem geplanten Ersatzbau des Fliegermuseums zu tun. Das neue Museum wird nicht mehr Flugbewegungen zur Folge haben. Der zusätzliche Platz im geplanten ersten Obergeschoss ist nötig, um mittlerweile fluguntaugliche Maschinen weiterhin zeigen zu können, während im Erdgeschoss die betriebsbereiten stehen. Das Museum – eins von nur dreien im Land – hat einen Bundesauftrag, historisch wertvolle Güter aus der Aviatik für die Nachwelt zu erhalten; nach Möglichkeit flugtüchtig. Finanziert würde der Neubau allerdings nicht vom Bund. «Wir bekommen keine Subventionen. Die Kosten decken der Verein und private Geldgeber», sagt Daniel Steinmüller.

Bevor er aber an die finanzielle Detailplanung gehen kann, muss er hoffen, dass es gegen die Bazl-Bewilligung keine Einsprachen gibt. Und dass es möglich ist, das Museum und das Hangar-Projekt separat zu behandeln. «Wir haben versucht, unser Projekt vom Airport-Vorhaben abzukoppeln, und einen eigenen UVB vorgelegt, der aufzeigt, welchen Teil das Museum am Gesamtbild ausmacht.»

Quelle: St. Galler Tagblatt/4. Feb.2016



TERMINE 2016

24.-26. Mai 2016
EBACE 2016
Genève Palexpo
www.ebace.aero

4. Juni 2016
31. Mitgliederversammlung IGOL
www.igol.ch

1.-4. Juni 2016
ILA Berlin Air Show
www.ila-berlin.de

3.-5. Juni 2016
Klassikwelt Bodensee
D-Friedrichshafen
www.klassikwelt-bodensee.de

17./18. Juni 2016
75 Jahre Militärflugplatz Meiringen
www.lw.admin.ch

bis 21. Juni 2016
100 Jahre Flughafen Friedrichshafen
www.dorniermuseum.de

31. Juli-6. August
34. Pro Aero Jugendlager
S'chanf/GR
www.aeroclub.ch
www.jula-proaero.ch

5./6. August 2016
Zigermeet
Flugplatz Mollis
www.zigermeet.ch

13./14. August 2016
7. DO-Days
D-Friedrichshafen
www.dorniermuseum.de

2./3. September 2016
Air Power 2016
A-Zeltweg
www.airpower.gv.at

2.-4. September 2016
Internationale Ballontage Alpenheintal
Widnau/SG
www.ballonclub-alpenheintal.ch



Dornier Do 27

DORNIER MUSEUM FRIEDRICHSHAFEN



DO-DAYS

DAS FLUGWOCHENENDE
FLY-IN MIT GASTFLUGZEUGEN

13./14. AUGUST 2016

**DORNIER MUSEUM
FRIEDRICHSHAFEN AM FLUGHAFEN**



SAVE THE DATE!
Exklusive Vorteile für Piloten mit historischen Maschinen.



RG & FULL SIZE HELICOPTER MAGAZINE

HELICO REVUE

Mir gefällt die Helico-Revue.
www.helico-revue.com ... und wenn ich sie abonnieren würde?

Sonderangebot für unsere Mitglieder



Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum Vorzugspreis von jährlich CHF 52.- statt CHF 87.-, inkl. 2,5 % MwSt. und Porto.

Impressum

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St. Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG LSA, Rorschach
Druck: www.jordibelp.ch
Bilder: Dani Ritter, div. Quellen



Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



Emirates A380 eskortiert von Airman Yves Rossy und Kamerad

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser

Wir freuen uns, Sie gleich zu Beginn des Jahres mit unserem Airmail über Vergangenes, Aktuelles und Zukünftiges informieren zu können. Nach reiflicher Überlegung im Vorstand haben wir uns im Sinne einer umfassenden Informationspolitik entschlossen, weiterhin das «Airmail» als eigenständiges Printmedium beizubehalten. Es ist durchaus möglich, dass Sie das Airmail in Zukunft gemeinsam mit den Nachrichten des Aero-Club Ostschweiz erhalten, um so die in den letzten Jahren stark gestiegenen Versandkosten reduzieren zu können. In Zukunft wollen wir die Informationen vermehrt auch auf elektronischem Weg verteilen und bitten Sie, uns zusätzlich Ihre E-Mail-Adresse mitzuteilen, sofern Sie dies nicht früher getan haben. So wird unsere Website www.igol.aero einen wichtigen Stellenwert erhalten.

Im Rückblick auf das vergangene Jahr dürfen wir feststellen, dass Anlässe, welche wir unterstützt haben, bei Teilnehmern und weiten Teilen der Bevölkerung auf reges Interesse gestossen sind. Dazu zählen hauptsächlich das Arosa Fly-in für Gletscherpiloten, das Mitwirken von

Gletscherpiloten bei der Jubiläums-Sternbestiegung Piz Buin mit dem Hinweis auf die Versorgung der Silvrettahütte in den 50er-Jahren aus der Luft sowie der für viele Teilnehmer unvergessliche Brunch während der Jubiläumsveranstaltung 50 Jahre Flugplatz Sitterdorf. Mit diesen Anlässen konnte die Bedeutung der Leichtaviatik für unsere Gesellschaft und breite Bevölkerungskreise, insbesondere auch «Nicht-aviatiker», näher ins Bewusstsein gerückt werden. Ganz im Stillen haben wir unter der Federführung von unserem Vorstandsmitglied Adolf Flüeli Stellungnahmen zu wichtigen luftfahrtpolitischen Themen eingereicht und auf unserer Webseite www.igol.aero publiziert. Dabei geht es hauptsächlich um Themen wie den luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates (LUP0), die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (Tr LFG 1+), den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Flugplatz Dübendorf sowie Gebührenerhöhungen durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt. Weiter arbeitet der Vorstand in Arbeitsgruppen des Flugplatzverbandes der Schweiz (FVS) mit. Dabei ist ein vermehrtes Zusammenwirken der regionalen und nationalen Luftfahrtverbände, aber auch der Flugplätze und Behörden wichtig, um unsere Interessen wirksam zu vertreten.

In naher Zukunft ist über der Ostschweiz mit einer stark zunehmenden Luftraumbelastung

durch Linien-, Fracht- und Charterflugverkehr zu rechnen. Es ist absehbar, dass trotz anderslautenden Versprechen der Betrieb sämtlicher Sparten der Leichtaviatik und zudem die Operation von einzelnen Flugplätzen in der Ostschweiz weiter eingeschränkt werden könnten. Für einzelne Flugplätze könnte dies gar zur Überlebensfrage werden. Wir werden in dieser Sache wachsam bleiben. Es kann und darf nicht sein, dass der Luftraum über der Ostschweiz für die Leichtaviatik weiter eingeschränkt wird, weil dieser zunehmend von Fluggesellschaften beansprucht wird, welche aufgrund der tiefen Preisangebote kurz vor dem «Aus» stehen oder aus Wettbewerbsgründen Passagiere zum «Quasi-Nulltarif» nach oder von Zürich locken.

Wir vom Vorstand danken Ihnen für Ihre Unterstützung und wünschen Ihnen alles Gute. Auch das Jahr 2016 wird wieder viele Aktivitäten bieten. Gerne berichten wir zu gegebener Zeit darüber.

Ihr
Bruno Scherrer, Vizepräsident



News aus der Schweiz

Boeing 777-300ER neu im Winterflugplan von SWISS



Im Februar 2016 wird das neue Flaggschiff von SWISS Premiere im Liniendienst ab Zürich feiern. Das Langstreckenflugzeug wird zu Beginn auf der Strecke nach New York eingesetzt.

Die Inbetriebnahme der Boeing 777-300ER stellt den Startschuss zur schrittweisen Erneuerung der Langstreckenflotte von SWISS dar. Insgesamt wird die Airline bis 2018 neun Boeing 777-300ER in Betrieb nehmen. Die legendäre «Triple Seven» in der Version ER (Extended Range) kann bis zu 14.500 Kilometer zurücklegen und zeichnet sich durch markante Einsparungen im Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoss aus.

SWISS läutet mit ihren neun Boeing 777-300ER ab 2016 eine neue Ära auf der Langstrecke ein. In der SWISS-Konfiguration werden die neuen Flugzeuge mit insgesamt 340 Sitzplätzen ausgestattet sein und in allen drei Reiseklassen über ein hochmodernes Kabinenprodukt verfügen. Neu wird an Bord auch eine drahtlose Internetverbindung vorhanden sein.

Ab Sommerflugplan 2016 werden die Boeing-Flugzeuge auf Strecken nach Asien, Südamerika und an die Westküste der USA eingesetzt.

Quelle: Flughafen Zürich AG / Bild: SWISS

IGOL gratuliert:

Swiss Pilots Frieden and Witpraechtiger Crowned Champions at the 59th Coupe Aéronautique Gordon Bennett

At the «Hippodrome de Pau» in France, the Swiss Team SUI 01 Kurt Frieden and Pascal Witpraechtiger were crowned the new champions of the Coupe Aéronautique Gordon Bennett and retrieved the title after their last victory five years ago in Bristol, 2010. After flying through three days and

three nights in 68h and 21min the gas balloon pilots landed safely near Jaczno, Poland and set the winning distance of 2080.80 km.

Third place was achieved by the FrancoSwiss Team SUI 02 Nicolas Tièche and Laurent Sciboz with 2067.76 km.

IGOL gratuliert ganz herzlich.
www.gordonbennett.aero



«Dem Wetter einen Schritt voraus» Felix Meier

Die Schweizer Aviatik-Journalisten sind im Herbst ins Glashaus der Wetterfrösche eingeladen worden. Nach einer Besichtigung der im Norden neben der Piste 34 gelegenen permanent besetzten Wetterstation folgte eine detaillierte Information in der Zentrale im Operation Center des Flughafens Zürich und ein kredenzter Apéro. MeteoSchweiz erbringt im Auftrag des Bundes verschiedene Wetter- und Klimadienstleistungen zum Schutz und zum Nutzen der Schweiz und koordiniert in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Bevölkerungsschutz und der Armee die Wetterinformationen in besonderen und ausserordentlichen Lagen.

«Dem Wetter einen Schritt voraus» ist die Devise der Wetterfrösche. 1864 ist in 88 Wetterstationen der Betrieb aufgenommen worden. Ab 1879 sind täglich Wetterprognosen herausgegeben worden. Zwei Jahre später gründete der Bundesrat die Meteorologische Zentralanstalt in Zürich. Eine Aussendienststelle «Flugwetterbetrieb» wird seit 1929 betrieben. Bald liefert ein Wetterradar-Netzwerk mit drei Stationen automatische Daten, welches später mit 60 Messstationen erweitert wird. 2000 erfolgt die Umbenennung in Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz, welches 2014 neue Räumlichkeiten im Flughafen Zürich bezieht. Unverständlicherweise fahren Radio und Fernsehen einen eigenen Zug. Das Wetter ist also ein doppelter Kostenfaktor in der Rechnung des Bundes. Die Meteorologen und Klimatologen der MeteoSchweiz stehen Ihnen für Wetter- und Klimaankünfte auf Deutsch, Französisch und Italienisch zur Verfügung. Sie erreichen sie über 0900er-Nummern.

Bund korrigiert Fehlentscheid Wichtiges Zeichen aus Bern!

Vor eineinhalb Jahren strich der Kantonsrat gegen den erklärten Willen des Zürcher Volkes die Verlängerung der Pisten 28 und 32 aus dem Richtplan. Nun stösst der Bund diesen Entscheidung um und spricht sich für eine allfällige Verlängerung aus. Der Kanton muss jetzt noch einmal über die Bücher. Damit der Kantonsrat in Flughafenfragen nicht weiter über die Köpfe der Bevölkerung hinweg entscheidet, braucht es jetzt ein Ja zu unserer Initiative. Wir warten auf den Regierungsrat.

News aus der Schweiz

Bundesrat verabschiedet Verordnungen für Zulassung von Ultraleichtflugzeugen



Bern, 24.06.2015 – Der Bundesrat und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) haben heute verschiedene Verordnungen angepasst, um die schon beschlossene Lockerung des Verbotes von Ultraleichtflugzeugen umzusetzen. Die Änderungen werden auf Mitte Juli in Kraft gesetzt. Damit können die Zulassungsverfahren für elektrisch angetriebene Ultraleichtflugzeuge durchgeführt werden.

Im vergangenen Herbst beschloss der Bundesrat eine Lockerung des seit 1984 geltenden Verbotes von Ultraleichtflugzeugen (UL). Damit können

neben den bereits zulässigen Ecolight-Flugzeugen auch aerodynamisch gesteuerte Flugzeuge mit Elektroantrieben sowie Deltas oder Gleitschirme mit Elektromotoren zugelassen werden.

Gemäss den neuen Regeln gilt für alle neu zugelassenen UL die Flugplatzpflicht. Aussenlandungen von Flugzeugen und neu auch von Hänggleitern mit Elektroantrieb dürfen nur mit Bewilligung des BAZL durchgeführt werden. Auf den Landesflughäfen Zürich und Genf ist der Betrieb von UL-Flugzeugen mit Ausnahme der Ecolight-Flugzeuge verboten. Mit der Zulassung von elektrisch angetriebenen UL ist ein erhöhter Innovationseffekt zu erwarten. Mit den festgelegten Rahmenbedingungen wird ein sicherer Betrieb der neuen Fluggeräte gewährleistet. Die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt erachtet das UVEK als zumutbar.

Wolkengeflüster Felix Meier

Wussten Sie, dass

- die Australische Luftwaffe (Australian Defence Force – ADF) einen Grossauftrag über den Kauf von 49 PC-21 Trainingsflugzeugen unterzeichnet hat? Der Vertrag wird unter der Partnerschaft «Team 21» zwischen Lockheed Martin, Hawker Pacific und Pilatus erfüllt werden. Nebst den PC-21 Flugzeugen enthält das Übereinkommen auch Simulatoren, Trainingsmaterialien sowie ein Langzeit-Unterhaltspaket. ¹⁾
- Armin Unternährer als Flughafen-Direktor nach acht Jahren ausscheidet und von Daniel Steffen, ehemaliger COO des Flughafens Bern, abgelöst worden ist? ²⁾
- die EU aufgrund des zunehmenden Luftverkehr-Wachstums eine Strategie ausgearbeitet hat, welche unter anderem bis 2020 jährlich 430 Mio. Euro in SESAR (Single European Sky ATM Research) investieren will? Damit sollen sichere, kürzere und günstigere Flüge ermöglicht werden sowie mehr Destinationen bei reduzierten Sicherheitsauflagen angefliegen werden können. ³⁾
- der Bundesrat eine Änderung der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt BAZL verabschiedet hat? Die Anpassung der Gebühren betrifft vor allem die Ausstellung von Lizenzen des

Flugpersonals sowie von Zertifikaten und Betriebsbewilligungen für Luftfahrtunternehmen. Neu geregelt sind ferner die Gebührenmodelle der Aeromedical Centers sowie der Fliegerärzte. Die Revision trägt dem harmonisierten europäischen Luftrecht Rechnung («Unterwerfung unter EU»/Red.). Eine Mehrbelastung der Industrie werde damit nicht bezweckt. ⁴⁾

- die neue Boeing 787-10 das längste Flugzeug vom Typ 787 aller Zeiten werden soll – mit einer Länge von 68 Metern? Nun sind alle Planungen abgeschlossen, so dass bereits 2016 mit dem Bau begonnen wird. ⁵⁾
- die Rega drei allwettertaugliche Helikopter zu Kosten von 50 Mio. Franken beschafft? ⁶⁾
- sich der Touring Club Schweiz (TCS) aus dem Helikoptergeschäft für Noteinsätze in der Schweiz zurückzieht? ⁷⁾
- am 3. Dezember 1945 der britische Testpilot Eric «Winkle» Brown mit einer De Havilland Vampire erstmal auf einem Flugzeugträger, der «HMS Ocean» der Royal Navy, landete? ⁸⁾

Quellen:

- 1) Pilatus Ltd | 2) People's | 3) AIN | 4) BAZL
- 5) chip.de | 6) rega.ch | 7) Bluewin.ch
- 8) Rundschau Aeropers 4/2015

Der Schweizer Rennpilot Don Vito Wyprächtiger verpasst den Sieg nur knapp



Vom 15. bis 20. September 2015 fanden in Reno, Nevada, die prestigeträchtigsten Air Races der Welt statt. In der Formula One Klasse stand mit Don Vito Wyprächtiger vom Swiss Air Racing Team ein Mitfavorit am Start. Der 34-jährige Wyprächtiger belegte den ausgezeichneten 2. Schlussrang. Der Rückstand auf den Sieger Senegal betrug weniger als zwei Sekunden. Als erster europäischer Pilot gewann er in Reno 2013 die Kategorie Formula One.

www.swissairracingteam.com

Neu im IGOL-Vorstand



Adolf Flüeli, 1954 geboren, schloss nach einer Lehre als Mechaniker bei der Swissair am Technikum Winterthur als Masch. Ing. HTL ab. Nach verschiedenen Weiterbildungen

erlangte er das Diplom eines Wirtschafts-Ingenieurs FH. 1972 als Segelflug-Pilot brevetiert war er während 30 Jahren aktiver Pilot. Militärisch eingeteilt war er zunächst als Flugzeug-Mechaniker auf Hunter, später als Korporal auf Mirage. Dölf Flüeli war langjährig in der Forschung und Entwicklung sowie im Management in verschiedenen Firmen des Maschinenbaus und der Luftfahrt tätig. Seit 2001 arbeitet er selbstständig auf dem Gebiet des Innovations- und Technologie-Managements.

Adolf Flüeli wurde an der letzten IGOL-Jahresversammlung 2015 als Beisitzer in den Vorstand gewählt.

www.adf-innovation.com



News aus der Schweiz

Neues Flugroutennetz in grosser Höhe mitten über Europa

Am 31. März 2016 führen die am FABEC beteiligten Staaten ein neues Netz von Flugrouten in grosser Höhe zwischen Genf und Brüssel ein. Die Schweiz, Frankreich und die übrigen am FABEC beteiligten Länder haben die Umsetzung des Luftraumprojekts «Südost» beschlossen. Dieses erfordert Änderungen der An- und Abflugrouten an den Flughäfen Genf und Basel-Mulhouse. Die Neuerungen tragen zur Verbesserung der Sicherheit, zur Senkung des Kerosinverbrauchs und damit zur Verringerung der Emissionen bei.



Das Luftraumprojekt «Südost» ist ein wichtiges Element der FABEC-Strategie. Die Hauptziele des Projekts sind die Verbesserung der Flugsicherheit und die Optimierung der Nord-Süd- beziehungsweise Süd-Nord-Verkehrsströme im oberen Luftraum. Zu diesem Zweck werden zwei Kreuzungspunkte der Verkehrsströme aufgehoben und militärische Trainingszonen neu

abgegrenzt. Dank kürzerer Flugstrecken werden so die Flüge optimiert und die Umweltbelastung begrenzt. Die betroffenen Länder – namentlich die Schweiz und Frankreich – haben im Rahmen einer Zusammenarbeit zwischen dem BAZL, der französischen Zivilluftfahrtbehörde DGAC (Direction générale de l'aviation civile), der Skyguide sowie der Flughäfen Genf und Basel-Mulhouse an der Realisierung des Projekts «Südost» mitgewirkt.

Heute überfliegen täglich rund 1000 Flugzeuge in einem schmalen Korridor in grosser Höhe die Region im Zentrum Europas. In diesem Korridor kreuzen sich zwei Luftstrassen zweimal. Die Entflechtung dieser Luftstrassen erfordert am Flughafen Genf eine Anpassung gewisser Abflugrouten sowie eine Verlegung von rund 15 Flügen pro Tag. Am Flughafen Basel-Mulhouse müssen gewisse Flugrouten nördlich des Flughafens geändert und täglich rund 20 nach Süden startende Flüge verlegt werden. Diese Änderungen werden am 31. März 2016 wirksam.

Entsprechend den geltenden schweizerischen Gesetzesbestimmungen hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine detaillierte Studie über die Auswirkungen der neuen Abläufe auf die Lärmbelastung erstellen lassen. Gemäss

dieser Analyse sind keine grossen Belastungen zu erwarten. Zu erwähnen ist schliesslich, dass die neuen Routen keine zusätzlichen Kapazitäten schaffen.



Der FABEC

2004 haben die europäischen Staaten und die Europäische Kommission die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky, SES) beschlossen. Damit soll die Sicherheit des Luftraums weiter verbessert, die Umwelt entlastet und die Effizienz des Flugverkehrs gesteigert werden. Auf dieser Grundlage wurden europaweit neun funktionale Luftraumblöcke (Functional Airspace Blocks, FAB) definiert. Der FABEC (FAB Europe Central) erstreckt sich über die Lufträume Deutschlands, Belgiens, Frankreichs, Luxemburgs, der Niederlande und der Schweiz. Der von den sechs teilnehmenden Ländern unterzeichnete FABEC-Vertrag trat 2013 in Kraft und nennt klare Ziele: Verbesserung der Sicherheit, Verringerung der Emissionen dank direkterer und leistungsfähigerer Flugrouten sowie Steigerung der Effizienz militärischer Übungsmissionen.

Aus der ehemaligen Baracke Seemoos wird das neue Do.labor für Kreative, Innovative und Querdenker.

2011 wurde der Abriss der Baracke Seemoos beschlossen – damit wäre ein kulturhistorisch bedeutendes Denkmal in Friedrichshafen für immer verloren gegangen – dies in einer 200 Jahre alten Stadt, in der aufgrund der zerstörerischen

Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges bereits ein Grossteil der historischen Gebäude verschwunden ist. Mit vereinten Kräften und mit Unterstützung der Stadt Friedrichshafen konnte das 100 Jahre alte Gebäude jedoch sichergestellt werden. Die

historische Baracke Seemoos wird nun als modernes Do.labor wieder aufgebaut.

WHERE GREAT PIONEERS MEET

DORNIER
MUSEUM
FRIEDRICHSHAFEN



Bilder: Dornier Museum Friedrichshafen

Luftfahrt – gut unterwegs

Planerische Entscheide des Bundesrats zum Flughafen Zürich



Bern, 18.09.2015 – Der Bundesrat hat an seiner heutigen Sitzung die Teilrevision des Zürcher Richtplans zum Flughafen Zürich genehmigt. Er hat den Richtplan so angepasst, dass dieser den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) entspricht. Damit ist der Raum für eine allfällige Verlängerung der beiden Pisten 28 und 32 gegeben. Der Bundesrat hat zudem die Lärmbelastungskurve im SIL-Objektblatt für

den Flughafen Zürich angepasst. Damit soll die Sicherheit bei den An- und Abflugrouten verbessert werden.

Bundesrat nimmt beim Richtplan Änderungen gegenüber Kantonsratsbeschluss vor

Aufgrund der umfassenden Kompetenz des Bundes in der Luftfahrt hat der Bundesrat den Flughafenperimeter im Richtplan gemäss den Vorgaben des

SIL-Objektblatts angepasst und genehmigt. Somit bleibt der Raum für allfällige Pistenverlängerungen gesichert. Ebenfalls korrigiert hat der Bundesrat eine Richtplanfestlegung zum Lärmschutz, die der Lärmschutzverordnung (LSV) widersprochen hätte. Mit der vom Bund genehmigten Richtplananpassung verfügt der Kanton nun über eine mit dem SIL abgestimmte Grundlage für die Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion.

«Plattform Luftfahrt Schweiz» besprach Infrastrukturthemen BAZL

Die Vertreter der «Plattform Luftfahrt Schweiz» haben in Bern Fragen zur Luftfahrtinfrastruktur und Wettbewerbsfähigkeit erörtert. Sie sprachen zudem über die Weiterentwicklung der Luftfahrtpolitik des Bundes. Die «Plattform Luftfahrt Schweiz» steht unter der Leitung von Bundesrätin Doris Leuthard.

Airbus will die Passagiere in Containern verladen

TOULOUSE (F) - Der Flugzeugbauer Airbus hat Pläne für eine neue, komplett verladbare Flugkabine veröffentlicht. Mit der Neuheit sollen Passagiere und Airlines von lästigen Wartezeiten erlöst werden.

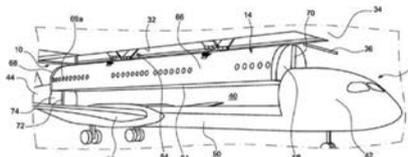
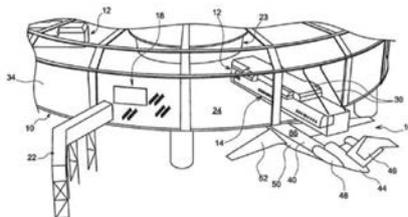
Zugegeben, in kaum einer Industrie erscheinen so oft visionäre Zukunftsprojekte, die dann sang- und klanglos verschwinden, wie in der Flugzeug-Branche. Doch die jüngst von Airbus veröffentlichten Pläne könnten das Fluggefühl für Passagiere so grundlegend verändern, dass sie zumindest eine Chance verdienen.

Wie das Technik-Magazin «Wired» schreibt, sind die Ingenieure des europäischen Flugzeugbauers ein Problem angegangen, welches Passagiere wie Airlines gleichermaßen stört: das Warten. Während die Warterei für Fluggäste einfach nervenaufreibend und mühsam ist, geht sie für die Fluglinien zusätzlich ins Geld. Kein Flieger, der am Boden rumsteht, sorgt für Einnahmen.

Um die Abwicklung nach der Landung eines Flugzeugs deshalb zu beschleunigen und die Maschine möglichst rasch wieder in die Luft zu bringen, hat Airbus ein neues Konzept für das Verlassen und Besteigen entworfen und patentieren

lassen. Diese Woche wurde das bereits 2013 eingereichte Patent nun veröffentlicht.

Aus den Plänen geht hervor, wie sich Airbus das Boarding der Zukunft vorstellen könnte: Die Kabinen mit den Sitzplätzen und den Gepäckablagen für die Passagiere könnten nicht mehr fix in die Flugzeuge gebaut, sondern an den Flughäfen wie Schiffscontainer verladen werden. Das bedeutet: Anstatt warten zu müssen, bis der Flieger leer und gereinigt ist, kann die alte Kabine nach Ankunft am Flughafen einfach abgeladen und durch eine neue, bereits mit Passagieren besetzte Kabine ersetzt werden.



Im Zentrum des Treffens stand die Infrastruktur der Schweizer Luftfahrt. Das BAZL hat im vergangenen Jahr dazu mit drei Studien die «Flugplatzlandschaft Schweiz» beleuchtet. Dabei wurde zum Beispiel abgeklärt, welche Ausweichplätze für die Geschäftsluftfahrt und die Leichtaviatik in den Regionen Genf und Zürich infrage kommen, wenn die beiden Landesflughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Ebenfalls thematisiert wurde die Weiterentwicklung der Luftfahrtpolitik. Dazu ist eine Aktualisierung des Luftfahrtpolitischen Berichts (LUPO) von 2004 in Arbeit. Diskutiert wurde ausserdem, wie sich die Wettbewerbsfähigkeit des schweizerischen Luftfahrtsystems entwickelt.

Die «Plattform Luftfahrt Schweiz» ist ein Forum für den Gedankenaustausch zu grundsätzlichen Themen des schweizerischen Luftverkehrs. Geleitet wird das Gremium von UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard. Neben Vertretern der Bundesverwaltung nehmen Delegationen der Landesflughäfen, der Standortkantone Zürich, Genf, Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Fluggesellschaft Swiss, des Dachverbandes der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt «Aerosuisse» und der Flugsicherung Skyguide daran teil. Die Plattform hat konsultativen Charakter, der Austausch findet in der Regel einmal pro Jahr statt.



Luftfahrt – gut unterwegs

IGOL bearbeitete vier Stellungnahmen und reichte diese fristgerecht ein

Unter Leitung von Vorstandsmitglied Adolf Flüeli hat der Vorstand die folgenden Stellungnahmen verabschiedet: Stellungnahme zum Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates (LUPO) 2015

Die IGOL hat sich dahingehend vernehmen lassen, dass angesichts der Bedeutung der Luftfahrt für den Wirtschaftsstandort Schweiz im Kontext der globalen Entwicklungen die Durchführung einer ordentlichen Vernehmlassung angemessen wäre. Inhaltlich wünscht sich die IGOL eine ausführlichere Würdigung der positiven Aspekte der Luftfahrt, insbesondere der von der gesamten Branche laufend erbrachten Verbesserungen und den hierzu getätigten beträchtlichen Investitionen in Flugmaterial, Ausbildung und Verfahren, mit welchen markante Reduktionen der Lärm- und Umweltbelastungen erzielt werden konnten. Die Schweizer Luftfahrt aller Sparten leidet seit Langem unter einer Vielfalt ungünstiger Rahmenbedingungen, welche den Handlungsspielraum der Unternehmer und der Lizenzträger laufend einschränkt und gleichzeitig die Kosten stets vielseitiger permanent ansteigen lässt. Die Bedeutung und Artenvielfalt sämtlicher Luftfahrtinfrastrukturen als einziges Netzwerk, welches den Zugang zur dritten Dimension ermöglicht sowie als Basis für Flugsport, Ausbildung, Geschäfts- und Linienflugverkehr dient, soll als Standortfaktor erkannt und deren Erhalt gefördert werden.

Stellungnahme zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (Tr LFG 1+)

Aus Sicht der IGOL ist die vorliegende

Teilrevision 1+ des LFG einerseits sehr detailliert, andererseits lässt sie viele Fragen betreffend der zukünftigen Umsetzung und Handhabung offen. Insbesondere bestehen Vorbehalte bezüglich den auf der Basis des vorliegenden Gesetzes folgenden Verordnungen, deren mögliche Konsequenzen sich nicht erahnen und abschätzen lassen. Die IGOL weist auf einen Quervergleich zum deutschen Luftverkehrsgesetz (LuftVG) hin, www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/luftvg/gesamt.pdf, welches in dessen Paragraph 1 folgende positiv gestaltete Formulierung aufweist: *«Die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, durch im Inland anwendbares internationales Recht, durch Rechtsakte der Europäischen Union und die zu deren Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird».*

Somit besteht bezüglich Ausgestaltung des LFG umfassendes Optimierungspotenzial, das logischerweise nach einer vorgängigen Erarbeitung einer Schweizer Luftfahrtstrategie und nach Behandlung des LUPO in Angriff genommen werden sollte. Somit ist die vorliegende TR1+ umgehend zu sistieren.

Stellungnahme zur Vernehmlassung SIL/SIL-SPM Flugplatz Dübendorf

Der Gesamtbundesrat hat sich am 3. September 2014 dafür ausgesprochen, den Militärflugplatz Dübendorf künftig als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis sowie als Hub-Standort Zürich des nationalen Innovationsparks zu nutzen. Im Rahmen der

Vorarbeiten zur Umnutzung müssen sowohl der SIL «Generelle Teil, Teil B3 und B4» wie auch der Sachplan «Militär» angepasst werden. Die IGOL hat termingerecht die Vernehmlassungsantworten für SIL und SIL-SPM eingereicht und sich dafür ausgesprochen, dass Dübendorf als einziger Militärflugplatz der Ostschweiz erhalten sowie zugunsten der zivilen Luftfahrt einer angemessenen Nutzung zugeführt werden soll.

Vernehmlassung des AeCS zur geplanten Gebührenerhöhung des BAZL

Mit Datum vom 9. September 2015 hat sich die IGOL klar und unmissverständlich zur geplanten Gebührenerhöhung des BAZL per 1. Januar 2016 geäußert und positioniert.

Ohne wirklichen Gegenwert passt die Absicht des BAZL zur Gebührenerhöhung weder in das wirtschaftliche noch in das politische Umfeld. Sie vernichtet Arbeitsplätze und damit auch Know-how. Weiter werden finanzielle Mittel der Betriebe für die Ausbildung und somit die Zukunftsaussichten für die nachfolgenden Generationen und den aviatischen Nachwuchs vernichtet. Die geplante Erhöhung der Gebühren trägt weiter zum schleichenden Niedergang der Schweizer Aviatik bei. Die IGOL wehrt sich entschieden dagegen! Mit hohen und willkürlichen Gebühren gibt es keine Sicherheit bei der Budgetierung der kommerziellen Tätigkeiten. Weiterhin wird mit Gebühren die Administration ohne Nutzen ausgeweitet.

www.igol.aero

FUMATA 2015 Felix Meier



«Eine Explosion bei einem Airbus A320 am Dock E führt zu mehreren Toten und Verletzten.» So besagte es das Szenario der diesjährigen Notfallübung «Fumata 15», welche unter Aufsicht

des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) durchgeführt wurde. Die Normen und Richtlinien der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) verpflichten die Flughäfen weltweit, für die Bewältigung von Notfallereignissen einen Notfallplan bereitzuhalten und fordern, dass alle zwei Jahre der Ernstfall geprobt wird.

Nicht nur die Flughafenbetreiberin selbst, sondern auch die Partner Kantonspolizei Zürich, Schutz und Rettung Zürich sowie die Fluggesellschaft SWISS haben an «Fumata 15» teilgenommen. Gleichzeitig wurde die rückwärtige Notfallorganisation des Flughafens – der Krisenstab,

die Kriseninformation und die Betreuungsdienste – aufgebaut und getestet. Auch das speziell für Notfälle eingerichtete Nottelefon für Angehörige wurde in Betrieb genommen.

Das zentrale Ziel dieser Notfallübung ist es, dass die beübten Einsatzkräfte und Organisationen ihre Abläufe trainieren und wichtige Erkenntnisse für einen möglichen Ernstfalleinsatz gewinnen. Die Ergebnisse werden aktuell ausgewertet und fließen in eine detaillierte Gesamtbewertung ein, welche zur weiteren Optimierung der Notfallorganisation beitragen wird.

Luftfahrt – gut unterwegs

Flughafen Zürich erneut führender Flughafen in Europa



Zum zwölften Mal in Folge erhält der Flughafen Zürich für seine Kundenfreundlichkeit und die Erfüllung genereller Qualitätsstandards den renommierten World Travel Award.

Kriterien der Bewertung waren unter anderem die Kundenzufriedenheit sowie generelle Qualitätsstandards von Produkten und Dienstleistungen. In seiner Kategorie setzte sich der Flughafen Zürich gegen acht Mitbewerber

durch: Amsterdam, Barcelona, Hamburg, London/Heathrow, Lissabon, München, Prishtina und Paris/Charles de Gaulle.

Stephan Widrig, CEO der Flughafen Zürich AG, betont die hervorragende Zusammenarbeit zwischen der Flughafenbetreiberin und deren Partnerfirmen: «Der Preis steht für alle Unternehmen am Flughafen Zürich, denn sie alle tragen zur hohen Qualität unseres Flughafens bei.» Seit 1993 würdigt der World Travel Award

beeindruckende Leistungen in der Reise- und Tourismusbranche. Der Wettbewerb wird international ausgeschrieben und von dem in London ansässigen Medienhaus World Travel Awards Ltd. (www.worldtravelawards.com) vergeben. Die Platzierungen resultieren aus den über das Internet erfassten Stimmabgaben von Reiseexperten und der breiten Öffentlichkeit.

Bilder: Flughafen Zürich

Ziele der Swiss Luftfahrtstiftung erreicht

Die Swiss Luftfahrtstiftung SLS ist nach zehnjähriger Wirkungszeit im Oktober 2015 ausgefallen. Das Ziel der Stiftung, die Eigenständigkeit der Swiss trotz Übernahme durch die Lufthansa zu erhalten, konnte vollumfänglich erreicht werden, hielt Bundesrätin Leuthard bei der Würdigung der Arbeit der Stiftung in Bern fest. Eine direkte Nachfolgeorganisation ist nicht vorgesehen, da die Swiss im Lufthansa-Konzern heute eine starke Stellung innehat. Die von der SLS behandelten Themen werden künftig im Rahmen anderer Plattformen weiterverfolgt.

Mit der Übernahme der Swiss durch die deutsche Lufthansa-Gruppe 2005 wurden in der Schweiz Befürchtungen laut, dass die Swiss ihre Eigenständigkeit verlieren und damit auch die gute Anbindung der Schweiz im internationalen Luftverkehr Schaden nehmen könnte. Vor

diesem Hintergrund wurde am 3. Oktober 2005 für die Dauer von zehn Jahren die Swiss Luftfahrtstiftung SLS gemeinsam vom Bundesrat, der Swiss und der Lufthansa eingesetzt. Ziel der zunächst von Bruno Gehrig und seit 2010 von alt Bundesrat Moritz Leuenberger präsidierten Stiftung war es, die Interessen der Schweiz auch nach der Integration der Swiss in den Lufthansa-Konzern zu wahren und der Airline in ihrer Geschäftspolitik weiterhin eine massgebliche Eigenständigkeit zu sichern.

Diese Ziele konnten vollumfänglich erreicht werden, bilanzierte Bundesrätin Doris Leuthard an einer Medienkonferenz in Bern. Die Swiss ist auf Kurs und die Schweiz ist im Flugverkehr international gut angebunden. Seit 2005 konnten 26 neue Europa- und 6 neue Interkontinentalverbindungen eröffnet werden. Die dominierenden Themen der Stiftung waren in den letzten Jahren

nebst der Stellung der Swiss im Lufthansa-Konzern die Flughafeninfrastruktur, namentlich des Flughafens Zürich, sowie die neuen Wettbewerber aus den Golfstaaten und der Türkei.

Die bisher von der Swiss Luftfahrtstiftung behandelten Themen sollen künftig im Rahmen anderer Plattformen weiterverfolgt werden. Dazu gehören das SALT-Gremium, dem die Swiss, die Landesflughäfen, Skyguide, die Luftwaffe und Vertreter der Industrie angehören, sowie die «Plattform Luftfahrt», die vom UVEK geleitet wird. Das UVEK beabsichtigt zudem, nach Auflösung der SLS im Rahmen eines zweijährlichen Monitorings die Rahmenbedingungen des Luftstandorts Schweiz zu evaluieren, um bei Bedarf Bundesrat und Parlament luftfahrtpolitische Massnahmen vorzuschlagen.

Quelle: UVEK



TERMINE 2016

19. Dezember 2015 bis

10. Februar 2016

Sonderausstellung

**«Zeppelins Erben –
Maybach-Limousinen
unter Dornier-
Flugzeugen»**

D-Friedrichshafen

www.dorniermuseum.de

20. bis 23. April

AERO 2016

D-Friedrichshafen

www.aero-expo.com

31. Juli bis 6. August

34. Pro Aero Jugendlager

S'chanf / GR

www.aeroclub.ch

www.jula-proaero.ch

13./14. August

7. DO-Days

D-Friedrichshafen

www.dorniermuseum.de

IGOL in eigener Sache

Der Vorstand bittet alle Mitglieder um Angabe ihrer E-Mail-Adresse. Einladungen und Informationen können somit rasch und für den Verein kostengünstig übermittelt werden.

Bitte schicken Sie Ihre E-Mail-Adresse an mitglieder@igol.aero

Besten Dank.
Vorstand IG Ostschweizer Luftfahrt

Sonderangebot für unsere Mitglieder



Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum Vorzugspreis von jährlich CHF 52.- statt CHF 87.-, inkl. 2,5 % MwSt. und Porto.

ZEPPELINS ERBEN

MAYBACH LIMOUSINEN
UNTER
DORNIER FLUGZEUGEN.



19. DEZEMBER – 10. FEBRUAR

DORNIER MUSEUM
FRIEDRICHSHAFEN AM FLUGHAFEN

RC & FULL SIZE HELICOPTER MAGAZINE

**HELICO
REVUE**

Mir gefällt die
Helico-Revue.
www.helico-revue.com ... und wenn ich sie
abonnieren würde?

Impressum

Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St. Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: www.jordibelp.ch
Bilder: Felix Meier, div. Quellen

IGOL

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



50 Jahre Flugplatz Sitterdorf im Banne von 8'000 Besuchern (Bild: Roger Steiner)

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Freunde der Ostschweizer Luftfahrt

Anlässlich der Mitgliederversammlung von Ende Mai 2015 konnten wir auf dreissig Jahre Vereinigung Pro Flugplatz Altenrhein/IGOL zurückblicken. Viel wurde in den drei Jahrzehnten nicht zuletzt dank der Unterstützung der Vereinsmitglieder erreicht. Ihnen allen gebührt ein recht herzliches Dankeschön.

Ende Mai durfte ich das Präsidium von Felix Meier übernehmen. Ich möchte Felix und den Vorstandskollegen recht herzlich für die unermüdliche Arbeit im Dienste der Aviatik im Allgemeinen und der IGOL im Speziellen danken.

«Meine» ersten 100 Tage als Präsident der IGOL sind vorüber und viele Dossiers werden bearbeitet. Besonderes Augenmerk werden wir auf die folgenden Entwicklungen legen und in den entsprechenden Arbeitsgruppen aktiv unsere Anliegen einbringen:

1.) Die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes, welche den neuesten Entwicklungen Rechnung trägt, aber auch weitere administrative Hürden aufbaut und zusätzliche Kosten verursacht.

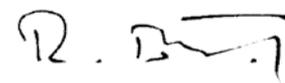
2.) Finanzierung der Flugsicherung auf den regionalen Flugplätzen. Mit Artikel 49 des Luftfahrtgesetzes (LFG) wurde im Jahr 2010 die Finanzierungsverantwortung für die Flugsicherung auf den regionalen Flugplätzen auf die Flugplatzhalter übertragen. Dies unter der Annahme, dass bis zu diesem Zeitpunkt die Flugsicherungskosten reduziert und vor allem die Flugsicherungsdienste liberalisiert sowie den Bedürfnissen angepasst würden. Gegenwärtig besteht eine Kostenunterdeckung bei der Leistungserbringung der An- und Abflugsicherungsdienste durch Skyguide von etwa 7 Millionen Schweizer Franken/Jahr (bei Totalkosten für die Flugsicherung auf den regionalen Flugplätzen der Schweiz von etwa 33 Mio./Jahr). Diese Kosten können die regionalen Flugplätze ab dem 1. Januar 2016 schlicht nicht selbst tragen oder sie gar auf die Gebühren umlegen. Zudem ist eine adäquate Flugsicherung Sache des Bundes.

3.) Ueberarbeitung des BAZL-Gebührenreglementes und damit auch eine zum Teil massive Erhöhung der Abgaben für die gesamte Schweizer Luftfahrt mit all ihren Sparten, vom Heissluftballon über Segelflug, Helikopter bis hin zum Motorflug. Dies betrifft nicht nur Piloten, sondern auch Wartungsbetriebe, Flugsportvereine, Fluggesellschaften und Fluggerätehersteller. Aber auch die geselligen Veranstaltungen kamen im 2015 nicht zu

kurz. Der dreissigsten Mitgliederversammlung im Hundertwasserhaus in Altenrhein wohnten über 50 Mitglieder und Gäste bei, Grund genug, diesen Anlass im würdigen Rahmen auch kulinarisch zu feiern. Die Besucher konnten auf die vergangenen Jahre der VPFA und der IGOL sowie deren Erfolge und Errungenschaften zurückblicken. 50 Jahre Flugplatz Sitterdorf konnten die Mitglieder bei bestem Sommerwetter auf dem Flugplatz feiern und einen Brunch geniessen.

Die stets gute Zusammenarbeit mit anderen bedeutenden Luftfahrtverbänden und Institutionen werden wir weiter pflegen und vertiefen. Es lohnt sich, die Arbeit der IGOL zu unterstützen. So kann die Interessengemeinschaft weiterhin die Interessen der Luftfahrt in der Ostschweiz zum Wohle der Ostschweizer Wirtschaft und der Bevölkerung wahrnehmen. Gerne informieren wir Sie laufend. Ich lade Sie ein, unsere Website www.igoL.aero von Zeit zu Zeit zu besuchen und sich über die Neuigkeiten zu informieren.

Ich danke Ihnen recht herzlich für ihre Treue und Unterstützung und hoffe, viele von Ihnen an einer der nächsten Veranstaltungen wieder anzutreffen.



Ihr
Roland Bücheler, Präsident



News aus der Schweiz

Jahresversammlung 2015 der IG Ostschweizer Luftfahrt, Wechsel im Präsidium



Die IGOL feierte in den Räumlichkeiten der Markthalle Hundertwasser in Altenrhein ihr 30 Jahre-Jubiläum.

Der Rheintaler Roland Bücheler (Widnau/SG) führt inskünftig die IG Ostschweizer Luftfahrt. Der Aviatik-Experte löst Felix Meier (Schönenberg/ZH) ab, welcher vor acht Jahren die VPFA (Vereinigung Pro Flugplatz Altenrhein) vor dem Absturz rettete. Die IGOL feierte am 30. Mai 2015 ihr 30-jähriges Bestehen mit einer «Reise in die Vergangenheit».

50 Mitglieder und Gäste, darunter die beiden ehemaligen Luftwaffen-Kommandanten Hansruedi Fehrlin und Markus Gygax sowie Divisionär Hans-Peter Kellerhals und Dr. Hans-Luzius Studer, feierten das Jubiläum bei einem köstlichen Nachtessen in der Markthalle Hundertwasser neben dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein. Grosszügig offerierte die Raiffeisenbank Rorschach

den Aperitif. Als visuellen Leckerbissen präsentierten Josef Boeck und Koni Schefer eine Bild- und Filmfolge als «Reise in die Vergangenheit» über die Geschichte des Flugplatzes Altenrhein. Grundlage bildeten Dokumente aus dem Staatsarchiv und zahlreiche Gespräche mit Exponenten der Ostschweizer Luftfahrt.

An der vorgängigen Mitgliederversammlung wurden alle Traktanden einstimmig genehmigt. Kassier Dani Ritter konnte den bescheidenen Verlust in der Vereinskasse überzeugend erklären. Dem Vizepräsidenten Bruno Scherrer (Rebstein/SG) verlieh der Präsident die Ehrenmitgliedschaft für dessen ausserordentlichen Verdienste um die Schweizer Luftfahrt in den vergangenen Jahrzehnten. «Unzählig sind die Leistungen, welche Bruno in zahlreichen ambitionierten Funktionen für

die Schweizer Aviatik erbracht hat». Ausserordentlich ist auch der berufliche Leistungsausweis, mit welchem Felix Meier den neuen Präsidenten Roland Bücheler einführen durfte. Eine bedeutende Erweiterung der aviatischen Kompetenz erfährt die IGOL mit der Zuwahl von Adolf Flüeli (Winterthur) in den Vorstand. Flüeli ist ehemaliger Segelflieger und Maschineningenieur mit einem profunden Wissen in Aviatik und Raumplanung. Abschliessend verlieh Bruno Scherrer dem scheidenden Präsidenten die Ehrenmitgliedschaft.

Im Zentrum des Vereinsjahres 2015 wird das 50 Jahre-Jubiläum des Flugplatzes Sitterdorf anfangs August stehen. Das OK wird von Bruno Scherrer präsiert. Die Mitglieder sind zum Samstagsbrunch eingeladen. Mit einem Dank für die Treue und mit einem Gutschein für einen Eintritt ins Dornier Museum in Friedrichshafen verabschiedete Felix Meier Mitglieder und Gäste zu später Stunde. Text/Bilder: Felix Meier



Ostschweizer Persönlichkeiten im historischen Austausch: KKdt ad Hansruedi Fehrlin und Dr. Hans-Luzius Studer, Sohn des P-16-Ingenieurs.

Eine Mirage feiert Geburtstag Felix Meier

Am 26. November 2004 sind in Buochs (NW) die letzten 13 Kampfflugzeuge der Schweizer Mirage-III-Flotte im Rahmen einer öffentlichen Versteigerung an die Meistbietenden verkauft worden. Ferdy Meyer, ehemaliger Werkpilot, gründete am 5. November mit einer Schar Mirage-Freunde den Mirage Verein Buochs. Dank grosser Unterstützung innerhalb weniger Wochen nach der Vereinsgründung konnte der Verein an



der Versteigerung vom 26. November 2004 die «Mirage III RS, R-2109», einen Mirage-Aufklärer, erwerben. Zur 10. Mitgliederversammlung begrüsst Ferdy Meyer 71 Mitglieder und 19 Gäste, darunter den Nidwaldner Regierungsrat Villiger. Bruno Kreuzer, Chef Technik, verwies auf die in den vergangenen zehn Jahren für den perfekten Flugzeug-Unterhalt mit vielen Freiwilligen geleisteten 34 Arbeitstage. Für die zahlreichen Roll-outs und Alarm-Starts wurde das ATAR-Triebwerk 151mal gestartet, verbrauchte dabei 15'860 Liter Petrol und verzeichnete eine Laufzeit von 594 Minuten oder knapp 10 Stunden. Ein Projekt und eine Vision haben der Vorstand: Die Mirage J-2313 soll von ihrem Sockel beim Tower Buochs heruntergeholt und auf der anderen Seite beim Mirage Verein Buochs präsentiert werden. Und bis zur Realisation einer musealen **Mirage-Basis Buochs** gebe es noch viel zu tun, meint Ferdy Meyer.

News von Helikopter Service Triet

Mit grosser Unterstützung konnte Roland Triet den Alouette-Turbinenprüfstand vor der Verschrottung retten.



Alouette-Turbinen werden jetzt bei Heli Triet geprüft.

News aus der Schweiz

50 Jahre Flugplatz Sitterdorf – Ein Ostschweizer Flugplatz feiert Geburtstag Felix Meier

Am Wochenende vom 8. und 9. August 2015 feierte der Flugplatz Sitterdorf seinen 50. Geburtstag mit rund 8'000 Besuchern bei schönstem Sommerwetter.

Ein heisser Samstag

Nebst zahlreichen modernen und Oldtimer-Flugzeugen gratulierte auch die Schweizer Luftwaffe mit Vorführungen seines weltweit einzigartigen PC-7-Teams und der stets eindrucksvollen Demonstration des Super Puma Display-Teams sowie mit selten zu sehenden Hoch- und Tiefabsprünge der militärischen Fallschirm-Aufklärer mit voller Ausrüstung. Sitterdorf ist ein Mekka der Paras seit über 45 Jahren. Da durften auch Absprünge der Fallschirmgruppe Sittertal nicht fehlen, ausnahmsweise statt aus dem Turbo Porter aus einer Antonov AN-2. Der Sitterdorfer Fluglehrer Michael Hüsser liess es sich nicht nehmen, als Intersky-Captain, den 70-plätzigigen Hochdecker, die ATR-72, auf dem Flug von Friedrichshafen nach Elba über Sitterdorf zu fliegen. Und die viermotorige Super Constellation erwies am Samstagabend im Tiefflug dem Flugplatz die Ehre. Derweil feierte «Edelweiss» mit dem Zeppelin ihren 20. Geburtstag mit! Diesen starten und «landen» zu sehen war ein besonderes Erlebnis. Einzigartige Modellflugzeuge, eindrucksvoll gesteuert und geflogen sowie kompetent kommentiert, bereicherten die Pausen. Die statische Ausstellung von Oldtimer-Flugzeugen und -Autos unter dem Szepter der Bucker-Enthusiasten Elisabeth und Albert Zeller zog die vielen Besucher trotz Temperaturen von über 30 Grad in den Bann. Sehr zahlreich genossen auch Mitglieder des AeCO und der IGOL den samstäglichen Brunch im Restaurant-Schatten. Mit einem wunderbaren Massenstart von Montgolfieren, organisiert von Ballonfahrerin Lea Nater-Zeberli, endete das aviatische Samstagprogramm, bevor die swingende «Jazz Selection» die Besucher mit Oldtime-Jazz verwöhnte.

Ein besinnlicher Sonntag

Ein «Himmlischer Touch and Go», eine ökumenische Besinnung mit Segensgebet für Flugzeuge und Piloten am Sonntagmorgen, gestaltet von den beiden Geistlichen von Sitterdorf sowie von einem jungen, erstmalig auftretenden und begeisterten Gospel-Chor, bewegte eine grosse im Festzelt versammelte Gemeinde. Stets umlagert waren Informationsstände von AeCS, SPHAIR, MFG-Sittertal sowie von womenpilots.ch, welche unter allen Damen zwei Rundflüge verlost. Trotz wolkenlosem Himmel demonstrierte und



Swissness in Reinkultur: Höchste Präzision des PC-7-TEAM. (Bild: Felix Meier)

kommentierte Urs Frieden vom Hagelverband Ostschweiz den selten zu sehenden Start einer Hagelrakete, welche zischend auf 2'000 Meter steigend das hagelaflösende Silberjodid aussties. Viel tiefer kehrte die bunte Push-n-Pull-Cessna von RedBull von den 6. Dornier-Days von Friedrichshafen über Sitterdorf nach Salzburg zurück. Auch Christoph Nöthiger kam mit seiner P-51 Mustang auf dem Heimweg mit einem High-Speed-Low-Pass über Sitterdorf vorbei. Dass der Geburtstag unfallfrei und erfolgreich gefeiert werden konnte, war dem OK unter der erfahrenen Leitung von Bruno Scherrer und Willi Hefel, tatkräftig unterstützt von vielen Freiwilligen, sowie der Flugverkehrsleitung mit Gaetano Barberi und René Fankhauser zu verdanken.

Flugplatz Sitterdorf – gestern und heute

Vor 50 Jahren landeten und starteten erstmals Flugzeuge ab einer Graspiste in Sitterdorf.



Volksplane VP 1 nennt sich dieser Eigenbau von Matthias Glutz

Seither ist das Flugfeld zu einem attraktiven Flugplatz geworden mit Luftsportarten wie Motorfliegen, Fallschirmspringen, Helikopterfliegen und Ballonfahren. Professionelle Ausbildung bieten eine Helikopter- und Motorflug sowie eine Fallschirmsprung-Schule, welche beide in SPHAIR-Kursen angehende Piloten und Fallschirm-Aufklärer für die Schweizer Armee ausbilden. Ballonfahrten ergänzen die grosse aviatische Palette. Der idyllisch gelegene Flugplatz Sitterdorf hat sich zu einem wirklichen Erlebnisflugplatz für Jung und Alt, für den Einzelnen wie auch für Familien mit vielen interessanten Freizeitaktivitäten entwickelt. «Take-Off» heisst das Flugplatz-Restaurant, welches mit Airline-Bestuhlung und einer guten Gastronomie ein wahres On-Board-Ambiente vermittelt.



Ein Unikat: Die Dewoitine D-26 aus Schweizer Produktion, im Einsatz von 1931–1948
Fotos: www.approach-bigler.ch



News aus der Schweiz

Taufe mit Thurgauer Schaumwein

Nach dem Jubiläumsfest «50 Jahre Flugplatz Lommis» im Jahre 2013 hat die Motorfluggruppe Thurgau (MFGT) erneut gefeiert und gute Kameradschaft gepflegt. Anlass dazu war die Geburtstagsfeier «Fünf Jahre Rita's Flugplatzbeizli», der neue Kinderspielplatz und der Taufakt für drei neue Flugzeuge, die die MFGT im Zuge der Flottenerneuerung zugekauft hat. Genauer: zwei Flugzeuge, denn das dritte, die zweite Aquila, ist noch in der Fertigung; die Auslieferung hat sich verzögert. Aber es war so oder so ein Krimi, wurde die schnittige Robin DR 401 Diesel doch erst am Donnerstagabend bei strömendem Regen ausgeliefert. Dem Präsidenten der Motorfluggruppe, Peter Schafferer, gelang es trotzdem, die Taufe aller drei Flugzeuge vorzunehmen. Er hat dazu das dritte Flugzeug «virtuell» mit einem schönen Poster und nicht weniger schönen Hostessen taufen lassen. Die drei neuen Flugzeuge heissen Lommis, Stettfurt und Affeltrangen.

Leiser und ökologischer

«Die neuen Flugzeuge sind nur noch halb so laut wie ihre Vorgänger», sagte MFGT-Präsident Peter Schafferer. Es wurde auf die Ökologie und die Bedürfnisse der Anwohner geachtet; die Flieger verbrauchen jetzt weniger Benzin. Das französische Flugzeug Robin hat 155 PS und ist mit einem Turbodiesel ausgestattet. Das Reiseflugzeug verfügt über vier Plätze. Die Aquila aus Deutschland mit 100 PS hat zwei Plätze und einen Benzinmotor; sie wird für Schulung und für das Reisen eingesetzt.

Drei Taufen, drei Gemeinden

Gemeindepräsident Fritz Locher aus Lommis hatte die Ehre, das Flugzeug Robin mit Thurgauer Schaumwein auf den Namen seiner Gemeinde zu taufen. Die Aquila taufte Vice-Gemeindepräsident Ueli Bachofen aus Stettfurt. Besondere Beachtung wurde übrigens den Pilotinnen geschenkt, indem

Schnupperflüge mit ausschliesslich weiblicher Besatzung angeboten wurden. Nebst dem Taufakt, begleitet durch die Musikgesellschaft Affeltrangen und, als einer der Höhepunkte, der Überflug einer Ju 52, eskortiert durch zwei Bucker, stellten unsere Amliker Freunde ein Segelflugzeug aus. Die Segelfluggruppe Winterthur grüsste mit einem tiefen Überflug eines ihrer Segelflugzeuge. Die deutliche Geräuschreduktion der neuen Flugzeuge ist bemerkenswert. Auf grosses Interesse stiessen die verschiedenen Informationsschwerpunkte. So präsentierte sich die ortsansässige Firma Kürzi Avionics. Mit mehreren im Aufbau befindlichen Selbstbau-Flugzeugen gewährte die Experimental Aviation of

Switzerland EAS Einblicke in ihre Tätigkeit. Dass genügend Nachwuchs besteht, bewiesen die Kinder, die dort selber hundert Flieger bauen, einfärben und sofort fliegen lassen konnten. Auch SPHAIR, ein Simulator, die Schule der Motorfluggruppe sowie die Women-Pilots Switzerland – alle waren mit einem Stand und informativen Drucksachen vor Ort. Auf grosses Interesse stiessen auch der Nostalgie-Hangar und die Geschichte der Motorfluggruppe, die direkt neben der Hangar-Beiz angesiedelt war. Am Abend klang der Anlass dann mit Musik in Rita's Flugplatzbeizli aus.

Text/Bilder: Maya Heizmann und Walter Hermann



Sommerlicher Gebührenraubzug

Das BAZL schickt eine modifizierte Verordnung über die Gebühren (GebV-BAZL) in die Vernehmlassung.

Mitten in der Ferienzeit schickt das Bundesamt für Zivilluftfahrt neue Gebühren in die Vernehmlassung, wie sie exorbitanter nicht sein könnten. Die Vernehmlassung muss bis am 11. September beantwortet werden. Nationalrat Rudolf Joder: «Dieses Vorgehen ist politisch nicht korrekt und gegenüber den Direktbetroffenen ein Affront.» Gebührenerhöhungen von 300, 500 oder bis zu

700 Prozent sind völlig unverhältnismässig und nicht vertretbar. Rudolf Joder: «Es werden ohne genügende gesetzliche Grundlagen neue gebührenpflichtige Tatbestände geschaffen. Diese Verordnung soll unter Verletzung des Rechtsgrundsatzes von Treu und Glauben bereits am 1. Januar 2016 in Kraft gesetzt werden.» Besonders störend ist auch, dass das BAZL Gebühren innerhalb eines Rahmens selber festlegen kann, der zum Beispiel einen «Spielraum» von 200 bis 40'000 Franken offen lässt. Damit wird den Unternehmen der Luftfahrt jegliche finanzielle Planungssicherheit

verunmöglicht. Die Swiss Helicopter Association (SHA) hatte schon einmal den Vorschlag gemacht, einen Teil des von der Luftfahrt stammenden Ertrages aus der Mineralsteuer für die Finanzierung der BAZL-Gebühren einzusetzen. So könnten für die gesamtschweizerische Luftfahrt die Gebühren sogar gesenkt werden. Die SHA ruft alle Stakeholder der Schweizer Luftfahrt auf, sich vehement gegen diesen Gebührenraubzug einzusetzen. Die SHA wird ihrerseits alles unternehmen, ihre Mitglieder vor weiteren Kostentreibern zu schützen. Quelle: SHA

News aus der Schweiz

Bundesrat verabschiedet Verordnungen für Zulassung von Ultraleichtflugzeugen

Bern, 24.06.2015 – Der Bundesrat und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) haben verschiedene Verordnungen angepasst, um die schon beschlossene Lockerung des Verbotes von Ultraleichtflugzeugen umzusetzen. Die Änderungen werden auf Mitte Juli in Kraft gesetzt. Damit können die Zulassungsverfahren für elektrisch angetriebene Ultraleichtflugzeuge durchgeführt werden.

Im vergangenen Herbst beschloss der Bundesrat eine Lockerung des seit 1984 geltenden Verbotes

von Ultraleichtflugzeugen (UL). Damit können neben den bereits zulässigen Ecolight-Flugzeugen auch aerodynamisch gesteuerte Flugzeuge mit Elektroantrieben sowie Deltas oder Gleitschirme mit Elektromotoren zugelassen werden.

Gemäss den neuen Regeln gilt für alle neu zugelassenen UL die Flugplatzpflicht. Aussenlandungen von Flugzeugen und neu auch von Hängegleitern mit Elektroantrieb dürfen nur mit Bewilligung des BAZL durchgeführt werden. Auf den Landesflughäfen Zürich und Genf ist der Betrieb von UL-Flugzeugen mit Ausnahme der Ecolight-Flugzeuge verboten. Bei der Definition der

Lufttüchtigkeits- und Zulassungsanforderungen für die UL wurde ein möglichst einfaches Vorgehen gewählt: Für die Zulassung in der Schweiz werden keine eigenen Vorschriften erlassen, sondern ausländische Zulassungsvorschriften für anwendbar erklärt. Auch das Zulassungsverfahren wird vereinfacht, indem Zertifikate von definierten ausländischen Zulassungsstellen anerkannt werden. Mit der Zulassung von elektrisch angetriebenen UL ist ein erhöhter Innovationseffekt zu erwarten. Mit den festgelegten Rahmenbedingungen wird ein sicherer Betrieb der neuen Fluggeräte gewährleistet.

Die 6. DO-DAYS im Dornier Museum – Flugwochenende begeistert über 8'000 Besucher

Friedrichshafen, 09. August 2015 – Die 6. DO-DAYS im Dornier Museum Friedrichshafen waren auch bei rekordverdächtig heissen Temperaturen ein voller Erfolg. 8'364 Besucher waren gekommen, um die zahlreichen Oldtimer der Lüfte aus nächster Nähe zu bestaunen und bei Rundflügen in historischen Flugzeugen und Hubschraubern selbst abzuheben.

Mehr als 70 historische Gastflugzeuge flogen bei den 6. DO-DAYS im Dornier Museum Friedrichshafen am 8. und 9. August ein, um sich den zahlreichen Besuchern zu präsentieren. Wer diese fliegenden Schätze aus nächster Nähe und in Aktion erleben wollte, hob mit einem der zahlreichen Flugzeuge wie der «Tante Ju», in Do 27 Flugzeugen,

nostalgischen Doppeldeckern oder Hubschraubern zum Bodensee-Rundflug ab. Höhepunkt unter den vielen Gastmaschinen war in diesem Jahr die Bundeswehr mit ihrem Militärtransportflugzeug «Transall» und dem Jagdbomber Tornado. Aus nächster Nähe konnte der Tornado besichtigt und mit den Piloten der Luftwaffe gefachsimpelt werden. Bei der Transall hingegen hiess es «Einsteigen erlaubt». Fliegerherzen höher schlagen liessen unter anderem die Ankünfte der North American Mustang P-51 von Christoph Nöthiger und einer T6 sowie einem Dornier Alpha-Jet der Flying Bulls, die neben vielen weiteren Flugzeugen auch auf dem Static Display besichtigt werden konnten. Doch was viele Gäste am meisten faszinierte, war die Nähe zu den historischen Flugzeugen, ihren lauten

Motoren, der Austausch mit den Piloten sowie die zahlreichen Rundflugmöglichkeiten. Diese waren trotz erweitertem Angebot in diesem Jahr mit insgesamt 7 Flugzeugen, darunter auch die Doppeldecker Boeing Stearman und Antonov An-2 sowie einer De Havilland Dove und zwei Hubschraubern, schon gegen Mittag ausgebucht. Museumsdirektor Berthold Porath resümiert: «Die 6. DO-DAYS waren auch in diesem Jahr ein toller Erfolg. Über 8'000 Besucher bei Temperaturen, die normalerweise eher zum Baden locken, sind die Bestätigung für unser erneut attraktives Programm und der guten Organisation dieses Wochenendes.» Die nächsten DO-DAYS finden am 13./14. August 2016 statt.



Lässt das Herz von Fliegerfans höher schlagen: Die Mustang P-51



Luftfahrt – gut unterwegs

AERO 2015 verzeichnet einen starken Schub

Friedrichshafen – Starker internationaler Zuwachs: Mit 33'900 Fachbesuchern aus 60 Nationen nach vier Messetagen verzeichnete die AERO am Ende eine deutliche Steigerung der Eintritte. Vor allem aus dem Ausland hat die Luftfahrtmesse am Bodensee noch einmal einen kräftigen Schub verzeichnet: «Die AERO Friedrichshafen hat sich in knapp vierzig Jahren aus einer kleinen Sonderschau für Segelflugzeuge zur weltweit wichtigsten Fachmesse der Allgemeinen Luftfahrt entwickelt», zogen Messechef Klaus Wellmann und AERO-Projektleiter Roland Bosch am Samstag zu Messeschluss ein überaus positives Fazit. Mit 645 Ausstellern aus 38 Nationen war die Internationale Luftfahrtmesse schon mit einem neuen Rekord an den Start gegangen.

Auch die Zahl der Weltpremieren und Neuheiten, die auf der AERO präsentiert wurden, überragte alle bisherigen Veranstaltungen. Die Fachbesucher aus dem In- und Ausland erwartete neben einem umfassenden Produktangebot und der Präsenz der Marktführer ein hochspezialisiertes und internationales Angebot der Allgemeinen Luftfahrt. Das Branchenmeeting am Bodensee steht bei den

Flugzeugexperten, bei Piloten und den Fachmedien als festes Ziel auf dem Flugplan: 33'900 Besucher aus 60 Nationen (2014: 29'700 Besucher) sorgen für ein deutliches Plus. Im Fokus der Fachwelt und der Medien standen neue Maschinen aus dem

Segment der Geschäftsreise-Jets wie auch neue Ultraleicht- und Segelflugzeuge sowie Helikopter und Drohnen. Auf der e-flight-Expo standen die Elektroflugzeuge im Mittelpunkt des Interesses.



Militärflugplatz Dübendorf: Sachpläne gehen in die öffentliche Mitwirkung

Bern, 10.08.2015 – Der Bundesrat hat beschlossen, dass der Militärflugplatz Dübendorf künftig einerseits als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis genutzt und andererseits auf einem Teil des Areals ein Innovationspark ermöglicht werden soll. Dazu müssen die Sachpläne des Bundes für die militärische und zivile Luftfahrt angepasst werden.

Am 3. September 2014 hat der Bundesrat entschieden, den Militärflugplatz Dübendorf künftig als ziviles Flugfeld und als Basis für die Helikopter der Luftwaffe zu nutzen. Eine Mitbenützung der Piste wird für die Armee möglich sein. Zudem soll auf einem Teil des Areals die Errichtung des Hub-Standorts Zürich des nationalen Innovationsparks ermöglicht werden. Zur Umsetzung des Bundesratsbeschlusses müssen die entsprechenden Sachpläne des Bundes – der Sachplan Militär (SPM) und der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) – angepasst werden. Vom 24. August bis 23. September erhält dann die Bevölkerung Gelegenheit, sich zu den Plänen zu äussern.

Mit der Anpassung des bestehenden Sachplans Militär gibt der Bund das für den Innovationspark

benötigte Areal planerisch frei und ermöglicht die Umnutzung des Flugplatzes für zivile Zwecke. Dabei werden auch die Lärmbelastungskurven, welche noch den Betrieb mit Kampffjets abbilden, enger gezogen. Die Anrainergemeinden erhalten auf diese Weise wieder erheblich mehr planerischen Spielraum für ihre Siedlungsentwicklung. Um den Militärflugplatz in ein ziviles Flugfeld umnutzen zu können, muss zudem der allgemeine Teil (Konzeptteil) des für die schweizerische Zivilluftfahrt massgeblichen Sachplans geändert werden. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen in einem sogenannten Objektblatt die spezifischen Rahmenbedingungen für den zivilen Betrieb und die Infrastruktur des Flugplatzes Dübendorf erarbeitet und festgelegt werden.

Quelle: BAZL

Kommentar der Redaktion (FM):

Das Komitee Weltoffenes Zürich schreibt zum Flughafen Zürich: «Um Handlungsspielräume für die Befriedigung der Nachfrage kommender Generationen offenzuhalten, ist der Gedanke einer Parallelpiste wieder aufzunehmen und im Sinne einer

raumplanerischen Vorsorge zu sichern.» Zum Flughafen Dübendorf: «Die Verbindung des für den Wirtschaftsstandort Zürich strategisch bedeutsamen Swiss Innovation Park mit der zivilaviatischen Nutzung der bestehenden Piste ist eine einmalige Chance. Der Flughafen Dübendorf ist mit geeigneter und gut unterhaltener Infrastruktur für aviatische Zwecke langfristig zu bewahren.» Hier fehlt ganz klar eine strategische Beurteilung einer wachsenden Schweizer Luftfahrt. Rein kommerzielle Interessen werden übergeordnet. Der Innovationspark ist am falschen Ort. Er gehört nach Regensdorf. Der Flughafen Dübendorf ist vollumfänglich für die Luftfahrt freizuhalten. Nur Ignoranten glauben, dass ein überriessener Innovationspark und ein kastrierter Flughafen die «Nachfrage kommender Generationen» befriedigen können. Aéropol in Payerne wird Dübendorf den Rang ablaufen. Der Swiss Innovation Park – wobei «Swiss» beinahe eine Anmassung ist! – wird zur Ruine und die Flughafen-Piste zum Playground für lärmige Freizeitvergnügen. Einige wenige intelligente Politiker haben die guten Chancen von Regensdorf erkannt. Hoffnung bleibt.

Luftfahrt – gut unterwegs

Vom Bodensee in die Welt – 100 Jahre Flughafen Friedrichshafen: Sonderausstellung im Dornier Museum eröffnet

Friedrichshafen – Der Flughafen Friedrichshafen wurde am 7. Juni 2015, 100 Jahre alt. Zu diesem Anlass gab es eine besondere Ausstellungseröffnung: Das Dornier Museum Friedrichshafen lässt mit einer neuen Sonderausstellung die 100-jährige bewegte Geschichte des Flughafens lebendig werden.



Als zweitältester Flughafen Deutschlands gilt der heutige Bodensee Airport als wichtige Institution bei der stadtgeschichtlichen Entwicklung des Luft- und Raumfahrtstandorts Friedrichshafen – und Dornier ist von Beginn ein Teil dieser Geschichte. Somit wird das Dornier Museum Friedrichshafen zum Schauplatz dieser bewegenden Flughafengeschichte. Über einer Nachbildung der heutigen Start- und Landebahn des Bodensee-Airports starten Flugzeugmodelle aus den verschiedenen Epochen der Luftfahrtgeschichte in Richtung Zukunft. Bild- und Texttafeln begleiten die Besucher auf ihrer Reise. Am 7. Juni 1915 erhob sich das am Flugplatz Löwental gebaute Luftschiff zu seiner Jungfernfahrt. Damit ist der Flughafen Friedrichshafen

nach dem Flughafen Hamburg der zweitälteste Flughafen Deutschlands, der noch in Betrieb ist. Auch der Ort der Ausstellung ist gut gewählt, denn die Dornier-Unternehmensgeschichte ist mit dem Flughafen Friedrichshafen eng verbunden – deshalb hat das Dornier Museum auch seinen Platz am Flughafen: Im Jahr 1924 mietet sich Claude Dornier am Flugplatz Löwental ein, baut dort in der Zeppelinhalle ein Holzmodell des später weltberühmten Flugschiffs Do X und erprobt die beiden Passagiermaschinen Dornier Komet und Merkur auf dem Flugplatzgelände.

Quelle: Dornier Museum

Turbo-Prop statt Düsen

Die meisten Flugpassagiere machen einen Kurz- oder Mittelstreckentrip, bis 3'000 km. Weil hier vergleichsweise kleine Flugzeuge eingesetzt werden, rentiert das für die Airlines nicht. Mehr Passagiere in einen Flieger zu bekommen – das war die Aufgabe, die sich die Forscher an der Technischen Uni München stellten, wie das Magazin «aerotelegraph.com» meldet. Mindestens 300 Passagiere müssen in die Kabine passen. Damit könnten etwa zwei A320 oder zwei Boeing 737 durch ein einziges Flugzeug ersetzt werden. Die Idee der Experten: Vorbild für den neuen Flieger wäre ein verkleinerter Airbus A380. Beibehalten würde aber das Markenzeichen des Mega-Fliegers, also Sitzplätze durchgehend auf zwei Stockwerken.

Effizienter, aber auch lauter

Die revolutionäre Änderung wäre der Antrieb: statt Düsen, wie seit Jahrzehnten bei allen modernen Flugzeugen, zurück zum guten alten Propeller. Denn diese sind wirtschaftlicher als die Düsen-Triebwerke. Und können trotzdem eine

ausreichende Maximalgeschwindigkeit von 870 km/h erzielen. Ausserdem können solche Turbo-prop-Maschinen auf kürzeren Rollbahnen starten und landen. Ganz neu erfinden müsste man das Flugzeug nicht. Es gibt schon leistungsstarke Modelle mit Propellerantrieb: die russischen Flugzeuge Tupolew Tu-95 und Antonow An-70. Das Problem hier: Die machen viel zu viel Lärm. Und wären wegen der Lärmvorschriften daher wieder zu teuer. Bis ein erster «Turboprop-A380» abhebt, dürfte also noch ein Weilchen verstreichen. (snx)



Wolkengeflüster Felix Meier



Wussten Sie, dass

- vor 40 Jahren das erste und bisher einzige Segelflugzeug, bei dem sich die Spannweite im Flug verändern lässt, am 15. Juni 1975 zum erstenmal abhob? Das Forschungsflugzeug wurde an der Universität Stuttgart entwickelt, in einem Exemplar gebaut und bis 2003 geflogen. Es ist heute im Deutschen Museum in München zu besichtigen. ¹⁾
- in den EASA-Mitglied-Staaten im Jahre 2013 mehr als 800 Millionen Passagiere in rund 6 Millionen kommerziellen Flügen befördert worden sind? ²⁾
- dass der Flughafen Frankfurt 1980 17,6 Mio Passagiere abfertigte, 2013 bereits 58 Mio und bis 2033 mit 122 Mio Passagieren rechnet? ³⁾
- dass Emirates Airlines den längsten Flug der Welt ab Februar 2016 von Dubai nach Panama City plant mit einer Flugdauer von 17 Stunden und 35 Minuten? ⁴⁾

Quellen:

- 1) Rundschau SwissAlpa 2/2015
- 2) EASA
- 3) Credit Suisse GI Aug 2014
- 4) AIN

TERMINE 2015

2. Oktober 2015

Stäfner Herbstfest mit

PC-7-TEAM

www.herbstfeststaefa.ch

7./8. Oktober 2015

Luftwaffe:

Fliegerschiessen Axalp

www.vtg.admin.ch

Musée de l'Aviation Payerne

Suite à de longs mois de travaux d'agrandissement, Le Musée de l'Aviation militaire de Payerne réouvrira ses portes au public dès le 31 janvier prochain. La surface d'exposition a plus que doublé et un atelier de maintenance moderne, visible pour les visiteurs, est en cours d'installation. Bien que «Clin d'Ailes» n'ait pas été fermé durant les travaux d'extension de sa halle d'origine en 2014, une courte période de fermeture hivernale fut nécessaire à la réalisation de quelques transformations intérieures ainsi qu'au démarrage de la mise en oeuvre d'une nouvelle muséographie.

Le Conseil de Fondation du Musée, la Direction du Musée et son Association de soutien «Espace Passion» estiment qu'en raison de la demande et de l'intérêt du public que «Clin d'Ailes» soit à nouveau ouvert selon son horaire d'hiver habituel, le mercredi et le samedi de 13 h 30 à 17 h 00.

Sous réserve de quelques petites restrictions et contraintes dues à la mise en place de la nouvelle muséographie, les visiteurs pourront continuer d'admirer les avions historiques et les pièces d'exposition parfaitement mis en valeur au travers de toute la nouvelle surface de présentation.

A partir du 11 avril 2015, les horaires d'ouverture du Musée reprendront leur rythme normal : www.clindailes.ch ; cliquer sur Horaires d'ouverture.

Des journées à thématiques spéciales seront alors organisées rendant ainsi le Musée «Clin d'Ailes» encore plus attractif et interactif. Le programme détaillé sera publié dans les médias et lisible aussi sur le site internet www.clindailes.ch

Sonder-Angebot für unsere Mitglieder



Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum Vorzugspreis von jährlich CHF 52.- statt CHF 87.-, inkl. 2,5 % MwSt. und Porto.

Zu verschenken

- **COCKPIT** Jahrgänge 2012, 2013, 2014
- **SkyNews** Jahrgänge 2012, 2013, 2014

Felix Meier
Kirchrain 8
8824 Schönenberg
Tel +41 79 610 74 32
Felix.meier@afac.aero



Impressum

Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St. Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: www.jordibelp.ch
Bilder: Felix Meier, Walter Hermann,
Maya Heizmann, Roger Steiner

IGOL 

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



EINLADUNG ZUR HAUPTVERSAMMLUNG 2015

Arosa Fly-In (Bild: Nina Homberger)

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Freunde der Luftfahrt

Dreissig Jahre einstehen für die Luftfahrt in der Ostschweiz: Viele Zeitgenossen erinnern sich noch an jene Zeit vor dreissig Jahren, als die VPFA, Vereinigung Pro Flugplatz Altenrhein gegründet wurde mit dem Ziel, Weiterbetrieb und Entwicklung des Flugplatzes Altenrhein zu sichern. Eine Gruppe von Flugplatzgegnern hatte damals versucht, die Stilllegung des Flugplatzes Altenrhein zu erwirken. Rasch haben Befürworter des Flugplatzes die VPFA gegründet. In kurzer Zeit wuchs die Anhängerschaft auf insgesamt rund 6'000 Personen, Firmen und Institutionen. Viele Bewohner haben die Bedeutung eines Flugplatzes für die weitere Entwicklung einer ganzen Region erkannt und die Anstrengungen der VPFA unterstützt. Die St. Galler Kantonsregierung und das Bundesamt für Zivilluftfahrt konnten überzeugt werden, dass der Flugplatz erhalten werden soll. Mehrmals hat die VPFA den Flugplatzhalter mit

Aktionen und auch bei juristischen Auseinandersetzungen mit der Gegnerschaft wesentlich unterstützt. Jeweils anfangs August fanden bis ins Jahr 2003 alljährlich die gutbesuchten Flugplatzfeste für die Bevölkerung statt. Unvergessen sind auch die Internationalen Bodensee-Airshows 1988 und 1998 mit jeweils über 100'000 Besucher. VPFA hat auch mindestens zwei Mal jährlich einen Informationsaustausch zwischen den ansässigen Luftfahrtvereinen und Firmen organisiert und durchgeführt und so den Zusammenhalt gestärkt. Nach dem Flugplatzfest «Zweihundert Jahre Kanton SG» sind die Angriffe der Gegnerschaft auf den Flugplatz Altenrhein abgeflacht, sodass in den darauffolgenden Jahren die neuen Flugplatzhalter wenig Interesse an einer weiteren Zusammenarbeit und Unterstützung durch die VPFA zeigten. Dies hat unter anderem dazu geführt, dass in den darauffolgenden Jahren Stimmen laut wurden, dass die VPFA aufgelöst werden soll. Eine Mehrheit der Mitglieder hat sich an der ausserordentlichen Mitgliederversammlung 2006 für den Weiterbestand der VPFA ausgesprochen, um proaktiv für die Luftfahrt in der Ostschweiz tätig

zu bleiben. So ist an der Mitgliederversammlung 2010 das Tätigkeitsfeld auf die ganze Ostschweiz ausgeweitet worden und der Verein in den heutigen Namen: Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt (IGOL) umbenannt worden. So können wir in diesem Jahr auf dreissig erfolgreiche Jahre zurückblicken. Die stets gute Zusammenarbeit mit anderen bedeutenden Luftfahrtverbänden und Institutionen wollen wir weiter pflegen. Es lohnt sich die Arbeit der IGOL zu unterstützen. So kann die IGOL weiterhin wachsam bleiben, die Luftfahrt in der Ostschweiz weiter fördern zum Wohle der Ostschweizer Wirtschaft und Bevölkerung und sie darüber informieren. Ich danke Ihnen für ihre Treue und hoffe viele von Ihnen an der Mitgliederversammlung anzutreffen.

Ihr
Bruno Scherrer, Vizepräsident



News aus der Schweiz

Neujahrsbegrüssung – 30 Jahre

Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt Bruno Scherrer



Der diesjährige Neujahrsapéro stand ganz im Zeichen von 30 Jahre Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt (IGOL). So folgte eine stattliche Anzahl Mitglieder, Gönner und Freunde der Ostschweizer Luftfahrt der Einladung.

Mitte der Achtziger Jahre wurde unter dem Namen VPFA Vereinigung Pro Flugplatz Altenrhein der zwischenzeitlich umbenannte Verein gegründet. Es ging damals um die weitere Existenz des Flugplatzes Altenrhein, dem die Schliessung angedroht wurde. Der Vereinsvorstand und Mitglieder zusammen mit einigen Tausend Sympathisanten unterstützten während Jahren proaktiv den Weiterbetrieb des Flugplatzes Altenrhein. An den

jährlich durchgeführten Flugplatzfesten sowie an den weit über die Landesgrenzen hinaus bekannten Airshows IBAS 1988 und 1998 und 2003 (200 Jahre Kanton Sankt Gallen) haben die jeweils bis 120'000 Zuschauer die Bestrebungen des Vereins mit ihrer Anwesenheit unterstützt. Nachdem nun der Flugplatz Altenrhein zwischenzeitlich ein nicht mehr wegzudenkender Teil des privaten und öffentlichen Verkehrs dieser Region ist, hat der Verein seine Tätigkeit auf die ganze Ostschweiz ausgedehnt und im Jahre 2010 den Namen dem erweiterten Wirkungsfeld angepasst.

So konnte auch in diesem Jahr wiederum in einem mit dem Flugplatz Altenrhein fest verbundenen Luftfahrtbetrieb die Neujahrsbegrüssung statt-

finden. Als Gast bei der Firma Altenrhein Aviation AG (www.altenrhein-aviation.com) erhielten die zahlreich anwesenden Teilnehmer Einblick in das Unternehmen, welche neben dem Kerngeschäft des Flugzeugunterhalts von «Light und Midsize Business Jets» auch die Produktion von Flugzeugkomponenten der Muttergesellschaft Pilatus Flugzeugwerke AG in Stans beinhaltet. In seiner Begrüssung bezeichnete IGOL-Präsident das Unternehmen als «Perle der Schweizer Flugzeug-Industrie». Für CEO Andy Roth steht Qualität an oberster Stelle, was für ihn und seine Mitarbeiter idealerweise mit «Freude an der Arbeit» erreicht wird. Eine Spezialität von Altenrhein Aviation ist der «one-stop-shop», in welchem über 30 Flugzeugtypen betreut werden können. Aus den Ausführungen der Geschäftsleitung und der Mitarbeiter, welche in Gruppen durch den Betrieb führten, strahlte durchwegs Begeisterung für das Unternehmen. Die Teilnehmer gewannen Respekt vor den vielfältig verrichteten Arbeiten in diesem Vorzeigebetrieb für anspruchsvolle und grösstenteils internationale Kundschaft.

Anschliessend an die Betriebsführung hatten die Teilnehmer Gelegenheit bei Speis und Trank – offeriert vom Gastgeber – miteinander über Vergangenes und Zukünftiges zu reden und dabei auf ein gutes neues Jahr anzustossen. Unterstützt wurde dieses Treffen auch durch People's Airport, deren Parkplatz für die Teilnehmer kostenlos zur Verfügung stand.

50 Jahre Flugplatz Sitterdorf – Vorschau Bruno Scherrer

An der Jubiläumsveranstaltung auf dem Flugplatz Sitterdorf am Samstag 8. und Sonntag 9. August 2015 wird allen Freunden der Luftfahrt und deren Familienangehörigen viel geboten. Der nachstehende Auszug davon lässt erahnen, was alles zu sehen sein wird.

- 30–40 historische Flugzeuge, echte Raritäten werden nach Sitterdorf fliegen und in einer Ausstellung bestaunt werden können
- Verschiedene Helikopter
- Einmalige Modellflugzeuge, zum Teil im Grossformat im Flug und in der Ausstellung
- Zeppelin «Edelweiss»
- Super Puma Vorführung
- PC-7 Kunstflug Team mit Hptm Marius Krüsi (SETTE) aus Balgach

- Tante JU 52 zusammen mit PC-7 Team sowie Super Constellation im Tiefflug
- Raketenstart auf über 2000 m Höhe
- Oldtimer Autos
- Heissluftballonstart
- Unterhaltung am Samstagabend mit «Jazzselection», mit Kent Stetler
- Keine Eintrittskosten, Parkgebühr beinhaltet einen Getränkegutschein
- Rundflüge mit Zeppelin, Antonow und Helikopter
- Flugmodelle basteln für Kinder und Jugendliche
- Einmalig publikumswirksame Werbepattform
- Ökumenischer Gottesdienst am Sonntag
- Gute Anbindung an Öffentliche Verkehrsmittel



Hptm MARIUS «Crüsi» Krüsi aus Balgach, Hornet-Pilot in der Fliegerstaffel 18 seit 2012, fliegt als Nummer SETTE im PC-7-Team seit 2013 (Bild © VBS.)

News aus der Schweiz

Arosa Fly-In 2015 Bruno Scherrer

Der Aero-Club Ostschweiz (AeCO) und die Schweizerische Gletscher-Pilotenvereinigung (SGPV) organisierten mit grosser Unterstützung von Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt, dem Ballonclub Arosa, der Gemeinde Arosa und insbesondere ortsansässigen Enthusiasten aus der Aviatik Szene und weiteren Helfern gemeinsam das «Arosa Fly-In 2015» aus Anlass «80 Jahre Motorflug Arosa», «150 Jahre Wintertourismus Graubünden» und «80 Jahre Erste Winterluftpost in den Bündner Alpen». Im vierten Anlauf hat es nun doch noch geklappt, nachdem der Anlass dreimal verschoben werden musste. Bei strahlend sonnigem Wetter konnte das Fly-in am Samstag und Sonntag 7. und 8. März 2015 durchgeführt werden. An beiden Tagen flogen 25 angemeldete, erfahrene und für diesen Anlass zugelassene Hochgebirgs Piloten mit ihren Passagieren zum Landeplatz Arosa-Isla. Das OK ist nach diesen beiden Tagen mit intensivem Flugverkehr erleichtert über den Abschluss ohne jegliche fliegerische Zwischenfälle.



An einem exklusiven Ort • Gebirgsaviatik vom Feinsten • geplanter Zeitraum 08.02. – 01.03.2015
www.aeco.aero • Kontakt: veranstaltung@aeco.aero



Bilder: Nina Homberger

Neue EASA-Regulierungen sind zu stoppen Bestehende Vorschriften ohne Sicherheitsgewinn sind abzuschaffen SHA

Die Mitglieder der Swiss Helicopter Association (SHA) stellen fest, dass die Existenz der Helikopterindustrie durch die wachsende Flut europäischer Vorschriften massiv gefährdet ist. Diese Vorschriften sind in hohem Masse kostentreibend, tragen aber nicht zu einer höheren Flugsicherheit bei. Vor diesem Hintergrund fordert die SHA von der Politik:

- einen Marschhalt bei der Übernahme neuer europäischer Regulierungen, die keinen zusätzlichen Sicherheitsgewinn bringen
- die Überprüfung von bestehenden Vorschriften nach dem Sicherheits-Nutzen-Verhältnis
- sowie eine konsequente Ausnützung des

nationalen Handlungsspielraums und die Erarbeitung von massgeschneiderten, schweizerischen Sonderlösungen

Als Beispiele sind folgende Vorschriften zu nennen:

- Vorschriften, die den Betrieb einmotoriger Helikopter stark regulieren, respektive einschränken. Das Rückgrat der Schweizer Heliindustrie sind grossmehrheitlich einmotorige Helikopter.
- Sauerstoff-Regelung: Ein Diktat der Flachland-Experten
- CAT-Berufsverbot für Piloten über 60

IGOL-Mitgliedertreffen Samstag, 8. August 2015

30 Jahre IGOL und 50 Jahre Erlebnisflugplatz Sitterdorf, ein guter Grund die Mitglieder der IGOL zu einem Frühstücksbrunch nach Sitterdorf einzuladen. Angehörige sind willkommen. Auch diese können gegen einen geringen Kostenanteil von CHF 15.00 am Brunch teilnehmen.

Näheres dazu erfahren Sie in der nächsten AIR-MAIL-Ausgabe bzw. denächst auf unserer Website www.igol.aero wo Sie sich und ihre Familie auch anmelden können.

Text Bruno Scherrer

Hauptversammlung Verband Schweizerisch Flugplätze



Am 14. März 2015 fand auf dem Militärflugplatz Dübendorf die 39. Generalversammlung des Verbandes der Schweizer Flugplätze statt. Seit 1981 vertritt der Verband die Interessen von 80 Flugplätzen und Flugfeldern. Im Fokus der Generalversammlung, welche von über 40 Flugplatzvertretern und mehr als 60 Gästen besucht wurde, stand unter anderem die Zukunft von Dübendorf als ziviler Flugplatz der General und Business Aviation einerseits und des geplanten Innovationsparks andererseits im Mittelpunkt, nachdem vor 2005 der Militär-Jetbetrieb eingestellt wurde. So äusseren sich der Flugplatzkommandant Martin Erb zur Wiege der Schweizer Luftfahrt sowie Stadtpräsident Lothar Ziörjen zur Zukunft des Platzes, einerseits als Flugplatz und andererseits als Standort für den geplanten Innovationspark. Der Verbandspräsident Dr. Jürg Marx führte durch die Versammlung. Dabei schilderte der Geschäftsführer Jorge Pardo auf eindrückliche Weise, wie der Verband in nationalen und internationalen Kommissionen und Institutionen die Interessen der Mitglieder wahrnimmt. Nach der Generalversammlung

referierte Peter Müller, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) zum Thema Zukunft der Flugplatzlandschaft Schweiz und äusserte sich insbesondere zur Finanzierung der Flugsicherung auf nationalen Flugplätzen. Der Projektleiter der Flugplatz Dübendorf AG, Urs Brütisch, veranschaulichte die verschiedenen Arbeiten und Meilensteine bis zur Inbetriebnahme des Flugbetriebes. Es gilt, bis zum Jahr 2022 noch viele Hürden zu nehmen. Pierre-André Arn schilderte auf eindrückliche Art und Weise die zivile Nutzung des militärischen Flugplatzes Payerne und damit verbunden die Ansiedlung von Unternehmen, die direkt oder indirekt mit der Luftfahrt verbunden sind. Für jahrelange Unterstützung wurde Werner Ballmer als langjähriger Präsident des SVF sowie Pierre Moreillon als unermüdlicher Anwalt mit Zertifikaten als Ehrenmitglieder geehrt. Der Apéro im alten Kontrollturm sowie das Mittagessen im Restaurant Daylis boten Gelegenheit für weitere Diskussionen unter den Teilnehmern. Eigentlich schade, dass wir bei diesem schönen Wetter nicht reinfliegen konnten, war des öfters zu vernehmen.

Text Roland Bücheler

Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt in Gefahr



Die 197 Seiten umfassende Studie, welche im Auftrage des Bundesamtes für Zivilluftfahrt die Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs untersucht hat, stellt fest, dass der Schweizer Luftverkehr in naher Zukunft vor grossen Herausforderungen steht: Einerseits bedrängen die Golf-Airlines die Schweizer Fluggesellschaften, andererseits belasten Kapazitätsengpässe und hohe Kosten die Qualität des Luftfahrtstandortes Schweiz. Als Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt fordert die Aerosuisse keine Subventionen, aber bessere Rahmenbedingungen.

www.aerosuisse.ch

Mitglieder-Jahres-Versammlung 2015 30 Jahre VPFA-IGOL Markthalle Hundertwasser, Staad/SG Samstag, 30. Mai 2015, 17³⁰ – 23⁰⁰ Uhr

Sehr geschätzte Mitglieder

Wir laden Sie zu unserer Jubiläums-Mitgliederversammlung herzlich ein. Im Zentrum stehen Wahlen. Anschliessend offerieren wir Ihnen einen Apéro und ein Nachtessen mit einer «Reise durch die Vergangenheit».

Anmeldungen bitte bis spätestens 15. Mai 2015 per Mail an veranstaltung@igol.aero, SMS oder What's Up an 079 439 05 84 oder per Post an IGOL, Postfach 7, 9423 Altenrhein

Ihre Partner sind uns willkommen (Unkosten-Beitrag CHF 25.00)

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmenzähler
3. Protokoll der MV vom 13. Juni 2014
4. Jahresbericht 2014 des Präsidenten
5. Jahresrechnung 2014
6. Bericht der Revisoren
7. Beschlussfassung über
 - Jahresbericht
 - Jahresrechnung
 - Entlastung Vorstand
8. Wahlen: Ersatzwahl Präsident
9. Ausblick/Jahresprogramm 2015
10. Jahresbeiträge 2015/2016
11. Budget 2015
12. Verschiedenes

Luftfahrt – gut unterwegs

Die volkswirtschaftlichen Kosten

Infrastrukturdefizite sind Hemmschuhe für Wirtschaftswachstum – und wirken so, als ob jemand die Handbremse der Weltwirtschaft ziehen würde. Sie führen zu unbedienter Nachfrage und verbergen das reale Handelspotenzial zwischen Partnern und Wirtschaftsräumen.

An vielen Flughäfen rund um den Globus fällt es Fluggesellschaften aufgrund von Kapazitätsengpässen zunehmend schwerer angemessen auf Veränderungen der Marktnachfrage zu reagieren. Auch wenn Slots und Abfertigungseinrichtungen in ausreichender Zahl vorhanden sind, müssen Airlines auch auf eine wachsende Nachfrage angemessen reagieren können, die zwar die Kapazität bestehender Verbindungen übersteigt, aber noch nicht den Einsatz eines zusätzlichen Flugzeugs rechtfertigt. Viele sind von den Auswirkungen betroffen: Passagiere und Spediteure haben mit den Folgen ausgebuchter Flüge zu kämpfen, Luftverkehrsdienste und damit verbundene Arbeitsplätze im Tourismus nehmen Schaden und die Fluggesellschaften müssen die Opportunitätskosten entgangener Umsätze tragen.

In Europa stehen die Luftfahrtinfrastruktur und hier insbesondere die Flughäfen vor ersten Kapazitätsengpässen. Nach Angaben von Eurocontrol werden die europäischen Flughäfen wegen fehlender Kapazitäten schätzungsweise 12 Prozent der Gesamtnachfrage bis 2035 nicht mehr bedienen können. Airline- und Flughafenverbände wie AEA, EBAA und ACI Europe bezeichnen die prognostizierten wirtschaftlichen Auswirkungen dieses Szenarios als dramatisch. Ihren Prognosen zufolge wird aufgrund fehlender Flughafenkapazitäten das europäische BIP bis 2035 230 Mrd. Euro geringer ausfallen. Sie fordern daher von der EU, den nationalen Regierungen als auch den Regionen, dass sie dieser Frage die notwendige Aufmerksamkeit zukommen lassen.

Emirates richtet seine Wachstumspläne auf das starke Wachstum der Verkehrsströme aus, das für die kommenden Jahre sowohl für die Industriestaaten als auch die Entwicklungsländer prognostiziert werden. Den Boden für dieses Wachstum bereiten steigende Einkommen, wachsende Bevölkerungen und wachsender Handel. Anbei Prognosen für

einige der Länder, die 2030 zu den zehn stärksten Wirtschaftsnationen zählen werden: Weltweit wird die Mittelschicht zwischen 2010 und 2030 von 1,8 auf 4,9 Milliarden Menschen anwachsen. Die meisten dieser drei Milliarden neuen Mittelschichtler werden in Asien leben.

Diese Entwicklung wird die klassische Differenzierung zwischen «Industrie-» und «Entwicklungsländern» zunehmend verwischen. Gleichzeitig werden neue Handelswege entstehen, die mit den heutigen nicht mehr viel gemein haben werden. Diese werden zu einem starken Wachstum des Geschäftsreiseflugverkehrs führen. Zudem werden viele hundert Millionen dieser neuen Mittelschichtler erstmals in ihrem Leben einen Flug ins Ausland antreten.

Quelle: Open Sky

Pilatus liefert den 1300. PC-12 aus



Im Rahmen von Feierlichkeiten bei der Tochtergesellschaft von Pilatus, der Pilatus Business Aircraft Ltd in Broomfield, Colorado, liefert der Schweizer Flugzeughersteller den 1300. einmotorigen Turboprop PC-12 an die in Kalifornien ansässige Fluggesellschaft Surf Air aus.

Surf Air ist die erste, private «All you can fly»-Fluggesellschaft. Die Kunden können gegen eine Monatsgebühr Mitglied werden und so viel fliegen, wie sie wollen. Sie profitieren dabei von regionalen Geschäfts- und Freizeitflügen zu günstigen Preisen und sparen gleichzeitig noch Zeit.

Surf Air erhält mit dem 1300. PC-12 NG bereits das vierte fabrikneue Pilatus Flugzeug, welches in Verbindung mit der Bestellung vom letzten Herbst steht: dabei hat Surf Air eine Flotte von 15 PC-12 NG bestellt plus eine Option für weitere 50 Flugzeuge gezeichnet.

Der PC-12 wird weltweit für unterschiedliche Missionen erfolgreich eingesetzt – zum Beispiel als Geschäftsreiseflugzeug, als Transportflugzeug, als Ambulanzflugzeuge, für Grenzüberwachungen oder für sonstige Spezialmissionen. Die weltweite PC-12 Flotte hat mittlerweile annähernd fünf Millionen Flugstunden erzielt, wobei viele der Flüge in den abgelegendsten Gebieten der Welt durchgeführt wurden. In der vom «Professional Pilot Magazin» durchgeführten Befragung zum besten Kundendienst erzielte Pilatus 2014 zum 13. Mal in Folge den ersten Platz in der Turboprop-Kategorie. Kein anderer Flugzeughersteller der Jet- oder Turboprop-Kategorie konnte bis anhin über einen so langen Zeitraum die führende Position innehalten.

Flughafen Zürich bei Kundenzufriedenheit europaweit in Top 5

Der führende internationale Dachverband der Flughafenbetreiber, das Airport Council International (ACI), hat im Rahmen der Airport Service Quality (ASQ)-Awards die Ergebnisse von Passagierbefragungen an weltweit rund 270 Flughäfen ausgewertet. Der Flughafen Zürich schaffte es in der Kategorie «Beste Flughäfen Europas» auf Rang 5.

Pro Flughafen wurden mindestens 1400 Passagiere zu verschiedenen Dienstleistungen mittels eines standardisierten Fragenkatalogs befragt. In der Kategorie Europa erreichte der Flughafen Zürich den fünften Rang hinter Keflavik, Moskau Sheremetyevo, Porto und Malta. Neben Zürich ist Moskau Sheremetyevo der einzige Flughafen in dieser Gruppe mit mehr als 15 Millionen Passagieren.

Weitere Informationen unter:

www.aci.aero/Airport-Service-Quality/ASQ-Awards.



Luftfahrt – gut unterwegs

«Pisteninitiative eingereicht» Felix Meier

Wirtschaftsnahe Verbände und Politiker haben am 6. März 2015 die Initiative «Pistenveränderungen vors Volk!» dem Zürcher Regierungsrat übergeben. Viele Unterschriften wurden in lärmgeplagten Regionen gesammelt.



Die Zürcher werden voraussichtlich im nächsten Jahr darüber abstimmen, ob Pistenbauten in jedem Fall vors Volk kommen sollen. Nach aktuellem Flughafengesetz könnten solche Vorhaben bereits im Zürcher Kantonsrat scheitern. Bereits hat die Mehrheit im Parlament, nicht zuletzt dank der Stimmen der Räte aus der Flughafenregion, die Pistenverlängerungen aus dem Richtplan gestrichen. Rund einen Monat vor Ablauf der Sammelfrist hat das Komitee Pro Flughafen 9812 Unterschriften dem Regierungsrat übergeben. Nötig für eine Initiative wären 6000 Unterschriften.

www.pro-flughafen.ch | www.pisteninitiative.ch



Prominente Übergabe der Initiative «Pistenveränderung vors Volk» mit NR Max Binder (Bild: zvg)

Der 100. PC-21 und zugleich das 1000. Trainingsflugzeug verlässt Produktionshalle

Am 20. Februar ist der 100. PC-21 aus der Endmontagelinie der Pilatus Flugzeugwerke AG gerollt. Es handelt sich dabei um ein Trainingsflugzeug, welches zukünftig für die königliche Luftwaffe Saudi-Arabiens im Einsatz stehen wird. Gleichzeitig ist dieser PC-21 das 1000. von Pilatus produzierte Turboprop-Trainingsflugzeug.



Über 30 Luftwaffen auf der ganzen Welt setzen auf die Trainingsflugzeuge von Pilatus und bilden damit ihre zukünftigen Militärpiloten aus. Pilatus kann mit ihrer Produktpalette stets das optimale Trainingssystem für die Anforderung der Luftwaffe anbieten und ist somit zum Weltmarktführer in diesem Bereich geworden. Der PC-21, das neuste und von Grund auf neu entwickelte Trainingsflugzeug von Pilatus, weist für ein Turboprop-Flugzeug eine noch nie dagewesene Leistung, Cockpitausrüstung, Flexibilität und Wartungsfreundlichkeit auf. Dank des Einsatzes von neusten Technologien werden Effizienz und Qualität der Pilotenausbildung

massgeblich gesteigert. Trainingsstunden, die bisher auf Jet-Trainingsflugzeugen absolviert wurden, erfolgen auf dem PC-21 Trainingssystem, wobei die vergleichsweise tiefen Lebenszykluskosten wesentliche Einsparungen bei den Ausbildungskosten der Luftwaffen mit sich bringen. Das PC-21 Trainingssystem beinhaltet nebst dem eigentlichen Flugzeug modernste Simulatoren, computergestützte Ausbildungen sowie Instruktionen im Klassenzimmer. Pilatus bietet damit das modernste und leistungsfähigste integrierte Trainingssystem an, welches auf dem Markt erhältlich ist. Aktuell wird das PC-21 Trainingssystem erfolgreich von drei Luftwaffen

genutzt: Schweiz (8 PC-21), Singapur (19 PC-21) und die Vereinigten Arabischen Emirate (25 PC-21). Die Luftwaffen von Saudi-Arabien und Katar haben sich im 2012 ebenfalls für dieses Trainingssystem entschieden und 55, respektive 24 PC-21 bestellt. Die PC-21 befinden sich aktuell in Produktion bzw. teilweise bereits in Auslieferung. Beide Luftwaffen werden zukünftig mit diesem System ihre Pilotenausbildung revolutionieren.

Neuster Kunde des PC-7 MkII ist die indische Luftwaffe, welche sich im 2012 für den Kauf von 75 Flugzeugen dieses Typs entschieden hat.



Luftfahrt – gut unterwegs

AERO 2015

Starke internationale Plattform für Piloten und den Fliegernachwuchs

Mittwoch 15. bis Samstag 18. April 2015 in Friedrichshafen

Im Mittelpunkt des Interesses stehen die Luftfahrzeuge: Vom Segelflugzeug über Ultraleichte, ein- oder mehrmotorige Kolbenmotorflugzeuge, Turboprops und Business Jets bis hin zum Gyro- oder Helikopter reicht die Palette. Mit der zweiten Sonderausstellung «Remotely Piloted Aircraft Systems Expo» werden auch unbemannte zivile Drohnen und ihre ständig wachsende Bedeutung innerhalb der Luftfahrt stärker hervorgehoben. Zudem finden die etablierten Sonderberei-

che Avionics Avenue, e-flight-expo und Engine Area in Friedrichshafen auf der AERO 2015 ihre Fortsetzung. Mit mehr als 630 Ausstellern ist die AERO 2015 derzeit auf Rekordkurs. Die meisten Innovationen werden auf der AERO wieder bei den klassischen Ultraleichten bis 472 Kilogramm zu finden sein. Ihre Attraktivität durch günstige Unterhaltskosten, eine einfach zu erlangende Pilotenlizenz und hohe Sicherheit durch das serienmässig eingebaute Fallschirmrettungssystem bleibt weiter hoch. Auf der AERO 2014 feierte die neue Ausstellung RPAS Expo (Remotely Piloted Aircraft Systems) ihre Premiere, in diesem Jahr

präsentiert sich dieser Bereich bereits deutlich vergrößert. Die Expo bietet einen umfassenden Überblick über die Einsatzmöglichkeiten der unbemannten Flugobjekte. Die AERO spielt auch eine immer wichtigere Rolle bei den großen Herstellern der Business Aviation.

Die Öffnungszeiten der AERO vom 15. April bis 18. April 2015: Mittwoch bis Freitag von 9 bis 18 Uhr und am Samstag von 9 bis 17 Uhr. Weitere Informationen unter www.aero-expo.com.

Quelle: Pressedienst AERO

Forum Flugplatz Dübendorf

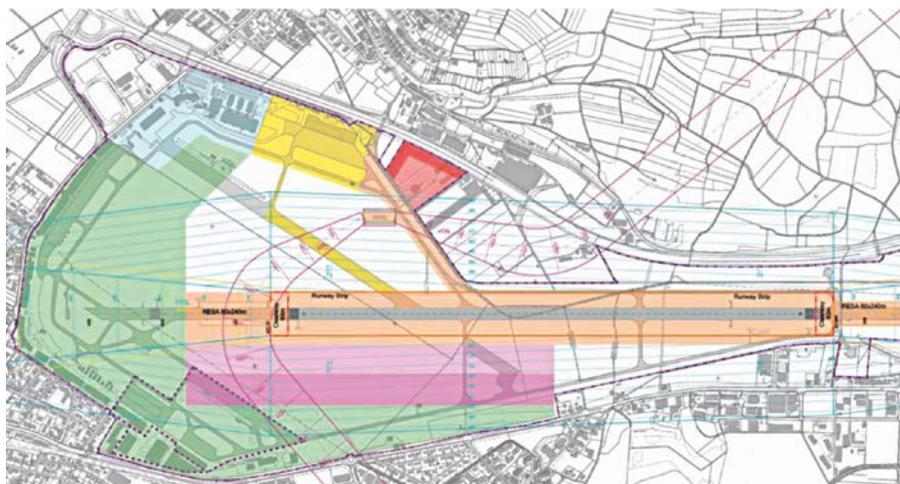
Alarmstufe 1!

Mit der öffentlichen Auflage des Gestaltungsplanes für den «Nationalen Innovationspark, Hubstandort Zürich» rückt «Visio Horribilis» einen grossen Schritt näher!

Auch wenn sich die Dokumentation wie ein Werbeprospekt für schönes Wohnen liest, so kann sie nicht darüber hinweg täuschen, dass die sich abzeichnenden Probleme nicht einmal ansatzweise gelöst sind, wie zum Beispiel jenes der Verkehrsbewältigung!

Salamitaktik, Mogelpackung oder beides?!

Man erinnere sich! Es ist noch nicht lange her, da haben Exponenten der BDP und der GLP des Dübendorfer Stadtrates im Zusammenhang mit der Direktabfertigung von Business Jets in Dübendorf, anlässlich des diesjährigen WEF, lauthals verbal auf das VBS eingedroschen. Sie erhoben den Vorwurf, es werde eine Salamitaktik betrieben, um in Dübendorf schrittweise die Zivillaviatik zu etablieren. Darauf wollen wir an dieser Stelle nicht eintreten, hingegen drängt sich der Umkehrschluss und die Frage auf, wie ist denn das Vorgehen der Zürcher Regierung bezüglich Innovationspark zu werten? Je länger man sich nämlich mit dem Gestaltungsplan befasst, desto eher kommt man zum Schluss, dass die Bevölkerung mit diesem vor ein Fait accompli gestellt wird. Und nicht nur das, das Ganze kommt einem vor wie eine Mogelpackung! Weshalb? Da wird wohl ein Gestaltungsplan aufgelegt, nur umfasst dieser gerade mal in etwa die Hälfte des effektiv bereits verplanten Areals.



Diese Grafik zeigt das ganze Ausmass des geplanten Innovationsparkes (grün – 71 ha.)

Ist dieser einmal festgesetzt und der Bauboom auf dem Flugplatz eingeläutet, dann ist es ein Leichtes, diesen Kurs weiter zu verfolgen. Zudem werden die Bürger einmal mehr mit irreführenden und beschönigenden Grössenvergleichen beruhigt. So wird auch im aufliegenden Gestaltungsplan nach wie vor von einem Areal von 230 ha gesprochen, von welchen der Innovationspark «lediglich» ca. 70 ha beanspruche, obwohl die umzäunte, zum Flugplatz gehörende Fläche gerade mal 167 ha beträgt. Wenn man davon im Endausbau (so es denn überhaupt dabei bleibt) 71 ha zubetoniert, dann wären das immerhin stattliche 42.5% (!) des Areals und nicht «nur» 30%, wie uns dies die Baudirektion vorgaukeln will! Wir halten es für eine Zumutung, von der Zürcher Regierung einen Gestaltungsplan vor-

gelegt zu bekommen, welcher so viele Fragen offen lässt und welcher es der zukünftigen Trägerschaft überlässt die Regeln zu bestimmen! Zudem bemängeln wir, dass de facto über die Köpfe der betroffenen Einwohnerschaft entschieden wird, ohne dass diese jemals befragt oder angehört wurde!

www.forum-flugplatz.ch



TERMINE 2015

15. – 18. April 2015

AERO 2015

D-Friedrichshafen
www.aero-expo.com

19. – 21. Mai 2015

EBACE 2015

Genève

15. – 21. Juni 2015

Paris Air Show

F – Paris Le Bourget
www.siae.fr

20. Juni 2015

Flugplatzfest Lommis

mit Flugzeug Taufe
www.mfgt.ch

2. – 8. August 2015

33. Pro Aero Jugendlager

S'chanf/GR
www.aeroclub.ch

8. – 9. August 2015

50 Jahre Flugplatz Sitterdorf

www.aeco.aero

14. – 16. August 2015

Schweizermeisterschaft Fallschirm

Ebnat-Kappel
www.fallschirmschule.ch

10. – 13. September 2015

Ballontage Toggenburg

www.ballontagetoggenburg.ch

Die Luftfahrt boomt

Recently published IATA World Air Transport Statistics show that airlines in the Asia-Pacific region carried the largest number of passengers of any region in 2013 with 1.012 billion passengers, an increase of 9.3% over 2012 and that the demand is staying high into 2014 with global passenger traffic results for May showing Asia Pacific carriers recorded an increase of 7.3% compared to May 2013, a significantly larger increase than either North America or Europe.

Humor-Hangar

Fliegen mit Gewinn

«Hallo, dich hat man auch schon lange nicht mehr gesehen», sagt einer zu einem Stammtischbruder, «wie läuft das Geschäft?» Da meint er: «Gar nicht schlecht, momentan handle ich mit Brieftauben, am Morgen verkaufe ich sie, und am Abend sind alle wieder da.»



Sonder-Angebot für unsere Mitglieder



Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum Vorzugspreis von jährlich CHF 52.– statt CHF 87.–, inkl. 2,5 % MwSt. und Porto.



Impressum

Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St. Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: www.jordibelp.ch
Bilder: Felix Meier, Nina Homberger

IGOL

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



Ein unvergesslicher Höhepunkt der AIR 14 (Foto: Walter Hodel)

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Freunde der Luftfahrt

Ein ausserordentliches und erlebnisreiches aviatisches Jahr neigt sich dem Ende zu. Die Schweiz feierte 100 Jahre Militärluftfahrt mit vielen in- und ausländischen Jubilaren an Anlässen in Bern, Locarno und Payerne mit wohl mehr als 400'000 Besuchern – das entspricht jedem 20.

Schweizer Einwohner – und mit unvergesslichen Flugvorführungen. Noch einmal präsentierte Saab den Gripen. Und vielleicht bald wieder, wenn die nächste Evaluation bevorsteht und auch die Hornissen abgelöst werden müssen. Einmal Gripen, immer Gripen. Gibt es noch Zweifel an der unverzichtbaren Bedeutung unserer Luftwaffe?

Umgekehrt hat unsere Luftwaffe «Franzrüti», dem idyllischen Flugplatz Wangen-Lachen zwischen Alpenrand und Zürichsee, zum 65. Geburtstag gratuliert. Fernspäher, Cougar, Hornets, Tigers und das PC-7-Team begeisterten

Prominenz und viele Besucher zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

Jubilant haben auch die Pilatus Flugzeugwerke. Der Rollout des ersten Schweizer Business Jet PC-24 am ersten August war ein choreographisches Meisterwerk und ein luftfahrtgeschichtlicher Höhepunkt der Schweizer Flugzeugindustrie aus Stans. Wie gerne würde sich die IGOL unter die Käufer mischen!

Selbst 40 Jahre waren es wert, gefeiert zu werden. Fuchs Helikopter in Schindellegi öffnete Helikopters und Hangar fürs zahlreiche Publikum. Noch ziemlich heimlich und ohne Zuschauer hob Martin Stucki erstmals seinen SKY-Helikopter ab der Piste in Mollis. Der erste erfolgreiche Schwebeflug ist jedoch der Beginn einer, EASA sei dank!, sehr langwierigen Zertifizierung.

Wie leichtsinnig die Politik mit der Luftfahrt umgeht, beweisen die Beispiele Zürich und Dübendorf. Blindflug im Zürcher Kantonsrat, welcher die nötige Pistenverlängerung verweigert und das Volk von der Mitsprache ausschliesst. Und eine Zürcher Regierung, welche die enorme volkswirtschaftliche Bedeutung der

Luftfahrt in Dübendorf kastrieren will. Ein Projekt von Ingenieur Adolf Flüeli beweist eine wesentlich bessere Lösung. Und ein Blick nach Payerne zeigt, wie Luftfahrt und Industrie in Symbiose mit dem Projekt «Aéropol» entwickelt werden können. Dort packt eine junge und dynamische, ebenso attraktive und intellektuelle Stadtpräsidentin wegweisend die Zukunft an. Daneben verkommen die 14 Thesen der Aero-suisse zur reinen Makulatur.

Ich wünsche Ihnen allen die besten Erinnerungen an 2014 und angeströmte Tragflächen im kommenden Jahr. Für Ihre Treue und Unterstützung danke ich Ihnen namens des Vorstandes ganz herzlich

Ihr
Felix Meier, Präsident



News aus der Schweiz

Pilatus News

Wussten Sie, dass

- die weltweite PC-12-Flotte nonstop 4'646'241 Stunden, also über 530 Jahre, geflogen ist?
- Alle 30 Sekunden irgendwo auf der Welt ein PC-12 startet oder landet?
- Über 100 PC-12 und PC-6 als Ambulanzflugzeuge im Einsatz sind?
- 27 Luftwaffen ihre Piloten auf Pilatus-Trainingsflugzeugen ausbilden?
- ein Pilot im Notfall innert 1,35 Sekunden via Schleudersitz aus dem PC-21 hinauskatapultiert wird?
- In einem Pilatus-Flugzeug circa 10 Kilometer Kabel verbaut werden?
- der neue PC-24 Business Jet bei Maximalstartgewicht und trockener Piste auf Meereshöhe eine Startstrecke von 820 Metern und eine Landstrecke von 770 Metern benötigt?

Quelle: Pilatus Flugzeugwerke AG
www.pilatus-aircraft.com

(Foto Felix Meier)



PILATUS PC-24 Pilatus Aircraft Ltd

DER ERSTE BUSINESS JET «MADE IN SWITZERLAND»

Eine Weltpremiere am Schweizer Nationalfeiertag: Die Pilatus Flugzeugwerke AG hat den ersten PC-24 Prototypen offiziell enthüllt. Über 25'000 Gäste haben das Spektakel auf dem Flugplatz Buochs im Herzen der Schweiz verfolgt. Das Interesse und der Andrang waren schlicht und einfach überwältigend!

Typisch, einmalig, unverwechselbar – Pilatus! Genau nach diesem Motto hat Pilatus den ersten PC-24 präsentiert. Ein Gespann von 24 Train-Pferden der Schweizer Armee, symbolisch für die Zahl des PC-24 und für seinen zukünftigen Einsatz als

«Arbeitspferd», zog den ersten Prototypen aus den Produktionshallen. Vorgängig zum Rollout des PC-24 hat Pilatus sämtliche Flugzeuge vorgefliegen, welche Pilatus in der 75-jährigen Geschichte jemals in Serie produziert hat.

Der komplett neu entwickelte PC-24 vereinigt die traditionellen Werte von Pilatus wie Vielseitigkeit, Effizienz und Schweizer Präzision erstmals in einem Jet. Der PC-24 ist der erste Businessjet weltweit, der serienmässig mit einem Frachttor ausgestattet ist und auf sehr kurzen Pisten, ja sogar auf Naturpisten, starten und landen kann. Für das PC-24 Testflug-Programm werden insgesamt drei Prototypen gebaut. Der Erstflug des ersten Prototypen, welcher am Rollout präsentiert wurde, ist für das Frühjahr 2015 geplant. Die Zer-

tifizierung und Ablieferungen an Kunden sind ab 2017 vorgesehen. Anlässlich der European Business Aviation Conference & Exhibition (EBACE) konnte Pilatus im Mai dieses Jahres innerhalb von eineinhalb Tagen 84 PC-24 verkaufen.

Der anwesende Bundesrat Ueli Maurer würdigte in seiner Rede die Leistung von Pilatus und sprach mit grossem Stolz vom neuen Schweizer Businessjet. Gleichzeitig kündigte er an, dass der Gesamtbundesrat sich für den Kauf eines PC-24 entschieden hat.

(Fotos Felix Meier)



News aus der Schweiz

40 Jahre Fuchs Helikopter Felix Meier

Im Jahr 1974 wurde das heutige Unternehmen Fuchs-Helikopter in Schindellegi (SZ) mit einem eigenen Start- und Landeplatzgelände gegründet. Durch die aviatische Tätigkeit vorerst mit der Flächenfliegerei von Vater Fuchs wurde das fliegerische Flair auch an die Tochter Lisa Stokmaier-Fuchs übertragen. Als Partner von Sikorsky Helikopter und MD Helikopter ist das Unternehmen heute aus der Heli-Szene Schweiz nicht mehr wegzudenken. 1995 hat Fuchs Helikopter erstmals in der Schweiz einen Helikopter mit einer speziellen Videokamera ausgerüstet. Das System revolutioniert die Aufnahme von Luftbildern in ganz Europa. Zum heutigen Unternehmen gehört ein umfangreiches Ersatzteillager für Helikopter mit allen dazugehörigen Dienstleistungen wie Unter-

altsbetrieb und Kundenservice. 9 Helikopter stehen für in der Flugschule für Privat- und Berufspiloten-Ausbildung im Einsatz. Zur Flotte

von Fuchs Helikopter zählt der erste in der Schweiz eingelöste Robinson R66 Turbinenhelikopter.



Seit 40 Jahren sind Fuchs Helikopter Teil der Schweizer Luftfahrt. (Foto: Felix Meier)

Herzliche Gratulation – FAI Paul Tissandier Diplom für Martin A. Messner

Das Paul Tissandier Diplom wird von der FAI an Personen vergeben, die sich durch ihren Einsatz in besonderer Weise für den privaten Luftsport auszeichnen. Unlängst wurde Martin A. Messner mit dem FAI Paul Tissandier Diploma geehrt.

Martin ist seit 1978 aktiver Ballonfahrer, zuerst als Gasballonpilot, kurze Zeit später erlernte er auch das «heisse» Fahren. Von 1979 bis 2012 bestritt er jede Schweizermeisterschaft im Heissluftballonfahren und verzeichnete diverse Erfolge. Zu

den Höhepunkten zählen sicher der Gewinn des Gordon Bennet Gasballonrennens 1984 (hiermit konnte er an den Erfolg seines Grossvaters Emil anknüpfen, der das Rennen 1908 gewann) und der Europameistertitel im Heissluftballonfahren 1986. Auch am Boden setzt sich Martin für die Luftfahrt ein. So präsierte er den SBAV von 2002 bis 2010 und war Präsident des Komitees 100 Jahre Luftfahrt. Seit zwei Jahren ist Martin auch Revisor der IGOL. Es gäbe viele weitere Aktivitäten hinzuzufügen... Wir gratulieren herzlich.



Wolkengeflüster Felix Meier



Wussten Sie, dass

- «Mountain Wilderness» ihre Mitglieder auffordert, systematisch gegen jede gesichtete Helikopterlandung in den Bergen Anzeige zu erstatten? ¹⁾
- «Mountain Wilderness» mit schöner Regelmässigkeit Journalisten mobilisiert, damit diese

mit dem Helikopter zu ihren «Stopp-Heliski»-Demonstrationen fliegen können? ¹⁾

- in den EASA-Mitglied-Staaten im Jahre 2013 mehr als 800 Millionen Passagiere in rund 6 Millionen kommerziellen Flügen befördert worden sind? ²⁾
- dass der Flughafen Frankfurt 1980 17,6 Mio Passagiere abfertigte, 2013 bereits 58 Mio und bis 2033 mit 122 Mio Passagieren rechnet? ³⁾
- dass die Durchschnittsausgaben pro abfliegendem Passagier am Flughafen Frankfurt von 2004 bis 2013 um 62% zugenommen haben? ³⁾
- es eine einzelne Gewitterwolke auf bis zu hundert Millionen Tonnen Wasser bringen kann? ³⁾
- im Winter 1910 auf dem St. Moritzersee die ersten Flugversuche in den Alpen stattgefunden haben und dort die erste Flugschule auf dem Kontinent entstand? ⁴⁾

- British Airways mit Solena Fuels zusammenarbeitet, um Flugreisen «grüner» zu machen? Im Rahmen des British Airways GreenSky Projekts arbeitet die Airline am Bau der ersten Einrichtung, um Müll in Flugzeugtreibstoff zu verwandeln. ⁵⁾
- Air France und KLM eine Pionierrolle beim sogenannten «Geotainment»-Trend zukommt? Sie bieten Passagieren Inhalte, die geografische und geschichtliche Informationen zeigen, die sich auf die Orte entlang der Flugroute beziehen. ⁵⁾

Quellen:

- 1) AOPA Position Report No 248
- 2) EASA
- 3) Credit Suisse GI Aug 2014
- 4) «Arrival 2014»
- 5) KAYAK Europe GmbH



Luftfahrt – gut unterwegs

Himmlische Geburtstage unserer Luftwaffe Felix Meier



Hoheit grüsst Luftwaffe

Drei Geburtstage und zahlreiche Jubiläen feierte die Schweiz in Payerne mit himmlischen Darbietungen. Mit einer würdigen Hommage zelebrierte die Luftwaffe 100 Jahre Schweizer Militäraviatik. Die Patrouille Suisse zauberte ihren 50. Geburtstag zusammen mit dem 25jährigen PC-7-Team in den blauen Himmel. Mit einem grossartigen und imposanten Schlusspunkt von 24 F-5 Tiger der Schweizer Luftwaffe, die zusammen die Zahl «100» mit sprichwörtlicher Präzision an den Himmel über Payerne zauberten, ist die AIR14 erfolgreich zu Ende gegangen. Die IGOL offerierte ihren Mitgliedern eine Busfahrt zur AIR 14.

Während zehn Tagen begeisterte eine gigantische Organisation am Boden und am Himmel hunderttausende von Besuchern. Flight Director Oberstleutnant Niels «Jamie» Hämmerli, selbst F/A-18-Pilot, sorgte für einen reibungslosen Ablauf aller Darbietungen von rund 200 Flugzeugen. Am Boden organisierte Oberstleutnant Sascha «José» Haller, Static Display Director und auch er F/A-18-Pilot, das präzise Aufstellen und Verschieben aller Maschinen. Mit Herzblut führte Oberstleutnant Lukas Meier, Kommandant des Lufttransport-Geschwaders 4, in sieben Bildern die Hommage, eine Ehrerbietung an 100 Jahre Militäraviatik. Eröffnet von 18 Paras mit Fahnen – Fallschirmspringer wurden in unserer Armee erstmals 1964, also vor 50 Jahren, eingesetzt – mit der Schweizer Nationalhymne erinner-

ten ein Blériot und Fokker an deren Anfänge. In den damaligen Neutralitätsbemalungen gedachten eine D-3800 Morane und P-51 Mustang, Jahrgang 1944, begleitet von einer F/A-18 an die Leistungen unserer Piloten im Zweiten Weltkrieg. Den Anbeginn des Jet-Zeitalters zeigten Vampire, Hunter, Tiger und Hornet im Quartett. Zum Zeitalter «Air transport starts rolling» formierten sich Alouette, EC-635, Cougar und Pilatus Turboporter, gefolgt von «Train the pilots» mit den Bucker- und Pilatus-Trainingsflugzeugen. Im Duo flare-sprühend führten Hornet und Cougar zukunftsweisend «now and beyond».

Himmelskreise mit und ohne Nachbrenner

Donnervögel wie die Mirage 2000, F-16, Eurofighter, Gripen, MIG-29, SU-22 und Rafale zollten der Schweiz die Ehre ebenso wie zahlreiche Kunstflug-Teams ausländischer Luftwaffen. Die Swiss gratulierte mit einem Airbus 330 in Formation mit der Patrouille Suisse. Direkt aus Deutschland überflog ein A310 MRTT-Tanker mit zwei Eurofightern im «Schlepptau». Und aus Frankreich kommend verneigte sich ein Airbus 380 eindrucksvoll kreisend vor der Jubilarin. Was sich vor 70 Jahren über dem Greifensee ereignete, simulierten der B-17-Bomber «Sally» im Tiefflug und mit einem Alarmstart einer Schweizer Morane. Denn damals im April 1944 erhielt Hauptmann Kolb nach erfolgloser Kontaktaufnahme mit dem Bomber über dem Zürichsee schliesslich den Befehl zum Abschuss. Die B-17 stürzte in den Greifensee.

Die Zukunft der Luftfahrt

Während zehn Tagen war Payerne das Zentrum der Luftfahrt. Begonnen haben die Feierlichkeiten mit einem Symposium «Aviation inspires innovation». Ein Symposium «The Future begins now» führte Vertreter aus Wirtschaft und Politik zusammen (siehe separaten Bericht). An den Wochentagen wurden VIPs, Angehörige und Pensionierte der Armee und der Luftwaffe empfangen. Ihnen allen wurde ein kurzes Nachmittagsprogramm geboten. Und jederzeit zugänglich war eine eindruckliche Präsentation aller Mittel unserer Armee, betreut von zuvorkommenden und freundlichen Armee-Angehörigen.

100 Jahre Schweizer Militäraviatik

Zwei Weltkriege und unzählige Konflikte haben die entscheidende Bedeutung der Luftwaffe bewiesen. Das Verhältnis militärischer Kräfte ist heute weitgehend von der Stärke der Luftstreitkräfte abhängig. Auf der Erde gibt es keinen Ort mehr, der nicht aus der Luft angegriffen werden könnte. Erst dann, wenn man sich eine Vorstellung von der modernen Luftkriegführung machen kann, wird man verstehen, welche Aufgaben unsere Luftwaffe im Rahmen der gesamten Landesverteidigung zu erfüllen hat. Erst dann versteht man aber auch, welche Anforderungen der Fliegereinsatz an den einzelnen Menschen, an seine Ausrüstung und an seine Ausbildung stellen.

Luftfahrt – gut unterwegs



Saluti all'Italiana



Olé über Payerne



Viva La France



Östliche Fitness Sukhoi Fitter



The Queen's Rote Pfeile



Luftfahrt – gut unterwegs



Eindrückliche Al Fursan aus den VAE



Zielschlepper einst und heute



Deutscher Airbus mit Eurofighter



Happy Anniversary



Tiger grüsst Mustang

Luftfahrt – gut unterwegs

Die Schweizer Luftwaffe ist 100 Jahre alt

Bern, 31.07.2014 – Vor genau 100 Jahren hat die Schweizer Militärluftfahrt abgehoben. Es war am 31. Juli 1914 als der Kommandant der neuen Fliegerabteilung, der Kavalleriehauptmann Theodor Real, seine Funktion übernahm. Einige Tage später trafen neun Piloten mit ihren eigenen Flugzeugen auf dem Beundenfeld in Bern ein. In Anwesenheit von Bundesrat Ueli Maurer und dem aktuellen Luftwaffenkommandanten, Korpskommandant Aldo C. Schellenberg, fand am Ort, an dem sich einst die Pioniere trafen, eine Feier statt.

Auch wenn bereits seit Beginn des 20. Jahrhunderts diverse Ballons in den Farben der Schweiz den Himmel eroberten, so fand die offizielle Geburt der Fliegertruppen doch erst am Vorabend des Ersten Weltkriegs statt. Der Kavalleriehauptmann und leidenschaftliche Flieger Theodor Real wurde zum Kommandanten ernannt. Allerdings standen ihm nur sehr bescheidene Mittel zur Verfügung. Als der Erste Weltkrieg ausbrach, wurden zunächst drei an der Landesausstellung ausgestellte Flugzeuge beschlagnahmt. Als Hangar diente eine Luftschiffhalle in Bern-Beundenfeld. Quartier wurde in einem benachbarten Bauernhof bezogen. Die Piloten, in der Mehrzahl aus der Westschweiz, brachten zum Teil ihre Maschinen und Mechaniker mit. Anfang August 1914 rückten die Herren Audemars,



Bider, Burri, Comte, Cuendet, Durafour, Grandjean, Lugrin und Parmelin ein.

Es war eine einfache, aber von Erinnerungen und Emotionen geprägte Feier, die am 31. Juli 2014 auf dem Beundenfeld in Bern stattfand, um den 100. Geburtstag der Luftwaffe offiziell zu begehen. Bundesrat Ueli Maurer hat vor den geladenen Gästen den «Nachkommen der Fluggpioniere, die sich um die Luftwaffe und damit auch um die Sicherheit der Schweiz verdient gemacht haben» gedankt. Aber der Chef des Eidgenössischen

Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport hat nicht nur einen Blick in die Vergangenheit geworfen, sondern auch nach vorne geschaut: «Wir werden auch in Zukunft eine moderne Armee mit einer modernen Luftwaffe benötigen.» Die Feier endete mit einem fliegenden Defilee, an welchem die Patrouille Suisse, das PC-7 Team und eine F/A-18 begleitet von einer Morane D-3800, einem Jäger aus dem Jahr 1939, teilnahmen. Abgerundet wurde es mit Absprünge von Fallschirmaufklärern.



100 Jahre Luftwaffe



Gemeinsam grüssen zwei Jubilare



Luftfahrt – gut unterwegs

Franzrüti feierte Felix Meier

Abheben zwischen Alpenrand und Zürichsee. Den 65. Geburtstag feierte der Flugplatz Wangen-Lachen mit einer illustren Gästeschar und vielen fliegenden Gratulanten bei wolkenlosem Himmel.

ASFG-Präsident Bruno Ruoss begrüßte namens der Ausserschwyzer Fluggemeinschaft als «höchste» Gratulanten den Schwyzer Ständerat Alex Kuprecht, Nationalrat Max Binder als Präsident der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt und Werner Ballmer als Präsident des Verbandes Schweizer Flugplätze. Bereits am Morgen landeten Vater und Sohn Bellwald aus Bex die einst in Oberrieden gebaute Comte AC-4, gefolgt am frühen Nachmittag von Albert Zeller mit seinem wunderschönen Bucker Jungmeister «Antarès». Mit Sternmotoren-Musik grüsste auf einem

Rundflug die Super Connie, eng begleitet vom für die AIR 14 in Neutralitätsbemalung glänzenden P-51 Mustang. Mit Turbinen-Sound grüsste die Luftwaffe. Zwei Cougar-Helikopter rotierten auf dem Weg nach Sion über den Zürichsee. Fünf Fallschirm-Aufklärer überbrachten die Blumen für die Grand Old Lady Trudi Hegetschweiler, die luftfahrt-begeisterte Nachbarin. Und weil der Flugplatz oftmals Trainingsbasis der Patrouille Suisse ist, flog Simon «Billy» Billeter mit seinen Bambini ein Mini-Programm für die Jubilarin. Auf dem Rückflug von einem Training begeisterte auch Martin «DJ» Vetter mit seinem PC-7-Team formvollendet und mit der neuesten Figur «Tunnel» die sehr zahlreichen Zuschauer. Finalisten der Luftwaffe waren zwei F/A-18, welche im Tiefflug grüssten. Doch was wäre Wangen-Lachen ohne Wasserflugzeuge. Der Obersee vom Zürich-

see, die einzige Wasserflug-Piste der Schweiz. «Hausherr» Ueli Diethelm mit seinem Piper Super Cub und Theo Frey mit seiner SeaBee liessen das Wasser spritzen. Mit einem rauchenden Gruss verabschiedete sich Thomas Bettermann mit seiner komplett restaurierten und wunderschönen YAK-52. Von Altenrhein brachte Stefan Longoni den Turbinen-Sound mit seiner prächtigen C-3605. Und Richtung Altenrhein verabschiedeten sich als Schluss-Bouquet drei Montgolfièren von Martin Messner, von sommerlichen Abendwinden bis ins Appenzellische getragen. Für einen reibungslosen «Flugplan» sorgte Alois «Wisi» Landolt, stets aufmerksam zwischen den Gästen und dem Funkgerät. So aufmerksam wird die ASFG auch während der vielen nächsten Jahre «Franzrüti» und seine Benutzer pflegen. Wahrlich, die Perle am oberen Zürichsee.



Majestätisch grüssen die Montgolfièren
(Foto: Felix Meier)



Zu Land und zu Wasser: Wangen-Lachen der einzige Wasserflugplatz (Foto: Rolf Ellwanger)



Alfred Comte baute nicht nur die AC-4, sondern war Mitgründer von Franzrüti



Die Region feiert den 65. Geburtstag von Franzrüti (Fotos: Rolf Ellwanger)

Luftfahrt – gut unterwegs

«Pistenveränderungen vors Volk!»

Über Veränderungen am Pistensystem des Flughafens Zürich soll künftig in jedem Fall das Volk entscheiden können. Das verlangt die kantonale Volksinitiative «Pistenveränderungen vors Volk!», die von einem breit abgestützten Komitee lanciert worden ist.

Die kantonale Volksinitiative «Pistenveränderungen vors Volk!» will eine Lücke im geltenden Flughafenengesetz füllen. Aufgrund dieser Lücke kann der Kantonsrat gegen den Willen des Regierungsrats und über den Kopf der Stimmberechtigten hinweg Veränderungen am Pistensystem des Flughafens Zürich blockieren. Ein Referendum und damit ein Volksentscheid sind nach geltendem Recht nur dann vorgesehen, wenn der Kantonsrat dem Vorhaben zustimmt.

Die Initiative ist notwendig geworden, weil sich eine Mehrheit des Kantonsrates gegen jede weitere Entwicklung des Flughafens Zürich sperrt, obwohl das Zürcher Volk in den vergangenen Jahren mehrfach mit deutlicher Mehrheit entschieden hat, dass der bestehende, ohnehin nur noch geringe Entwicklungsspielraum gewahrt bleiben soll.



www.pro-flughafen.ch/www.pisteninitiative.ch

Flughäfen – die Tore zur Welt

In einer globalisierten Welt ist die Erreichbarkeit ein wichtiger Standortfaktor. Flughäfen und entsprechende Linienverbindungen sorgen dafür. Laut Airports Council International (ACI) benutzen über 1,4 Milliarden Passagiere die Flughäfen Europas. Airbus prognostiziert, dass der Flugverkehr in den Industrieländern zwischen 2013 und 2032 um vier Prozent jährlich wachsen wird. ACI erwartet, dass die Zahl der Flughafenbenutzer bis 2030 auf fast 2,3 Milliarden steigen wird. Eine Studie rechnet damit, dass der Ferienverkehr in Schwellenländern dank steigenden Haushaltseinkommen von einem derzeit niedrigen Niveau von rund zehn Prozent kräftig zunehmen sollte. Dieses Wachstum eröffnet Chancen für Flughäfen.

Quelle: Credit Suisse Global Investor August 2014

Flughafen Zürich erneut führender Flughafen in Europa

FLUGHAFENZÜRICH

Zum elften Mal in Folge erhält der Flughafen Zürich für seine Kundenfreundlichkeit und die Erfüllung genereller Qualitätsstandards den renommierten World Travel Award.

Zum elften Mal in Folge erhält der Flughafen Zürich für seine Kundenfreundlichkeit und die Erfüllung genereller Qualitätsstandards den renommierten World Travel Award. Kriterien der Bewertung waren unter anderem die Kundenzu-

friedenheit sowie generelle Qualitätsstandards von Produkten und Dienstleistungen. In seiner Kategorie setzte sich der Flughafen Zürich gegen sieben Mitbewerber durch: Amsterdam, Barcelona, Hamburg, London/Heathrow, Lissabon, München und Paris/Charles de Gaulle.

Thomas E. Kern, CEO der Flughafen Zürich AG, betont die hervorragende Zusammenarbeit zwischen der Flughafenbetreiberin und deren Partnerfirmen: «Diese Auszeichnung gilt allen Unternehmen am Flughafen Zürich, denn sie alle tragen zum reibungslosen Betrieb und zur

hohen Qualität unseres Flughafens bei.» Seit 1993 würdigt der World Travel Award hervorragende Leistungen in der Reise- und Tourismusbranche. Der Wettbewerb wird international ausgeschrieben und von dem in London ansässigen Medienhaus World Travel Awards Ltd. (www.worldtravelawards.com) vergeben. Die Platzierungen resultieren aus den über das Internet erfassten Stimmabgaben von Reiseexperten und der breiten Öffentlichkeit.

Quelle: Flughafen Zürich AG

Zwei zusätzliche Standplätze für Airbus A380 am Flughafen Zürich

Bis anhin konnte der Airbus A380 am Flughafen Zürich an zwei Standplätzen am Dock E abgefertigt werden. Nun wurde zusätzlich je ein Standplatz am Dock E sowie am Dock B für das grösste Passagierflugzeug der Welt ertüchtigt.

Flugzeuge des Typs Airbus A380 konnten am Flughafen Zürich bis anhin an zwei Standplätzen am Dock E (E67 und E52) abgefertigt werden. Um flexibler auf operationelle Veränderungen wie Verspätungen oder Sanierungsarbeiten reagieren zu können, hat die Flughafenbetreiberin zwei weitere Standplätze (E19 und B38)

für die Abfertigung des weltweit grössten Passagierflugzeugs ertüchtigt. Hierfür wurden an den Standplätzen die Markierungen geändert, die Energieversorgung sowie am Standplatz E19 die Fluggastbrücken aufgerüstet. Auch an den Rollwegen mussten aufgrund der Grösse des Flugzeugtyps einige Änderungen vorgenommen werden. Am Standplatz B38 befindet sich der begehbare Vorfeldturm, das Flugzeug kann also von der Zuschauerterrasse Dock B aus nächster Nähe beobachtet werden. Für die regelmässige Operation wird weiterhin der Standplatz am Dock E mit drei Fluggastbrücken benutzt.

Der Flughafen Zürich ist das Tor der Schweiz zur Welt. 24.9 Millionen Menschen sind im Jahr 2013 hier abgeflogen, angekommen oder umgestiegen und machen so die wichtigste Verkehrsdrehscheibe auch zum bedeutendsten Begegnungszentrum der Region. Rund 280 Unternehmen beschäftigen über 25'000 Menschen am Wirtschaftsmotor Flughafen Zürich.

Quelle: Flughafen Zürich AG



Luftfahrt – gut unterwegs

Ein(e) Hercules wird 60

Würden Sie ein 60 Jahre altes Auto kaufen? Oder in ein 60 Jahre altes Flugzeug steigen? Tausende Menschen tun es jeden Tag. Die «Hercules» ist noch heute ein Standardflugzeug der US- und vieler anderer Streitkräfte – und soll es noch eine Weile bleiben.

Die alte Dame löscht Feuer, transportiert Kranke, versorgt Soldaten, liefert Hilfsgüter, sucht Schiffbrüchige und begibt sich mitten in die dicksten Stürme – und das mit 60. Die C-130 «Hercules» ist das erfolgreichste Transportflugzeug der Luftfahrtgeschichte. Während Technik immer schneller wird, fliegt in einem Drittel der Staaten der Welt ein Transportflugzeug, das zu Beginn der fünfziger Jahre konzipiert wurde. Und die «Hercules» soll noch lange weiterfliegen. Vor 60 Jahren (23. August 1954) hatte sie ihren Erstflug. Viele Amerikaner haben deutsche Vorfahren, auch die «Hercules». Als die USA im Koreakrieg merkten, dass sie keinen modernen Transporter hatten, forderten sie von einem Dutzend Firmen Vorschläge an. Zwölf Meter lang sollte der Frachtraum sein und eine «Trapklappe» haben. Eine Heckklappe, die runtergeklappt zur Rampe für Fahrzeuge wird, ist heute Standard. Damals war das neu. Die Amerikaner kopierten die von den deutschen entwickelten JU-252 und JU-352, die 1943 die ersten «Trapklappen» hatten. Der Beiname der JU-352 in der Luftwaffe: «Herkules».

Zuverlässig und flexibel

Die «Hercules» mit «c» hatte aber den Startvorteil, dass gerade die Turboprop-Motoren auf den Markt gekommen waren, fast 600 Kilometer in der Stunde fliegen, das hatten ein Jahrzehnt vorher nur Jagdflugzeuge geschafft – die hatten aber nicht 20 Tonnen Fracht dabei. Die Air Force war begeistert und mit ihr auch die australische Luftwaffe. «Das Erfolgsgeheimnis ist, dass die «Hercules» ein sehr zuverlässiges und flexibles Flugzeug ist», sagt Wing Commander (Oberstleutnant) Ben Poxon von der Royal Australian Air Force. Der 35-Jährige fliegt seit elf Jahren die C-130. «Sie kann auch in den Bergen fliegen, auf unebenen Pisten landen, Menschen genau so aufnehmen wie Fracht und ist dabei noch extrem verlässlich. Wir Piloten lieben sie.» Mögen die grossen Transporter mit Düsen fliegen: «Die Propeller geben uns einfach die Flexibilität, nahezu überall zu fliegen.»

Fliegende Erfolgsgeschichte

Es gibt nur zwei ältere Militärflugzeuge, die heute noch im Dienst sind: die amerikanische B-52 (April 1952) und die russische TU-95 (November

1952). Doch beide werden seit Jahrzehnten nicht mehr gebaut und führen ein Schattendasein. Die «Hercules» ist hingegen aus vier der fünf Teilstreitkräfte der USA, inklusive der Küstenwache, nicht wegzudenken. In mehr als 60 Ländern fliegt die «Hercules», und in vielen ist sie der Standardtransporter. Dabei transportiert sie nicht nur Panzer oder Hilfsgüter, sondern ist zuweilen fliegendes Krankenhaus oder sucht im Ozean nach Vermissten – notfalls auch im Sturm. Denn in Stürme fliegen auch die C-130, die Einsatzbasen für Tornadoforscher sind. Und die Variante «Gunship» ist mit Kanonen und Mörsern vollgestopft, einschliesslich einer 105-Millimeter-Haubitze – das gleiche Kaliber hat der Kampfpanzer «Leopard I». Mit einer Spezialversion sollten 1980 Geiseln aus dem Iran geholt werden. Raketen

sorgten dafür, dass der 60-Tonner mit nur gut 100 statt 600 Metern Startbahn auskam. So sollte die Maschine aus einem Stadion in Teheran starten. Damit sie da auch landen konnte, bekam das Flugzeug auch Raketen nach vorn. Doch bei einem Test zündete die Crew die Bremsraketen zu früh und die «Hercules» verwandelte sich in einen Feuerball. Wie durch ein Wunder entkam die Mannschaft. Auch wenn Dutzende C-130 abgestürzt sind, zumeist abgeschossen, gilt sie als zuverlässig. «Im Cockpit erinnert nichts mehr an 1954 und die Motoren sind viel besser», sagt Poxon. «Aber die «Hercules» ist immer noch genug echtes Flugzeug, dass das Fliegen richtig Spass macht.»

Quelle: Internet



Der «Lastwagen» der U.A.E. für ihre Kunstflugstaffel «Al Fursan» an der AIR 14 (Foto Felix Meier)

Drohnen und Flugmodelle: Anpassung der Verordnung

Bern, 10.07.2014 – In Zukunft dürfen Drohnen oder Flugmodelle in einer Entfernung von weniger als 100 Metern von Menschenansammlungen nur mit einer Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) betrieben werden. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat einer Anpassung der Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien zugestimmt. Die Anpassung tritt am 1. August 2014 in Kraft.

In Zukunft wird es verboten sein, Flugmodelle oder Drohnen mit einem Gewicht von 500 Gramm bis 30 Kilogramm in einer Entfernung von weniger als 100 Metern von Menschenansammlungen im Freien ohne Bewilligung des BAZL einzusetzen. Ab dem 1. August 2014 müssen die entsprechenden Gesuche beim BAZL eingereicht werden.

Eine Bewilligung kann unter der Bedingung erteilt werden, dass alle Vorkehrungen getroffen wurden, damit im Fall von technischen Problemen beim Fluggerät, bei der Bodenstation oder der Datenverbindung keine Drittpersonen gefährdet werden. Das BAZL wird die Wirksamkeit der präventiven Massnahmen und die Zuverlässigkeit der Systeme anhand der in der Luftfahrt geltenden Normen prüfen.

Mit der geänderten Verordnung reagiert das BAZL auf die Besorgnis der Bevölkerung über die wachsende Zahl von Drohnen am Himmel in der Schweiz. Zur Erinnerung: Der Einsatz von Flugmodellen oder Drohnen mit einem Gewicht von über 30 Kilogramm oder mit Steuerung ohne direkten Augenkontakt unterliegt bereits heute einer Sonderbewilligung durch das BAZL.

Luftfahrt – gut unterwegs

The Future begins today Felix Meier

Die Bedeutung und Highlights, Herausforderungen und Zukunft der Schweizer Luftfahrtindustrie standen im Fokus eines Symposiums an der AIR 14.

RUAG, Swissmem, Coreb und die Stadt Payerne luden Vertreter aus Wirtschaft und Politik zu einem Panel mit hochkarätigen Referenten. Weltweit sei die Schweiz ein Innovations-Leader, betonte Prof. Philippe Gillet von EPF Lausanne. Innovation sei mit Wissenschaft und Technology verbunden und verlange politische Unterstützung. Die Zukunft, so Dr. Richard Greaves von der Meggit Group, zeige ein weltweites Passagier-Wachstum von jährlich 5 Prozent, wozu es in den nächsten 20 Jahren 35'280 neue Verkehrsflugzeuge brauche. Jede neue Flugzeug-Generation sei effizienter, sei es im Bereich Bio-Fuel, elektrische Antriebe – die C-Serie von Bombardier verfügt über elektrische Bremsen – CO₂- und

Lärm-Reduktion oder im Air Traffic Management. Die Schweiz sei im Bereich Zulieferer-Industrie ein wichtiger Partner. Für Prof. Rolf Henke vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt muss der Entwicklungsdruck Vorhandenes ablösen. Die Zunahme des Luftverkehrs erfordere neue Szenarien und die Auseinandersetzung mit

den Grenzen des Wachstums. In den Hochschulen brauche es «Entrepreneurship» in den Köpfen. «Entre sol et ciel, du rêve à la réalité». Christelle Luisier, die Stadtpräsidentin von Payerne, unterstrich die Notwendigkeit der Balance zwischen Reglementation und Innovation. Visionen erfordern Glauben und Mut.



Thesen für eine neue Schweizer Luftfahrtpolitik Aerosuisse



Der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt hat an ihrer Jahresversammlung ihre Thesen für die neue Schweizer Luftfahrtpolitik präsentiert. Aufgrund ihrer herausragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung ist die Schweizer Luftfahrt ein zentraler Standortfaktor und muss gefördert werden.

Die Grundausrichtung der Luftfahrtpolitik 2004 ist nach Ansicht der Aerosuisse nach wie vor richtig, der Bericht entspreche allerdings in wesentlichen Bestandteilen nicht mehr den heutigen Gegebenheiten. Deshalb hat Verkehrsministerin Doris Leuthard entschieden, dass dieser Bericht zu aktualisieren sei.

Konsolidierte luftfahrtpolitische Vorstellungen der Branche

Die Aerosuisse hat in 14 Thesen detailliert ihre Vorstellungen zur künftigen Ausrichtung der Schweizer Luftfahrtpolitik dargelegt. Insbesondere werden die herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung, die Wichtigkeit der Nachwuchs-Sicherung, eine global abgestimmte Umweltpolitik, wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für die Schweizer Airlines, die Flughäfen und die Flugsicherung sowie eine massvolle

Regulierung thematisiert. Die General Aviation und die Luft- und Raumfahrtindustrie werden als wichtige Grundpfeiler des schweizerischen Aviatik-Systems hervorgehoben.

Direkte Flüge sind für die Wirtschaft unverzichtbar

Für die Exportwirtschaft braucht es ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Direktflugnetz und Luftfrachtsystem, denn – gemessen am Warenwert von 90 Milliarden Franken – verlassen nicht weniger als 43 Prozent der schweizerischen Exportgüter das Land auf dem Luftweg. Direktflüge sind auch ein zentraler Standortfaktor für den Erhalt bestehender und die Ansiedelung neuer Unternehmen. Ein Standort ist entweder erreichbar oder inexistent. Dies gilt primär für den Geschäftsverkehr und in zunehmendem Masse für den Tourismus, welcher für die Schweiz von grosser Bedeutung ist. Mehr als 35 Prozent der ausländischen Touristen erreichen die Schweiz auf dem Luftweg.

Die Luftfahrt schafft zahlreiche Arbeitsplätze

Die Luftfahrt ist nicht nur eine wichtige Voraussetzung für die Standortattraktivität, sondern ist selbst zu einem wichtigen Wirtschaftszweig geworden. Mehr als 180'000 Arbeitsplätze und eine Wertschöpfung von über 30 Milliarden Franken stehen in der Schweiz im Zusammenhang mit der Luftfahrt. Untersuchungen haben ergeben,

dass pro Million Fluggäste rund 1000 Arbeitsplätze direkt und weitere rund 4200 indirekt, induziert und katalytisch geschaffen werden. Eine einzige tägliche Langstreckenverbindung ab der Schweiz schafft auf dem betreffenden Flughafen über 320 Arbeitsplätze.

Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt muss deutlich verbessert werden

Die jüngste Bundesstudie zeigt klar, dass die Schweizer Luftfahrt im Bereich der politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen im internationalen Vergleich deutlich benachteiligt ist. Ausländische Fluggesellschaften drängen, teilweise unter Inanspruchnahme von direkten oder indirekten staatlichen Subventionen, in zunehmendem Masse auf die europäischen Märkte.

Da staatliche Beihilfen an Fluggesellschaften auf globaler Ebene nicht eingeklagt werden können, müssen nach Auffassung der Aerosuisse die Wettbewerbsnachteile der Schweizer Luftfahrt durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen in der Schweiz verringert werden. Dringender Handlungsbedarf besteht primär bei den Kosten für hoheitliche Sicherheitsmassnahmen, für Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung. Ferner müsse der hiesigen Luftfahrt ein massvolles Wachstum durch den Ausbau von Infrastrukturen und durch die Optimierung von Flugverfahren zugestanden werden, fordert die Aerosuisse.

SKYe SH09 Helicopter: Erfolgreicher Erstflug am 2. Oktober 2014 in Mollis



Der allererste Schwebeflug in Mollis mit Martin Stucki on the controls. (Foto Marenco)

TERMINE 2014/15

9./10. Dezember 2014

**1. Internat. Symposium
der Luft- und
Raumfahrtmuseen**

Dornier Museum,
D-Friedrichshafen
www.dorniermuseum.de

15. – 18. April 2015

AERO 2015

D-Friedrichshafen
www.aero-expo.com

19. – 21. Mai 2015

EBACE 2015

Genève

15. – 21. Juni 2015

Paris Air Show
F – Paris Le Bourget
www.siae.fr

2. – 8. August 2015

33. Pro Aero Jugendlager

S'chanf / GR
www.aeroclub.ch

7. – 9. August 2015

**50 Jahre Flugplatz
Sitterdorf**

www.aeco.aero

Mir gefällt die Helico-Revue.
www.helico-revue.com ... und wenn ich sie abonnieren würde?

Sonder-Angebot für unsere Mitglieder



Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum Vorzugspreis von jährlich CHF 52.– statt CHF 87.–, inkl. 2,5 % MwSt. und Porto.



Erlebnis
FLUGPLATZ
8589 Sitterdorf

Flugplatzfest

Sa/So, 8./9. August 2015
www.erlebnisflugplatz.ch



Impressum

Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St. Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: www.jordibelp.ch
Bilder: Felix Meier, Walter Hodel, Rolf Ellwanger

IGOL

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



AIR 14 
 PAYERNE SUISSE
 30. AUGUST 6. SEPTEMBER

Foto: Luftwaffe

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser

Wie wird das Jahr 2014 in die Luftfahrt-Geschichte eingehen? Mit der Gripen-Abstimmung hat nicht die Luftwaffe verloren, sondern unser Land Schweiz an Sicherheit. Viele sogenannte Experten und Meinungsmacher haben dazu beigetragen. Gewinnen wird die Luftwaffe dieses Jahr mit ihrem dreifachen Jubiläum. Ende Mai feierte sie in Locarno mit «Cielo Aperto». Ende Juni jubilierte der Flugplatz Dübendorf, die Wiege der Schweizer Luftfahrt, mit Zehntausenden den hundertsten militärischen Geburtstag. Falls der Bundesrat strategisch denken kann, wird er sich im Herbst zugunsten des Flugplatzes Dübendorf vernehmen müssen. Klein und bescheiden wird «Franzrüti», die idyllische aviatische Perle am Oberen Zürichsee, das 65 Jahre-Jubiläum am 22. August begehen. Lesen Sie die Kurzgeschichte dieses wunderschönen Flugfeldes zwischen Alpenrand und Zürichsee.

Payerne wird ab Ende August im aviatischen Mittelpunkt von Europa liegen. Dazu haben uns die beiden Display Directors «Jamie» und «José» an der Mitgliederversammlung mit dem vorgesehenen Programm viel mehr als «gluschtig» gemacht. Vier Tage Flugvorführungen, jeder Tag ein Höhepunkt, dazu ein internationales Symposium mit hochkarätiger Beteiligung. IGOL-Mitglieder können mit einem Bus direkt zur AIR 14 fahren (siehe Ausschreibung). Und gerade rechtzeitig ist das Buch SWISSNESS erschienen, eine einzigartige Hommage an die Patrouille Suisse und das PC-7-Team.

Schweizer Luftfahrtgeschichte schreiben auch die Pilatus Flugzeugwerke. Zu ihrem 75 Jahre-Jubiläum rollen sie am 1. August den ersten Pilatus Business Jet PC-24 aus den Hallen. Das PC-7-Team wird dann mit den von Pilatus brandneu eingebauten Rauchanlagen der eigenen Produktionsstätte rauchend gratulieren. Mit Schall, aber ohne Rauch feiert das Dornier Museum in Friedrichshafen seinen 5. Geburtstag zusammen mit den 5. Do-Days. Claude Dornier hätte

im Mai dieses Jahres seinen 130. Geburtstag feiern können. Sein Lebenswerk reiht sich in die Geschichte jener einzigartigen Pioniere, die Weltluftfahrt-Geschichte geschrieben haben. Ob einer der rund 200 Teilnehmer des JULA, welches seit vielen Jahren vom Aero-Club organisiert und von der Stiftung Pro Aero unterstützt wird, dereinst auch Luftfahrtgeschichte schreiben wird? Wir wünschen es uns und haben uns deshalb an der Spende des Huntervereins Mollis beteiligt. Allen wünsche ich ein unvergessliches Luftfahrtjahr 2014.

Herzlich
 Ihr Felix Meier, Präsident



News aus der Schweiz

«Franzrüti» – The Flying Beach Felix Meier

Am 22. August feiert die ASFG das 65 Jahre-Jubiläum des Flugplatzes Wangen-Lachen LSPV am Oberen Zürichsee.

Man schrieb das Jahr 1949, als Flugpionier Alfred Comte zusammen mit Armin Nägeli und Erich Wenner den Flugplatz «Franzrüti» gründete. Am 18. Mai 1950 wurde ein Vertrag zwischen der Genossenschaft Wangen und der «Fluggruppe am Oberen Zürichsee» FGOZ für die Pacht eines Streifens Streuland in der Franzrüti am Oberen Zürichsee als Flugzeug-Landeplatz geschlossen. Für vier Flugzeuge wurde ein Hangar gebaut. Am 29. Juni landete Erich Wenner mit einem Piper HB-OSH erstmals auf diesem Grasstreifen. 1951 verlegte der legendäre Karl Schröder seinen Wasserflugplatz von Bäch nach Franzrüti. Und schon Ende Juni 1958 fand die erste Flieger-Chilbi statt, damals sogar mit Fallschirmsprüngen. Die Wasserflugpiloten Schröder und Müller weihten 1959 ihren Wasserflugzeughangar ein.

Als Folge von internen Differenzen in der FGOZ gründeten acht Mitglieder am 9. März 1963 die ASFG «Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft». 1964 stellte diese ein Aufnahmegesuch an den Aero-Club Sektion Zürich und plante eine Pistenerverlängerung von 440 m auf 600m, was 1967 bewilligt worden ist. Robert Fuchs asphaltierte die Piste und erstellte eine Tankstelle. Im September 1974 wurde mit dem Büro-Neubau begonnen. Flugzeuge wurden ge- und verkauft, das gutnachbarschaftliche Verhältnis mit der Genossenschaft und den Nachbarn intensiv gepflegt und weitere Hangars gebaut. Seit dem 1. Juli 1994 ist die Zolabfertigung eingeführt und direkter Aus- und Einflug ist möglich. Das AMIE-System wurde in Betrieb genommen, und VASIS kann fernbedient werden. Hochwasser überflutete den Flugplatz zweimal. Im Mai 2005 wurde das Bürogebäude um- und neugebaut, worin der seit 1980 existierende Flugschule ein moderner Theorie-raum zur Verfügung steht. Eine Pistensanierung

mit einem Fein-Belag sowie die ICAO-konforme Signalisation sind im August 2012 vom BAZL abgenommen worden. Heute stehen Gast-Piloten und Flugschülern drei Cessnas, vier Piper und eine Mooney zur Verfügung, betreut von erfahrenen, langjährigen Fluglehrern. «Abheben zwischen Alpenrand und Zürichsee» heisst das Motto der Flying Beach. LSPV, eine idyllische aviatische Perle am Oberen Zürichsee.

www.flugplatzwangen.ch



Wasserflugbasis Wangen am Zürcher Obersee Felix Meier

«Einst war der Zürichsee ein Nest für überdimensionale, mit Stoff bespannte Vögel. Nicht weniger als dreissig verschiedene Wasserflugzeuge waren seit 1919 zwischen Zürich und Schmerikon im Einsatz. In den Zwischenkriegsjahren operierte die «Ad Astra Aero» von Tiefenbrunnen, der Flugzeugbauer Alfred Comte von Oberrieden aus. Vom Zürichsee nach der Innerschweiz und weiter ins Berner Oberland existierte zudem die einzige jemals in diesem Land betriebene Wasserfluglinie.

Im September 1926 endete die Geschichte des kommerziellen Wasserflugs auf dem Zürichsee.» Mit diesen Zeilen führte der Horgemer Aviatik-Journalist Hans-Heiri Stapfer in die Kleinen Schriften aus der Region «Aviatik am Zürichsee seit 1919» ein. In der Schweiz als einem mit Seen reich gesegneten Land ist die Wasserfliegerei beinahe ausgestorben. Fliegen in den frühen Zwanziger Jahren noch an die 20 Flugboote auf dem Zürichsee,

hat sich deren Zahl heute auf zwei Wasserflugzeuge verringert. In einem Hangar in Wangen, unmittelbar neben dem Flugplatz Wangen-Lachen, sind eine Piper PA-18 Super Cub HB-OPP und eine Maule M5 235 C HB-EZS stationiert. Seit 1957 nutzt Ueli Diethelm diese Basis. Seiner Initiative ist es zu verdanken, dass die Wasserfliegerei nicht vom Zürichsee verschwunden ist. Dazu verfügt er über die Bewilligungen des BAZL sowie der Kantone, welche die Hoheit über ihre Gewässer haben.

IGOL unterstützt PRO AERO Felix Meier

Bargeld für eine Jubilarin. Vergangenes Jahr feierte die Stiftung Pro Aero das 75 Jahre-Jubiläum. Anlass für den Hunterverein Mollis als Organisator des «Zigermeet» 2013, den Gewinn aus der grössten Flugveranstaltung im vergangenen Jahr auf dem Flugplatz Mollis der Pro Aero zu schenken. Und die IGOL rundete den Gewinn auf, so dass im Rahmen einer kleinen Feier der Stiftungsratspräsident Hansruedi Fehrlin einen Check über 5'000 Franken entgegennehmen konnte.



v.r.n.l. : Martin Laupper (Gemeindepräsident Glarus Nord), Kkdt aD Markus Gygax, Alfred Ritter (Kassier Pro Aero), Kkdt aD Hansruedi Fehrlin (SR-Präsident Pro Aero), Urs Hitz (Pro Aero), Peter Reumer (Präsident Hunterverein Mollis), Alfred P. Herbert (Pro Aero), Felix Meier (IGOL). Foto Walter Hodel.

News aus der Schweiz

IGOL im Banne der AIR 14 Bruno Scherrer

An der 29. ordentlichen Mitglieder-Jahresversammlung (MV) vom 13. Juni 2014 auf dem Erlebnis-Flugplatz Sitterdorf passierten alle Geschäfte ohne Gegenstimme den Anträgen des Präsidenten, so auch das Protokoll der letztjährigen MV. Im Jahresbericht wurden die wichtigsten Ereignisse erwähnt. Die Rechnung hat besser abgeschlossen als budgetiert. Der bescheidene Vermögensverzehr ist gut in die Aktivitäten der IGOL umgesetzt.

Im Anschluss an den statuarischen Teil wurden die anwesenden Mitglieder und Gäste über die geplanten Feierlichkeiten zur AIR 14 kompetent und umfassend informiert. Die beiden Referenten, beides F/A-18-Piloten, Oberstlt Nils «Jamie»

Hämmerli, Display Director AIR 14, und Oberstlt Jascha «José» Haller, Chef Static Display und Stv. Display Director AIR 14, liessen die Anwesenden eintauchen in die Vorbereitungen zum grossen Jubiläum der Schweizer Luftwaffe:

100 Jahre Luftwaffe/50 Jahre Patrouille Suisse/25 Jahre PC-7 Team

Grossartig und einzigartig wird sein, was an den beiden Wochenenden 30./31. Aug. und 6./7. Sept. in Payerne an aviatischen Leckerbissen vorbereitet und einer hoffentlich grossen Besucherkulisse dargeboten werden kann. Bereits im Vorfeld (für geladene Gäste) und während der Woche 1. bis 5. Sept. finden weitere Veranstaltungen für Jugendliche, Anwohner, Senioren und Men-

schen mit einer Behinderung statt. Nach all dem, was uns die beiden engagierten Mitglieder des OK auf eindrückliche Art präsentierten, haben viele Zuhörer den Eindruck gewonnen, dass man eigentlich an beiden Wochenenden in Payerne dabei sein sollte.

Die IGOL plant für Mitglieder und deren Angehörige eine Busfahrt aus der Ostschweiz an den Anlass. Detaillierte Informationen finden Sie im beiliegenden Flyer.

Von Altenrhein nach London

Eine Studie der Fachhochschule St.Gallen beschäftigt sich mit der Frage, ob die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für eine direkte Flugverbindung zwischen St.Gallen-Altenrhein und dem London City Airport gegeben wären. Mit einem derartigen Zusatzangebot liesse sich die Ausnutzung der einzigen Embraer 170 der People's Vienna Line, die neben den derzeit drei werktäglichen Linienflügen nach Wien von je einer Stunde Dauer noch über freie Kapazität verfügte, verbessern. Da der Flughafen St.Gallen-Altenrhein in den kommenden fünf Jahren verschiedene Bauprojekte durchführen will, darunter die Sanierung der Piste für ca 15 Mio Franken, den Bau eines neuen Hangars für 5 Mio Franken sowie die Verwirklichung eines Parkhauses, käme ihm ein Ausbau des Flugangebotes ebenfalls gelegen.

Quelle: Aeropers Rundschau 2/2014

Schweizermeisterschaft Heissluftballon 2014 im Wetterglück

Der Thurgauer Stefan Zeberli wird Schweizermeister

An der Schweizermeisterschaft Heissluftballon vom 28. Mai bis 1. Juni 2014 konnten von sieben angekündigten Wettfahrten sechs durchgeführt werden. Dies bot den Pilotinnen und Piloten die Möglichkeit, ihr Können unter Beweis zu stellen. Der Thurgauer Stefan Zeberli konnte dabei seinen bisherigen Titel verteidigen und wurde vor Marc Blaser (Lohn-Ammannsegg SO) und Roman Hugi (Turbenthal ZH) auf dem zweiten respektive dritten Platz Schweizermeister.

Grosse internationale Beteiligung

Der Anlass war mit 31 Wettkämpferinnen und Wettkämpfern aus acht Nationen (Schweiz, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Österreich, Spanien, Ungarn) sehr gut besucht. Die ausländischen Pilotinnen und Piloten kämpften nicht um den Schweizermeistertitel, sondern mit den Schweizern um den Swiss Cup. Dabei holte sich der Spanier Ivan Ayala vor Clément Seigeot (Frankreich) und Uwe Schneider (Deutschland) den Sieg.

www.smh.ch

Aufklärungsdrohnen-System der Armee soll ersetzt werden

Bern, 05.06.2014 – Das in der Schweizer Armee seit dem Jahr 2001 im Einsatz stehende Drohnensystem ADS 95 Ranger soll Ende dieses Jahrzehnts ersetzt werden. Mit der Typenwahl wird die Grundlage für die Rüstungsbotschaft geschaffen.

Die Wahl fiel auf das Drohnensystem «Hermes 900 HFE» der israelischen Firma Elbit Systems. Es handelt sich um ein unbewaffnetes Aufklärungsdrohnen-System, welches sich gegen die Mitkonkurrentin Super Heron der Firma Israel Aerospace Industries durchsetzen konnte. Die Typenwahl zu Gunsten Hermes 900 HFE basiert auf einem bes-

seren Gesamtergebnis aller beurteilten Kriterien. Die beiden Drohnensysteme hatten zuvor die Anforderungen der Vorevaluation am besten erfüllt. Das System Hermes 900 HFE ist ein allwettertaugliches und unbewaffnetes Aufklärungsdrohnen-System, das flexibler, mit längerer Verweildauer in der Luft und mit grösserer Reichweite als das jetzige System betrieben werden kann.

Die neuen Drohnen sind unbewaffnet. Kampfdrohnen sind zurzeit und auch auf absehbare Zeit kein Thema im VBS. Über den Einsatz der Drohne wird man im Rahmen der Rüstungsbotschaft, der Weiterentwicklung der Armee sowie dem Sicherheitspolitischen Bericht ausführlich Stellung



Foto: Luftwaffe

nehmen. Das neue Aufklärungsdrohnen-System (ADS 15) im Kostenumfang von rund 250 Mio. Franken wird dem Parlament voraussichtlich mit dem Rüstungsprogramm 2015 unterbreitet.



News aus der Schweiz

Bericht von der Generalversammlung des Verbands Schweizer Flugplätze VSF

Die GV fand in den Räumlichkeiten des F/A-18-Simulatorgebäudes im Beisein zahlreicher Exponenten der schweizerischen Luftfahrt statt. Sämtliche statutarischen Anträge wurden von der Versammlung einstimmig genehmigt. Präsident Werner Ballmer ging in seinem Jahresbericht auf das breite Aufgabenfeld ein, das den VSF-Vorstand im abgelaufenen Geschäftsjahr beschäftigt hat. Erwähnenswert sind unter anderem die verschiedenen Aktivitäten für angemessenere und praxisbezogenere Normen und Gesetze. Dank der Kooperationsbereitschaft der in der GASCO, General Aviation Steering Committee, zusammenschlossenen Luftfahrtverbände konnten 2013 die Voraussetzungen für eine konstruktive Zusam-

menarbeit mit den Behörden im In- und Ausland weiter verbessert werden. Die Leitung der GASCO oblag im Berichtsjahr Daniel Ruhier, Vorstandsmitglied VSF. Die Überweisung der Motion von NR Wasserfallen «Höhere Wirtschaftlichkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz dank verhältnismässigen Regulierungen» kam nicht zuletzt durch wirkungsvolle Kontakte des Vizepräsidenten Charles Riesen mit nationalen Parlamentariern und durch seine Mitarbeit im Swiss Aviation Leadership Team SALT zustande. Ins Geschäftsjahr fällt auch die Ernennung von Jorge V. Pardo zum Geschäftsführer des Verbands. Mit ihm konnte nun auch wieder eine systematische Beratung der VSF-Mitglieder realisiert werden.

Besondere Beachtung fanden die Vorträge im Anschluss an die Generalversammlung, zum Thema «Überregulierung». Sie machen die Betroffenheit der schweizerischen Luftfahrt-KMU durch unverhältnismässige Vorschriften und Regeln der Luftfahrtbehörden sichtbar und skizzieren gleichzeitig einen Weg aus dieser unbefriedigenden Situation.

Der Jahresbericht ist in seiner vollen Länge unter der Rubrik «Dokumentation» auf der VSF-Website abrufbar.

Quelle: VSF

Grosser Erfolg für den PC-24



84 Flugzeuge wurden an der Ebace 2014 in Genf verkauft, Produktion bis Ende 2019 ausverkauft!

Die Pilatus Flugzeugwerke AG freut sich bekanntgeben zu können, dass sämtliche PC-24, die während der ersten drei Produktionsjahre hergestellt werden, anlässlich der European Business Aviation Conference & Exhibition (EBACE) 2014 an den ersten beiden Messtagen verkauft werden konnten.

Quelle: Pilatus Flugzeugwerke AG

Neue Verordnung für Aussenlandungen und weniger Gebirgslandeplätze

Bern, 14.05.2014 – Der Bundesrat hat heute die neue Aussenlandeverordnung (AuLaV) verabschiedet. Sie berücksichtigt die Interessen der Wirtschaft und der Umwelt. Aufgrund unüberbrückbarer Differenzen wurde das seit Jahren laufende Überprüfungsverfahren für Gebirgslandeplätze (GLP) indes gestoppt. Deren Zahl soll auf 40 reduziert werden.

Luftfahrzeuge benötigen in der Regel für Starts und Landungen einen Flugplatz. Gerade Helikopter werden aber häufig ausserhalb von Flugplätzen eingesetzt, sei es für Arbeitsflüge oder für

Personentransporte. Bis jetzt musste jedes Unternehmen dafür jährlich beim Bundesamt für Luftfahrt (BAZL) eine Bewilligung einholen. Diese Praxis verursachte auf beiden Seiten einen hohen administrativen Aufwand ohne erkennbaren Nutzen. Die neue AuLaV entstand in einem mehrjährigen Prozess. Die nun vorliegende Verordnung ist ein Kompromiss: Auf der einen Seite werden damit Anliegen des Umweltschutzes teilweise stärker gewichtet als früher. So gelten beispielsweise strenge Auflagen oder gar Verbote für Flüge in Schutzgebiete von nationaler Bedeutung. Auf der anderen Seite profitiert die Helikopterfliegerei

von der Aufhebung der jährlichen Bewilligungspflicht und einer im Vergleich zum Ausland immer noch liberalen Gesetzgebung. Die Kantone erhalten neu die Kompetenz, Kleinbauten an Aussenlandestellen in eigener Regie bewilligen zu können. Zu Heliskiing hat der Bundesrat bereits früher entschieden, dieses unter gewissen Bedingungen weiterhin zuzulassen. Die Zahl der möglichen Gebirgslandeplätzen in der Schweiz soll aber von heute 48 auf deren 40 reduziert werden. Heute werden 42 Gebirgslandeplätze für Helikopter und Flächenflugzeuge betrieben.

News aus der Schweiz

Wolkengeflüster Felix Meier



Wussten Sie, dass

- Stefan Wunderlin Filmnächte zum Thema Luftfahrt in St.Gallen veranstaltet? Details auf der IGOL-Homepage.
- AIRBUS aufgrund der Nachfrage die Produktion des Typs A320 von 42 auf 47 Einheiten pro Monat bis zum Jahre 2015 steigern wird? ¹⁾
- BOEING letztes Jahr 1531 Flugzeuge verkaufen konnte gegenüber 1339 im Vorjahr. ⁵⁾
- die RUAG Aviation mit der «Neu-Auflage» des Musters Do 228 NG erfolgreich ist? ¹⁾
- laut jüngsten offiziellen Berechnungen des deutschen Finanzministers Christian Görker der skandalumwitterte deutsche Hauptstadtflughafen BER noch einmal um 1,1 Milliarden Euro teurer wird als bisher bekannt. Damit würden bis zur Fertigstellung mindestens 5,4 Milliarden Euro an Kosten anfallen, wobei ein Eröffnungstermin immer noch nicht in Sicht ist. Aufbringen werden das Geld die Länder Berlin und Brandenburg als Eigentümer. Ursprünglich waren die Baukosten mit zwei Milliarden Euro kalkuliert worden, als 2006 der Spatenstich erfolgte. ²⁾
- eine der führenden Airlines in Asien, Cathay Pacific, ab dem 29. März 2015 wieder non-stop-Flüge von Zürich nach Hong Kong anbietet. Die Fluggesellschaft, welche selbst aus der asiatischen Finanzmetropole Hong Kong kommt, hat die beiden Städte bereits von 1988 bis 2001 miteinander verbunden. ³⁾
- die Deutsche Flugsicherung (DFS) im Jahre 2012 rund 3 Millionen Flugbewegungen im deutschen Luftraum verzeichnete, also rund 8'000 pro Tag? ⁴⁾
- am 19. Juni 1954 eine Convair CV-240/2 der Swissair HB-IRW wegen Treibstoffmangel im Aermelkanal notwassern musste, wobei von den neun Insassen drei ertranken, weil sie nicht schwimmen konnten und keine Schwimmwesten an Bord waren? ⁵⁾
- dass vermutlich EL AL mit einer Boeing 737-800 4X-EKA das erste sicherste Verkehrsflugzeuge der Welt betreiben wird, welches mit einem «directional infrared countermeasure»-System von Elbit ausgerüstet sein wird? ⁵⁾

Quellen:

- 1) RUAG Aviation
- 2) Austrian Wings
- 3) Flughafen Zürich AG
- 4) Rheinmetall
- 5) Aeropers Rundschau

3. Bodensee Aerospace Meeting in Rorschach – Innovative Konzepte für die Luft- und Raumfahrt

Über 150 Experten aus der Luft- und Raumfahrt trafen sich zum Gedankenaustausch im Haus Würth in Rorschach.

Rorschach, 26. März 2014 (AFAC) Unter dem Titel: «Neue Geschäftsentwicklungen für die Luft- und Raumfahrtindustrie und deren Zulieferer» führte das 3. Bodensee Aerospace Meeting (BAM) Luft- und Raumfahrtexperten zusammen, um sich über aktuelle Themen der Branche auszutauschen. Nach zwei erfolgreichen Auflagen dieser Veranstaltung im Raum Friedrichshafen ist die von den Branchen-Netzwerken initiierte Fachkonferenz dieses Jahr zum ersten Mal in der Schweiz durchgeführt worden. Über 150 Fachleute aus Europa trafen sich im Haus Würth in Rorschach. Im Fokus der Konferenz standen die Themen Innovative Konzepte, Supply Chain der Zukunft sowie Trends in Service und Engineering für die Luft- und Raumfahrtindustrie und deren Zulieferer. Regierungsrat Benedikt Würth hiess die Teilnehmenden im Namen des Kantons St.Gallen in seiner offiziellen Begrüßungsrede herzlich willkommen. Mit Stolz konnte er darauf hinweisen, dass gemessen an der Anzahl der

Unternehmen, welche in der Luft- und Raumfahrt tätig sind, der Kanton St.Gallen der zweitgrösste der Schweiz ist.

Die Luft- und Raumfahrtindustrie entwickelt sich ständig weiter, was neue Innovationen mit Rücksicht auf die Umwelt- und Sicherheitsansprüche erfordert. Zwei Vertreter der Airbus Group sprachen über die zukünftige Entwicklung beim grössten europäischen Luftfahrtproduzenten und über aktuelle Aktivitäten in

der Raumfahrtsparte des Konzerns. International renommierte Referenten aus der Luft- und Raumfahrt boten interessante Einblicke in neue Technologien und regten zur Diskussion von neuen Lösungen an, die während des Programmpunktes «Meet the Expert» gezielt mit Spezialisten und neuen Geschäftspartnern vertieft werden konnten.

Felix Meier, AFAC AG



Über 150 Experten aus der Luft- und Raumfahrt trafen sich zum Gedankenaustausch im Haus Würth in Rorschach.



Luftfahrt – gut unterwegs

AVOID

Ein Prototyp des «Airborne Volcanic Object Identifier and Detector» AVOID wurde erstmals erfolgreich getestet. Der AVOID-Sensor basiert auf den Unterschieden im Infrarot-Spektrum von verschiedenen Gasen und Partikeln. So kann er beispielsweise Vulkanasche identifizieren. Weiter vermag er – jedenfalls theoretisch – Wolken aus Eiskristallen zu erkennen, und natürlich ist ein Einsatz bei Tag und Nacht möglich.

Der erste Test des neuen AVOID-Systems Ende Oktober 2013 erfolgte in Koordination mit vier Flugzeugen über der Biskaya. Ein A400M verteilte im leichten Steigflug weite Kreise ziehend

eine Tonne Vulkanasche in rund 10'000 Fuss Höhe. Die dabei erzeugte Wolke war etwa drei Kilometer lang und 200 Meter hoch. Diese Wolke wurde von einer Diamond DA42 der Fachhochschule Düsseldorf mittels Messungen in der Wolke verifiziert und Daten via Iridium-Satellit zu einem Airbus Testflugzeug zu liefern. Das A430-Werksflugzeug trug den AVOID-Sensor in einem Versuchsbehälter seitlich am Rumpf und

machte vier Anflüge in Richtung auf die Wolke. Ab ca 60 Kilometer Entfernung wurde die Wolke vom Sensor identifiziert und angezeigt. Der gesamte Ablauf wurde von einem Kamera-Flugzeug und einem Film-Team begleitet. AVOID bedeutet eine grosse Verbesserung der Sicherheit, weil damit die Möglichkeiten der Warnung vor Vulkanasche erweitert werden.

Quelle: Aeropers Rundschau 2/2014



Der AVOID-Sensor am Rumpf eines A340 Airbus (zvg)



Eine Tonne Vulkanasche, zerstäubt von einer A400M in 10'000 Fuss Höhe (zvg)

Die zehn kürzesten Linienflüge Europas!

Einmal rauf und dann gleich runter: Fliegen wie in der Achterbahn!

Auf vielen Routen innerhalb Europas dauert der Flug planmässig nicht einmal eine halbe Stunde – häufig sogar nur ein paar Minuten.

1. Westray nach Papa Westray (Flugzeit gemäss Flugplan: 2 Minuten): Die schottische Regionalfluglinie Loganair verbindet die beiden Inseln Westray und Papa Westray in nur zwei Minuten.

2. Connemara nach Inis Meáin (Flugzeit gemäss Flugplan: 8 Minuten): Die Insel Inischaan im irischen Westen wird mehrmals täglich durch Aer Arann Islands bedient, einer Fluggesellschaft, die ausschliesslich zwischen den Inseln Inis Meáin, Inis Mór sowie Inis Oirr und dem irischen Festland unterwegs ist.

3. Karpathos nach Kasos (Flugzeit gemäss Flugplan: 15 Minuten): Fast schon eine Langstrecke: Mehr als doppelt so lange wie die Verbindung von

Connemara nach Inis Meáin dauert der Flug zwischen den beiden griechischen Inseln in der südlichen Ägäis.

4. Guernsey nach Alderney (Flugzeit gemäss Flugplan: 15 Minuten): Auch zwischen den englischen Kanalinseln ist das «Island Hopping» tatsächlich nur ein kleiner Hops.

5. Brest nach Ouessant (Flugzeit gemäss Flugplan: 15 Minuten): Die Strecke auf die bretonische Atlantikinsel Ouessant – bekannt unter anderem aus dem Film «Die Frau des Leuchtturmwärters» – im Nordwesten Frankreichs ist 46 Kilometer lang und wird zweimal täglich von der Fluglinie Finist'Air bedient.

6. Burgas nach Varna (Flugzeit gemäss Flugplan: 15 Minuten): Bulgaria Air fliegt mehrmals pro Woche mit einem Jet des Typs Embraer 190 von Burgas nach Varna.

7. Land's End nach St. Mary (Flugzeit gemäss Flugplan: 19 Minuten): England ist ein Paradies

für Flugfans: In Cornwall kommen diese Airline-Afficionados zwischen Land's End und der Insel St. Mary auf ihre Kosten.

8. Laesoe nach Anholt (Flugzeit gemäss Flugplan: 20 Minuten): Die beiden dänischen Inseln im nördlichen Kattegat sind ein beliebtes Ziel bei Seglern.

9. Kirkenes nach Vardo (Flugzeit gemäss Flugplan: 22 Minuten): Zwischen den Fjorden im Norden Norwegens ist das Flugzeug das einzige mögliche Verkehrsmittel für einen Geschäfts-termin oder einen Privatbesuch.

10. Saarbrücken nach Luxemburg (Flugzeit gemäss Flugplan: 25 Minuten): Rekordverdächtig kurze Flüge sind auch im deutschsprachigen Raum keine Seltenheit.

Quelle: Wilde & Partner PR

Luftfahrt – gut unterwegs

100 Jahre Flugplatz Dübendorf – Wiege der Militäraviatik Felix Meier

Kurz nach der Jahrhundertwende begannen in Dübendorf die ersten Flugpioniere der Schweiz Aviatik-Geschichte zu schreiben. Die Swissair startete ab Dübendorf, Flugzeuge der Alliierten und der damaligen Wehrmacht fanden im Glatttal die rettende Insel und mit dem Einzug der Düsenflugzeuge erhielt der Platz den Übernamen «Düsendorf». Menschen prägten die Geschichte und waren durch ihre grosse Leidenschaft und ihr unermüdliches Engagement mit der erfolgreichen Entwicklung des Flugplatzes verbunden.

So feierte die Bevölkerung am letzten Juni-Samstag das Jubiläum bei strahlendem Wetter mit einem grossartigen Programm und drei Buch-Präsentationen. Damit machten alle klar, dass der Flugplatz Dübendorf weiter entwickelt werden und für weitere Generationen erhalten werden muss.



Vom «Tiger Meet» zurück mit der Auszeichnung «Best Team» grüssten die fünf F/A-18 der Schweizer Luftwaffe den jubilierenden Flugplatz auf ihrem Heimflug zur AFB Meiringen. (Foto Felix Meier)

Electric Taxiing Motors Could Save Airlines Millions Of Dollars



Mexican airline Interjet has signed a Memorandum of Understanding with Honeywell and Safran, developers of the Electric Green Taxiing System (EGTS), to become the first airline in the Americas to use the system which will save airlines up to \$450,000 per plane, per year once it comes to market.

EGTS uses electricity provided by the plane's Auxiliary Power Unit (APU) and to motors on the plane's main wheels to allow the plane to taxi without the use of its main engines — much like how a hybrid car uses only its battery at slower speeds. The motors allow the plane to be controlled both forward and reverse, meaning a push-back tug would not be required for the plane to depart from the gate. In addition, fewer moving vehicles in the gate area creates a safer environment for ground crews.

Quelle: AIN/Internet

Präzisionsarbeit zwischen Himmel und Erde

Am Freitag, den 7. März 2014, führte die Helikopter-Service Triet AG einen nicht alltäglichen Transport für Metallbau Jetzer und das Schloss Werdenberg durch. Um mit den Sanierungsarbeiten im kantonseigenen Schloss (SG) fristgerecht beginnen zu können, wurde ein verdeckter Kran gebraucht, der in sieben Rotationen eingeflogen wurde. Dieser kann dann aus einer Luke in der Frontfassade teleskopartig ausgefahren werden und wird jeweils nach Gebrauch nicht sichtbar sein. Ungewöhnlich, praktisch und sehr innovativ in Rücksicht auf das unter Heimatschutz stehende Schloss aus dem 12. Jahrhundert. Da es keine geeignete Kran-Zufahrt gibt, gab es nur die Lösung mittels Helikopter aus der Luft.

Es mussten mehrere Stahlträger durch eine Luke an der Süd-Fassade des Schlosses geflogen werden. Da auch noch ein Vordach als Hindernis mit alt-ehrwürdigen Kupfer-Regenrinnen vorstanden, musste eine neue Lösung gefunden werden. Dazu wurde eine Rampe mit zwei Schienen und einem Rollwagen gebaut, welche ca. 1,5m aus der Fassade herausragte. So konnten die Paletten- sowie Trägerlasten am 20m-Seil direkt auf den Rollwagen geflogen und dann herein gefahren werden. Die ca. 5,5m langen Stahlträger wurden vertikal geflogen, auf den Wagen gestellt und dann nach und nach umgekippt, bis auch der zweite Wagen platziert werden konnte. Das Gewicht pro Last variierte zwischen 250 und 430 kg.

Beteiligte waren Helikopter-Service Triet AG mit Roland Triet (Pilot), Stefan Beck (Flughelfer), Constantin Chryssanthis (Flughelfer) und Josef Kutzer (Flughelfer).

Quelle: Helikopter Service Triet



Hochpräzise Arbeit von Pilot und Flughelfern (Foto Triet)



Luftfahrt – gut unterwegs

Weltflug mit dem Flugboot Dornier Do-24 ATT von 2004 bis 2006

Friedrichshafen, 14. März 2014 – Im Zuge des Jubiläums «100 Jahre Dornier» veranstaltete das Dornier Museum Friedrichshafen einen Vortrag von Klaus Daser über den 25-monatigen Weltflug Iren Dorniers, Enkel des Luftfahrtpioniers Claude Dornier.

Das bis heute einzige flugfähige Exemplar des Typs Do 24 wurde bereits in den dreissiger Jahren von Dornier entwickelt. Während des Zweiten Weltkriegs haben sich die Maschinen dieses Typs vor allem als hochseetüchtige Seenot-Rettungsflugzeuge in weitverbreitetem Einsatz hervorragend bewährt und waren bis 1971 zu diesen Zwecken tätig. 1983 wurde die Technologie dieses Flugboots weiterentwickelt und mit neuen Motoren, trapezförmigen Tragflächen und einem Fahrwerk als Amphibischer Technologieträger (ATT) ausgerüstet und stand für umfangreiche Testflüge zur Verfügung, bevor es rund zehn Jahre lang im Deutschen Museum besichtigt werden konnte. Im Jahr 2003 ergriff Iren Dornier die Initiative und liess die Do 24 ATT über den Seeweg auf die Philippinen, seinem Wohnsitz, transportieren. Nach einer weiteren aufwändigen Restauration wurde das Flugboot wieder flugfähig gemacht und startete kurz darauf mit Iren Dornier als Pilot im Februar 2004 zu einer 25-monatigen Reise um die Welt.

Start des Weltflugs waren die Philippinen. Von dort aus ging es über Thailand, Indien und Saudi Arabien in Richtung Europa. Nach einem Aufenthalt in Berlin und München flog Iren Dornier wei-



ter über England nach Nordamerika und wasserte am 27. August 2005 auf dem Hudson River vor New York, 74 Jahre nachdem berühmten Flugschiff Do X. Nach zahlreichen Stationen in den USA war Südamerika das Ziel, bevor es im März 2006 über die Kanarischen Inseln wieder zurück nach Europa bis nach München ging. Über 50 Ziele flog Iren Dornier bei seiner Weltumrundung an. Klaus Daser, ebenfalls an diesem Projekt beteiligt, berichtet am Donnerstag, 20. März, um 18:30

Uhr im Zuge des Jubiläums «100 Jahre Dornier» eindrucksvoll über den Weltflug mit der Do 24 ATT. Daser war bei diesem Projekt vor allem als Organisator für die Zulassungen von Wasserungen und gelegentlich als Copilot verantwortlich. Nach seinem Studium des Flugzeugbaus in Braunschweig hatte er leitende Tätigkeiten in der Flugzeugentwicklung bei der Dornier GmbH in Friedrichshafen und später bei der EADS inne.

AERO 2014 – Shoppen, träumen oder staunen

606 Aussteller aus 35 Nationen beteiligten sich an der diesjährigen AERO 2014 in Friedrichshafen, der bedeutendsten Fachmesse der General Aviation Europas. Flugzeuge und Bedarfsartikel rund um die Fliegerei, mehr oder weniger Brauchbares wurde da angeboten. Die Nachfrage ziehe nach der Wirtschaftskrise wieder an, die Verkaufszahlen steigen. Businessjets und Propellermaschinen für den kommerziellen Einsatz sind nach wie vor gefragt, hört man von den Fachjournalisten und Sachverständigen beim Branchengespräch. Beim Neuheiten-Rundgang für Presseleute fielen wieder die vielen VLA's und UL's aus dem Süden und Osten auf. Dort kann man eindeutig einen Innovationschub erkennen, ebenso bei den Elektro-Flugzeugen und Helikoptern. Der Gyrocopter scheint

nun definitiv etabliert und auch «preiswert» zu sein, allerdings spricht er auch eine andere Käuferschaft an. Im Vergleich zu den Flächenflugzeugen eignet sich ein Gyrocopter weniger für längere Flugdistanzen. Die Flugzeugelektronik ist ein weiteres boomendes Segment auf der AERO 2014. Es fiel das weitgefächerte Segment der GPS-Navigation auf, seien es Software-Programme für Tablets und Smartphones, portable GPS-Geräte oder dann die Glascockpits, die schon seit längerem den Weg in die General Aviation gefunden haben. Der Interessierte muss aber feststellen, dass der grösste Teil dieser innovativen und sicherheitsrelevanten Neuheiten nicht für den Einbau in der «normalen» Flugzeugklasse zugelassen ist, da sich die EASA und die Luftämter schwer tun, diese

zu zertifizieren. Dies gilt auch für einige Antikollisionsgeräte, die man nur portabel mitführen darf. Bei den konventionellen Propellerflugzeugen ist es erst seit kurzem erlaubt, einen zugelassenen LED-Landescheinwerfer einzubauen. Lange galt es, lieber eine anfällige, vielfach defekte, urzeitliche aber zertifizierte Funzel als eine sichere und langlebige, aber nicht zertifizierte LED-Leuchte einzubauen. Gesetze und Bürokratie vor Sicherheit, möchte man meinen! 33'400 Besucher haben sie besucht, haben geträumt oder sich ihre Wünsche erfüllt. Hochmoderne UL's wird man weiterhin auf der ganzen Welt, nur nicht in der Schweiz fliegen dürfen.

Walter Herrmann, Aero-Club Ostschweiz

Luftfahrt – gut unterwegs

130. Geburtstag Prof. Claude Dorniers

Friedrichshafen, 13. Mai 2014 – Das Dornier Museum Friedrichshafen gedenkt am 14. Mai 2014 dem 130. Geburtstag des Luftfahrtpioniers Prof. Claude Dornier, das sich mit seiner Ausstellung dem Lebenswerk Claude Dorniers widmet. Mit seinen herausragenden Flugzeugkonstruktionen zählt er zu den bedeutendsten Pionieren der Luftfahrt des vergangenen Jahrhunderts.

Als Sohn deutsch-französischer Eltern kommt Claude Honoré Desiré Dornier am 14. Mai 1884 in Kempten als ältestes Kind von sieben Geschwistern zur Welt. Eigentlich möchte Claude Dornier Architekt werden – doch sein Grossvater rät ihm ab, weshalb sich Claude entschliesst, Maschinenbau an der Technischen Hochschule München zu studieren. 1907, im Alter von 23

Jahren, erhält er sein Diplom. Schon während Claude Dornier auf Bewerbungssuche ist, entwirft er erstmals Flugapparate.

Nach ersten Anstellungen als Diplom-Ingenieur in Karlsruhe sowie im württembergischen Illingen, erhält Claude Dornier im Jahr 1910 auf ein fast schon in Vergessenheit geratenes Bewerbungsschreiben von der Luftschiffbau Zeppelin GmbH ein Angebot zur Anstellung.

Claude Dornier nimmt die Herausforderung an und beginnt im Jahr 1910 seine Karriere bei der Luftschiffbau Zeppelin GmbH. Dort zeigt sich bereits in jungen Jahren seine visionäre Kraft: Sein erster Erfolg ist die Entwicklung einer «Drehbaren Langhalle für Luftschiffe», die er anschliessend patentieren lässt.

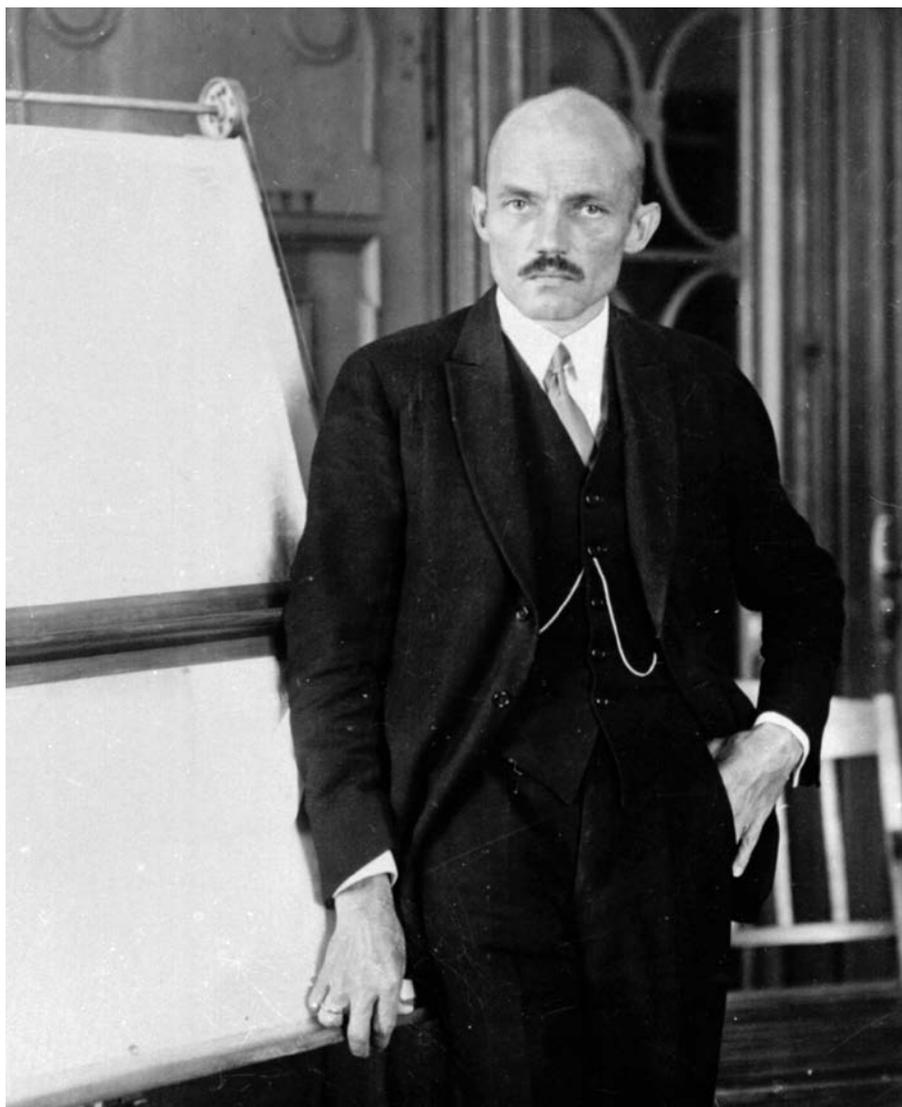
Der Beginn des Ersten Weltkrieges bringt einen rasanten Technologiesprung in der jungen

Luftfahrtindustrie mit sich. Die Entwicklung des Flugzeuges vom Aufklärungsinstrument hin zum Jagdflugzeug und Bomber verläuft rasant. Mit Kriegsbeginn erhält auch Claude Dornier den Auftrag von Graf Zeppelin Riesenflugboote zu bauen und zieht im Dezember 1914 mit seinem ersten kleinen Stab von Mitarbeitern in eine kleine Holzbaracke nach Friedrichshafen-Manzell, der Baracke Seemoos. Diese gilt bis heute als Grundstein für das Unternehmen Dornier.

Aus den Ursprüngen in der Baracke entwickelt sich ein weltweit agierendes Unternehmen der Luft- und Raumfahrt, das auch in verschiedenen anderen Technologiebereichen Fortschritte erzielt. Zwei Beispiele sollen genügen: Im Bereich der Umwelttechnologie entwickelt Dornier 1975 zusammen mit RWE das erste Solardach Deutschlands. Ein Meilenstein der Medizintechnik ist der Nierensteinlithotriptor, der auf Basis von Stosswellen eben diese nicht-operativ entfernte.

Die zahlreichen Errungenschaften in der Luftfahrt, aber auch in anderen Technologiebereichen sind vor allem auf die zu dieser Zeit sehr fortschrittliche Unternehmensführung Claude Dorniers zurückzuführen. Freies Denken bei seinen Mitarbeitern zu fördern und dadurch Pioniergeist zu entwickeln und Visionäres in ihnen zu entfachen, waren wichtige Grundsätze Claude Dorniers, was sich auch im unternehmerischen Grundsatz verbarg: «Nicht das Geldkapital bestimmt den Inhalt und Wert eines Unternehmens, sondern der Geist, der in ihm herrscht. Geist ohne Tradition ist undenkbar». Claude Dornier verstarb am 5. Dezember 1969 in Zug (Schweiz). Das Dornier Museum Friedrichshafen widmet sich dem Gedenken seiner Person und seines Lebenswerks, dem ehemaligen Luft- und Raumfahrtunternehmen DORNIER.

2014 jährt sich die Grundsteinlegung des Unternehmens Dornier zum hundertsten Mal. Anlässlich dieses Jubiläums zeigt das Dornier Museum Friedrichshafen eine neue Sonderausstellung mit dem Titel «Kreativität und Mut – Wie das Neue in die Welt kommt», die am 1. Oktober 2014 eröffnet wird. Auch ein Do 27 Flugsimulator wird ab Sommer 2014 die Dauerausstellung des Museums bereichern. Im Sinne Claude Dorniers wird das Dornier Museum zudem am 9. und 10. Dezember zu einem internationalen Symposium der Luft- und Raumfahrtmuseen nach Friedrichshafen einladen.





Luftfahrt – gut unterwegs

Mehr Meer statt nur den See sehen:

Germania startet Flüge von Friedrichshafen nach Antalya und Mallorca – Oneway-Tickets ab 79 Euro; ab Juni auch wöchentlich nach Kreta

BERLIN/ FRIEDRICHSHAFEN (w&p) – 6. Mai 2014 – Vom See ans Meer: Urlauber aus der Bodenseeregion, aus Oberschwaben und dem Allgäu kommen ab sofort komfortabel und schnell in die beliebtesten Ferienregionen rund ums Mittelmeer. Mit dem Start des zweiten wöchentlichen Flugs ins türkische Antalya ist das Sommerflugprogramm der Germania am Bodensee Airport nun fast komplett: Zusätzlich zu den Verbindungen nach Antalya und Palma de Mallorca kommt im Juni mit Kreta noch ein drittes Ziel in den Flugplan. An Bord geniessen Fluggäste den bekannten Germania-Service mit kostenlosen Snacks und Getränken, 20 kg Freigepäck und einer freundlichen Kabinen-Crew. Oliver Pawel, Chief Commercial Officer

von Germania: «Der Bodensee Airport verfügt über ein attraktives Einzugsgebiet in einer wirtschaftsstarken Region. Wir freuen uns sehr, dass wir aufgrund der grossen Nachfrage

nach Direktflügen in beliebte Ferienziele gleich mit zwei wöchentlichen Verbindungen nach Antalya und Mallorca an den Start gehen können.»
Quelle: Germania



Die Rätsel von verschwundenen Flugzeugen

Die Angst fliegt mit, dabei lässt die Statistik ihr eigentlich kaum Platz. Fliegen ist sicher. Doch immer wieder gibt es Fälle, in denen Flugzeuge mit etlichen Menschen an Bord verschwinden – nicht nur über Ozeanen.

Von dem Flugzeug fehlte fast zwei Wochen jede Spur, nachdem es über Peru in ein Gewitter geflogen war. Plötzlich stolperte, Dutzende Kilometer von der Route entfernt, dieses deutsche Mädchen aus dem Dschungel. Die 17 Jahre alte Juliane Koepcke hatte an Heiligabend 1971 den Absturz der viermotorigen Electra, in der ihre Mutter starb, überlebt. Elf Tage schlug sie sich – mit Knochenbrüchen und nur in Sommerkleid und Sandalen – durch den Urwald. Sie war die einzige Überlebende von 92 Menschen an Bord. Fliegen ist sicher. Weltweit sterben beim Absturz grösserer Maschinen jährlich nur zwischen 500 und 1000 Menschen – so viele wie auf Deutschlands Strassen in ein paar Monaten. Die Fahrt zum Flughafen mit dem Auto ist meist gefährlicher als der Transatlantikflug danach. Und dennoch fliegt bei Millionen Menschen die Angst mit. Fälle, in denen Flugzeuge einfach so verschwinden, verstärken die Furcht. Ein solches Unglück gab es schon, bevor es Flugzeuge gab: 1856 verschwand Matias Perez mit seinem Heissluftballon über Kuba. Von Ballon und Pilot wurde nie wieder etwas gesehen, aber Kubaner sagen noch heute «weggefliegen wie Matias Pe-

rez», wenn etwas verschwindet. Die Luftfahrtgeschichte kennt Dutzende Fälle von Flugzeugen, die für immer verschwanden oder erst nach Jahren gefunden wurden. Einige blieben präsent – etwa das Verschwinden von Roald Amundsen. Nach dem 1928 in der Arktis abgestürzten Flugzeug sucht die norwegische Marine noch heute. Oder Amelia Earhart, die 1937 bei einer Erdumrundung über dem Pazifik verschwand. Wurde die Amerikanerin von den Japanern beseitigt, weil sie in Washingtons Auftrag spionierte? Oder überschätzte die Flugpionierin einfach sich und ihre Lockheed? Auch nach dem Flugzeug von Antoine de Saint-Exupéry wurde Jahrzehnte gesucht. Im Juli 1944 war der Autor von «Der kleine Prinz» von einem Aufklärungsflug nicht zurückgekommen. Erst 1998 fand ein Fischer in seinem Netz das Armband des Franzosen, zwei Jahre später entdeckte eine Expedition das Wrack – 56 Jahre nach dem Absturz. Von Glenn Miller fehlt hingegen nach wie vor jede Spur. Der legendäre Bandleader verschwand im Dezember 1944 auf einem Flug von England nach Paris. Möglicherweise wurde seine kleine Maschine von Bomben getroffen, die alliierte Flugzeuge über dem Ärmelkanal loswerden mussten. Aber auch das ist nur eine Theorie. Genau wie die vom Bermuda-Dreieck. In dem verschwanden Ende 1945 gleich fünf Bomber – und das daraufhin gestartete Suchflugzeug

gleich dazu. Von Maschinen und Besatzungen sah man nie wieder etwas. 2000 wurde immerhin eine in Argentinien abgestürzte Lancasterian entdeckt, die 53 Jahre lang gesucht worden war. Nur was die letzte Nachricht aus dem Flugzeug, ein zweimal deutlich gemorstes «Stendec», bedeuten sollte, ist noch immer ein Rätsel. Alles Geschichte in Zeiten von Satelliten, GPS und Black Boxes? 1983 verschwand der Privatjet des glamourösen Unternehmers Upali Wijewardene aus Sri Lanka spurlos vor Malaysia. Von einer Twin Otter, die 1995 in Indonesien mit 14 Menschen an Bord startete, wurde nie wieder etwas gesehen. Und 2003 wurde in Angola eine Boeing 727 gestohlen. Verschiedene Behörden, unter anderem FBI und CIA, suchten vergebens nach der fast 50 Tonnen schweren Maschine. In der Nacht zum 1. Juni 2009 schliesslich verschwand ein Flugzeug über dem Südatlantik. Kein fliegender Seelenverkäufer, sondern ein Airbus der Air France mit erfahrenen Piloten. Frankreich, Brasilien und die USA suchten mit Flugzeugen, Forschungsschiffen, Tiefseerobotern und selbst Atom-U-Booten. Es dauerte zwei Jahre und kostete Dutzende Millionen Euro, bis der Flugschreiber endlich geborgen werden konnte.

Quelle: Internet

50 PATROUILLE SUISSE

100 AVIATION MILITAIRE SUISSE
25 PC-7 TEAM

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse

AIR ↑ 14

PAYERNE SUISSE

30 31 AUG 16 17 SEP



www.air14.ch

www.facebook.com/air14payerne

 Find us on Facebook

 Get it on the App Store

 Get it on Google Play



Suisse Tourisme



SBB CFF FFS



HENNIEZ

24heures

HEINEKEN

UNIBOX

Here

Payerne

Blick

Partenaire
Certifié
Accrédité

Together
ahead. RUAG

 SWISS

 BCV

TERMINE 2014

27. Juli – 2. August 2014

Pro Aero Jugendlager
www.jula-proaero.ch

1. August 2014

Roll-out Pilatus PC-24
www.pilatus-aircrat.com

31. Juli 2014

100 Jahre Luftwaffe
Bern-Beundenfeld
www.air14.ch

9./10. August

**100 Jahre Claude Dornier/
Do-Days, Dornier Museum**
D-Friedrichshafen
www.dorniermuseum.de

22. August 2014

**65 Jahre Flugplatz
Wangen-Lachen**
www.flugplatzwangen.ch

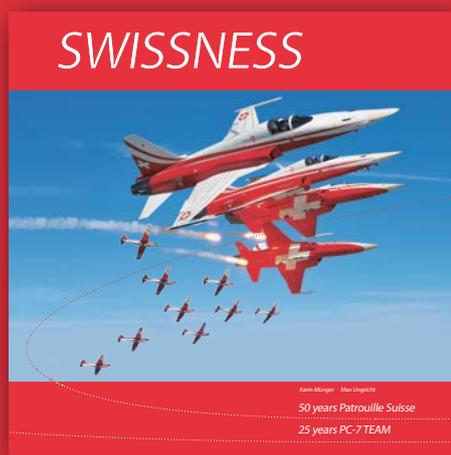
30./31. August 2014 –
6./7. September 2014

100 Jahre Luftwaffe
AIR 14 Payerne
www.air14.ch

9./10. Dezember 2014

**1. Internat. Symposium
der Luft- und
Raumfahrtmuseen**
Dornier Museum,
D-Friedrichshafen

50 years Patrouille Suisse – 25 years PC-7 TEAM



Zwei Jubiläen – ein Buch! Karin Münger und Max Ungricht präsentieren bisher unveröffentlichte Bilder und lesenswerte Episoden. Packend und anschaulich stellen sie die aktuellen Teams vor. Auf Panoramaseiten werden die Flugprogramme 2014 anschaulich dargestellt. Das attraktiv gestaltete Buch ist ein Muss für alle Liebhaber der Fliegerei! Hardcover, gebunden, Format 30 x 30 cm, 232 Seiten, davon zwei 115-cm-Panoramaseiten mit den Flugprogrammen 2014 beider Teams. Auf Kunstdruckpapier gedruckt. Mit farbigen Risszeichnungen der Flugzeuge Northrop F-5E Tiger II und Pilatus NCPC-7 Turbo-Trainer. Viele teils ganzseitige Bilder und Zeichnungen. Viersprachiger Text d/f/e/i.

Das Buch erschien am 27. Juni 2014. CHF 79.– zzgl. Versand

Probelesen und bestellen Sie bequem unter
verlag.jordibelp.ch / www.cockpit.aero

Bestellen Sie per Mail: verlag@jordibelp.ch
oder telefonisch: **031 818 01 27**

VERLAG **Cockpit**
Jordi AG – das Medienhaus



Sonder-Angebot für unsere Mitglieder



Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum Vorzugspreis von jährlich CHF 52.– statt CHF 87.–, inkl. 2,5 % MwSt. und Porto.

Impressum

Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St. Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: www.jordibelp.ch
Bilder: Felix Meier

IGOL

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero

AIR↑4+
 PAYERNE SUISSE
 30|31AUG|6|7SEP



Die Schweiz braucht einen Ersatz für den F-5E Tiger: den SAAB GRIPEN (Bild: zvg)

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser

Das diesjährige Jubiläum «100 Jahre Luftwaffe» – gefeiert wird in Bern, Locarno und Payerne – ist es wert, deren Vergangenheit zu würdigen und deren Zukunft zu gestalten. Dazu braucht die Schweiz ein neues Kampfflugzeug. Dabei desinformiert und manipuliert die Schweizer Presse

wie zu DDR-Zeiten. Tatsachen werden verdreht, Fakten ausgeblendet und journalistische Inkompetenz bewiesen. Am 18. Mai braucht es ein deutliches Ja zum Gripen. Ein Nein würde nicht nur unsere Luftwaffe schwächen, sondern wäre auch ein manifestes Zeichen von Unglaubwürdigkeit in unserer Sicherheitspolitik nach Innen und gegenüber dem Ausland.

Es braucht aber auch einen neuen luftfahrtpolitischen Bericht LUP0. Für den BAZL-Direktor steht die Revision des Luftfahrt-Gesetzes vor dem LUP0. Wiederum wird fahrlässig zuerst an der Struktur gebastelt, bevor die Strategie

definiert ist. Der LUP0 als strategische Vorgabe scheint Nebensache. Typisch Bund, kann man sagen. Und weder die Parlamentarische Gruppe Luftfahrt noch die Aerosuisse als Dachverband für die Luft- und Raumfahrt – welch himmlisches Wort! – zeigen Führungsqualitäten. Das heisere Geschrei über Südstarts ab Zürich, die Ablehnung von Pistenverlängerungen zur Erhöhung der Sicherheit, das unüberlegte Lamentieren gegen den Weiterbetrieb des Flugplatzes Dübendorf oder gegen GPS-Anflüge nach Bern übertönen jeden Fluglärm.

Ohne Lärm feierten Mitglieder und Gäste der IGOL den Neujahrs-Apéro in den Räumlichkeiten von Stadler Rail in Altenrhein. Hier führen brillante Kopf- und exakte Handarbeit zum Erfolg. Diese Präzision braucht es ebenso für unsere Gletscherpiloten, wenn sie ins enge Schlap-pin-Tal oberhalb Klosters fliegen, dort wo Otto Kreuzeder vor 60 Jahren pionierhaft seine Landungen im Bündner Schnee gelangen. Jubiläen werden dieses Jahr für einen wahren Pionier der Welt-Luftfahrt gefeiert: Claude Dornier, vor 130 Jahren geboren, gründete 1914 die

GRIPEN E Der intelligente Kampffjet für die intelligente Verteidigung



www.gripen.ch

«Dornier-Metallbauten GmbH». Gleichzeitig feiert heuer das Dornier Museum seinen fünften Geburtstag und die fünfte Durchführung der Do-Days. Die Geschichte der Luftfahrt ist reich, die Zukunft liegt in unseren Händen. Auch auf dem Stimmzettel mit einem Ja zum Gripen und zur Sicherheit unseres Landes. So feiern wir 100 Jahre Schweizer Luftwaffe. www.gripen-ja.ch

Mit Jubiläums-Grüssen
 Ihr Felix Meier, Präsident



News aus der Schweiz

Ein Flirt mit der Bahn Felix Meier

Der zur Tradition gewordene IGOL-Neujahrs-Apéro war heuer «schienengebunden». Mitte Januar liessen sich 35 Mitglieder und Gäste, darunter Nationalrat Büchel, über das Unternehmen STADLER RAIL in Altenrhein orientieren. Nach einem Apéro, grosszügig offeriert von unserer Hausbank Raiffeisen Rorschach, führten die Herren Zwicker und Müller durch die Betriebshallen.

Die IGOL-Mitglieder waren die ersten, die den im Bau befindlichen, für die Strecke Moskau-Flughafen konzipierten, neuen Aeroexpress zu Gesicht bekamen. Minsk wird die Produktionsstätte für diese Züge werden. Der Grossteil eines Stadler-Bahnwagens entsteht in präziser Handarbeit. Fahrgestelle und Motoren werden angeliefert. Pro Woche werden drei Fahrzeuge nach Erlen trans-

portiert, wo vor Auslieferung an den End-Kunden die Funktionen getestet werden. Ob THURBO, TANGO, KISS oder FLIRT, Stadler Rail sorgt für reibungslosen Betrieb und hohen Passagierkomfort. Der IGOL-Flirt mit Stadler Rail war spannend und erfolgreich. Umgekehrt schrieb uns Marcus Wörner, Assistent der Geschäftsleitung: «Wir freuen uns, dass Ihnen der Besuch gefallen hat. Wir sind stets darum bemüht, die Faszination an Schienenfahrzeugen mit Besuchergruppen teilen zu können – und wenn sich sogar Luftfahrt-Begeisterte für Züge interessieren, ist uns dies eine besondere Freude.»



Grosses Interesse von IGOL-Fliegern an der Stadler-Bahn (Bild: Felix Meier)

RAIFFEISEN
STADLER
Clevere Lösungen auf der Schiene

Arbon Classics 2014

Am 3. Mai 2014 treffen sich Oldtimerfreunde zur bereits 5. Austragung von Arbon Classics im thurgauischen Arbon am Bodensee unter dem Motto Luftfahrt im Rahmen von drei Flugshows über dem See vor dem Ausstellungsgelände.

Auch dieses Jahr werden dem Publikum zahlreiche Attraktionen geboten: Schnupperfahrten mit dem Mosterei Möhl Apfelsaft-Express und dem roten Pfeil, Rundflüge mit der legendären JU-52, Ausflugsfahrten auf dem Bodensee mit dem Raddampfer Hohentwiel und der Mars. Bei den Landfahrzeugen setzen historische Feuerwehrfahrzeuge einen Schwerpunkt. «Erschwingliche Schönheiten» werden im Rahmen eines Wettbewerbes vom Publikum prämiert. www.arbon-classics.ch

SAAB-Auftrag für die Schweiz Thomas Bosshard

8 Millionen Offset Vertrag für Orolia AG in Neuenburg

Saab hält seine Versprechen ein. Bevor ein Vertrag über den Kauf von Gripen E unterzeichnet ist, hat Saab bereits weit über 300 Millionen Offset-Aufträge in die Schweiz platziert. Diese sind gültig, unabhängig vom Ausgang der Abstimmung am 18. Mai! Saab, eine Firma, die ihre Versprechen einhält – auch unter erschwerten Bedingungen.

Orolia in Neuchâtel erhielt über Saab den Auftrag von Selex ES, Komponenten für das europäische GPS-System Galileo zu produzieren. Selex ES ist der Hersteller des revolutionären AESA

Radars, des Infrarot-Such- und Folgesystems IRST sowie des Freund/Feind-Erkennungssystems des Gripen E.

Orolia mit seinen 75 Angestellten ist der weltweite Führer für weltraumgeeignete Atomuhren und Komponenten unter dem Produktnamen Spectratime. Orolia ist der einzige Vertragslieferant in seinem Bereich für das ESA/Galileo-Programm.

Mit dem neuen Auftrag in die Westschweiz wird auch das angestrebte Verhältnis der Aufträge in den verschiedenen Sprachregionen der Schweiz verbessert. Saab zeigt damit einmal mehr, dass der Konzern ein vertrauenswürdiger Partner der Schweiz ist.

...die EASA auf Verfolgungsjagd...



News aus der Schweiz

RUAG lieferte zehn Dornier 228 nach Venezuela

Die zehn Dornier Passagierflugzeuge werden eingesetzt, um abgelegene Dörfer mit regionalen Hubs in ganz Venezuela zu verbinden und so die Zugänglichkeit im ganzen Land zu verbessern. Die Flotte besteht aus acht neuen Dornier 228 Maschinen New Generation und aus zwei revidierten Dornier 228-212. Mit dem Kauf von zehn Turbo-propflugzeugen vom Originalhersteller RUAG ist die venezolanische Regierung der erste lateinamerikanische Flottenkunde für die Dornier 228 seit der Neulancierung Ende 2010. Der in Caracas

unterzeichnete Vertrag umfasst den Flugzeugverkauf, aber auch Schulungen, Ersatzteile und Ausrüstung für den Support am Boden. «Wir sind sehr stolz, dass wir die venezolanische Regierung dabei unterstützen können, Reisen in abgelegene Gebiete zu fördern», sagt Thomas K. Schilliger, Vizepräsident Commercial Programs bei RUAG Aviation. «Dieser neue Flugdienst ist die Erfüllung eines Wahlversprechens von Präsident Maduro. Dank der Dornier-228-Flugzeuge, die diese Strecken bedienen, werden die Menschen in die-

sen entlegenen Gegenden besseren Zugang zu medizinischen und öffentlichen Einrichtungen haben sowie zu modernen Hilfsmitteln im Allgemeinen.»

**Together
ahead. RUAG**



70 Jahre Pro Flughafen – ältestes Abstimmungskomitee der Schweiz

Der Flughafen Zürich ist eine der wichtigsten Grundlagen für die erfolgreiche Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich. Dass dies heute so ist, verdanken wir der Weitsicht einiger Pioniere.



Am 5. November 1943 haben 150 Politiker und Wirtschaftsführer, angeführt von Dr. Edmund Richner als Gründer und Dr. Arnold Ith als erstem Präsidenten, das «Aktionskomitee für den Grossverkehrsflugplatz Zürich-Kloten» gegründet. An der Gründungsversammlung wurden drei Ziele formuliert: «Die Förderung aller Massnahmen zur Schaffung eines Flughafens», «die Unterstützung der Behörden in ihren Bestrebungen» und die «Aufklärung der Öffentlichkeit». Als wohl äl-

testes Abstimmungskomitee setzt sich Pro Flughafen seit 70 Jahren für diese Ziele ein – nicht selten gegen erbitterten Widerstand und üble Anfeindungen, aber vor allem mit grossem Erfolg. Zum Jubiläum gibt Pro Flughafen ein Buch über die Geschichte des Komitees heraus.

Bei der Feier zum 50-jährigen Jubiläum im Kongresshaus Zürich, dem Gründungsort des Komitees, hielt der damalige Präsident Rolf Säggerer fest: «Das Komitee Pro Flughafen befürwortet weiterhin eine Anpassung des Flughafens Zürich an die jeweiligen Bedürfnisse der Zivilluftfahrt und setzt sich für eine Offenhaltung aller Optionen bezüglich der künftigen Flughafenentwicklung ein. Dass jeder Ausbau mit den Ansprüchen der Umwelt im Einklang stehen muss, ist dem Komitee ebenso klar wie das Erfordernis, dass dabei die volkswirtschaftlichen Interessen des Kantons nicht aus den Augen verloren werden.»

Als Pro Flughafen am 5. November 2013 am Flughafen Zürich das 70-jährige Bestehen feierte, ist

dieser Aussage nichts hinzuzufügen. Und genau wie vor 70 Jahren tritt das Komitee weiterhin entschlossen dem Irrtum entgegen, eine weitere Entwicklung sei nicht mehr nötig oder lasse sich verhindern. Wir setzen uns auch in Zukunft für eine vernünftige Entwicklung des Flughafens ein, im Interesse von Bevölkerung und Volkswirtschaft und entsprechend den Erfordernissen seitens der Luftfahrt. Es ist selbstverständlich, dass dabei die Bedürfnisse von Anwohnern und Umwelt angemessen berücksichtigt werden. Damit die Erfolgsgeschichte des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich weitergeht, muss die Zürcher Bevölkerung vom Wert und der Bedeutung ihres Flughafens überzeugt sein und immer wieder von neuem überzeugt werden.

Quelle: Komitee Pro Flughafen



News aus der Schweiz

Bundesgericht rügt rechtswidrige Praxis des BAZL

Das seit vielen Jahren bestehende faktische Verbot von Ultraleichtflugzeugen mit einer Tragflächenbelastung von 20 kg/m² und mehr ist rechtswidrig. Dies hält das Bundesgericht in seinem Urteil vom 13. November 2013 fest.

In einem vom Bundesgericht zu beurteilenden Fall ging es um das Begehren der Swiss Microlight Flyers (SMF), einem Spartenverband des Aero-Club der Schweiz, ein Ultraleichtflugzeug vom Typ «P&M Aviation QuikR» in der Schweiz zum Eintrag in das Luftfahrzeugregister zuzulassen. Dies wurde vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) abgelehnt. In der Folge erhob der SMF beim Bundesverwaltungsgericht gegen den Entscheid des BAZL Beschwerde, welche abgewiesen wurde. Der SMF zog den Fall weiter und klagte beim Bundesgericht. Dieses hat nun geurteilt und dem SMF vollumfänglich Recht gegeben.

Ein jahrzehntelanger Kampf

«Das BAZL verbietet seit 29 Jahren die Zulassung von Ultraleichtflugzeugen mit der Begründung, es bestehe seitens des Amtes keine Verpflichtung, solche Luftfahrzeuge zuzulassen», verdeutlicht Anton Landolt, Präsident der SMF. «Es wurde behauptet, mit der Zulassung wären ein Mehrverkehr, zusätzliche Lärm und Schadstoffemissionen sowie negative Einflüsse auf die Umwelt und Sicherheit verbunden.» Demgegenüber stellten sich die Swiss Microlight Flyers auf den Standpunkt, dass diese Luftfahrzeuge mit einem Verbrauch von lediglich 6,5 Litern pro Stunde und modernster Motorentechnologie einen positiven Effekt auf die Umwelt haben werden, da einige

Piloten sich dazu entschliessen würden, von herkömmlichen Flugzeugen auf diese leisen und sparsamen umzusteigen.

Keine Rechtsgrundlage für das Verbot

Laut Urteil erhält nun der SMF, vertreten durch den Aero-Club-Rechtsanwalt Philip Bärtschi, vom Bundesgericht vollumfänglich Recht. Dieses hält fest, dass der Ausschluss der Zulassung dieser Flugzeuge per Richtlinie eine Gesetzesverletzung

darstelle. Auch eine Rechtsetzungsdelegation vom Bundesamt für Umwelt, Energie und Verkehr (UVEK) an das BAZL sei als gesetzeswidrig zu erachten. Eine rechtliche Grundlage für das Verbot solcher Flugzeuge existiere nicht. Die Sache wird vom Bundesgericht an das BAZL zurückgewiesen. Dieses muss nun erneut prüfen, ob das Luftfahrzeug «P&M Aviation QuikR» im Luftfahrzeugregister eingetragen und zum Verkehr im schweizerischen Luftraum zugelassen werden kann.



Das Verbot von Ultraleichtflugzeugen, im Bild das Modell «P&M Aviation QuikR», durch das BAZL erfolgte ohne Rechtsgrundlage.

Edi Manser †

Geboren am 24. September 1936, am 31. Januar 2014 gestorben

Edi Manser hat Entscheidendes für den Flugplatz Altenrhein geleistet. Ende der 80er Jahre hatte die militante AgF in einer Unterschriftensammlung über 5000 Unterschriften gesammelt und mehr oder weniger die Schliessung des Flugplatzes gefordert. Die St.Galler Regierung liess sich durch diese Unterschriften beeindrucken und nahm gegenüber dem Flugplatz eine kritische Haltung ein.

In dieser Situation gründete Edi Manser mit anderen die Vereinigung für den Flugplatz

Altenrhein (VPFA) und sammelte ebenfalls Unterschriften zugunsten des Flugplatzes. Offenbar gelang es, mehr Unterschriften zusammenzutragen als die Flugplatzgegner, worauf die St.Galler Regierung ihre Haltung änderte.

Die VPFA verteilte auch regelmässig eine Flugplatzzeitung, welche an über 5000 Empfänger ging. 1988 organisierte die VPFA auch eine erfolgreiche Airshow, die IBAS 1988. Das gute Ergebnis der Airshow verwendete er dann, um die Fluggruppe Pro Altenrhein zu gründen, um den VPFA-Mitgliedern günstige Flüge offerieren zu können.

Edi Manser setzte sich so intensiv für den Flugplatz ein, dass er darob sogar seine Firma vernachlässigte. Sein Nachfolger als Präsident der VPFA war dann Remo Freund. Die VPFA ernannte Edi Manser zu ihrem Ehrenmitglied. Die Freunde der Ostschweizer Luftfahrt haben Edi Manser viel zu verdanken und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Vorstand VPFA – IGOL

Luftfahrt – gut unterwegs

Die Swiss braucht keinen Heimatschutz Andreas Schürer / NZZ 14. Januar 2014

Es ist bemerkenswert: Die Schweizer lamentieren gerne über Fluglärm und machen der Branche mit Restriktionen das Leben schwer. Wenn sich die Konkurrenz aus dem Ausland ins Fäustchen lacht und dank starker Basis an den Heimatflughäfen aggressiv in den Schweizer Markt drängen kann, ist der Applaus über gute Preise, schmackhafte Sandwichs und hübsche Flight-Attendants gross – und der Spott über die Swiss süss. So geschehen, als die Swiss anlässlich des Empfangs des A380 der Golf-Airline Emirates in Zürich ein Warnlicht abschoss.

Sie beklagte ungleich lange Spiesse mit der Konkurrenz aus Dubai oder im Falle von Etihad aus Abu Dhabi und forderte vom Bund, Verkehrsrechte zu beschränken, Sicherheitskosten zu übernehmen und in die Ausbildung zu investieren. Der Ruf nach dem Staat wirkt befremdlich. Dennoch wäre es zu einfach, den Vorstoss der Swiss als Schrei der Eifersucht abzutun. Es ist tatsächlich so, dass die europäische Luftfahrt im globalen Wettbewerb in die Defensive gerät. Die Antwort darauf darf aber nicht protektionistisch sein: Verkehrsrechte zu beschränken, ist der falsche Weg. Es ist nicht den Golfstaaten anzulasten, dass sie die Wichtigkeit der Luftfahrt erkannt haben. Nötig ist jedoch, dass sich diese Erkenntnis auch wieder in Europa und in der Schweiz durchsetzt – und die Rahmenbedingungen verbessert werden.

Landesflughäfen kämpfen mit Engpässen

Auf dem Papier geht es der Schweizer Luftfahrt gut. Im nach wie vor gültigen luftfahrtpolitischen Bericht aus dem Jahr 2004 erklärte es der Bundesrat zum obersten Ziel, die optimale Anbindung der Schweiz an die europäischen und weltweiten Zentren zu gewährleisten. Der Luftfahrt

komme eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu, weshalb ihre Wettbewerbsfähigkeit zu fördern sei. Kein Scheich vom Golf könnte es besser formulieren – nur ist die Wirkung des Berichts in der Schweiz bisher toter Buchstabe geblieben. Wie unliberal die Luftfahrt behandelt wird, verdeutlichte eine Studie des Planungsbüros Intraplan aus dem Jahr 2012. Die Kernaussagen lesen sich wie ein Programm, um Airlines aus weniger regulierten Weltgegenden für eine Offensive auf die Swiss zu ermutigen, deren Wettbewerbsfähigkeit von den Bedingungen in der Schweiz am stärksten beschädigt wird.

Besonders einschneidend sind die Nachteile in der Schweiz bezüglich Kapazität, Betriebszeiten und Gebühren. So stossen die Landesflughäfen Zürich und Genf an Kapazitätsgrenzen – Szenarien für Ausbauten fehlen. Zürich als bedeutsamster Schweizer Hub hat mit einer Nachtruhe von 23.30 Uhr bis 6.00 Uhr zudem die ungünstigsten Betriebszeiten aller wichtigen europäischen Flughäfen. Benachteiligt ist die Luftfahrtbranche auch bezüglich der Lärm- und Sicherheitskosten. Erstere sind überdurchschnittlich hoch, Letztere werden im europäischen Ausland grossenteils vom Staat getragen.

Swiss muss Qualität verbessern

Die Liste zeigt: Nicht eine zu lockere Vergabe von Verkehrsrechten belastet die Branche, sondern das enge Korsett. Die Swiss hat keinen Heimatschutz zugut, auf bestimmte Airlines bezogene Unterstützung ist nicht opportun. Eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für alle ist aber dringend. Zuoberst auf der Prioritätenliste steht, dass Antworten auf die Kapazitätsengpässe gefunden werden. In Zürich heisst dies, dass das An- und Abflugregime vereinfacht werden muss.



Auf der Kostenseite wäre vertretbar, dass der Staat die hoheitlichen Sicherheitskosten übernimmt, die für polizeiliche Überwachungs- und Patrouillenfahrten im Kontext der Terrorismusbekämpfung anfallen. Legitim erscheint auch die Forderung nach Investitionen in die Ausbildung für Aviatikberufe, zumal diese im Luftfahrtgesetz vorgesehen sind.

Dass die Swiss von solchen Massnahmen überproportional profitieren würde, ist aus Schweizer Sicht durchaus sinnvoll. Der Hinweis auf die deutsche Eigentümerschaft ist nämlich kleinräumerisch. Müsste die Swiss das Feld räumen, würden zwar sicherlich Konkurrenten gewisse Verbindungen übernehmen. Absehbar ist jedoch, dass viele Direktflüge wegfielen und der Verkehr verstärkt über andere Drehkreuze geführt würde. Für die Wirtschaft sind Direktverbindungen aber zentral.

Ein Freiflug in eine bessere Welt ist für die Schweizer Luftfahrt aber auch mit modifizierten Rahmenbedingungen nicht erhältlich. Dass Unternehmen in der Schweiz höhere Kosten haben als in anderen Weltgegenden, ist nichts Aussergewöhnliches. Sie müssen diesen Nachteil mit innovativeren Dienstleistungen und höherer Produktivität wettmachen, um im globalen Wettbewerb bestehen zu können. Die Branche und allen voran die Swiss ist deshalb gefordert, das Geschäftsmodell der neuen Konkurrenzsituation anzupassen und die Qualität des eigenen Angebots zu verbessern. Die negativen Publikumsreaktionen auf den Aufschrei der Swiss von letzter Woche deuten darauf hin, dass Handlungsbedarf besteht.

AERO Friedrichshafen bündelt alle wichtigen Themen der Allgemeinen Luftfahrt



Friedrichshafen – Startklar: Zum 22. Mal findet vom 9. bis 12. April 2014 die wichtigste Messe für die Allgemeine Luftfahrt in Friedrichshafen am Bodensee statt. In 11 Messehallen und auf dem Static Display zwischen Messe und Flughafen präsentieren rund 600 Aussteller aus 30 Ländern die Innovationen der Branche. Vom Ultraleichtflugzeug und Gyrocopter bis zum zweimotorigen Propeller-Flugzeug, vom Hubschrauber bis zum Business Jet: Die AERO Friedrichshafen zeigt die Faszination des Fliegens in allen Facetten. Flugmotoren, Propeller, Avionik, Maintenance,

Dienstleistungen und Pilotenzubehör vervollständigen die Angebotspalette der AERO 2014.

Die nächste AERO findet vom 9. bis 12. April 2014 auf dem Messegelände in Friedrichshafen statt. Weitere Informationen unter:

www.aero-expo.com

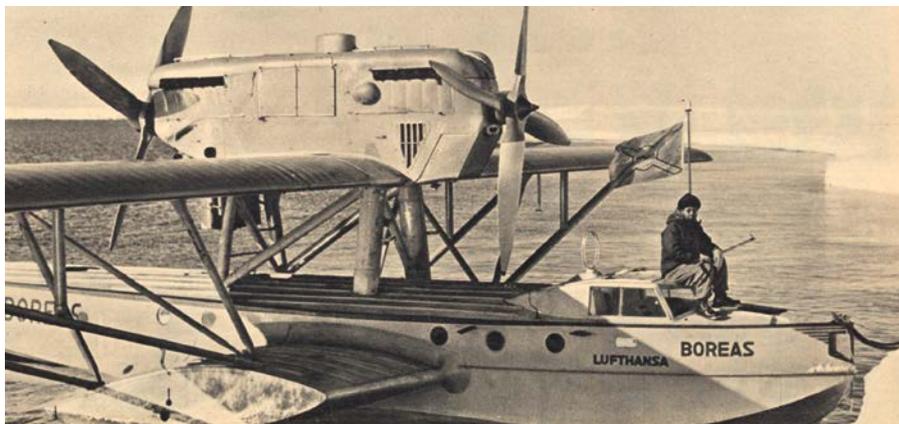


Luftfahrt – gut unterwegs

Die Entdeckung Neuschwabenlands mit zwei Dornier Walen

Mit zwei Flugbooten des Typs Dornier Wal wurde Neuschwabenland in der Antarktis im Jahr 1938/39 entdeckt. Ziel der Antarktisexpedition war, eine Landkarte der Antarktis anzufertigen, um deutsche Besitzansprüche anmelden zu können. Im Dezember 2013 jährte sich diese Forschungsexpedition mit den zwei Dornier-Walen zum 75. Mal.

Die dritte Deutsche Antarktisexpedition DAE 1938/39 wurde im Rahmen des Vierjahresplans als «Geheime Kommandosache» zur Sicherung des deutschen Walfangs vorbereitet. Sie wurde als Sommerkampagne ohne eine landbasierte Station geplant. Vom Katapultschiff «Schwabenland» sollten die zwei Dornier Wale «Boreas» und «Passat» starten und nach einem vorgegebenen Muster ein grosses Gebiet für photogrammetrische Aufnahmen zur Konstruktion einer Landkarte überfliegen, um deutsche Besitzansprüche anmelden zu könnten. Überraschenderweise



wurden nicht nur hohe Gebirgszüge entdeckt, sondern auch eisfreie Seen. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verhinderte jedoch die Ausendung einer schon vorbereiteten Landexpedition, die Passpunkte zur genauen Fixierung der Landkarte einmessen sollte. So wurde die 1939 entworfene Landkarte von Neuschwabenland bis

1986 immer wieder verbessert. Die übrigen wissenschaftlichen Ergebnisse waren ebenfalls sehr interessant, wurden jedoch wegen des Krieges wenig im Ausland bekannt.

Quelle: Dornier Museum

Dornier Do 17 aus dem Ärmelkanal geborgen

Am 26. August 1940 hatte ein Bomber des Typs Dornier Do 17 Z2 des Kampfgeschwaders 3 nach einem Angriff auf England und Beschuss durch Flugabwehrkanonen eine Notwasserung vor der Küste von Kent eingeleitet. Zwei der vier Besatzungsmitglieder kamen dabei ums Leben, die beiden anderen gerieten in Kriegsgefangenschaft. Über 70 Jahre hat das Flugzeug in der Nordsee vor der Küste Englands in 15 Metern Tiefe gelegen. Im Juni 2013 gelang es dem Royal Air Force Museum, das Flugzeug aus den Goodwind Sands vor Ramsgate aus dem Ärmelkanal zu bergen. Es ist das bis heute einzige erhaltene Flugzeug dieses Typs. Vor den Augen der Öffentlichkeit findet

ein aufwändiger Konservierungs- und Restaurierungs-Prozess statt. Die Geschichte der jungen Besatzungsmitglieder der Maschine mit der Kennung 5K+AR steht für eine ganze Generation von Menschen in der europäischen Geschichte und macht die Erhaltung dieses technischen Mahnmals zur Pflicht für die nachfolgenden Generationen.

913 Maschinen vom Typ Do 17 sind nach dem Erstflug 1938 gebaut worden. Bei einem Gewicht von knapp neun Tonnen erreichte die Do eine Höchstgeschwindigkeit von 421 km/h.

Quelle: Dornier Museum



130 Jahre Claude Dornier Gründer und Wegbereiter

Claude Honoré Desiré Dornier wird am 14. Mai 1884 in Kempten geboren. Nach einem Maschinenbaustudium beginnt er 1910 seine Karriere bei der »Luftschiffbau Zeppelin GmbH«. Hier entwickelt er eine drehbare Halle für Luftschiffe. Graf Zeppelin erkennt und fördert Claude Dorniers Talent sofort. In einer eigenen Abteilung kann er sich nun technischen Konstruktionen und Versuchen widmen. Aus dieser Abteilung geht im Dezember 1914 die »Dornier-Metallbauten GmbH« mit Sitz in Friedrichshafen-Manzell hervor. 1932 wird Claude Dornier Alleingesellschafter.

In den 1920er Jahren realisiert er eine Vielzahl von Flugzeugprojekten, die – technisch revolutionär – fast vollständig aus Metall gefertigt sind: Der Merkur erfliegt sieben Weltrekorde, der Polarforscher Roald Amundsen erkundet 1925 mit dem Wal in spektakulären Flügen die Arktis, das Flugschiff Do X geht als grösstes Flugzeug seiner Zeit in die Geschichte ein. Da viele der über 100 Flugzeugtypen im Ausland produziert werden, erlangt Dornier bereits früh internationale Anerkennung. Nach seinem Tod am 5. Dezember 1969 geht der Dornier-Konzern in eine Erbgemeinschaft seiner Witwe und seiner sechs Söhne über.

Quelle: Dornier Museum

Luftfahrt – gut unterwegs

Hans Burkhard Felix Meier

Ein Schweizer Flugpionier von Richterswil

Geboren am 20. Februar 1888 in Richterswil und begeistert von der Luftfahrt studierte Hans Burkhard nach einer Mechanikerlehre bei BBC in Baden am Technikum in Burgdorf und an der Fachschule für Automobil- und Flugzeugbau in Mainz. Am 25. August 1911 erwarb er in Mormelon (F) auf einem Nieuport-Eindecker seine Flug-Brevet No. 20, ausgestellt vom Schweizerischen Aero-Club. Doch bereits im Februar 1911 konstruierte er einen Doppeldecker, mit welchem er auf dem zugefrorenen St. Moritzer-See Flugversuche unternahm. Erfolgrlos, weil der Motor über zu wenig Leistung verfügte. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs entwickelte Burkhard als Oberingenieur und Chefkonstrukteur den damals berühmten zweimotorigen Gotha-Bomber. Und im Jahre 1917 konstruierte Burkhard das erste asymmetrische Flugzeug der Welt.

Die Lebensgeschichte von Hans Burkhard publizieren wir in einer nächsten Ausgabe von AIRMAIL.

Flughafen Zürich als drittbester Flughafen der Welt ausgezeichnet

FLUGHAFENZÜRICH

Nachdem der Flughafen Zürich bereits zehn Mal hintereinander zum besten Flughafen Europas gewählt wurde, erhielt er an den renommierten World Travel Awards die Auszeichnung als drittbester Flughafen weltweit.

Der World Travel Award wurde bereits zum 20. Mal verliehen. Er gilt als der «Oscar der Reisebranche» und wird durch eine Onlineabstimmung von Reisebüros und Passagieren bestimmt. Platz 1 belegte auch dieses Jahr Seriensieger Singapore Changi Airport, gefolgt von Dubai. Bereits zum zweiten Mal nach 2011 gelang dem Flughafen Zürich der Sprung unter die ersten Drei.

Nominiert für den World Travel Award in der Kategorie «World's Leading Airport 2013» waren 16 Flughäfen: Abu Dhabi International Airport, Auckland International Airport, Beijing Capital

Airport, Cancun International Airport, Dubai International Airport, Ibrahim Nasir International Airport (Malediven), Lima Jorge Chavez International Airport, Madrid Barajas International Airport, O.R. Tambo International Airport (Südafrika), O'Hare International Airport (USA), Sangster International Airport (Jamaica), Singapore Changi Airport, Sir Seewoosagur Ramgoolam International Airport (Mauritius), Sydney Airport und Wellington International Airport.

Der World Travel Award wurde am 30. November 2013 in Doha, Katar, verliehen. Seit 1993 würdigt die Auszeichnung hervorragende Leistungen in der Reise- und Tourismusbranche. Die renommierten Preise werden international ausgeschrieben und von dem in London ansässigen Medienhaus World Travel Awards Ltd. (www.worldtravelawards.com) vergeben.

Wolkengeflüster Felix Meier



Wussten Sie, dass

- vor 30 Jahren der Ostschweizer Hanspeter Köstli das Fliegermuseum Altenrhein gegründet und diesem zahlreiche Flugzeuge geschenkt hat, darunter einige, welche er von der Schweizer Fliegertruppe käuflich erworben hatte?
- ab dem 1. Februar 2014 der Lärmfünfliber am Flughafen Zürich sistiert wurde. Die Gebühren für abfliegende Passagiere fallen somit tiefer aus als heute. ¹⁾
- die Schweiz neue EU-Regelungen für die Zivilluftfahrt übernimmt: An seiner Sitzung vom 2. Dezember 2013 hat der Gemischte Luftverkehrsausschuss Schweiz-EU die Übernahme verschiedener EU-Erlasse durch die Schweiz

beschlossen. Die neuen Bestimmungen betreffen die Flug- und Luftsicherheit sowie die Flugsicherung. Sie treten am 1. Februar 2014 in Kraft. ²⁾

- BAZL-Direktor Peter Müller auf die Aussage in der NZZ, es brauche einen neuen luftfahrtpolitischen Bericht, sagt: «Das ist eine Idee, die wir diskutieren.» ³⁾
- im vergangenen Jahr in der Asien-Pazifik-Region 5'600 Flugzeuge rund 950 Mio Passagiere befördert haben? ⁴⁾
- der Flughafen Singapur im Jahre 2012 mehr als 53 Mio Passagiere verzeichnete und in den nächsten 10 Jahren eine dritte Startbahn und zwei neue Terminals bauen will? ⁴⁾
- auch die Flughäfen Kuala Lumpur, Seoul, Jakarta und Delhi ihre Flughäfen ausbauen werden? ⁴⁾
- Peking, dessen bestehender Flughafen hinter Atlanta (USA) der zweitmeist frequentierte der Welt ist, einen völlig neuen Flughafen bauen will? ⁴⁾
- Air New Zealand die sicherste Fluggesellschaft der Welt ist. Das geht aus der Sicherheitsbilanz des deutschen Unfalluntersuchungsbüros JACDEC für 2013 hervor, die das Magazin «Aero International» in seiner jüngsten

Ausgabe veröffentlicht. Gemessen an Verkehrsleistung und Zwischenfällen verdrängte die Airline aus Neuseeland die bisher führende Finnair. Die Lufthansa als beste deutsche Airline fiel vom 11. auf den 18. Platz, Air Berlin von Rang 23 auf 26. Alle grossen Gesellschaften blieben von schweren Unglücken verschont – 2013 gilt so als eines der sichersten Jahre der Luftfahrtgeschichte. ⁵⁾

- der Flughafen St.Gallen-Altenrhein zurzeit 70 Abstellplätze für Jets und Kleinflugzeuge anbietet, diese aber nicht mehr ausreichen? ⁶⁾
- der geplante neue Hangar C6 rund 70 auf 65 Meter gross und Platz für zehn Kleinflugzeuge bieten soll und gemäss Flughafenbetreiber rund fünf Millionen Franken kosten wird? ⁶⁾

Quellen:

- 1) Flughafen Zürich AG
- 2) GS UVEK
- 3) NZZ am Sonntag vom 19.1.2014
- 4) Assoc. of Asia Pacific Airlines
- 5) JACDEC Hamburg
- 6) SGTB

Termine 2014

5. April

Modellbau-Börse Mollis,
Flugplatz Mollis /
Huntermverein Mollis
www.huntermverein.com

9. – 12. April

AERO Friedrichshafen
www.aero-expo.com

14. Mai

Geburtstag Claude Dornier
(14. Mai 1884)

20. – 22. Mai

EBACE, Genève
www.ebace.aero

20. – 25. Mai

ILA Berlin Air Show
www.ila-berlin.de

29. Mai – 1. Juni

75 anni Aeroporto Locarno
«Cielo Aperto»
www.alba-ticino.ch

27. Juni

100 Jahre Luftwaffe, Dübendorf
www.air14.ch

4. – 6. Juli

9. International Held Balloon
Trophy, Appenzell

31. Juli

100 Jahre Luftwaffe
Bern-Beundenfeld
www.air14.ch

9./10. August

100 Jahre Claude Dornier /
Do-Days, Dornier Museum
D-Friedrichshafen
www.dorniermuseum.de

6./7. September

100 Jahre Luftwaffe AIR 14
Payerne
www.air14.ch

DO-DAYS

DAS FLUGWOCHELENDE

FLY-IN MIT GASTFLUGZEUGEN

9. & 10. AUGUST 2014

DORNIER MUSEUM

SA + SO, 9 - 18 UHR:
RAHMENPROGRAMM MIT
ZAHLEICHEN HIGHLIGHTS

SA, 20 UHR:
PILOT'S PARTY

WWW.DORNIERMUSEUM.DE

RC & FULL SIZE HELICOPTER MAGAZIN

HELICO-REVUE

Mir gefällt die Helico-Revue.
... und wenn ich sie abonnieren würde?

www.helico-revue.com

Sonder-Angebot für unsere Mitglieder



Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum Vorzugspreis von jährlich CHF 52.- statt CHF 87.-, inkl. 2,5 % MwSt. und Porto.

Impressum

Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St. Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: www.jordibelp.ch
Bilder: Felix Meier

IGOL

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



Der Vorstand der IGOL wünscht allen frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr 2014. Bild: Walter Hodel

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser

Disziplin, Kontinuität und Respekt scheinen je länger je mehr in weite Ferne zu rücken. Wenn man sich im Alltag so umschaute, sei es im Verkehr, ÖV, Einkauf und und... Meiner Meinung nach ist für zu Viele zu viel selbstverständlich geworden. Doch auch hier keine Regel ohne Ausnahmen!

Wenn man alleine die aviatischen Anlässe des Jahres 2013 in der Schweiz nimmt und die Menschen, welche hinter deren Organisation stehen, ist die Regel der Ausnahme bestätigt. Dass diese Anlässe nicht ohne die entsprechenden Akteure stattfinden können, versteht sich von selbst. Wenn man den Pilotinnen und Piloten fasziniert zuschaut, was in der Luft mit Flugzeugen, Helikoptern und Modellgeräten alles möglich ist und man diese Darbietungen denn auch entsprechend respektiert, erkennt man, dass dazu viel Disziplin und Kontinuität nötig ist. Und wenn im Verband geflogen wird, kommt

noch die vierte Eigenschaft dazu – Vertrauen. Dank all diesen Menschen und ihren Engagements konnten viele von uns unbeschwerte und schöne Flugfeste und fliegerische Anlässe erleben wie zum Beispiel:

- 50 Jahre Flugplatz Amlikon (wobei für das Wetterpech am Samstag die besten Organisatoren nichts können)
- 50 Jahre Flugplatz Lommis
- Temporäres Flugfest Hagenbuch
- Modellflugzeug-Veranstaltung im Stadtgebiet von Konstanz
- Zigermeet in Mollis

Dann nicht zu vergessen die diversen Meetings wie die Rheintaler und Toggenburger Ballontage und die verschiedenen Meisterschaften, sei es im Segel-, Motor- oder Modellflug, beim Fallschirmspringen oder Ballonfahren und die Tage der offenen Türen. Dass auch Begeisterung geweckt werden kann ohne Fest, aber mit grossem und persönlichem Engagement, zeigt die Projektwoche «Segelfliegen» in St. Gallen-Altenrhein, die von Markus Hösli von der SG Säntis

geleitet wurde. All denen, die hinter der Organisation irgendeines Anlasses, auch nicht aviatischer Art stehen, danke ich und hoffe, dass es auch in Zukunft solche Menschen geben wird. Unterstützen können wir diese Personen, indem wir unsere Vereine unterstützen und ihnen treu bleiben.

Für den nahenden Jahreswechsel und die entsprechende Zeit der Besinnung wünsche ich Ihnen auch namens der IG Ostschweizer Luftfahrt alles Gute und freue mich für uns alle auf ein erlebnisreiches 2014.

Peter J. Schneider

Vorstandsmitglied IGOL
Präsident Aero-Club Ostschweiz

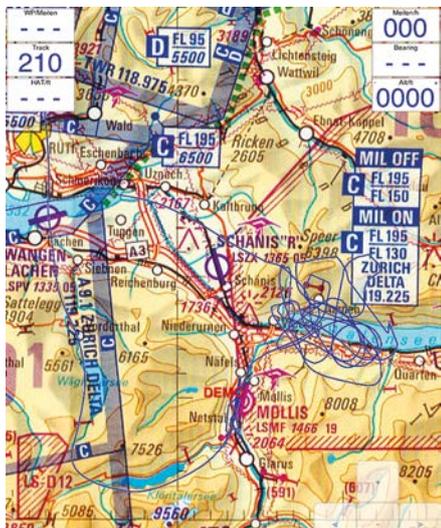


News aus der Schweiz

Zigermeet 2013 – die grösste Flugschau der Schweiz Felix Meier/Walter Hodel

Aviatic pur am 7. September in Mollis. 90 Jahre nach dem ersten Flugtag war der Glarner Flugplatz Mollis Schauplatz der grössten diesjährigen Flugschau in der Schweiz.

Das Organisationskomitee des Huntervereins Mollis mit den vielen freiwilligen Helfern arbeitete während Monaten auf die grösste diesjährige Flugschau hin. Bereits zum fünften Mal organisierte der Verein ein sogenanntes «Zigermeet». Die Flugschau im «Zigerschlitz» ist weit über die Schweizer Grenzen hinaus bekannt und zog viel Publikum aus dem Ausland an. Die Flugschau wurde damit auch zum Werbeinstrument für den Tourismus.



Warteschlangen im Holding, wenn die Flugdienstleitung überlastet ist. Bild: zvg

90 Jahre Aviatic im Glarnerland

Bereits vor 90 Jahren lockten Flugzeuge rund 4'000 zahlende Zuschauer nach Mollis. Die Flugveranstaltung mit zwei Schweizer Flugpionieren fand am 3. April 1923 auf der Molliser Allmend, also auf der grünen Wiese, statt. Mittlerweile starten und landen die Flugzeuge in Mollis nicht mehr nur auf der Wiese. Den Piloten steht zusätzlich eine Asphaltpiste von 1'800 Metern Länge zur Verfügung. Die Fliegerei hat im Glarnerland eine lange Tradition, und ein grosser Teil der Bevölkerung steht hinter ihrem Flugplatz. Dies zeigte sich auch, als sich die Schweizer Luftwaffe nach 72 Jahren aus dem Glarnerland zurückzog. Seither suchte man im Kanton nach einer Lösung für den weiteren Betrieb des Flugplatzes. Seit dem 1. Januar ist der Flugplatz im Besitz der Gemeinde Glarus Nord. Zurzeit laufen die Projektarbeiten für die Nutzung der Infrastruktur als Zivilflugplatz. Doch schon am 7. September stand das Glarnerland



Wenn ein Helikopter Kopf steht (BO-105 D-HSDM).

Bild: Walter Hodel

im Rampenlicht der internationalen Aviatic. Das Zigermeet 2013 hat bei schönstem Wetter mehr als 20'000 Besucher nach Mollis gelockt. Organisiert wurde die Flugschau vom Hunterverein Mollis unter Leitung von Peter Reumer und mit Unterstützung der IGOL und der AFAC.

Spektakel am Glarner Himmel

Das Programm des Zigermeet 2013 versprach ein einmaliges Spektakel. Allein die für eine Flugschau einmalige Kulisse in Mollis machte die Veranstaltung zum Highlight. Mit den beliebten Botschaftern der Lüfte, der Jetkunstflugstaffel Patrouille Suisse und dem Soloprogramm eines Transporthelikopters des Super Puma Display Teams sorgte die Schweizer Luftwaffe für zwei absolute Höhepunkte im Flugprogramm. Die regelmässige Teilnahme der Patrouille Suisse an Flugtagen in Mollis darf man durchaus als Dank und Anerkennung der Luftwaffe an die Glarner Bevölkerung sehen. Aus dem Ausland kam das Flying Bulls Aerobatics Team in die Schweiz. Die Formation mit vier tschechischen Propellerflugzeugen Zlin 50 LX bot ein tolles Akrobatikprogramm. Akrobatik auf höchstem Niveau flog auch der amtierende sechsfache Kunstflugschweizer-



Kauft Glarus einen SAAB Gripen? Bild: Markus Dussy

meister Bruno Müller mit seiner Suchoi 26.

Der Innerschweizer Flugzeughersteller Pilatus war mit seinem Erfolgsmuster, dem Geschäftsreiseflugzeug PC-12, in der statischen Ausstellung und dem Trainingsflugzeug der neuesten Generation, dem PC-21, im Flugprogramm vertreten. Eindrucksvoll war die Flugvorführung der viermotorigen Breitling Super Constellation im engen «Zigerschlitz». Weitere Höhepunkte waren der Papyrus Hunter aus St. Stephan, brilliant geflogen von Ueli Leutert, der Vampire Trainer aus Sion sowie der Tiger Hunter aus Altenrhein. Die legendären North American P-51D Mustang mit Christoph Nöthiger, die Supermarine Spitfire XVIIe mit Stephen Stead sowie die Jak-31 mit Andy Bickmore erinnerten an die Zeiten der berühmten Warbirds. Der Schweizer «Jetman» Yves Rossy mit seinem Raketenanzug flog eine atemberaubende Schau durch das Tal, teilweise in Formation mit seinem Absetz-Helikopter. Dass auch ein Helikopter Ballett fliegen kann, demonstrierte Rainer Wilke mit seiner Bölkow BO 105 mit Loops und Rollen. Doch auch in der statischen Ausstellung wurde einiges geboten. Das Mock-up des schwedischen Kampfflugzeuges neuester Generation SAAB Gripen wurde von Klein und Gross belagert, die von schwedischen Luftwaffenpiloten in die Geheimnisse und Vorzüge des ausgewählten Nachfolgers für den F-5E Tiger eingeweiht wurden. Die bekannte Glarner Skirennfahrerin Vreni Schneider amtierte beim Wettbewerb mit tollen Flugpreisen als Glücksfee. An verschiedenen Verkaufs- und Informationsständen konnten sich die



Vreni Scheider als Wettbewerbs-Glücksfee im Interview mit dem IGOL-Präsidenten. Bild: Walter Hodel

Besucher mit der Luftfahrt vertraut machen oder aviatische Souvenirs erstehen. Unfallfrei und begeistert, das war das erreichte Ziel des OK.

www.zigermeet.ch

News aus der Schweiz

Flugfest – Hagenbuch



Samstag/Sonntag, 24./25. August 2013

(AeCO) Zahlreiche Besucher, interessierte Fliegerfans aus nah und fern sowie Piloten mit ihren Maschinen aus der ganzen Schweiz trafen sich am Wochenende vom 24./25. August 2013 auf einem Feld bei Hagenbuch im Bezirk Winterthur zum zweitenmal nach 2013. Ein Höhepunkt war die Vorführung der Mustang P-51 von Christoph Nöthiger.

50 Jahre Flugplatz Amlikon Bruno Scherrer

Vor 50 Jahren mussten die beiden Vereine «Segelfluggruppe Cumulus» und «Motorfluggruppe Thurgau» den Flugplatz, der damals auf der Allmend in Frauenfeld war, räumen, weil der Platz allein für militärisches Übungsgelände genutzt wurde. Die Segelflieger erhielten in Amlikon an

der Thur Land zugeteilt und die Motorflieger solches in Lommis. Seither gingen die Segelflieger und die Motorflieger «getrennte Wege», früher verbunden in der Sektion Thurgau des Aero-Club der Schweiz, seit 1995 verbunden im Aero-Club Ostschweiz.



Aérodrome de Bressaucourt Felix Meier

Mit Prominenz und Musik ist am 7. September 2013 der jüngste und wohl letzte neue Regional-Flugplatz der Schweiz «Aérodrome du Jura»

eingeweiht worden. Massgeblich zur positiven Entwicklung beigetragen hat unser IGOL-Vizepräsident Bruno Scherrer.



Am 7. September 2013 wurde der Aérodrome du Jura offiziell mit einem Flugplatzfest eingeweiht. Bild: zvg

Besichtigung REGA



IGOL vermittelte Mitgliedern und Gästen Mitte Oktober einen interessanten Einblick hinter die Kulissen der REGA-Zentrale in Kloten. Bild: Felix Meier

Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Elmar Wilczek:

Spurensuche – Wasserflugzeuge vor Immenstaad

Donnerstag, 14. November 2013 um 19:30 Uhr
im Bürgersaal in Immenstaad

75 Jahre Schweizer Stiftung Pro Aero Felix Meier



Aus den Händen von Stiftungsratpräsident Hansruedi Fehlrlin nehmen Thomas Hurter, Zentralpräsident AeCS, und Marco Schnyder, langjähriger Leiter der JULA, den Preis entgegen. Bild: Fredy Frutig/Helico Revue

Unter dem Namen «Schweizer Stiftung PRO AERO» besteht eine am 19. Mai 1938 auf Initiative des Aero-Clubs der Schweiz mit der Unterstützung des Eidgenössischen Luftamtes gegründete Stiftung. Sie bezweckt die Förderung der schweizerischen Luftfahrt, insbesondere bei der Jugend und im Bereich der sportlichen Betätigung und sie schenkt neben der Förderung der Flugsicherheit auch den Anliegen des Umweltschutzes gebührende Beachtung. Die Stiftung erstrebt eine enge Zusammenarbeit mit dem Aero-Club der Schweiz und bemüht sich, auch bei den Behörden aller Stufen und bei anderen Institutionen das Verständnis für die Bedürfnisse der schweizerischen Luftfahrt zu fördern. Die Stiftung Pro Aero ging 1938 aus dem Aero-Club hervor. Letzterer konnte die vielfältigen Aufgaben und Anforderungen, auch finanzieller

Natur, nicht mehr bewältigen und rief 1938 zu einer Sammelaktion auf. Bekannt ist das Motto «Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt».

Die Pro Aero wurde zur Treuhänderin der eingehenden Spenden. In den folgenden Jahren wurden zahlreiche Spendenaktionen erfolgreich von der Pro Aero ins Leben gerufen und dem schweizerischen Flugwesen wurden wichtige Impulse gegeben.

Pro Aero Aviatik-Jugendlager im Engadin

Seit über 30 Jahren organisiert der Aero-Club der Schweiz das JULA, bisher stets unter der sehr engagierten Leitung von Marco Schnyder. Wer kann daran teilnehmen? Schülerinnen und Schüler aus der ganzen Schweiz im Alter von 14–16 Jahren mit allgemeinem Interesse an der Fliegerei. Die Teilnehmerzahl ist auf 180 Jugendliche beschränkt! Für Bewerber aus dem deutschsprachigen Raum stehen maximal 100 Lagerplätze zur Verfügung.

Geburtsstagsfeier mit Jung und Alt

Stiftungsratpräsident Hansruedi Fehlrlin konnte am 30. Juli eine grosse Zahl honorierter Gäste sowie alle jungen Teilnehmer des diesjährigen JULA auf dem Flugplatz Samedan begrüssen. Mit dem Pro Aero-Preis 2013 ehrte er den Aero-Club Schweiz für sein Engagement zugunsten der Jugendförderung in der Luftfahrt. Und die Patrouille Suisse entbot den vielen Gästen mit einer Engadiner Demo ihre Referenz.

www.proaero.ch

Luftfahrt-Forum 2013

Felix Meier

Teilnehmer aus Politik und Wirtschaft trafen sich Mitte Oktober im Verkehrshaus der Schweiz zum Gedankenaustausch über die Schweizer Luftfahrt. Vorgängig wurde der Aerosuisse Award 2013 an die Maxon Motor AG in Sachseln verliehen.

«Wer fliegen will, muss den Mut haben, den Boden zu verlassen.» Mit diesem Zitat unterstrich Volkswirtschaftsminister Schneider-Ammann die Bedeutung der Schweizer Luftfahrt. «Für ein kleines Binnenland hat die Schweiz eine aussergewöhnliche Luftfahrtgegenwart. Und wir haben die besten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Luftfahrtzukunft. Nutzen Sie diese Voraussetzungen. Wir von der Politik unterstützen sie entsprechend unseren Möglichkeiten.» Leider verpasste es der Minister zu sagen, mit welchen Möglichkeiten. Die Angst, gegenüber der Verkehrsministerin etwas Falsches zu sagen, sass ihm offensichtlich im Nacken. Aber er hatte den Mut, den Boden mit dem Super Puma der Luftwaffe zu verlassen. In der lauen, wenig akzentuierten und politisch eher luftigen Diskussion brachte es Swiss CEO Harry Hohmeister auf den Punkt: «Nur, wer Negatives sagt, wird wiedergewählt.» BAZL-Boss Peter Müller ärgert sich über das Gejammer in der Branche wegen den Rahmenbedingungen: «Es nervt mich langsam». Da fehlt dem ehemaligen Diplomaten wohl der Blick in den eigenen Spiegel. Dass auch in der eidgenössischen Luftfahrt fälschlicherweise zuerst Strukturen geschaffen werden, bevor die Strategie definiert wird, wurde am Rande erwähnt. Schulterklopfen tut allemal gut.

Coupe Aéronautique Gordon Bennett 2013

Herzliche Gratulation zum dritten Rang

Ausserordentlich spannend bis am letzten Tag verlief das Gasballonnenrennen um die berühmte Trophäe «Coupe Aéronautique Gordon Bennett 2013». Aus der Schweiz haben wiederum drei Mannschaften an dieser Wettfahrt teilgenommen.

- SUI 1 Kurt Frieden/Pascal Witprächtiger
- SUI 2 Walter Gschwendtner/Felix Gerber
- SUI 3 Walter Mattenberger/Max Krebs

Besonders freut uns der wiederum hervorragende dritte Schlussrang unserer Mitglieder Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger, unterstützt vom eingespielten Team mit dem Meteofachmann.

Weiteres unter www.gordonbennett2013.org
Quelle: Aero-Club Ostschweiz



Eine Postkarte von der Coupe Gordon Bennett ist eine philatelistische Trouvaille. Bild: zvg

Luftfahrt – gut unterwegs

BAZL nimmt Anliegen der Leichtaviatik auf

Bern, 20. August 2013 – Vertreter der Leichtaviatik und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) haben an einem Forum die Anliegen der General Aviation diskutiert. Das BAZL nimmt die Anregungen und Wünsche auf, verweist aber auch auf das übergeordnete europäische Recht.

Die Leichtaviatik oder General Aviation nimmt in der Schweizer Zivilluftfahrt einen wichtigen Platz ein. Mehr als 3'600 Flächenflugzeuge, Helikopter oder Ballone sind im Schweizer Luftfahrtregister eingetragen, Hunderte von Unterhaltsbetrieben generieren Arbeitsplätze und wirtschaftlichen Mehrwert. Hinzu kommt die Ausbildung künftiger Berufspiloten und technischer Fachleute für die kommerzielle Luftfahrt.

An einem gemeinsamen Forum in Bern haben sich Vertreter der Leichtaviatik und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt in einer konstruktiven Atmosphäre getroffen. BAZL-Direktor Peter Müller betonte, dass man beim BAZL die Anliegen der General Aviation ernst nehme. Man teile die Bedenken, dass eine zunehmende Regeldichte nicht unbedingt zu mehr Sicherheit in der Luftfahrt beitrage. Die Schweiz konnte denn auch dieses Anliegen in der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) erfolgreich einbringen. So mache es für Kleinbetriebe wenig Sinn, wenn sie regulatorisch die gleichen Ansprüche wie grosse international tätige Betriebe erfüllen müssten. Dabei wurde auch der Wunsch der Luftfahrtindustrie laut, in gewisse Prozesse stärker eingebunden zu werden. Das BAZL wiederum verwies darauf, dass die Übernahme der europäischen Richtlinien in den meisten Fällen zwingend sei.

DO-DAYS 2013 im Dornier Museum Friedrichshafen

Friedrichshafen, 11. August 2013 – Die DO-DAYS 2013 waren wieder einmal ein voller Erfolg. Das Angebot an Rundflügen und Mitfluggelegenheiten sowie die Ausstellung von Gastflugzeugen und das Kinderprogramm lockten 6'863 Besucher an diesem Wochenende in das Dornier Museum am Flughafen Friedrichshafen.

Der Traum vom Fliegen ging für diejenigen Gäste in Erfüllung, die mit der Ju 52, der Antonov-An 2 oder mit den zahlreichen Do 27 Maschinen in die Lüfte gingen. Wer lieber mit einem Helikopter abheben wollte, konnte dies mit dem Rundflugangebot der Bodensee-Helikopter erleben. Besuchermagnete waren dabei vor allem der Transporthubschrauber CH-53 vom Luftwaffenstandort Laupheim sowie die Ankunft der Dornier Do 24 ATT mit Besichtigungsmöglichkeiten. Zwei überraschend angekündigte Gastflugzeuge, eine englische Spitfire und eine amerikanische Mustang P-51 – beide Baujahr 1945 – sorgten



bei den Besuchern am Sonntagnachmittag bei ihrem Überflug und Landung für Begeisterung. Im Hangar des Museums konnten weitere Gastflugzeuge wie die beiden historischen Doppeldecker «Boeing Stearman» und «de Havilland D.H. 84 Dragon» besichtigt werden.

Berthold Porath, Direktor des Museum, ist von den DO-DAYS 2013 begeistert. «Wir sind sehr stolz, in diesem Jahr einen neuen Besucherrekord erreicht zu haben. Dies waren die besten und schönsten DO-DAYS seit Eröffnung des Dornier Museum im Jahr 2009».



Knapp 7'000 Besucher tummelten sich am Wochenende auf dem Museumsgelände.

Flughafen Zürich als Wirtschaftsmotor Flughafen Zürich AG

Eine Wertschöpfung von über sechs Milliarden Schweizer Franken, mehr als 5'000 Arbeitsplätze, ein internationales Drehkreuz für Passagiere und Luftfrachtgüter, Garant für die im internationalen Vergleich hervorragende Erreichbarkeit der Schweiz und damit wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Tourismusindustrie: Der Flughafen Zürich ist ein wichtiger Wirtschaftsmotor für die Region Zürich und die gesamte Schweiz. Dies belegt

eine aktuelle Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich.

6'000'000'000 Franken Wertschöpfung, 25'500 Arbeitsplätze, 188 Direktverbindungen, 418'000 Tonnen Fracht, 10'000 Touristen pro Tag – diese beeindruckenden Zahlen sind das Resultat einer Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich. Die wichtigsten Aspekte der Studie findet man unter

www.flughafen-zuerich.ch/volkswirtschaft. Insgesamt arbeiten über 25'000 Berufsleute am Flughafen Zürich, verteilt auf 280 Unternehmen. Damit der Flugbetrieb optimal funktioniert, braucht es Fachspezialisten aus vielen Disziplinen. Auch Menschen, die keine höhere Berufsbildung genossen haben, finden am Flughafen Stellen und tragen mit ihrem engagierten Einsatz zum reibungslosen Funktionieren der Flughafendrehscheibe bei.



Luftfahrt – gut unterwegs

Zum 100-Jahre-Jubiläum eines Ostschweizer Luftfahrtpioniers Teil 2 Felix Meier

Den Bodensee-Wasserflug-Wettbewerb im Juni 1913 beendete der St.Galler Robert Gsell als Zweiter. Als Schüler von Louis Blériot erwarb er das Schweizer Piloten-Brevet Nr. 12. Am 2. September 1913 gelang ihm der Weltrekord im Dauerfliegen. Die IG Ostschweizer Luftfahrt ehrte Robert Gsell an ihrer Mitgliederversammlung am 29. Juni in Altenrhein.

Der Bodensee-Wasserflug in Konstanz 1913

Der Bodensee-Wasserflug vom 29. Juni bis 5. Juli 1913 bei Konstanz war die erste Wasserflugveranstaltung am Bodensee. Er sollte den Wasserflugzeugbau für die Marine fördern. Die Industrie wollte Erfahrungen unter den weniger rauen Bedingungen eines Binnensees sammeln. Die Beteiligten einigten sich auf einen Wettbewerb auf dem Bodensee, und die Marine unterstützte

diesen mit Preisgeldern und dem Versprechen auf Flugzeugkäufe. Für den Wettbewerb meldeten neun Flugzeughersteller insgesamt 16 Maschinen an. Letztendlich erschienen sieben Hersteller mit elf Flugzeugen. Die Kontrahenten konnten um sechs verschiedene Preise konkurrieren. Der begehrteste war der Grosse Preis vom Bodensee mit 25'000 Mark für den Erstplatzierten. Dafür musste eine 200km lange Strecke in kürzester Zeit zurückgelegt werden. Der Kurs ging von Konstanz über Romanshorn, Arbon, Bregenz nach Lindau. Dort musste der Flieger wassern, seinen Motor abstellen, wieder andrehen, abwassern, und dieselbe Strecke wieder zurückfliegen. Favoriten dieses Wettbewerbs waren Helmuth Hirth mit einem Albatros-Eindecker und der Schweizer Pilot Robert Gsell auf einem Doppeldecker der Flugzeugbau



Robert Gsell beim Wiedereinschulen auf dem «Wild»

Friedrichshafen GmbH. Hirth entschied den Wettkampf mit nur 35 Sekunden Vorsprung für sich. Gsell musste sich mit 11'000 Mark und dem Ehrenpreis zufrieden geben.

Vom Pilot zum Professor

Mit einer Flugzeugbau Friedrichshafen FF-1 gelang es ihm am 2. September 1913, mit drei Fluggästen einen Dauerflugweltrekord mit drei Stunden, 11 Minuten und 14 Sekunden aufzustellen. Er wechselte dann an die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, wo er die Abteilung für Luftfahrtinstrumente leitete. In dieser Funktion nahm er 1919 am Höhenrekordflug an Bord der Junkers F 13 «Anneliese» teil. 1920 bis 1946 amtierte er als Kontrollingenieur beim Eidg. Luftamt, später als Oberexperte zuständig für das Zulassungswesen, den Aufbau der Bodenorganisation sowie für Unfallexpertisen. 1927 wurde er an die ETH Zürich als Lehrbeauftragter für Flugwesen berufen; ab 1939 war er dort Titularprofessor bis zu seinem Tod 1946.



Robert Gsell: Meine Landung auf dem Jungfraufrirn

Air Asia: Steigt ohne jede Erfahrung in eine verbotene Branche ein

Vor allem zum Schutz der nationalen Fluggesellschaften waren Billig-Airlines in den meisten Ländern Asiens in der Vergangenheit verboten. Weder diese Tatsache noch die völlig fehlende Erfahrung in der Transport- oder Luftfahrtbranche hielten Tony Fernandes jedoch davon ab, die

Regierungen zur Änderung der Vorschriften zu bewegen. Die meisten seiner potenziellen Kunden waren noch nie zuvor geflogen, aber egal: Fernandes war zu Recht davon überzeugt, dass preiswerte Flugreisen funktionieren können. Deshalb machte er sich 2001 daran, Asiens erste

und nach wie vor grösste Billig-Fluggesellschaft zu gründen. Damit setzte er Massstäbe: Ein Fünftel aller Flüge in der Region entfällt inzwischen auf Billigflieger.

Quelle: Credit Suisse Newsletter

Luftfahrt – gut unterwegs

Luftfahrt ohne Strategie Paul Schneeberger/NZZ

Der Flugverkehr und die politischen Diskussionen darüber in der Schweiz sind wahrlich Gegensätze. Hier der für Land und Leute bedeutsame Austausch von Personen und Waren, der in allen Lufthäfen abgewickelt wird. Dort Debatten, in denen der Blick aller Teilnehmer in der Regel nicht weiter reicht als bis zum eigenen Kirchturm. Diese Reduktion der Luftfahrt auf einen Störfaktor für die Bewohner des Grossraums Zürich ist gefährlich. Ohne jegliche Befindlichkeit geringschätzen zu wollen: Das grosse Fragezeichen, das in der Schweiz hinter den Begriff Luftverkehr zu setzen ist, betrifft nicht die Lärmverteilung, sondern dessen Zukunft im Allgemeinen. Man mag Verkehrsprognosen immer infrage stellen, weil

sie oft von partikulären Interessen getriebene Wachstumserwartungen über Gebühr gewichten. Aber selbst wenn man das tut, ist die Ausweglosigkeit aus den Engpässen besorgniserregend, die sich im Luftverkehr von und nach der Schweiz für das nächste Jahrzehnt abzeichnet.

Dabei steht nicht mehr und nicht weniger auf dem Spiel als der Anschluss der Schweiz, der seinerseits die weitere Entwicklung des Landes mitprägt. Es ist deshalb zwingend, dass der Bund hier endlich eine Führungsrolle übernimmt und eine nationale Luftfahrtpolitik formuliert, die diesen Namen verdient. Zu klären ist prioritär, welche Bedeutung direkten Interkontinentalflügen

von und nach der Schweiz mittelfristig zugemessen wird. Wegen des kleinen Heimmarktes steht und fällt die Güte der Verbindungen von und nach Übersee mit dem Umsteigeverkehr, der gemäss den Prognosen einen Gutteil des Wachstums ausmachen wird. Bekennt sich der Bund dazu, dass hierzulande auch ein internationales Drehkreuz des Luftverkehrs betrieben werden soll, muss er aufzeigen, wie er der drohenden faktischen Planfönerung der Flugbewegungen begegnen will. Es ist absehbar, dass mögliche Lösungen, wie immer sie aussehen werden, das Denken und Handeln in kantonalen Grenzen sprengen.

Wolkengeflüster Felix Meier



Wussten Sie, dass

- ein Vorstandssitz bei der **Aerosuisse**, dem «Dachverband für die Luft- und Raumfahrt», für 3'000 Franken – notabene pro Jahr – käuflich ist? ¹⁾
- dass diese **Aerosuisse** per Ende 2012 über ein Eigenkapital von CHF 550'000 verfügte und der Präsident und das Sekretariat CHF 190'000 gekostet haben? ¹⁾
- die 2010 gegründete **Aviasuisse** als «Verband für die Schweizer Luftfahrt», in welchem Interessenvertreter der Flugplätze Zürich, Genf, Basel, Bern und Lugano zusammengeschlossen sind, sich bis heute über keinerlei Leistungen auszeichnet und sich die IGOL aus diesem Verband zurückzieht?
- eine neue Studie aufzeigt, dass das deutsche Südbaden, vornehmlich die beiden Landkreise Waldshut und Konstanz, vom ausgesprochen international ausgerichteten wirtschaftlichen «Powerhouse» Zürich profitiert – und das ganz massiv gleich mit Milliardenbeträgen, Jahr für Jahr? Und dass der Metropolitanraum Zürich und mit diesem der Flughafen Zürich

für Südbaden also in verschiedener Hinsicht von grosser wirtschaftlicher Bedeutung ist? ²⁾

- im Sicherheitsbericht 2012 der ICAO zwar nur rund 5% der Flugunfälle in Afrika passierten, diese aber 45% aller Todesopfer weltweit verzeichneten? ³⁾
- die Unfallrate in der Luftfahrt gegenüber dem Vorjahr um 33% abgenommen hat? ³⁾
- die Zahl der Todesopfer in der Luftfahrt im Jahre 2012 markant gegenüber 2006 gesunken ist? ³⁾
- die Simulator-Technik gegenüber der Flugzeug-Technik zurückgeblieben ist? ³⁾
- Boeing für die nächsten beiden Jahrzehnte einen Bedarf von einer Million neuer Piloten und Techniker, wovon 448'000 neue Piloten und 556'000 neues Unterhaltspersonal, für den Betrieb der bis 2032 auszuliefernden neuen Flugzeuge voraussieht? ⁴⁾
- die Region Asien-Pacific an der Bedarfsspitze steht, gefolgt von Europa, Nord- und Südamerika? «Der dringende Bedarf an kompetentem Luftfahrt-Personal ist eine globale jetzt und hier existierende Herausforderung», sagt

Sherry Carbery von Boeing. ⁴⁾

- Chinas Luftfahrtgesellschaften sich in den nächsten 20 Jahren verdreifachen werden? ⁴⁾
- die globale Luftfahrt dringend mehr qualitativ hochstehende Flugschulen braucht? ³⁾
- EADS und Rolls-Royce einen «E-Airbus» mit einem Hybrid-Antriebskonzept, planen, welcher ab 2030 mit 6 elektrischen Turbinen und einer Gasturbine zur Erzeugung der Elektrizität als 70 bis 100-plätziges Regionalflugzeug eingesetzt werden soll? ⁵⁾
- das norwegische Reisebüro Fly Nonstop bekanntgegeben hat, dass man in der kommenden Wintersaison ab 28. Dezember zweimal wöchentlich Ski-Charter ab Kristiansand nach St.Gallen-Altenrhein anbieten will? Dass aber die norwegische Luftfahrtbehörde dem Reisebüro zuvor untersagt hatte, am Markt als «Fluggesellschaft» aufzutreten? ⁶⁾
- der internationale Markt für Luftfracht seinen Aufwärtstrend im August 2013 mit einem Anstieg gegenüber dem Vorjahresmonat um 3,6 Prozent fortgesetzt hat? ⁷⁾
- das Wachstum der Luftverkehrsgesellschaften in den nächsten 20 Jahren auf 4,7% pro Jahr geschätzt wird? ⁸⁾

Quellen:

- 1) Aerosuisse
- 2) Weltoffenes Zürich
- 3) ICAO
- 4) Boeing
- 5) EADS
- 6) Rundschau Aeropers
- 7) IATA
- 8) Airbus

Wichtige Termine 2014

16. Januar

IGOL Neujahrs-Apéro

2. – 8. Februar

Ballonwoche Arosa

9. – 7. Februar

Schlappin Fly in 2014
60 Jahre Otto Kreuzeders erste
Landung



14. – 16. Februar

Ausweichdatum
Schlappin Fly-In 2014

9. – 12. April

AERO Friedrichshafen

20. – 22. Mai

EBACE, Genève
www.ebace.aero

20. – 25. Mai

ILA Berlin Air Show
www.ila-berlin.de

23. – 25. Mai/29. Mai – 1. Juni

100 Jahre Luftwaffe AIR 14
www.air14.ch

- 75 anni Aeroporto Locarno
«Cielo Aperto»
www.alba-ticino.ch
- Bern-Beundenfeld, Juli 2014
- AFB Payerne/VD
30./31.8. und 6./7.9.2014

Einladung zum Neujahrs-Apéro 2014

Donnerstag, 16. Januar 2014

Besuch bei Stadler Rail in Altenrhein

17.30 Uhr Apéro, offeriert von der Raiffeisenbank
Rorschacherberg

18.30 Uhr Führung durch den Betrieb der
Stadler Rail

20.00 Uhr Verabschiedung

Anmeldung bis Freitag, 10. Januar 2014
an mitglieder@igol.aero
oder per Fax an 071 777 35 60
Info www.igol.aero

RAIFFEISEN

STADLER
Cleverer Lösungen auf der Schiene



Sonder-Angebot für unsere Mitglieder



Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum
Vorzugspreis von jährlich CHF 52.– statt CHF 87.–,
inkl. 2,5 % MwSt. und Porto.

HELICO
REVUE

Mir gefällt die
Helico-Revue.
www.helico-revue.com ... und wenn ich sie
abonnieren würde?

Dornier-Museum: 50 % IGOL-Rabatt!

Mit einem IGOL-Mitgliederausweis bezahlen Sie
im Dornier-Museum nur den halben Eintrittspreis.

Unter www.dorniermuseum.de finden Sie alle wichtigen Informationen.

Herzlich willkommen im Dornier-Museum
Friedrichshafen!

Ritt im Mustang P-51



Auskünfte durch Felix Meier:
felix.consulting@bluewin.ch

Impressum

Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St.Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: www.jordibelp.ch
Bilder: Felix Meier

IGOL

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



Der «D.F.2» ist wirklich ein Amphibium.

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser

Alle Jahre wieder laden wir Sie zu unserer Mitglieder-Versammlung ein. Dieses Jahr war es eine besondere: Mit dem Wasserflug-Experten Prof. Elmar Wilczek feierten wir Ende Juni 100 Jahre Bodensee-Wasserflug und den Ostschweizer Luftfahrtpionier Robert Gsell. Zwar nicht am See,

doch im neuen Hangar der Maritime Aviation AG auf dem Flugplatz Altenrhein. Es war ein beinahe historischer Moment mit einem Originalfilm aus dem Jahre 1913. Demgegenüber feiert das Verkehrshaus Oskar Bidlers Alpenüberquerung. Den St. Galler Robert Gsell, Schüler von Louis Blériot, Testpilot in deutschen Diensten vor dem ersten Weltkrieg und später Experte des Eidgen. Luftamtes, würdigt man keines Wortes. IGOL tut es. Während im Juni das Flugfeld Amlikon von Himmels Gnaden beinahe überflutet worden ist, schien eine lange vermisste Sommersonne in die Offene Tür in Lommis. Waren Sie dabei?

Wenn nicht, dann streichen Sie sich den Samstag, 7. September, rot in Ihrer Agenda an. In Mollis verzaubert das Zigermeet 2013 mit einem grossartigen Flugprogramm die Glarner Berge und Täler in aviatische Sphären. Dabei möchten wir mit dem zu erhoffenden Gewinn einen Beitrag an die Schweizer Stiftung PRO AERO leisten. Diese feiert heuer ihr 75-Jahre-Jubiläum im Rahmen des jährlichen Pro Aero-Jugendlager im Engadin. Sie fördert seit 31 Jahren den fliegerischen Nachwuchs. Dazu braucht es die nötige Unterstützung der «aviation community». Wussten Sie, dass aus dem Wirtschaftsgrossraum Zürich, dem sogenannten Metropolitanraum, jährlich 1,5 Milliarden Euro in die süddeutschen Landkreise Waldshut und Konstanz fließen? Eine Studie des CFAC der Uni St. Gallen belegt dies deutlich. Doch die politischen Lästermäuler nördlich des Rheins lassen sich damit nicht stopfen. Sie zweifeln sogar an der universitären Kompetenz ihres Professors aus eigenen Reihen. Aber sie nutzen gerne die Leistungen des Flughafens Zürich, welcher immer wieder für Auszeichnungen sorgt. Erinnern Sie sich: «Ein

Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt.» Auf den Ostschweizer Flugfeldern wird ausgebildet, wer später für die Weiterentwicklung der Luftfahrt einsteht: Piloten, Mechaniker, Flughelfer und Fluglotsen, für die Swiss, für Skyguide, für die Rega. Deren Einsatz-Zentrale dürfen wir im Oktober besichtigen. Die Einladung finden Sie in diesem Airmail. Für die Wanderung auf die Axalp braucht es keine Einladung, sondern gutes Schuhwerk und die Kamera. Beim Fliegerschiessen der Luftwaffe wird auch ein Saab Gripen den scharfen Schuss beweisen. Blindgänger finden sich im Ständerat. Vertrauen Sie auf die Luftwaffe und schenken Sie der Schweizer Luftfahrt ihre Unterstützung.

Felix Meier, Präsident



News aus der Schweiz

IGOL feiert einen Schweizer Luftfahrtpionier Felix Meier



Im neuen Hangar der Maritime Aviation AG fand sich eine interessierte Zuhörerschaft. Bild: Peter Arnold



Der «Bodensee-Wasserflug» vor hundert Jahren und die moderne erfolgreiche Luftfahrt-Firma Maritime Aviation AG standen im Mittelpunkt der diesjährigen Mitgliederversammlung. Was der Ost-



Prof. Wilczek und Gastgeber Roger Voemel verfolgen den Originalfilm des Bodensee-Wasserflug-Wettbewerbs 1913.

schweizer Luftfahrtpionier Robert Gsell in der ersten Juli-Woche des Jahres 1913 leistete, war grossartig und schrieb Geschichte. Beim Bodensee-Wasserflug-Wettbewerb von Konstanz über den See nach Arbon und Lindau und wieder zurück wurde er Zweiter. Professor Elmar Wilczek aus Immenstaad als Experte für die maritime Luftfahrt resümierte als Gast die Geschichte dieses Wettbewerbs eindrücklich und mit einem historischen Film aus dem Bundesarchiv Berlin. Am 2. September 1913 gelang Robert Gsell mit drei Fluggästen sogar ein Dauerflug-Weltrekord mit drei Stunden und elf Minuten. Als Schüler von Louis Blériot und Schweizer Testpilot in deutschen Diensten erwarb er sich auch bei der deutschen Heeresfliegererei

ebenso Ruhm und Anerkennung wie später beim damaligen Eidgen. Luftamt in Bern.

International anerkannt ist die Schweizer Firma Maritime Aviation AG. Vor 17 Jahren gegründet hat sie vor 2012 einen neuen Hangar auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein bezogen. Unternehmer Roger Voemel und seine Schwester Mireille Voemel wollen die besten in ihrer Klasse sein, heisst, sie leiten den einzigen «state-of-the-art» zertifizierten One-Stop-Shop für alle Kabinen-Ausstattungen mitsamt Unterhaltsarbeiten für Helikopter, Business-Flugzeuge bis zum kommerziellen Airliner. Swissness ist weltweit handfest in höchster Qualität spürbar.



Bozi Filipaj, Mitbegründer der VPFA und langjähriger Revisor, wurde zum Ehrenmitglied ernannt. Bild zvg

International ist auch das neue Ehrenmitglied der IGOL. Als Gründer und langjähriger Revisor ist der St. Galler Bozi Filipaj derzeit auf einer Weltumrundung in einem einmotorigen Flugzeug und konnte die Gratulation nur via Satelliten-Telefon und E-Mail im Raum Alaska entgegennehmen. Bozi Filipaj ist nicht nur ein erfolgreicher Unternehmer, sondern ein sehr erfahrener Pilot. Seine letzte Flugreise führte ihn nach Südafrika. Und mehrere Flugzeuge hat er alleine aus den USA auf der Polarroute nach Altenrhein überflogen. Im Ausblick des Präsidenten Felix Meier stand das 75-Jahre-Jubiläum der Schweizer Stiftung Pro

Aero. Der anwesende Stiftungsratspräsident und ehemalige Kommandant der Luftwaffe Hansruedi Fehrlin (Rehetobel) freut sich auf die Feier am 30. Juli in Samedan. Und Mitglieder und Gäste der IGOL warten ungeduldig auf das «Zigermeet 2013», die diesjährige grösste Flugveranstaltung in Molis am Samstag, 7. September. Im Oktober sind die Mitglieder zu einer Besichtigung der REGA-Zentrale in Zürich eingeladen. Und nach dem Jahreswechsel heisst es Kufen montieren zum bereits traditionellen Gletscherfliegertreffen in Schlappin bei Klosters.



Der IGOL-Präsident würdigt das interessante und eindrückliche Referat von Prof. Elmar Wilczek. Bild: Peter Arnold

News aus der Schweiz

Boeing sieht Bedarf für 35 000 neue Flugzeuge



Der US-Flugzeughersteller prognostiziert eine Nachfrage für mehr als 35 000 neue Flugzeuge in den nächsten 20 Jahren mit einem Wert von 4,8 Billionen US-Dollar. Das Unternehmen hat in Paris am 50. Salon Le Bourget seinen jährlichen Marktausblick «Current Market Outlook (CMO)» vorgestellt, der eine Verdopplung der weltweiten Flotte innerhalb der nächsten zwei Jahrzehnte prognostiziert. Sowohl der Passagier- als auch der Frachtverkehr werden voraussichtlich um fünf Prozent jährlich ansteigen, wie der Konzern in einer Presseerklärung mitteilte.

Quelle : AIN

Flughafen Zürich für Gepäckausgabe und Personal ausgezeichnet

FLUGHAFENZÜRICH Zum vierten Mal in Folge hat der Flughafen Zürich einen Skytrax World Airport Award für die beste Gepäckausgabe weltweit gewonnen. Einen weiteren Preis erhielt der Flughafen Zürich für das beste Flughafenpersonal Europas. Die Auszeichnungen bestätigen den hohen Qualitätsstandard der Passagierdienstleistungen am Flughafen Zürich.

Quelle: Zürich Flughafen AG

Neues Flugzeug für den Lufttransportdienst des Bundes

Bern, 08.03.2013 – Die neu beschaffte Dassault Falcon 900EX wird im Juni 2013 ihren Dienst am Standort Flughafen Bern-Belp aufnehmen. Der Kauf des Occasionsflugzeug erfolgte mit einem Kostendach von 35 Millionen Franken.

Die Falcon 900EX war zuvor Regierungsflugzeug von Monaco und wird unter der militärischen Kennung T-785 der Schweizer Luftwaffe immatrikuliert werden. Das Flugzeug mit Baujahr 2008 ersetzt die 32-jährige Falcon 50. Die Beschaffung erfolgte unter der Leitung von armasuisse gemäss Bundesratsbeschluss vom Juni 2012. Das vom Bundesrat vorgegebene Budget von 35 Millionen für ein modernes Occasionsflugzeug wurde eingehalten und beinhaltet neben dem Kaufpreis und MWSt nötige Anpassungen, Ausbildung von Betriebspersonal und Ersatz- und Bodenmaterial.



Falcon Dassault 900 EX

Ständerat This Jenny hat einen Verteidigungsplan!

Ständerat This Jenny war in der Frühjahrs-session der einzige SVP-Politiker im Ständerat, der gegen die Beschaffung der neuen Kampfflugzeuge Saab Gripen E gestimmt hatte. Dies hatte jedoch nicht damit zu tun, dass Jenny neuerdings zu den Armeeabschaffern gehören würde. Nein, vielmehr hatte er einen brillanten Verteidigungsplan im Köcher:

Ständerat This Jenny: «Elf [Kampfflugzeuge] sind in der Luft, elf sind in der Wartung – also

unsere Bagger sind jährlich 1800 Stunden im Einsatz, und wir haben nicht für jeden Bagger einen Ersatz.» Bundesrat Ueli Maurer: «Herr Jenny, der Unterschied zwischen Ihren Baggern und unseren Flugzeugen ist der, dass Ihre Bagger nicht fliegen können. [...] Ein Flugzeug, das müssen Sie sich vielleicht doch einmal aus der Nähe betrachten, ist technisch gesehen schon etwas anderes als ein Bagger – bei allem Respekt vor Maschinen auf den Baustellen.»



Bis zur Inbetriebnahme im Juni 2013 durch den Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) werden noch Anpassungen am Flugzeug vorgenommen. Die Arbeiten umfassen Verbesserungen bei der Einsatz- und Navigationsfähigkeit der Maschine sowie die Einbindung in die militärische Bodeninfrastruktur. Zudem müssen für den Betrieb des Flugzeugs im Dienste der Eidgenossenschaft das Design angepasst, Piloten und Bodenpersonal der Luftwaffe ausgebildet und entsprechende Logistik aufgebaut werden. Die Finanzierung der Falcon 900 EX erfolgte zu Lasten des ordentlichen VBS-Budgets. Die Einnahmen des Verkaufs der Falcon 50 fliessen in die Bundeskasse.



Luftfahrt – gut unterwegs

Forum Dübendorf März 2013 Felix Meier



Das Forum Dübendorf begrüsst den weitsichtigen Entscheid des Bundesrates, den Flugplatz Dübendorf grundsätzlich weiterhin aviatisch nutzen zu wollen und die Infrastruktur im Bundesbesitz zu belassen. Damit wird für künftige Generationen Handlungsspielraum offen gehalten und eine drohende Zubetonierung abgewendet. Der wegweisende Entscheid unterstreicht den strategischen Nutzen des Flugplatzes. Das

Nebeneinander von militärischem und zivilen Flugverkehr wird heute weltweit als erfolgversprechendes Konzept betrachtet und hat sich global bewährt. Mit diesem Entscheid ist die Zeit gekommen, einen akzeptablen Weg zwischen aviatischer Mischnutzung, Wohn- und Lebensqualität sowie wirtschaftlicher Prosperität in der Region zum Vorteil aller Beteiligten zu beschreiten.

www.forum-flugplatz.ch

ETS: Illegales Diktat der EU Aviation International News Jan 2013

US-Präsident Obama und der Kongress verbieten den US-Luftfahrt-Unternehmen die Teilnahme am europäischen Emissions Trading Scheme ETS. Im Herbst 2012 suspendierte die EU-Kommission plötzlich die Anwendung des ETS für alle internationalen Flüge von und nach europäischen Flughäfen unter der Bedingung, dass die ICAO eine globale Alternative zu ETS ausarbeitet. Die

US-Regierung hat gemäss dem ICAO-Präsidenten ein unmissverständliches Zeichen gegen das illegale und einseitig von der EU auferlegte ETS gesetzt. Innerhalb der ICAO sollen die Anstrengungen fortgesetzt werden, welche die laufenden Verbesserungen bei der Treibstoff-Effizienz und Emissions-Reduktion, aber auch das Wachstum der Luftfahrt-Industrie zum Ziel haben.

Geschäftsreisen 2013: Ausgaben wachsen leicht

Felix Meier

Auch wenn 2012 die global getätigten Geschäftsreisen um 1,7 Prozent abnahmen, gaben Unternehmen dennoch 2,9 Prozent mehr für Flugreisen aus. AirPlus, ein führender internationaler Anbieter von Lösungen im Geschäftsreise-Management und Tochtergesellschaft von Lufthansa, betreut weltweit mehr als 40 000 Firmenkunden. Im vergangenen Jahr konnte der Kreditkarten-Umsatz um 10 Prozent gesteigert werden. Für das laufende Jahr wird mit einem rückläufigen Reisevolumen bei moderat höheren Preisen gerechnet. Dies geht aus einer Studie unter mehr als 2 000 Interview-Partnern in 24 Ländern hervor. Für Schweizer Geschäftsreisende bleibt New York im interkontinentalen Vergleich an der Spitze, gefolgt von Schanghai, Moskau, Singapur und Hongkong. In Europa steht London an der Spitze vor Düsseldorf, Wien, Berlin und Amsterdam. Dabei kletterte der Durchschnittspreis von 1 037 auf 1 084 Franken.

rega 

Besichtigung REGA

Geschätzte Mitglieder

Wir laden Sie herzlich ein zu einer Besichtigung mit Führung bei der Schweizerischen Rettungsflugwacht REGA.

Datum Freitag, 11. Oktober 2013
Zeit 17:45 bis 19:45 Uhr
Ort REGA-Center in Zürich-Kloten
Programm Referat über die REGA
 Besichtigung des Hangars
 Besuch der Einsatzzentrale
 Besichtigung der Helikopter in Wartung
 Neuer aktueller REGA-Film
Gruppe max. 30 Personen
Anmeldung bis 30. September
 an mitglieder@igol.aero
 oder per Fax an 071 777 35 60
 oder per Post (Adresse siehe letzte Seite)

Weitere Informationen: www.igol.aero.ch

Wir freuen uns auf eine rege Beteiligung.
 IG Ostschweizer Luftfahrt
 Der Vorstand

SWISS erhält den ersten Airbus A320 mit «Sharklets»



Der neue Airbus der SWISS mit Sharklets. Bild: Swiss

Am 20. März überführten SWISS-Piloten den ersten Airbus A320, der mit 2.40 m hohen Flügelspitzen-Verlängerungen ausgestattet ist, vom Airbus-Werk in Hamburg Finkenwerder zum Flughafen Zürich. Die sogenannten «Sharklets» sollen je nach Streckenlänge Treibstoff-Einsparungen von rund ein bis vier Prozent und einen entsprechend verringerten CO₂-Ausstoss

bringen. Ausserdem können derart ausgestattete Flugzeuge steiler steigen, was sich beim Abflug positiv auf die Verringerung der Lärmmission auswirkt. Das Flugzeug wird ab 22. März 2013 auf dem Streckennetz von SWISS eingesetzt. Vorbild für die Sharklets war die Natur: Grosse Vögel wie der Kranich oder Kondor knicken ihre äusseren Federn nach oben und fliegen so deutlich energieeffizienter. Die «Sharklets» reduzieren den auftriebsabhängigen Widerstand und verbessern die Aerodynamik an den Tragflächenspitzen. Airbus rechnet aufgrund der so erzielten Kerosinersparnis mit einer Reduzierung der CO₂-Emission von rund 1 000 Tonnen pro Flugzeug und Jahr, was dem CO₂-Ausstoss von rund 200 durchschnittlich genutzten Personenkraftwagen entspricht. Die HB-JLT ist die 38. Maschine der SWISS A320 Familie (A319/A320/A321). Das neue Flugzeug wird auf Mittelstrecken in Europa sowie auf Strecken zwischen der Schweiz, Afrika und Nahost zum Einsatz kommen.

Quelle: Swiss

Luftfahrt – gut unterwegs

Die Deutschen fliegen ab Zürich Felix Meier

Im vergangenen Jahr zählte der Flughafen Zürich knapp 25 Mio Passagiere. Davon waren 14 % deutsche Fluggäste. Dies hindert den Waldshuter Landrat nicht, für die Elektrifizierung der deutschen Bahn Schweizer Franken zu verlangen. Pointiert brachte dies der Verwaltungsratspräsident Andreas Schmid an der Generalversammlung zum Ausdruck. Bei seit 1984 unveränderten Lande- und seit 2003 unveränderten Passagier-Gebühren wurden letztes Jahr 270 000 Flugbewegungen und 419 000 Tonnen Fracht registriert. Im Durchschnitt, so rechnete CEO Thomas Kern vor, kostete eine Landung 637 Franken. Investitionen tätigte der Flughafen Zürich 2012 im Wert von 200 Mio., während die am Flughafen angesiedelten Unternehmen einen Gesamt-Umsatz von rund einer halben Milliarde erzielten. Zum Thema Staatsvertrag wurde angemerkt, dass dieser 25 000 Umweg-Flüge zur Folge habe.

Grosse Ehren widerfuhren dem Zurich Airport 2012 mit internationalen Auszeichnungen. Im Bereich Luftfracht belegte Zürich den 3. Platz, zum neuntenmal erhielt er den «World Travel Award» und die Ehre als «Goldener Verkehrsknoten». Und den Award «Best Airport Staff Europe» erhielt ZRH in diesem Jahr zum ersten Mal. Genügend Gründe, auch bei erwartetem moderatem Wachstum positiv in die Zukunft zu fliegen.

AERO Friedrichshafen: Starker internationaler Auftritt für die allgemeine Luftfahrt Felix Meier

Friedrichshafen: Die AERO hat erneut ihre weltweite Strahlkraft unter Beweis gestellt, die Fachbesucher – zu einem hohen Prozentsatz Piloten – kommen aus aller Welt zum internationalen Branchenmeeting der Allgemeinen Luftfahrt an den Bodensee. Auf dem Qualitätsgipfel der Luftfahrt hat mit 630 Ausstellern aus 35 Nationen nicht nur das Angebot gestimmt, auch die Resonanz auf der Kundenseite sorgte für zufriedene Gesichter: 32 600 Besucher (2012: 30 800), darunter 70 Prozent hoch qualifiziertes

internationales Fachpublikum, bekundeten grosses Interesse an neuen Flugzeugen, technischen Innovationen und an den vielen Fachvorträgen. Ein Fachmagazin vermeldete, dass es noch nie so viele Musterzulassungen von neuen Maschinen auf einer internationalen Luftfahrtmesse gegeben habe. Die Luftfahrtmesse ist in Europa die Nummer eins für alle Firmen, die in der Allgemeinen Luftfahrt operieren.

Quelle: Messe Friedrichshafen



Die Luftfahrt trifft sich in Friedrichshafen. Bild: Aero 2013

Morgenröte für Schweizer Flugplätze? Felix Meier



VERBAND SCHWEIZER FLUGPLÄTZE VSF
ASSOCIATION SUISSE DES AERODROMES ASA
ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEGLI AERODROMI ASA
SWISS AERODROMES ASSOCIATION SAA

32. GV Verband Schweizer Flugplätze in Grenchen: BAZL-Direktor Dr. Peter Müller hat offene Ohren für die Anliegen des VSF. Die General Aviation müsse mit anderen Ellen gemessen werden und eine Änderung des mind-set gegenüber der General Aviation habe im BAZL begonnen. Die begonnene konstruktive Zusammenarbeit unterstrich auch VSF-Präsident Werner Ballmer, welcher eine grosse Zahl von Flugplatz-Vertretern und Gästen begrüssen konnte.

In seiner Grussbotschaft plädierte Grenchens Stadtpräsident Boris Banga für die Pistenverlängerung «seines» Regionalflugplatzes. Die

Business Aviation sei ein Wachstumsmarkt und als Standort-Vorteil für den Wirtschaftsraum Grenchen bedeutend. Mit der Pistenanpassung könne die Wertschöpfung von 26 auf 35 Mio gesteigert werden. Andernfalls drohe ein Verlust auf 17 Mio und damit verbunden selbstredend weniger Arbeitsplätze. Überlebensfragen ortet der VSF bei Flugplätzen Kägsiwil, Raron und Bressaucourt, wo sich der Verband aktiv engagiert. Die zu bearbeitenden Themen des vergangenen Jahres waren vielfältig und anspruchsvoll. Obwohl sich, wie Werner Ballmer ausführte, eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Regulatoren auf nationaler und internationaler Ebene abzeichnet, bestehe noch ein grosses Verbesserungspotential. Offensichtlich ist und auch deutlich manifest wurde, dass sich der Verband weit mehr für die Schweizer Luftfahrt engagiert als

die Aerosuisse, sowohl auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene.

Für die Zukunft der schweizerischen Flugplatz-Infrastruktur plant BAZL-Direktor Peter Müller massgeschneiderte rechtliche Pflichten aufgrund unterschiedlicher Aktivitäten auf unterschiedlichen Flugplätzen. Die verschiedenen Anliegen und Vorstellungen im UVEK seien aber nicht immer einvernehmlich in Einklang zu bringen. In Planung ist eine Tochtergesellschaft der Skyguide für die Belange der Flugsicherung auf Regionalflugplätzen. Dass die Kommunikation im BAZL noch verbessert werden müsse, forderte der Vertreter des Flugplatzes Schänis. Auf ein Schreiben habe das BAZL geantwortet: «Über Grundsätze diskutieren wir nicht.»



Luftfahrt – gut unterwegs

Zum 100-Jahre-Jubiläum eines Ostschweizer Luftfahrtpioniers Felix Meier

Den Bodensee-Wasserflug-Wettbewerb im Juni 1913 beendete der St.Galler Robert Gsell als Zweiter. Als Schüler von Louis Blériot erwarb er das Schweizer Piloten-Brevet Nr. 12. Am 2. September 1913 gelang ihm der Weltrekord im Dauerfliegen. Die IG Ostschweizer Luftfahrt ehrt Robert Gsell an ihrer Mitgliederversammlung am 29. Juni in Altenrhein.

«Mein Erfolg ist wohl, dass ich das erste Vierteljahrhundert Fliegerei ungestraft überlebte – ohne Arzt und Apotheker zu bemühen», schreibt Gsell in seinem Buch «25 Jahre Luftkutscher». Diese Leidenschaft des am 20. Dezember 1889 geborenen St.Gallers hatte ihren Anfang am Vortrag seiner Reifeprüfung mit der Vernichtung des Zeppelin-Luftschiffs bei Echterdingen. Als Folge schrieb er seinen Prüfungsaufsatz «Kunst und Technik in ihrer Bedeutung für den Menschen», was ihm eine glatte Sechs einbrachte. 1910, als Chemiestudent an der ETH Zürich, versuchte er sich auf dem «Wackeltopf», einem Fliegersitz mit Steuerbetätigungsorganen, welcher ein findiger Flugschulunternehmer nahe London betrieb.



Als die Flugzeuge fliegen lernten.

Jetzt war klar: «Ich möchte gern Flieger werden.» Doch die Eltern, der Vater Kaspar Julius Robert war Dr. iur., Kantonsrat und Kantonsrichter, wollten von einer Tätigkeit ihres Sohnes als «Aviatiker» nichts wissen. «Mit dem Eintreten meiner Mündigkeit und um alle unfruchtbaren Erörterungen zu vermeiden musste ich das

rohe Mittel der vollendeten Tatsache benutzen und meinen Eltern die Adressänderung aus der Studentenbude zur Flugschule Blériot bei Pau mitteilen.» 800 Franken kostete die Ausbildung, 2000 die Hinterlage für allfällige Brüche! Mit dem Erwerb des FAI-Fliegerbrevets waren auch Gsells Finanzen zu Ende und kurz danach trat Oskar Bider in die Blériotschule ein. Er selbst suchte «fieberhaft nach einem Steuerknüppel mit zugehörigem Flugzeug».

Von Blériot zu Dornier

Im «Flugsport» suchte die «Dornier Flugzeug GmbH» einen geprüften Piloten. Nach zahlreichen Flügen wurde Gsell Chefpilot, wobei er sämtliche Bruchlandungen meist heil überstand. Am 9. Dezember 1911 durfte er eine Mustermaschine mit einem stärkeren 50 PS-Daimler-Motor vor der «hohen Militärkommission» in Döberitz vorfliegen – erfolgreich, es wurde eine Mustermaschine bestellt. In einer Auszeit anfangs 1912 machte er beim «Königlichen sächsischen Verein für Luftfahrt» als Freiballonführeranwärter mit. Dem Angebot von Professor Reissner, dessen «Ente» einzufliegen, konnte Gsell nicht widerstehen. Dieser Eindecker in Entenform, d.h. mit hinten liegendem Tragflügel und vorne an einem Ausleger befestigtem Leitwerk, wurde von einem hinter dem Piloten eingebauten 70 PS Argus-Motor mit Druckschraube angetrieben. Den Erstflug machte Robert Gsell am 1. Juni 1912 auf dem Exerzierplatz Aachen-Brand. Das Chemiestudium hängte er an den Nagel, und zu Beginn des Sommersemesters liess er sich zum Maschinenbaustudium an der Technischen Hochschule Aachen immatrikulieren.

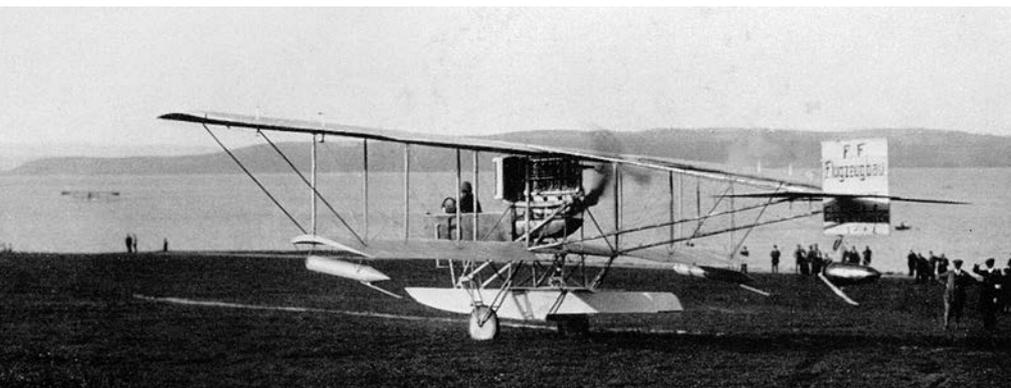
Die «Ente» machte Bruch, wurde aber wieder aufgebaut und für die weitere Erprobung nach Berlin-Johannisthal verlegt. Gsell, der schon vorher für Hermann Dornier geflogen hatte,



Robert Gsell als Schüler bei Blériot.

nutzte diese Zeit und erregte deutsche Verwunderung, dass ein Schweizer Zivilist Vorführungsflyer von deutschen Militärmaschinen war. Am 3. August 1912 war die Ente wieder flugbereit, und Gsell konnte damit wenig später auch die Bedingungen des deutschen Flugzeugführerscheins erfüllen. Sein damit erworbener guter Ruf als Einflieger hatte den Prinzen Sigismund von Preussen bewogen, Gsell auch zur Anfangserprobung eines von ihm selbst entworfenen Eindeckers zu gewinnen, die er auch erfolgreich abschliessen konnte, wenn auch zum Schluss noch ein unverschuldeter Bruch hinzukam. Der Prinz antwortete auf die Frage, warum er einen Schweizer Zivilisten eingestellt habe: «Na, wo sonst so die Flieger sind, die verstehen entweder nichts von Technik oder essen zu sehr mit dem Messer!»

Robert Gsell war zu dieser Zeit somit gleichzeitig Pilot bei drei verschiedenen Projekten, nämlich bei Dornier als Fabrikant, bei Reissner als Wissenschaftler und bei Prinz Sigismund als Sportmann. Nach dem Abschluss der Entenfliegerei zog es ihn zur Wasserfliegerei. «Mein grösster Schmerz war, dass die Schweiz kein Meer und keine Marine besass.» Am 1. November 1912 fand er eine Anstellung als Pilot bei der Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH.



Start mit der D. F. 1 mit 140 PS zum Bodensee-Wasserflug-Wettbewerb anfangs Juli 1913.

Fortsetzung Airmail 3-2013

Luftfahrt – gut unterwegs

PRO AERO feiert 75 Jahre Felix Meier



Am 30. Juli 2013 feiert die Schweizer Stiftung Pro Aero ihr 75-Jahre-Jubiläum. Ein Grund zum Feiern – nicht ausgelassen, viel mehr den finanziellen Möglichkeiten entsprechend ruhig und leise, doch würdig. Ein Anlass auch, den Blick für einen Moment zurückschweifen zu lassen und gleichzeitig die Gedanken nach vorne zu richten. Seit 75 Jahren, genauer seit dem 19. Mai 1938, setzt sich Pro Aero für die Förderung der Schweizer Luftfahrt ein. Vor allem die aviatisch interessierte Jugend hat es der Stiftung angetan. Das alljährlich im Sommer stattfindende, einwöchige Aviatik-Jugendlager (JULA) unter dem Patronat der Pro Aero und der Leitung des Aero-Club der Schweiz, betrachtet der Stiftungsrat als eines seiner Hauptanliegen.

Das Lager findet im Jubiläumsjahr bereits zum 31. Mal statt und ist damit ein fester Bestandteil unserer Aktivitäten – ganz im Sinne der Gründer, welche sich als «vornehmste Aufgabe» auf die Fahne geschrieben haben, bei der Jugend das Verständnis und die Begeisterung für die Luftfahrt zu wecken. Doch nicht nur das Lager, auch die Verleihung des Pro Aero-Anerkennungspreises an Personen, Gruppen oder Institutionen aus der Zivil- oder Militäraviatik für besondere Verdienste, gehört traditionellerweise zu den Grundpfeilern der Stiftungs-Tätigkeiten. Die Rahmenbedingungen in der Aviatik haben sich in den vergangenen 75 Jahren laufend verändert. Auch die Finanzwirtschaft blieb vor grundlegenden Umwälzungen nicht verschont. So stellt sich die Frage: Was bringt die Zukunft? Zwei Dinge stehen für die Pro Aero im Vordergrund: Die Politik und die Finanzen. Politisch

gilt es, ein Gegengewicht zu den mehr und mehr wahrnehmbaren Stimmen aus aviatic-kritischen Kreisen zu schaffen. Betreffend Finanzen ist die Stiftung zwingend auf den Goodwill und die Unterstützung von Sponsoren angewiesen. Dass die Aktivitäten der Stiftung der Unterstützung würdig sind, soll die Jubiläumsbroschüre aufzeigen. Aktivitäten, welche einem über allem stehenden Zweck dienen: der Förderung der Schweizer Aviatik.



KKdt aD Hansruedi Fehrlin, Stiftungsratspräsident und ehemaliger Kommandant Luftwaffe.

Vor 75 Jahren der erste Schleudersitz



Heinkel He-280, das erste das erste Strahltriebwerk-Jagdflugzeug der Welt.

Reichlin, Deutschland: Der erste Schleudersitz war eine deutsche Entwicklung aus dem Jahre 1938. Die Heinkel He 280 erhielt als erstes Flugzeug der Welt einen Schleudersitz. Mit diesem wurde am 13. Januar 1942 der allererste Notausstieg in der Luftfahrtgeschichte ausgeführt. Bei einem Testflug in Reichlin musste Versuchspilot

Rudolf Schenk seine Maschine Heinkel He 280 mit dem Schleudersitz verlassen. Er landete unverletzt mit dem Fallschirm, während die führerlose Maschine noch zwei Platzrunden flog und dann in einen Wald abstürzte.

Während des Zweiten Weltkriegs konnten sich 60 Besatzungsmitglieder mit dem Schleudersitz retten. Die ersten Sitze wurden mit Pressluft angetrieben, moderne Sitze werden durch Raketen abgeschossen. Der Hauptgrund für die Einführung des Schleudersitzes in der deutschen Luftwaffe gegen Ende des Zweiten Weltkriegs war der akute Mangel an erfahrenen Piloten.

Quelle: Wikipedia

Jubiläumsjahr 2014

2014 feiert die Schweizer Luftwaffe ihr 100-jähriges Bestehen, die Patrouille Suisse ihr 50-jähriges und das PC-7 TEAM sein 25-jähriges Bestehen.

www.air14.ch

Die grösste Flugshow der Schweiz
ZIGERMEET 2013
 Mollis (GL), Samstag 7. September

- Christen Eagle II
- F/A-18C Hornet
- Hawker Hunter Mk.58 «Papyrus»
- Hawker Hunter T Mk.68 Trainer
- Junkers Ju 52
- Pilatus P-2
- Pilatus PC-7
- Pilatus PC-21
- REGA
- Saab Gripen
- Suchoj Su-26
- Super Puma
- Warbirds (Mustang, Spitfire, Jak, Corsair, Avenger, AT-6 und andere)
- Wing Walkers / Boeing E75
- viele weitere Überraschungen

DO-DAYS
 DAS FLUGWOCHELENDE
 FLY-IN MIT GASTFLUGZEUGEN
 10. UND 11. AUGUST 2013
 DORNIER MUSEUM

SA + SO, 9 - 18 UHR:
 RAHMENPROGRAMM MIT
 ZAHLREICHEN HIGHLIGHTS

SA, 20 UHR:
 PILOT'S PARTY MIT
 „THE BEAT BONES“

WWW.DORNIERMUSEUM.DE

Wichtige Termine 2013

24. August

Hunterfest HVOS St. Stephan
www.hunterverein.ch

23.–25. August

Flugfest Hagenbuch
www.flugfest.ch

30. August–1. September

Dittinger Flugtage
www.flugtage.ch

31. August–1. September

Gärn ab Bärn/Super Constellation
www.superconstellation.org

6.–8. September

ZIGERMEET 2013 Mollis
www.zigermeet.ch
www.hunterverein.com

9./10. Oktober

Fliegerschiessen Axalp:
mit Saab GRIPEN

5. November

70 Jahre Komitee Pro Flughafen

17. Januar–16. Februar 2014

Schlappin Fly in 2014



Humor-Hangar

«Warum hat das Flugzeug einen Propeller?», möchte der Lehrer wissen.

«Damit der Pilot nicht schwitzt», antwortet Paul. «So ein Unsinn, das ist ja völlig falsch.»

«Komisch», erwidert Paul, «ich sah einmal, wie in einem Flugzeug der Propeller ausgefallen ist. Da hätten Sie mal sehen müssen, wie der Pilot geschwitzt hat.»



Aiming Point

Controller: «Kindly report your heading.»
Pilot: «Of course, 080.»
Controller: «Confirm, you are off course?»
Pilot: «Negative, we are on course, of course.»

Sonder-Angebot für unsere Mitglieder

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum Vorzugspreis von jährlich CHF 52.– statt CHF 87.–, inkl. 2,5 % MwSt. und Porto.

Dornier-Museum: 50 % IGOL-Rabatt!

Mit einem IGOL-Mitgliederausweis bezahlen Sie im Dornier-Museum nur den halben Eintrittspreis.

Unter www.dorniermuseum.de finden Sie alle wichtigen Informationen.

Herzlich willkommen im Dornier-Museum Friedrichshafen!

Ritt im Mustang P-51

In Bern und Mollis kamen im August und September begeisterte Mitglieder-Passagiere in den Genuss eines unvergesslichen Fluges mit der P-51 Mustang «Lucky Lady».



Auskünfte durch Felix Meier:
felix.consulting@bluewin.ch

Impressum

Cockpit
Die Schweizer Luftfahrt Magazin

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St.Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: www.jordibelp.ch
Bilder: Felix Meier

IGOL

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



Landung in Mollis: Hier findet das ZIGERMEET 2013 statt. Bild SCFA/Christoph Hartmann

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser

Unser Start ins neue Jahr war mit dem Neujahrs-Apéro auf dem Flugplatz Mollis höchst erfolgreich. Lesen Sie dazu unseren Beitrag. Gar nicht erfolgreich scheint sich die Schweizer Luftfahrt zu entwickeln. Luftfahrt auf Talfahrt? Luftverkehr ist noch immer nicht Öffentlicher Verkehr. Also was kümmert's das UVEK, was Frau Bundesrätin Leuthard, den Dachverband für Luftfahrt Aerosuisse, wie sich die Schweizer Luftfahrt entwickeln soll? Für den Strassen- und den Schienenverkehr fließen die Milliarden reichlich. Der Luftverkehr geht leer aus. Luftverkehr ist politisch kalte Luft. Der Luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates LUP0 datiert von 2004, ebenso der Kurzbericht zum SIL Sachplan Infrastruktur Luftfahrt. Zu Recht schreibt der Verband Schweizer Flugplätze VSF «Die Schwerpunktthemen der Revision LFG 2 (Luftfahrtgesetz) beruhen direkt auf

dem Luftfahrtpolitischen Bericht 2004. Theoretisch wäre es wohl sinnvoll gewesen, vor der nun eingeleiteten Revision einen weiteren Luftfahrtpolitischen Bericht zu erstellen oder den Bericht 2004 zu überarbeiten. Mit Blick auf das für die schweizerischen Flugplätze äusserst wichtige Vorhaben der Revision LFG 2, erachten wir es jedoch als unabdingbar, dass sich die Aufsichtsbehörde zusammen mit den betroffenen Stakeholdern zusätzliche strategische Überlegungen macht, ob die vorhandenen Vorschläge neuer Gesetzesregelungen den Voraussetzungen einer zukünftigen schweizerischen Luftfahrtinfrastruktur genügen, damit deren Substanz erhalten, qualitativ verbessert und bedarfsgerecht entwickelt werden kann. Die geplante Studie «Flugplatzlandschaft Schweiz» (Red. Wer weiss davon?) dürfte zu diesen Überlegungen beitragen.»

Und der Aero-Club der Schweiz wird deutlich: «Der SIL mutierte aus unserer Sicht in den letzten Jahren zu einem Mittel der Raumplanung und des Umweltschutzes. Den Umwelt- und

Raumplanungsbehörden und den entsprechenden Verbänden ist ein markantes Übergewicht zugestattet worden.» Und was sagt Aerosuisse, der selbsternannte Dachverband der Luftfahrt? Man publiziert seit Jahren ein steinaltes Thesenpapier. Mit voller Kasse wird Luftfahrtpolitik «light» betrieben. Neuestens will man sich auf der Basis einer pseudointellektuellen Mitgliederumfrage mit einem internationalen Mäntelchen positionieren. Man muss wissen, dass der Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus als ehemaliger Crossair-Pilot im Sold von Swiss steht. Da fehlt auch der Mut, einem süddeutschen Nachbarn mit schriller Schnauze im NZZ-Interview die Leviten zu lesen. Es ist Zeit für eine dringliche Erneuerung des LUP0 und von flügelhahnen Behörden- und Verbandsspitzen.

Felix Meier, Präsident



News aus der Schweiz

ZIGERMEET 2013 Felix Meier

Am Wochenende vom 6. bis 8. September findet auf dem Flugplatz Mollis die grösste Flugschau des Jahres in der Schweiz statt. Organisator ist der Hunteverein Mollis unter Leitung von Peter Reumer und Andy Villiger. Am Freitag ist Trainingstag und Eintreffen einzelner Teilnehmer. Am Samstag ist der Zigerschlitz voll einzigartiger Flugzeuge wie der Super Constellation, der Patrouille Suisse, einem F/A-18 und zahlreichen Warbirds wie Mus-

tang, Spitfire, C-36 und anderen. Voraussichtlich erstmals wird ein PC-21 seine akrobatischen Einlagen mit Rauch präsentieren. Der Sonntag gehört dann den heimkehrenden Piloten in ihren fliegenden Kisten.

www.zigermeet.ch




Die grösste Flugschau der Schweiz
ZIGERMEET 2013
 Mollis (GL), Samstag 7. September

- Christen Eagle II
- F/A-18C Hornet
- Hawker Hunter Mk.58 «Papyrus»
- Hawker Hunter T Mk.68 Trainer
- Junkers Ju 52
- Pilatus P-2
- Pilatus PC-7
- Pilatus PC-21
- REGA
- Saab Gripen
- Suchoj Su-26
- Super Puma
- Warbirds (Mustang, Spitfire, Jak, Corsair, Avenger, AT-6 und andere)
- Wing Walkers / Boeing E75
- viele weitere Überraschungen

Ende einer Legende Felix Meier

Der während vielen Jahren im Fliegermuseum Altenrhein hangarierte LEAR-Jet 24 D-CMMM ist am 15. September 2012 in Dänemark abgestürzt. Der unerlaubterweise allein fliegende Pilot vergass, den Treibstoff-Tankhebel umzustellen, was zu einem «flame out» der beiden Triebwerke kurz vor der Landung führte. Das Flugzeug stürzte in Stall-Konfiguration in ein Maisfeld. Pilot und Passagier wurden verletzt. Der Pilot verfügte nicht über eine gültige deutsche Lizenz. Das Lufttüchtigkeitszeugnis datierte vom 8. März 2004 war bis zum 31. März 2005 gültig. Die deutsche Registrierung wurde 2009 annulliert.



Aérodrome du Jura

Bruno Scherrer

Die Situation um den Aérodrome du Jura in Bressaucourt ist auch dank der grosszügigen finanziellen Unterstützung einiger unserer Mitglieder entscheidend verbessert worden. Als wichtige Aufgabe bleibt hier noch die Finanzierung der Fertigstellungsarbeiten an der vorhandenen Infrastruktur und die notwendige Erweiterung derselben.

www.aerogjura.ch



Verkaufsrekord für Airbus?

Felix Meier

Airbus erhöht das Verkaufsziel für 2013 auf 700 Airliner. Vergangenes Jahr ist bereits das Ziel von 650 Maschinen übertroffen worden mit einem Bestellungseingang für 914 Flugzeuge und einer Auslieferung von 833 Typen nach Annullationen. Aber ein besonderes Ziel für den europäischen Flugzeugbauer ist der Verkauf von A380 Superjumbos, nachdem bisher lediglich neun Bestellungen eingegangen sind.

«2012 seien 25 A380 ausgeliefert worden. Die Probleme mit den Rissen in den Flügelrippen seien gelöst,» sagt Airbus CEO Fabrice Bregier. «Das Jahr 2012 markierte das elfte Jahr steigender Produktionszahlen.»



Messe für Klassiker
zu Lande, zu Wasser
und in der Luft
14.-16. Juni 2013

News aus der Schweiz

Mollis und die Ostschweiz oder Zigerbrüt und Schloss-Wy Felix Meier

Den Neujahrs-Anfang 2013 feierten die IGOL und der Hunterverein Mollis gemeinsam. Über 60 Mitglieder und Gäste aus Politik, Wirtschaft, Militär und Luftfahrt folgten unserer Einladung zum Neujahrs-Apéro im Linth Air Service-Hangar auf dem Flugplatz Mollis.

In seiner Begrüssung wies der IGOL-Präsident einmal mehr darauf hin, dass die Luftfahrt immer noch nicht Teil des Öffentlichen Verkehrs sei und deren volkswirtschaftliche Bedeutung ignoriert und sogar negiert werde. Martin Laupper, Gemeindepräsident von Glarus Nord und seit anfangs Jahr neuer Besitzer des Flugplatzes, erläuterte die Gründe der Übernahme und skizzierte überzeugend die Pläne für den volkswirtschaftlich sinnvollen Fortbestand dieser für den Kanton Glarus und die Region wichtigen Infrastruktur-Anlage. Die Glarner Volkswirtschaftsdirektorin und Landesstatthalter Marianne Dürst Benedetti verstand es ausgezeichnet, die Bedeutung des Flugplatzes für Land und Leute, für Wirtschaft und Politik herauszustreichen. Als Vertreter der Luftwaffe überbrachte Oberst i Gst Hans-Peter Erni die Grüsse der Luftwaffe. Vor dem farbigen Hintergrund des Graffiti-Hunters begrüsst Huntervereins-Präsident Peter Reumer die Gäste und brachte ihnen Vereins- und Flugplatz-Geschichte näher. Mit schon strahlenden Augen verriet er, dass am Samstag, 7. September, die wohl grösste Airshow in der Schweiz, das ZIGERMEET 2013, von seinem Verein mit ihm und Andy Villiger an der Spitze auf dem Flugplatz Mollis organisiert werde, zudem mit einer besonderen Überraschung.

Highlight des Anlasses war die Präsentation



von Martin Stucki, der seinen weltweit einzigartig und bereits weltberühmten SKYe-Helikopter vorstellte. Die Komponenten sind bereit und die Montage des ersten Prototypen erfolgt in Kürze. Die Infrastruktur des Flugplatzes Mollis bietet ideale Voraussetzungen als Produktionsstandort.

Aus der «eigenen Produktion» von Peter Reumer und seiner Frau Marianne stammte auch das lukullisch phantastische Apéro-Buffer mit Zigerbrüt und Schloss-Wy. Nicht nur mit viel Aufwand, sondern auch mit viel Glarner Liebe verstanden sie es, Geist und Gaumen der Gäste zu

verwöhnen. Und zu diesen Gästen zählten unter anderen auch der Glarner Landratspräsident Fredo Landolt, Gemeinderat Christian Büttiker, der Präsident des Schweizer Flugplatz-Verbandes Werner Ballmer, der CEO von Altenrhein Aviation Andy Roth mit Gattin, Beat Oswald als Präsident des Flugplatzvereins Glarnerland mit Gattin, Bruno Ruoss vom Flugplatz Wangen-Lachen, der ehemalige Aero-Club Zürich-Präsident Peter Lustenberger sowie Vertreter der Presse. Sie alle sind mit einem traditionellen Glarner «Beggeli», die Damen zudem mit einem Glarner Tüechli, verabschiedet worden. Der Flugplatz Mollis, heute das Tor in die Alpen, morgen in die Welt.

Schweizer Luftwaffe feiert ihr Jubiläum Felix Meier



Im Jahr 2014 feiert die Schweizer Luftwaffe ihr hundertjähriges Bestehen – ein Jubiläum, das man sich rot im Kalender anstreichen sollte. Um dieses Ereignis würdig zu begehen und diejenigen zu ehren, die mit ihrem Engagement und ihrer Willensstärke die Schweizer Luftwaffe geprägt haben, werden im Jubiläumsjahr verschiedene Aktivitäten organisiert. 2014 gibt es zudem zwei weitere Jubiläen: Die Patrouille Suisse feiert ihr 50-jähriges und das PC-7 TEAM sein 25-jähriges Bestehen.

Die Feierlichkeiten beginnen im Süden der Alpen, wo der Flugplatz Locarno das 75-jährige Bestehen seines zivilen und militärischen Fliegerstandorts begeht. Im Juli findet eine offizielle Feier dort statt, wo alles begann, nämlich in Bern-Beundenfeld.

Zu einem solchen Geburtstag gehört natürlich eine würdige Flugschau, und davon wird es 2014 zwei geben: Ende August und Anfang September wird an zwei aufeinander folgenden Wochenenden in Payerne ein internationales Luftfahrttreffen, die AIR 14 PAYERNE, stattfinden: 30.–31. August und 6.–7. September 2014.

Dort werden sich viele Flugzeuge, Oldtimer, Warbirds, Kunstflugteams und legendäre Persönlichkeiten ein Stelldichein geben, um die Luftwaffe gebührend zu ehren und zu feiern. Neben diesen beiden Hauptereignissen werden in Payerne in der ganzen Woche Armee-Seminare, Treffen, Entdeckungsveranstaltungen, Gesprächsrunden, Podiumsdiskussionen sowie ein buntes Unterhaltungsprogramm angeboten. Diese Grossveranstaltung AIR 14 PAYERNE ist ein Armeeanlass und gibt allen Teilen der Armee Gelegenheit, sich im Rahmen der Airshow zu präsentieren. Dank der Unterstützung der Gesamtarmee lässt sich dieser Grossevent realisieren.



Luftfahrt – gut unterwegs

Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs

Management Summary, Intraplan Consult GmbH

In einem umfassenden Monitoring einschliesslich Vergleich mit dem Ausland wurde der Entwicklungsstand und die Entwicklungsdynamik des Schweizer Luftverkehrs analysiert und bewertet. Untersucht wurden dabei zahlreiche Indikatoren in den Bereichen

- Verkehrsnachfrage
- Infrastruktur und Verkehrsangebot
- Politische und fiskalische Rahmenbedingungen
- Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrswirtschaft
- Umweltschutz
- Flugsicherheit

Verkehrsnachfrage

Im Bereich Verkehrsnachfrage wurde der im internationalen Vergleich hohe Stand der Passagierfrage (Flugreisen pro Einwohner) in der Schweiz aufgezeigt. Trotz des erreichten Niveaus sind Wachstum und Prognoseerwartungen nicht geringer als anderenorts. Dagegen trägt das Cargo-Aufkommen und das Wachstum dieser Verkehrsart nicht der Wirtschaftskraft und der Exportstärke der Schweiz Rechnung. Hier fliesst der Verkehr landseitig zu einem grossen Teil ins Ausland ab, nicht zuletzt eine Folge der restriktiven Betriebsregelungen auf Schweizer Flughäfen (Nachtflugverbote). Die sonstige Luftfahrt (General Aviation) ist wie der Passagierverkehr hoch entwickelt, findet mangels Ausweichmöglichkeiten jedoch im Vergleich zum Ausland in viel stärkerer Masse auf den internationalen Flughäfen (Zürich, Genf, Basel-Mulhouse) statt.

Infrastruktur und Verkehrsangebot

Im Bereich Infrastruktur und Verkehrsangebot wurde die im internationalen Vergleich hohe Auslastung der Flughäfen Genf und Zürich nachgewiesen. Bei diesen beiden Plätzen sind nur mehr geringe Kapazitätsreserven vorhanden, so dass sie mit dem Marktwachstum nicht mehr Schritt halten können. In Basel-Mulhouse sind dagegen Reserven vorhanden; mangels Eignung als Hub-Flughafen sind die potentiellen Entlastungswirkungen für Zürich, und aufgrund der Entfernung die Entlastungswirkungen für Genf nicht gegeben, so dass insgesamt festgestellt werden muss, dass das Schweizer Luftverkehrssystem kapazitiv an seine Grenzen kommt und gegenüber dem Ausland, wo die Flughafen-Infrastruktur ausgebaut wird, an Wettbewerbsfähigkeit verliert. Trotz der bereits bestehenden Grenzen ist aber der hohe Entwicklungsstand bezüglich Vielfalt und Qualität des Luftverkehrsangebotes in der Schweiz zu betonen.

Politische und fiskalische Rahmenbedingungen

Im Bereich der politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen ist der Schweizer Luftverkehr gegenüber dem Ausland eindeutig benachteiligt. Dies betrifft die Kosten für Sicherheit (u.a. Überwachung Gelände, Sicherheitskontrolle Personal) und Umwelt (u.a. hohe Entschädigungsansprüche für Lärm), die stärker als anderenorts von den Flughäfen und damit indirekt auch von den Fluggesellschaften zu entrichten sind. Weiterhin schränken die im internationalen Massstab strengen Nachtflugregelungen (verstärkt u.a. durch abendliche Überflugverbote über deutsches Territorium) die Entwicklungsmöglichkeiten ein, gerade auch im Cargoverkehr, der auf Nachtflüge angewiesen ist, und im Passagierverkehr, wo die Nachtranzzeiten von grosser Bedeutung sind. Dort, wo Kosten und Gebühren von Wettbewerb und Produktivität abhängen, nämlich der Teil der Flughafenentgelte, der von der Infrastruktur und den Serviceleistungen abhängt, sind sie trotz der hohen Personalkosten in der Schweiz und trotz des hohen Kurses des Schweizer Franken absolut **wettbewerbsfähig**. Auch die Flugsicherungskosten sind nur mässig höher. Eine hohe Wettbewerbsfähigkeit ist auch bei den Fluggesellschaften gegeben, vorrangig die SWISS, die im internationalen Vergleich sehr produktiv und ertragsstark ist.

Umwelt und Flugsicherheit

Der Entwicklungsstand in den Bereichen Umwelt und Flugsicherheit ist sehr hoch. Bei ersterem sind niedrige Treibstoff-Durchschnittsverbräuche und der weiter steigende Modernitätsgrad der Flugzeugflotte (Auswirkungen auch auf Lärmemissionen) hervorzuheben, sowie beim landseitigen Zubringerverkehr der hohe Anteil des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Auch bei der Flugsicherheit ist ein selbst im weltweit führenden europäischen Massstab überdurchschnittlicher Stand in der Schweiz nachweisbar.

Insgesamt

Insgesamt kann man den Schweizer Luftverkehr so bewerten, dass Effizienz und Qualität deutlich überdurchschnittlich sind. Bei den Rahmenbedingungen hinsichtlich Gebühren und Auflagen/Betriebsregelungen müssen eher deutliche Benachteiligungen der Wettbewerbsbedingungen gegenüber dem Ausland festgestellt werden. Was Infrastruktur und Kapazitäten betrifft, sind bereits jetzt Grenzen spürbar.

«Plattform Luftfahrt» diskutiert aktuelle

Herausforderungen Felix Meier

Die «Plattform Luftfahrt Schweiz» hat an ihrer Sitzung Mitte Januar in Bern über die Umsetzung des Flugverkehr-Staatsvertrages mit Deutschland sowie die anstehende Teilrevision des Luftfahrtgesetzes gesprochen. Unter der Leitung von Bundesrätin Doris Leuthard trafen sich Vertreter des Bundes, der Standortkantone der Landesflughäfen sowie der kommerziellen Luftfahrt.

Im Zentrum des Gesprächs stand die Umsetzung des Flugverkehr-Staatsvertrages mit Deutschland. Bundesrätin Doris Leuthard bekräftigte die Bereitschaft der Schweiz, die von deutscher Seite aufgetauchten Fragen rechtsverbindlich zu klären, zum Beispiel über einen gemeinsamen Austausch einer diplomatischen Note. Da die deutsche Seite mit dem Ratifikationsprozess zum Staatsvertrag vorderhand zuwartet, prüft das UVEK in Bezug auf dessen Umsetzung, ob der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) etappiert werden soll und jene Teile vorgezogen werden sollen, die von der Umsetzung des Staatsvertrages unabhängig sind. Die «Plattform» diskutierte zudem die anstehende Teilrevision des Luftfahrtgesetzes. Hier steht die Infrastruktur im Vordergrund und damit verbunden die Prüfung weiterer Instrumente, mit denen der Bund beim Betrieb der Landesflughäfen dem Landesinteresse an diesen Schlüsselinfrastrukturanlagen besser Achtung verschaffen kann. Ebenfalls kurz angesprochen wurde die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt. Dazu wurde im letzten Jahr erstmals ein Monitoring veröffentlicht. Es soll in regelmässigen Abständen fortgeführt werden, um so die Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt in der Schweiz verfolgen zu können. Schliesslich informierte das UVEK auch noch über die Gründe für den schleppenden Fortgang beim Projekt für einen einheitlichen europäischen Luftraum (SES) und beim Funktionalen Luftraum für Zentraleuropa (FABEC). Die «Plattform Luftfahrt Schweiz» ist ein Forum für den Gedankenaustausch zu grundsätzlichen Themen des schweizerischen Luftverkehrs. Neben Vertretern der Bundesverwaltung nehmen Delegationen der Landesflughäfen, der Standortkantone Zürich, Genf, Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Fluggesellschaft SWISS, des Dachverbandes der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt «Aerosuisse» und der Flugsicherung Skyguide daran teil.

Luftfahrt – gut unterwegs

GRIPEN - what else? Felix Meier

Das VBS hat entschieden: Wir wollen den Gripen. Auch Schweden will den Gripen. Nun sind die Politiker gefordert, die Wirtschaft und ebenso das Volk. Der Ersatz für den veralteten Tiger heisst ganz klar SAAB GRIPEN.

Eindeutig und ohne Wenn und Aber erläuterte Kkdt Markus Gygax die Notwendigkeit eines Ersatzes für den Tiger F-5. Die Verfassung unseres Landes gibt vor, welche Leistungen unsere Luftwaffe zu erbringen hat. Unser Luftraum ist jederzeit zu schützen, und zwar in Zeiten von Frieden (Kontrolle), Spannungen (Schutz) und Konflikten (Wirkung). Die Verteidigung ist «raison d'être» der Luftwaffe, und zwar in genügender Qualität und Quantität. Dazu, so Markus Gygax, genügen 33 F/A-18 nicht. Und während alle Luftwaffen unserer Nachbar-Nationen über die Fähigkeiten «Aufklärung» und «Erdkampf» verfügen, hat die Schweiz diese mit der Ausmusterung der Hunter und Mirage verloren. Der



Drei Piloten – drei Sterne – zwei Gripen in Emmen: der Luftwaffenchef Markus Gygax neben dem schweizerischen und schwedischen Testpiloten. Bild Felix Meier



Ersatz des Tiger F-5 ist also indiskutabel. Gygax wies auch auf die zunehmende Bedrohung durch Lenkwaffen hin. Während zu früheren Zeiten 38 Flab-Abteilungen zum Schutz unseres Luftraums bereitstanden, sind es derzeit noch lediglich

neun, und bald nur noch sechs Abteilungen. Der Gripen ist der richtige Ersatz für den F-5, mit den richtigen und wichtigen nötigen Sensoren ausgerüstet, mit der modernsten Lenkwaffe Meteor und mit dem Triebwerk des F/A-18 Super Hornet. Sensoren seien das Kriterium, nicht die Geschwindigkeit.

Klare Worte des Sicherheits-Direktors

Für Botschafter Christian Catrina gilt es, alle möglichen Bedrohungen aus der Luft abzuwehren. Dazu seien auch non-state-actors in der Lage. Rafale und Eurofighter seien politisch

nicht durchsetzbar. Schweden sei ein allianz-freies Land. Und bezüglich Risiken beim Gripen meinte er: «Es gibt kein Leben ohne Risiken.» SAAB hat bis heute 4'000 Flugzeuge hergestellt und viele Erfahrungen mit Luftwaffen zahlreicher Länder gemacht. Im Gripen E/F sind bereits 60% von 98 Up-grades erfolgreich realisiert. Für die schwedischen Vertreter ist die Zusammenarbeit mit der Schweiz eine strategische Partnerschaft. Die Offset-Geschäfte würden zu 100% umgesetzt. Und nochmals liess sich Botschafter Catrina verlauten: «Es ist ein Vertrag zwischen zwei Staaten.» Wer heute noch Zweifel am Gripen hat, ist ein Unwissender oder ein Ignorant. Und wer meint, eine Beschaffung gleich welcher Art, ob militärisch oder zivil oder privat, sei ohne Risiken, verkennt die Wahrheit.

Gripen vor Schweizer Publikum

Seit Oktober 2012 werden mit zwei Gripen ab Emmen in unterschiedlichen Zeiten verschiedene Flugversuche gemacht. Im Januar 2013 konnten sich Politiker, Vertreter der Wirtschaft und die Journalisten ausführlich über das zu beschaffende Flugzeug Gripen und die ausgearbeitete Botschaft für das Parlament vertraut machen. Im Frühjahr folgen Schiessversuche in der Schweiz, und im Herbst zeigt Saab den Gripen im scharfen Einsatz auf der Axalp. Mit dem System Gripen kann die klaffende Sicherheitslücke in der Schweizer Luftwaffe geschlossen werden. Gripen – what else!



22 Flugzeuge der neuesten Version des Saab Gripen E sollen den Tiger F-5 ersetzen und zusammen mit den 33 F/A-18 Hornet den Schweizer Luftraum sichern. Bild Saab



Luftfahrt – gut unterwegs

Abheber in die Luft Aufsatz von Anja Hermann



Ausflug der 6. Schulklasse Altikon zum Flugplatz Sitterdorf

Heute ist ein wunderschöner Donnerstagnachmittag. Wir dürfen mit Frau Hager und Ingrid Bachmann auf den Flugplatz Sitterdorf. In den letzten Wochen haben wir das Thema, «Alles was fliegt» durchgearbeitet. Gespannt treffen wir uns alle auf dem Pausenplatz. Wir wissen nur, dass wir nach Sitterdorf fahren und es einen Wettbewerb geben wird. Pünktlich fahren wir mit dem Mietauto und Hausmeister Schär am Steuer nach Sitterdorf. Endlich, endlich sind wir angekommen! Wir nehmen Schreibzeug und Notizpapier hervor, denn

es wird empfohlen Notizen zu notieren. Wir treffen uns mit Herrn Schneider er kennt den Flugplatz sehr gut, er wird uns jetzt auf dem 50-jährigen Flugplatz herumführen. Zuerst besichtigen wir die Fliegerwerkstatt von Karl Hugentobler. Er bastelt gerade an einem Motorflugzeug. Da dies aus ganz feinem Material besteht, muss man sehr gut aufpassen und sehr vorsichtig sein. Nun gehen wir weiter, wir besichtigen die Helikopterwerkstatt. Alles neuste Technik! Als uns der Mechaniker verrät wie teuer ein Helikopter oder gar eine Flugstunde kostet waren wir gleich schockiert!! Auch dürfen wir in einen Helikopter hineinsitzen und auch dürfen wir ein Motorflugzeug von innen sehen. Wir machten noch die

Runde fertig und gehen dann ins Restaurant. Jeder darf sich ein Gebäck oder Sandwiches nehmen. Danach müssen wir einen Fragebogen ausfüllen. Ingesamt sind es 14 Fragen, zum Glück hab ich viel notiert! Alle hören gespannt zu, als sie die Gewinner bekannt geben. Ich gehöre zu den drei Glücklichen die einen Flug mit meinen zwei Kolleginnen gewinnt. Die Freude ist gross, endlich geht mein Traum zu fliegen in Erfüllung. Zuerst müssen wir alles aufschreiben und checken.

Jetzt ist es soweit und Herr Schneider startet den Motor. Unsere Klassenkameraden winken uns zu, und wir heben in die Luft ab. Die Welt von oben sehen ist fantastisch und die Häuser und Autos sind ganz klein. Wir fliegen über Weinfeld, Frauenfeld, den Stählibuck und über unseren Wohnort Altikon. Wir sehen unser Haus und die Schule. Die ganze Zeit sind wir am Fotoapparat und knipsen Fotos. Da ich gerade neben dem Piloten sitze, darf ich auch mal kurz ans Steuer – natürlich mit einer speziellen Sicherung! Etwas ruckartig fliege ich zuerst nach rechts, nach links und nach oben. Hoffentlich haben meine zwei Kolleginnen kein Trauma! Weiter fliegen wir über das Kloster Rheinau, Stein am Rhein und über den Bodensee. Wir machen noch ein paar ungefährliche Übungen, bei denen man das Schwerelosigkeitsgefühl hat. Leider geht es schon wieder zurück nach Sitterdorf, wo die andern auf uns warten. Auch meine Kameraden haben es toll, sie können sich auf dem flugplatz eigenen Spielpark austoben. Leider geht die Zeit viel zu schnell vorbei, und wir müssen uns schon wieder verabschieden. Nun geht es wieder zurück nach Hause.

Herzlichen Dank für diesen unvergesslichen Flug und Nachmittag, der mir hoffentlich noch lange in Erinnerung bleibt!



AeCO-Präsident Peter Schneider mit den glücklichen Gewinnerinnen.

PC-21: Sechswöchige Sommerpause Felix Meier



Bern, 04.09.2012 – Künftig werden keine PC-21-Schulflugzeuge der Schweizer Luftwaffe in der touristischen Sommer-Hochsaison in den Trainingsräumen Jura/Chasseral, Hohgant

und Speer fliegen. Die Luftwaffe hat grosse Anstrengungen unternommen und diverse Massnahmen eingeleitet, damit während sechs Wochen dem Wunsch nach weniger PC-21-Immisionen im Hochsommer entsprochen werden kann.

Erfolg dafür in einem anderen Bereich: Die Luftwaffe hat grosse Anstrengungen unternommen und diverse Massnahmen eingeleitet, um die PC-21-Lärmbelastung im Sommer zu reduzieren. Die Eckdaten für 2013: Sechswöchiger Verzicht

der Nutzung der Trainingsräume mit PC-21 durch die Luftwaffe in den Kalenderwochen 27-32, vom 1. Juli bis 11. August 2013.

Der Einsatz der PC-21 in der Pilotenausbildung hat auch grosse Vorteile: Mit dem Schweizer Schulflugzeug konnte der Treibstoffverbrauch und der CO2-Ausstoss auf einen Zehntel reduziert und die Betriebskosten halbiert werden. Dank des PC-21-Simulators in Emmen kann zudem die Anzahl an Flügen auf das absolut erforderliche Mindestmass reduziert werden.

Luftfahrt – gut unterwegs

Schweizer Luftfahrt braucht bessere Rahmenbedingungen Felix Meier

Am 5. Schweizerischen Luftfahrtkongress stand die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt für das Exportland Schweiz im Zentrum. Zahlreiche prominente Gäste folgten der Einladung von *economiesuisse* zum 5. Schweizerischen Luftfahrtkongress am Flughafen Bern-Belp. Ziel des Anlasses war, Entscheidungsträgern in Politik, Wirtschaft, Wissenschaft sowie der breiten Öffentlichkeit die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt zu vermitteln.

In seiner Eröffnungsansprache verwies *economiesuisse*-Präsident Rudolf Wehrli auf die Bedeutung der Luftfahrt für das Binnenland Schweiz als Brücke in die weite Welt hinein. Bereits 1945 habe der Bundesrat in einer Botschaft den Ausbau der Schweizer Flugplätze postuliert. Heute würde die Luftfahrt durch zusätzliche Lasten behindert und der Fortschritt durch unrealistische Forderungen verhindert. Für die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer ist der Standort «Möösli» wichtig und muss pragmatisch und nachhaltig entwickelt werden. Flugsicherheit statt Verwaltungssicherheit forderte der Berner Nationalrat und Präsident der IG Flughafen Bern, Adrian Amstutz, was beim Direktor des BAZL nicht auf einhellige Zustimmung stiess. Das Berner Volk, so Amstutz, habe mit der Zustimmung zum Ausbau des Flughafens



Welches sind die Auswirkungen von SES, Staatsvertrag und ETS für die Schweizer Luftfahrt? Darüber diskutierten kompetente Vertreter der Aviatik. Bild Felix Meier

Bern die regionale und nationale volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt erkannt. Dies beweise unter anderem die markante Zunahme der Passagierzahl in Bern-Belp, welche 2012 die Marke von 200'000 überschreiten dürfte. Aus der Überzeugung «Aviation connects people» erläuterte der englische Futurologe Ray Hammond seine acht Schlüsselfaktoren in der Entwicklung unserer globalisierten Welt.

Die Auswirkungen der globalen Trends auf die Schweizer Luftfahrt waren Thema des traditionellen Forums. Europa müsse in Bereichen wie Single European Sky oder ETS Lösungen finden, ansonsten es von den Kräften im Mittleren Osten überholt werde. Die Schweiz brauche optimale Anbindungen ans Ausland, forderte

Verkehrsministerin Doris Leuthard. Dabei verwies sie auf den neuesten Bericht «Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt in der Schweiz»: Die schweizerische Zivilluftfahrt erreicht im internationalen Vergleich bezüglich Effizienz und Qualität der Dienstleistungen einen überdurchschnittlichen Standard. In Bezug auf Infrastruktur und Kapazität weist sie hingegen deutliche Wettbewerbsnachteile auf. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt müsse besser erklärt werden, schloss Bundesrätin Leuthard. Darin sind sich die anwesenden Entscheidungsträger der Schweizer Luftfahrt einig, aber die breite Öffentlichkeit war nicht anwesend.



SVP-Nationalrat Adrian Amstutz, Präsident der IG Luftverkehr Bern, sprach sich deutlich gegen die grassierenden Überregulierungen im Luftverkehr aus. Bild *economiesuisse*

Verband Schweizer Flugplätze Felix Meier

Seit einiger Zeit werden neue und zusätzliche Regulationen und Standards in hoher Kadenz der Schweizer Luftfahrtbranche verordnet. Diese Veränderungen in den Rahmenbedingungen ziehen wesentliche Konsequenzen nach sich, so dass der Verband Schweizer Flugplätze VSF – in Koordination mit weiteren interessierten Verbänden auf verschiedenen Ebenen – interveniert und auch die Nationale Politik darüber sensibilisiert. In Folge davon wurden u. a. nationalrätliche Motionen eingeleitet.

Regulationsflut

Der VSF weist darauf hin, dass:

- mit dieser Regulations- und Auflagenflut übermässige personelle Ressourcen gebunden werden und damit wesentliche finanzielle und betriebliche Auswirkungen nach sich gezogen werden;
- ein Sicherheits-Mehrwert in vielen Fällen nicht erkennbar ist. Der VSF verweist dabei

auf die Tatsache, dass mit Überregulierungen die Eigenverantwortung – ein bisher hoch gehaltener Grundsatz der Aviatik – zu Gunsten einer Verwaltungssicherheit erodiert und damit eine kontraproduktive Wirkung erzielt wird;

- die grossen Mengen und die hohe Kadenz es nicht ermöglichen, dass die neuen Auflagen und Standards sicher in das System «Luftfahrt» integriert, trainiert und praxisbezogen angewendet werden können – das kann sicherheitsrelevant werden;
- die betrieblichen und finanziellen Auswirkungen dem LUPO-Grundsatz einer konkurrenz- und leistungsfähigen Schweizer-Luftfahrt widersprechen;
- die aktuelle Regulationsflut an die Schweizer Luftfahrt in vielen Fällen unverhältnismässig ist und damit nicht dem verfassungsmässig verankerten Verwaltungsgrundsatz entsprechen;

Art. 5 BV: Grundsätze rechtsstaatlichen Handelns: Staatliches Handeln muss im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein.

Spezialfinanzierung im Luftverkehr (Art. 86 BV)

Der Verband Schweizer Flugplätze setzt sich weiter mit allem Engagement ein, dass die Mittel aus der Spezialfinanzierung im Luftverkehr entsprechend dem Volks- und Parlamentswillen in die Luftfahrt zurückfliessen und dass administrative Hürden abgebaut werden. Der Vorstand des VSF dankt zum voraus für breiten Suktors in Ihrem Netzwerk und Umfeld im Sinne dieser Interventionen.

Wichtige Termine 2013

24.–27. April

AERO Friedrichshafen
www.aero-expo.com

21.–23. Mai

EBACE Geneve
www.ebace.aero

31. Mai–2. Juni

HELD TROPHY
Appenzell, Schweiz
www.heldtrophy.com

2. Juni

Tag der Offenen Tür
Flugplatz St. Gallen-Altenrhein

14.–16. Juni

Klassikwelt Bodensee
www.klassikwelt-bodensee.de

22. Juni

Open Day Flugplatz Lommis
www.mfgt.ch

24. August

Hunterfest HVOS St. Stephan
www.hunterverein.ch

23.–25. August

Flugfest Hagenbuch
www.flugfest.ch

30. August–1. September

Dittinger Flugtage
www.flugtage.ch

31. August–1. September

Gärn ab Bärn/Super Constellation
www.superconstellation.org

6.–8. September

ZIGERMEET 2013 Mollis
www.zigermeet.ch

17. Januar–16. Februar 2014

Schlappin Fly in 2014

Herzliche Gratulation

Tino und Nicole Dietsche haben am 5. Oktober 2012 geheiratet und sind glückliche und stolze Eltern einer Tochter Mayleen geworden.

Flugplatz Kägiswil bleibt Bruno Scherrer

Das Obwaldner Stimmvolk hat am 3. März mit 4'666 Ja gegen 7'750 Nein den Kauf des Flugplatzes durch den Kanton deutlich verworfen. Dies lässt wieder Hoffnung aufkommen, dass der Flugplatz weiterbestehen kann.

Dank der finanziellen Unterstützung des AeCS und der Regionalverbände zusammen mit den Beiträgen der örtlichen Vereinsmitglieder und vieler Sympathisanten war es möglich, einen professionellen Abstimmungskampf zu führen. Das ganze Komitee zusammen mit den vielen Helfern hat ganze Arbeit geleistet.

Sonder-Angebot für unsere Mitglieder

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum Vorzugspreis von jährlich CHF 52.– statt CHF 87.–, inkl. 2,5 % MwSt. und Porto.

Dornier-Museum: 50 % IGOL-Rabatt!

Mit einem IGOL-Mitgliederausweis bezahlen Sie im Dornier-Museum nur den halben Eintrittspreis.

Unter www.dorniermuseum.de finden Sie alle wichtigen Informationen.

Herzlich willkommen im Dornier-Museum Friedrichshafen!

Ritt im Mustang P-51

In Bern und Mollis kamen im August und September begeisterte Mitglieder-Passagiere in den Genuss eines unvergesslichen Fluges mit der P-51 Mustang «Lucky Lady».



Auskünfte durch Felix Meier:
felix.consulting@bluewin.ch

Impressum

Cockpit
Die Schweizer Luftfahrt Magazin

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St.Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: www.jordibelp.ch
Bilder: Felix Meier

IGOL 

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt
Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt
Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



Mustang P-51, ein War-Bird mit Jahrgang 1944, der damals in 150 Exemplaren bei den Schweizer Fliegertruppen im Einsatz war. Bild: Felix Meier

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser

Jubiläum im AeCS-Pro Aero-Jugendlager, Jubiläen auf Flugplätzen, Flugplätze wechseln den Besitzer, ein neuer Staatsvertrag, Geschichte im Dornier-Museum, ein neuer Schweizer Helikopter, dies und vieles mehr haben das Flugjahr 2012 geprägt. Aber das Wesentliche ist einmal mehr vergessen worden: Luftfahrt ist ein Transport-System, ist Öffentlicher Verkehr wie Strassen- und Schienenverkehr, ist Teil unserer Volkswirtschaft, bedeutet Wohlstand, entwickelt sich weiterhin positiv. Aber dies wird von unserer Politik ignoriert und von grossen Teilen der Bevölkerung als störend, ja sogar als unnötig empfunden. «Ohne Flugplätze kein Luftverkehr», heisst das treffende Motto des Flugplatz-Verbandes. «Ohne Piloten keine Luftfahrt» müsste es beim Aero-Club heissen. Und Skyguide weiss: «Ohne Fluglotsen keine Sicherheit in der Luft». Selbst in der Landesverteidigung gilt:

«Ohne Luftwaffe kein Schutz des Luftraums». Für all das braucht es Menschen. «Nachwuchsförderung» muss das Motto heissen. Und dies eingebettet in eine Luftfahrtpolitik, die nicht aus Worthülsen besteht, wie von der Aerosuisse breit gestreut. Sich mit 140 Mitgliedern zu brüsten kann nicht Ziel eines luftfahrtpolitischen Engagements eines Vereins sein, der sich Dachverband nennt.

Bald zehnjährig ist die Schweizer Luftfahrtpolitik des Bundesrats. Wenn jedoch Kernsätzen nicht nachgelebt werden, ist es höchste Zeit, diese zu überarbeiten, langfristig auszulegen und konsequent umzusetzen. Dazu sind die Akteure der Schweizer Luftfahrt gefordert, ihre Partikular-Interessen zugunsten einer gesamtheitlich ausgerichteten, zukunftsorientierten Schweizer Luftfahrt aufzugeben. Und zwar so, dass die Politik Luftfahrt als Öffentlichen Verkehr versteht und politisch umsetzt und dass Nachwuchsförderung nicht blosse Verbands-Schlagworte in wortreichen, aber tatenleeren Newslettern sind. Dies müssen die wichtigen Ziele der Vorstände unserer aviatischen

Verbände im kommenden Jahr sein. Für die Ostschweiz gilt ganz besonders, dass es mit dem für unseren Landesflughafen Zürich vorliegenden Staatsvertrag keine bessere Lösung gibt. Das Korsett um Zürich-Kloten wird immer enger. Alle Regionen sind gefordert, von Maximalpositionen abzurücken und auf eigene Interessen kompromisslos zu verzichten. Dafür setzt sich auch die IGOL ein.

Starten Sie mit uns das neue Jahr bei unserem Neujahrs-Apéro zusammen mit dem Hunterverein Mollis und mit einer aviatischen Neuigkeit! Und bringen Sie Ihren Nachwuchs mit. Vorher wünschen wir Ihnen frohe Festtage und danken Ihnen für Ihre Unterstützung zugunsten unserer Schweizer Luftfahrt.

Felix Meier, Präsident

Der Pilatus-Mann in Altenrhein Felix Meier



Seit Anfang 2012 ist Andy Roth CEO der Altenrhein Aviation AG, einer Tochtergesellschaft der Pilatus Flugzeugwerke Stans.

Welches ist Ihr beruflicher Werdegang und wie sind Sie zur Aviatik gekommen?

Von meinem Vater (35 Jahre Lufthansa) vererbte ich den Virus «Aviatik», und dadurch, dass ich in Sydney zur Welt kam, wurde mir das Airline-Business praktisch in die Wiege gelegt. Durch einen Helikopterflug auf Green Island veränderte sich dann der damals mit dem Gymnasium in Zürich eingeschlagene Weg zum Sportlehrer rapide, worauf ich im Anschluss eine Mechaniker-Lehre bei den Pilatus-Flugzeugwerken mit Weiterausbildung zum Luftfahrzeug-Mechaniker absolvierte. Der Einsatz als Technical Representative bei Pilatus Australia von 1999 bis 2003 war dann auch mit dem Erwerb der australischen Lizenz verbunden. Nach meiner Rückkehr in die Schweiz folgten acht Jahre als Kundendienstleiter PC-12. Am 10. August dieses Jahres durfte ich das 20-Jahre-Jubiläum in der Pilatus-Familie feiern.

Highlights in Ihrer Ausbildung / in Ihrem Beruf?

Neben den internen Weiterbildungsmöglichkeiten bei Pilatus war vor allem das «On-the-Job-training» in Australien, sprich die Tuchfühlung mit dem Endkunden Royal Flying Doctor Service (RFDS), sehr interessant und lehrreich.

Was ist das Besondere, die «Spezialität» von Altenrhein Aviation?

Als «One-Stop-Shop», bieten wir unseren Kunden einen vollumfänglichen Service. Dies wird durch die erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Firma Egli im Bereich «re-paintings» entsprechend ergänzt. Hinzugekommen ist unsere neue Produktionsstätte, um PC-7 MkII Komponenten für Pilatus herzustellen.

Welches sind die Ziele von Altenrhein Aviation?

Qualität steht an oberster Stelle; wird von unseren Kunden erwartet, gilt aber auch für unsere Mitarbeitenden. Idealerweise wird dies mit «Freude an der Arbeit» erreicht.

Welches ist der Markt von Altenrhein Aviation?

Derzeit werden 31 verschiedene Flugzeugtypen betreut, welche vom einmotorigen Kolbenflugzeug über den Turbo-Prop bis hin zum Business Jet reichen. Der G200 bildet dabei ein Schwergewicht.

Welcher Art ist die Zusammenarbeit mit der Muttergesellschaft Pilatus Aircraft?

Heute findet zwischen den beiden Gesellschaften eine erfolgreiche Kommunikation statt. Als

Teil der Pilatus-Familie wollen auch wir den Company-Spirit hochhalten.

Was ist das Besondere am Flugplatz St. Gallen-Altenrhein? Welches sind die Vorteile, welches die Nachteile?

LSZR bietet eine gute Infrastruktur, einen persönlichen Service und vermittelt unseren Kunden die gewünschte Privatsphäre. Dies hat jedoch auch seinen Preis. Ein Standlauf-Platz steht noch auf der Wunschliste.

Welches sind die Freuden und Sorgen eines CEO von Altenrhein Aviation?

Kundenbedürfnisse vollumfänglich abdecken zu können ist eine Bereicherung. Sorgen bereiten die Deckungsbeiträge, nicht zuletzt auch wegen dem starken Franken. Nicht zu unterschätzen ist dabei auch die Konkurrenz wie Jet Aviation oder RUAG.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft?

Weniger Formulare, Verordnungen und Weisungen, um ein Flugzeug wieder in die Luft zu bringen. EASA und FAA zwingen uns zu einer überdimensionierten Administration, welche letztlich mehr Kosten verursacht als sie Sicherheit garantiert.

Herr Roth, herzlichen Dank für dieses Gespräch. Wir wünschen Ihnen anhaltenden Erfolg und viel Freude in allen Belangen der Luftfahrt.

Flughafen Zürich: Von existenzieller Bedeutung Felix Meier



Der Staatsvertrag war Thema der 69. GV des Vereins Pro Flughafen. Für den Präsidenten, SVP-Nationalrat Max Binder von Illnau ZH, ist Zürich-Kloten als «unser» Landesflughafen von existenzieller Bedeutung für die Schweiz. Unter den gegebenen Umständen scheint der Vertrag die letzte Möglichkeit zu sein, um Rechts- und Planungssicherheit für den Flughafen, aber auch für den Kanton und den Staat Schweiz, sicherzustellen. Und er ist ein geeignetes Mittel, um international tätige Unternehmen in ihrem Vertrauen zu bestärken, dass sie sich am Standort Zürich auch in Zukunft entwickeln können. Flughafen CEO Thomas E. Kern erläuterte überzeugend, wie die Zukunft unseres Landesflughafens aussehen muss.

Pro Flughafen engagiert sich seit 68 Jahren für den Flughafen Zürich. Was bei der Gründung am 5. November 1943 einige Visionäre als grosse

Chance für Zürich und die Schweiz erkannten, wurde in den letzten 60 Jahren Wirklichkeit. Der Flughafen Zürich ist eine der wichtigsten Grundlagen für die erfolgreiche Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich, der weit über die Kantonsgrenzen und ins deutsche Bundesland Baden-Württemberg reicht. Er trägt rund 15 Milliarden Franken zur Wertschöpfung im Land bei. Rund 100'000 Menschen leben direkt und indirekt vom Flughafen. Als zentrale Infrastruktur im öffentlichen Verkehr ist der Flughafen das Bindeglied zur Welt für Aussenhandel, Dienstleistung, Tourismus und Gewerbe. Regelmässige Direktflüge zu allen wichtigen Wirtschaftszentren sind entscheidend für die Attraktivität der Region als Standort für international tätige Grossunternehmen. Im Interesse der wirtschaftlichen und sozialen Sicherheit der Schweiz muss es gelingen, die Zukunft des Flughafens als Drehscheibe der internationalen Luftfahrt zu sichern.

Absturz wegen Checkliste

Die ILA Berlin Air Show ist eine weltweit bekannte Luftfahrtmesse und eine Plattform für Konferenzen zur Luft- und Raumfahrt. Im Rahmen der ILA 2012 fand zum ersten Mal in Deutschland die CFAC-Tagung «Safety, Security and Risk Management» statt. Deren Präsident, Prof. Dr. Roland Müller, erläuterte zum Thema «Pilotenausbildung unter dem Aspekt des Air France Unfalles» detailliert, weshalb es zum Absturz des Airbus A320 kam. Seine Folgerungen daraus: Der FP (Flying



Pilot) habe gemäss Checkliste alles richtig gemacht. Hätte er jedoch wie der NFP (Non-flying Pilot) eine Ausbildung im Segelfliegen und Motorfliegen mit Akro-Ausbildung gehabt, wäre dieser tragische Unfall wohl nicht passiert. siehe www.cfac.unisg.ch

Luftfahrt – gut unterwegs

Marengo – neuer Schweizer Stern am Heli-Himmel Felix Meier

Aus Karbon gefertigt, mit Top-Leistungswerten, polyvalent einsetzbar und von polyvalenten Experten gefertigt, soll der einzigartige Swisshelicopter SKYe SH09 aus dem Hause Marengo in Kürze abheben. Geboren worden ist die Idee im Kopf eines Schweizer Helikopterpiloten.

Martin Stucki, Ingenieur und Helikopterpilot, Familienvater und (ehemaliger) Lokalpolitiker, fliegt seit 25 Jahren. In Sitterdorf erlangte er 1987 die Privatpiloten-Lizenz und 2003 in Altenrhein den Ausweis für Berufspiloten. Für swiss skyways services fliegt er seit 2008 den EC 120 ab Mollis. Aus dieser reichen Erfahrung entwickelte Stucki einen in seiner Klasse einzigartigen Helikopter. 2001 wird eine erste Idee auf ein Tisch Tuch gekritzelt. Sechs Jahre später ist die Vision realisiert: Ein innovativer neuer Helikopter in der 2,5 Tonnen Klasse. Die Marengo Swisshelicopter AG wird 2007 gegründet. Nach zwei Jahren wurde das nötige Entwicklungs-Kapital gefunden, das Projekt gestartet mit der Unterstützung von

Mathias Sénès, einem langjährigen Marketingdirektor bei Eurocopter. Heute verfügt das Team über 40 Experten in den entsprechenden Bereichen, verstärkt mit Spezialisten in Deutschland und Südafrika. Ziel ist die Entwicklung und Produktion eines Helikopters mit herausragenden Leistungen als markanten Konkurrenzvorteil für Betrieb und Unterhalt, den bestmöglichen Materialien und modernster Flugzeugführungs-Technologie für den Weltmarkt. Das Projekt wird von einer international zusammengesetzten Investorengruppe unterstützt und begleitet.

SKYe SH09 – eine Helikopter Revolution

SKYe bietet höchste Sicherheits-Standards, Komfort und Leistungen bei für seine Klasse tiefsten Betriebskosten. Hochleistungs-Merkmale sind die aus Karbon gefertigte Kabine. Der Fünf-Blatt-Rotor verspricht 40-mal geringere Vibrationen als ein herkömmlicher Dreiblattrotor, weniger Lärm innen und aussen und reduzierte Unterhaltskosten. Das Glass-Cockpit verfügt über modernste Systeme und Technologien aus der

Business Jet-Industrie. Angetrieben wird der Heli von einer Honeywell-Turbine, die eine Reisegeschwindigkeit von 260 km/h (140 knots) und eine Reichweite von über 800 km ermöglicht. Mit einem Maximalgewicht von 2,8 Tonnen mit Aussenlasten sollen Starts ab 2'000 Metern möglich sein. Selbst Matterhorn-Höhe soll der SKYe mit 2'000 kg Startgewicht erreichen. Und dies alles mit einer Turbine. Allerdings beinhaltet die Konzeption auch den Einbau einer zweiten Turbine als eine mögliche Weiterentwicklung.

Swissness aus dem Glarnerland

«Die Flugplatzinfrastruktur in Mollis gibt unserem Projekt den notwendigen technischen Rahmen und auch die Anbindung, um in einem internationalen Umfeld zu bestehen», sagt Martin Stucki. «In der Schweiz haben wir es etwas verlernt, Visionen umzusetzen. Ich schätze es sehr, dass wir im Kanton Glarus eine sehr breite Unterstützung für unser Projekt erhalten. Der Erstflug des ersten Prototypen ist in den nächsten Monaten vorgesehen. Für die Montage der Prototypen und der Serie arbeiten wir sehr eng mit der Linth Air Service zusammen. In einem zweiten Schritt möchten wir einen speziellen Hangar auf dem Flugplatz Mollis für die Endmontage der Helikopter erstellen. Je nach montierten Stückzahlen werden so einige Dutzend hochqualifizierte Arbeitsplätze auf dem Flugplatz Mollis entstehen. Das grosse Interesse und die Zahl von 35 verkauften Helikoptern gibt uns die Gewissheit, dass die Nachfrage nach unserem Helikopter sehr gross ist.» Der anspruchsvolle Business-Plan sieht 2014 den Start der Produktion und 2015 die Auslieferung der ersten Maschine vor. Bis dahin sind allerdings teilweise schwer verständliche und wenig praxistaugliche EASA-Hürden zu meistern.



Eine grosse Kabine, ein flacher Boden, geräumige Schiebe- und Heck-Türen, eine sehr gute Aussensicht und flexible Konfigurationen sind einige Besonderheiten dieses innovativen Mehrzweck-Helikopters.

Schweizer Zivilluftfahrt: Grossmehrheitlich positive Sicherheitsbilanz Felix Meier

Bern, 31.08.2012 - Grossmehrheitlich kann der Schweizer Zivilluftfahrt auch im Jahre 2011 eine positive Sicherheitsbilanz attestiert werden. Besonders hervorzuheben ist, dass in der kommerziellen Luftfahrt weder Unfälle noch Tote zu verzeichnen waren. Dennoch ist die Bilanz aufgrund der Unfälle in der Leichtaviatik nicht ganz ungetrübt, wie der Bericht über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt für das Jahr 2011 zeigt.

Bei der Leichtaviatik musste im Vergleich zu 2010 ein substantieller Anstieg der Unfälle und Toten

verzeichnet werden. Die Zahlen waren zwar im Zehnjahresvergleich leicht unterdurchschnittlich und gegenüber den letzten fünf Jahren ungefähr gleich. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL ist derzeit trotz allem daran abzuklären, ob es sich hier um eine Trendwende handelt.

Schliesslich wird im Bericht auf das schwierige Umfeld der schweizerischen Luftfahrt hingewiesen. Bei seiner Aufsichtstätigkeit muss das BAZL darauf achten, dass die Luftfahrtbetriebe trotz der angespannten finanziellen Situation den Belangen der Sicherheit die nötige Aufmerksamkeit schenken.



Bild: Felix Meier



Luftfahrt – gut unterwegs

Das Team Frankreich 1 gewinnt die 56. Coupe Aéronautique Gordon Bennett 2012 Felix Meier



Ballonkorb und Instrumente müssen vor dem Start geschützt werden. Bilder: Felix Meier

Toggenburg (CH): Nach 69 Stunden und zwei Minuten Luftfahrt ist mit Team Frankreich 1 auch der 17. und damit letzte Teilnehmer des Gordon Bennett Race 2012 sicher gelandet. Die Reise endete für Sébastien Rolland und Vincent Leys am 4. September in Südspanien, nördlich von Sevilla. Das ergibt eine Luftliniendistanz zum Startort Ebnat-Kappel von 1620 Kilometern. Mit lediglich 18 Kilometern weniger erreichte das Team SUI-1 mit Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger Rang 2 in diesem prestigeträchtigen Gasballonrennen.

Hierzulande gibt es rund 350 Heissluftballonfahrer, lediglich 25 Pilotinnen und Piloten heben regelmässig auch mit dem Gasballon ab. Die Schweiz als Hochburg des Ballonsports zu bezeichnen wäre deshalb vermessen, obwohl an internationalen Wettkämpfen immer wieder

Piloten aus Helvetien erfolgreich um den Sieg mitfahren. Einer davon ist Kurt Frieden aus dem thurgauischen Hohentannen. Vor zwei Jahren ist ihm und seinem Co-Piloten Pascal Witprächtiger aus Schlatt TG mit dem Sieg am Gordon Bennett 2010 der ganz grosse Coup gelungen. Und damit ist es dem Thurgauer zu verdanken, dass dieses Jahr zum grössten und härtesten Gasballonrennen der Welt in der Schweiz gestartet wurde. Der Siegernation steht nämlich die Organisation des Cups im jeweils übernächsten Jahr zu.

Alle Teams sicher gelandet

Wettkampfleiter Markus Hagganey und sein Team blicken auf ein erfolgreiches und professionell organisiertes Rennen zurück. «Es war nicht ganz einfach, die 17 Ballone durch den engsten Flugraum der Welt zu schleusen. Die Zusammenarbeit mit der Flugsicherung der verschiedenen Länder hat aber hervorragend funktioniert», lautete sein Fazit. In erster Linie war ihm wichtig, dass alle Teams sicher gelandet sind. Das Rennen selber beurteilte er als hochstehend. Sieben Teams sind über 1000 Kilometer weit gefahren, was für die Klasse des Teilnehmerfeldes spreche. Besonders beeindruckt hat ihn das Team AUT-2. «Es war dem Feld bis zu seiner Landung am Montagmorgen voraus und hat damit die Spur für den Rest der Ballone gezogen. Anhand der Fahrt der Österreicher hatten die Verfolger die Gewissheit, dass die Winde so wehen, wie von uns vorhergesagt wurde. AUT-2 war sozusagen der Hase – und bot in dieser Rolle eine ausserordentliche Leistung.»



Unter der Aegide der FAI steht der Ballon von Schweiz 1 als Favorit in der Pole-Position.

Ein wunderbares Rennen

Auch Kurt Frieden berichtet in seinem Blog von einem wunderbaren Rennen. Dass es nicht zum Sieg reichte, nimmt er sportlich. Der Grund, der zur Landung von SUI-1 führte, lag an einem Sperrgebiet, was die Piloten mit maximal 1500 Metern Höhe unterfahren mussten, da darüber militärische Testflüge stattfanden. Der knappe Ballastvorrat und die zu erwartende Thermik liessen das Duo Frieden/Witprächtiger zum Schluss



Der Vollmond leuchtet, in wenigen Augenblicken gibt die Flugsicherung den Start frei.

Luftfahrt – gut unterwegs



Markus Haggene, der erfahrene kompetente Wettbewerbsleiter.

kommen, dass sie eine sichere Landung dem unberechenbaren Spiel mit der Thermik vorziehen wollen. Nach 1602 Kilometer Distanzfahrt landeten die beiden Thurgauer am späten Dienstagmorgen sicher auf einem Hügel bei Puebla del Maestre kurz vor der portugiesischen Grenze.



Trotz Wolken und Regen freut sich die IGOL-Spitze über das Mitglieder-Interesse.

Exklusiv für unsere Mitglieder

Peter Schneider und Bruno Scherrer organisierten für die Mitglieder von AeCO und IGOL eine wahrlich exklusive «Ballon-Party». Nach einem Apéro im Zelt auf dem Festplatz orientierte der Wettkampfleiter Markus Haggene über die sehr anspruchsvolle Wettkampf-Fahrt dieses seit 106 Jahren ausgetragenen Rennens. Welche Leistungen von den Ballonfahrern gefordert werden, erzählte Martin Messner als früherer Gordon Bennett-Sieger. Nach einem frugalen Nachtessen war es faszinierend, den Start der lautlosen Montgolfieren unter Applaus und zu den Klängen der Nationalhymnen in den mondbeschiedenen Nachthimmel zu verfolgen.

Das Flugboot Dornier Wal N 25 (Amundsen-Wal)

Dornier Museum/Felix Meier



Patron einer Legende, von links: Cornelius Dornier, Bildungsministerin Schavan, Hardy Krüger, Iren Dornier.

Bild: Dornier Museum



Friedrichshafen, 25. Juli 2012. In Anwesenheit prominenter Gäste ist der Nachbau des Flugboots Dornier Wal am 25. Juli im Dornier Museum Friedrichshafen enthüllt worden. Damit hat das Museum eine weitere Attraktion – waren doch Flugboote in den 20er und 30er Jahren eine weltweit gerühmte Spezialität der Dornier-Werke.

«Der Wal hat Dornier gemacht» – diese Aussage des Firmengründers Claude Dornier eröffnete die Veranstaltung zur feierlichen Enthüllung des Flugboot-Nachbaus. Zugleich steht der Dornier Wal für Pioniergeist – zahlreiche Weltrekorde, aber vor allem auch Pionierleistungen kennzeichnen dieses von 1922 bis 1937 mit über 300 Exemplaren weltweit meistgebaute Flugboot. «Forschung ist der Schlüssel zur Zukunft und knüpft zugleich an grossartige Erfindungen der Vergangenheit an», so die deutsche Bildungsministerin Annette Schavan, «und Fortschritt ist das, was letztendlich Wohlstand ermöglicht.» Hardy Krüger sen., der als Pilot und Weltenbummler bekannte international erfolgreiche Schauspieler, machte Pioniergeist

mit seinen erlebten Erfahrungen vor der Kamera und hinter dem Flugzeug-Steuerknüppel deutlich: «Der Pilot in mir steht schweigend vor den hier ausgestellten Maschinen, bewundernd ... dieses Museum ist ein Traum!»

Fliegerische Erfahrungen und die Besonderheit der Dornier-Flugboote führte abschliessend Iren Dornier, Pilot und Betreiber der jüngeren Walschwester Do 24 ATT, vor Augen.

Seit Juli 2010 hatten Spezialisten der International Aviation Museum Foundation in Ungarn an dem originalgetreuen Replikat von Amundsens Flugboot Dornier Wal N 25 gearbeitet. Der technische Leiter Karl Bircsak und sein Team hatten das einzige erhaltene Original eines Dornier Wal, das im argentinischen Verkehrsmuseum in Luján bei Buenos Aires steht, vermessen.

Ab sofort ist der beeindruckende Nachbau für die Öffentlichkeit im Museumshangar zu besichtigen. Begleitet wird der Nachbau von einer Sonderausstellung. Thematisiert werden vor allem die Arktisexpedition des norwegischen Polarforschers Roald Amundsen von 1925 mit den Wal Flugbooten, das damit verbundene Abenteuer sowie die Erkenntnisse für die Polarforschung. Die Weltumrundung Wolfgang von Gronaus, der Einsatz des Wals als Postflugboot und im Passagier-Liniendienst der Lufthansa sowie zusätzliche Original-Exponate sind weitere «Hingucker» der Sonderausstellung, die bis Frühjahr 2013 gezeigt wird.

www.dorniermuseum.de



News aus der Schweiz

Reno Air Races: Vito Wyprächtiger auf dem Podest! Max Ungricht



Von der letzten Startposition aus flog der Schweizer Rennpilot ein äusserst beherztes Rennen. Bereits in der 6. Runde tauchte Vito an 4. Stelle auf. Den verdienten zweiten Platz schaffte Vito schliesslich um eine mickrige Zehntelsekunde nicht mehr. Das Handicap der letzten Startreihe war nicht mehr wett zu machen. Nachdem Vito Wyprächtiger ein Training infolge Motorenwechsel hatte auslassen müssen und nachdem vom Trainingsflug vom Freitag die erzielte Zeit infolge Unterschreiten der Minimalflughöhe gestrichen wurde, fand sich Vito plötzlich in die letzte Startreihe zurückversetzt. Er zeigte deutlich, dass er mit seinen fliegerischen Skills, seinen taktischen Fähigkeiten und seinem äusserst schnellen Rennflugzeug mit einer optimalen Startposition um den Sieg hätte mitfliegen können.

Das Positive vorweg: Ein fantastischer Pilot – gesundheitlich übrigens indisponiert – und eine

sehr geschlossene Teamleistung haben zu diesem hervorragenden Ergebnis geführt. Ein dritter Platz in dieser innovativen Kategorie ist mit Blick auf die schwierigen Umstände (2 Propeller defekt und

den Motor austauschen) viel mehr, als sich das international zusammengesetzte Team hat erhoffen können. Die Wahl zum «Formula One Team of the Year» ist die Bestätigung dafür.



An den Reno Air Races (USA) gewann Vito Wyprächtiger den dritten Platz und mit dem Team die Wahl zum «Formula One Team of the Year». Bild: Max Ungricht

JULA 2012 – 30-Jahre-Jubiläum Bruno Scherrer

Bereits zum dreissigsten Mal fand in diesem Jahr das einwöchige Aviatik-Jugendlager unter dem Patronat der Stiftung Pro Aero und organisiert vom Aero-Club der Schweiz vom Sonntag 29.7. bis Samstag 4.8.2012 wiederum im Militärtruppenlager S-chanf im Engadin statt. Im JULA lernen die Jugendlichen die Grundprinzipien der Aviatik kennen. An den abendlichen Vorträgen wurde Wissen über Wetterkunde, Flugsicherung und anderes mehr vermittelt. Der traditionelle Besuchstag am Dienstag lockte eine grosse Gästeschar ins bünd-

nerische S-chanf, um mit den 191 jugendlichen Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus allen Landesteilen der Schweiz, einzelnen Auslandschweizern und den 36 freiwilligen Lagerbetreuerinnen und -betreuern diesen «runden» Geburtstag zu feiern. Marco Schnyder/AeCS, welcher zum zwanzigsten Mal als Lagerleiter dieses unter Jugendlichen beliebte Lager organisierte, durfte sich am anhaltend grossen Zuspruch freuen und viele prominente Gäste aus Luftfahrtverbänden, Wirtschaft, Politik und Luftwaffe begrüssen.

Nach einem eindrücklichen Vortrag von Ernst Tanner über seine vor vierzig Jahren gegründete Helimission www.helimission.org wurde dieser vom Präsidenten der Stiftung Pro Aero mit dem Anerkennungspreis für sein Engagement geehrt.

Berufspilotennachwuchs rückläufig

Obwohl dieses Jugendlager sehr beliebt und jedes Jahr ausgebucht ist, mangelt es an einheimischen Nachwuchspilotinnen und -piloten für die Berufspilotenlaufbahn. So sind in den Cockpits der einheimischen Fluggesellschaften als auch im Rettungswesen und in Geschäftsreise-Luftfahrzeugen vermehrt ausländische Piloten anzutreffen. Dazu gibt es verschiedene Gründe wie die hohen Ausbildungskosten in der Schweiz und die zeitlichen Einschränkungen für eine nebenberufliche Ausbildung aufgrund enorm restriktiver Betriebszeiten auf schweizerischen Flugplätzen. So kann einerseits beispielsweise jedermann uneingeschränkt über die Mittagszeiten, samstags und sonntags Auto- und Motorfahrradstunden in Quartierstrassen vollführen, andererseits gilt für die meisten Flugplätze in der Schweiz ein Start- und Landeverbot über die Mittagszeit, abgesehen von weiteren Einschränkungen für die Schulung abends und an den Wochenendtagen.

Weiteres zum JULA unter www.jula-proaero.ch



Die Grundzüge der Luftfahrt erleben und erfahren Jugendliche alljährlich im Pro Aero-Jugendlager des AeCS

Bild: Bruno Scherrer

News aus der Schweiz

Tag der Aerophilatelie 2012

Sonderpostflug mit Wasserflugzeug am 8. September 2012

Am oberen Zürichsee, in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes Wangen-Lachen gibt es eine Basis für zwei Wasserflugzeuge. Diese Wasserflugzeuge sind übrigens die letzten Flugboote der Schweiz. Heutiger Besitzer der Flugbootbasis und der beiden Flugboote ist Ueli Diethelm aus Pfäffikon. Das eine Flugboot ist eine vierplätzigte Maule-M5 235 C (Baujahr 1981), und das andere ist eine Piper PA-18 Super Cub. Mit einem dieser Flugboote (pilotiert von Ueli Diethelm) wurde die Sonderpost des Aerophilatelistentages 2012 in die Bucht von Kempraten auf der Nordseite des Rapperswiler Schlosshügels geflogen, auf ein bereitstehendes Boot umgeladen und weitergeleitet.



Den Stempel zum Tag der Aerophilatelie 2012 gestaltete die junge Künstlerin Martina Graf aus Herlisberg LU. Sie wählte als Motto: «Abheben zwischen Alpenrand und Zürichsee». So sind die Glarner Alpen zu sehen und die Wellen im Vordergrund deuten auf den See hin.

Forum Flugplatz Dübendorf Felix Meier

Ob auf dem Flugplatz Dübendorf auch nach 2014 noch Flugzeuge starten und landen werden, ist derzeit noch ungewiss. Anders als der Kanton Zürich erwägt der Bund eine militär-/zivilaviatische Mischnutzung, um den Flughafen Zürich zu entlasten. VBS und UVEK haben vor einem Jahr zwei externe Firmen damit beauftragt, zu prüfen, ob der Militärflugplatz künftig sowohl militär- als auch zivilaviatisch genutzt werden könnte. Auf das Resultat darf man gespannt sein. Für die Task Force Flugplatz Dübendorf, die aus Angehörigen diverser Milizorganisationen besteht und die das Konzept einer militär-/zivilaviatischen Mischnutzung unterstützt und propagiert, hätte ein Fehlentscheid irreversible Folgen. In den Augen der Task Force muss der Flugplatz zwingend bestehen bleiben. Dies sei ein Akt der Vernunft. Als wichtigste Argumente für die Erhaltung des Flugplatzes nennt die Task Force:

- Die Beibehaltung des Flugplatzes birgt grosses wirtschaftliches Potenzial und ist von überregionaler Bedeutung.
- Die Luftwaffe ist auch in Zukunft auf den Standort Dübendorf angewiesen.
- Dübendorf ist Garant für schnelle Hilfe aus der Luft für den Raum Zürich und die Ostschweiz.
- Mit einer militär- und zivilaviatischen Misch-

nutzung können die Betriebskosten gesenkt werden.

- Der Flugplatz Dübendorf ist die letzte grosse strategische Landreserve im Kanton Zürich und darf nicht zubetoniert werden.

World Travel Awards 2012: SWISS erneut als «Europe's Leading Air- line Business Class» ausgezeichnet



Swiss International Air Lines hat bei den diesjährigen World Travel Awards zum zweiten Mal in Folge den ersten Platz in der Kategorie «Europe's Leading Airline Business Class» belegt. Mehr als 183'000 Fachleute der Reise- und Tourismusbranche weltweit hatten sich an der Abstimmung über die Award-Gewinner beteiligt.



Otilie Angele (01.03.1938 – 30.07.2012)
ein Leben für die Ostschweizer Luftfahrt

Zum Gedenken an Otilie Angele † Bruno Scherrer

Am Vormittag des 30. Juli 2012 hat uns Otilie Angele, unter Fliegern bestens bekannt als «Otti», für immer verlassen. Otti Angele hat die Leidenschaft fürs Fliegen mit ihrem Ehemann Hermann Angele sel. während Jahren geteilt. Dazu hat sie gar die seltene Lizenz einer Bordradiotelefonistin erworben. Mit der Mooney, HB-DHC waren die beiden oft unterwegs, Hermann am Steuerhorn, Otti am Funk. Seit der Gründung der Vereinigung pro Flugplatz Altenrhein (VPFA) hat Otti immer tatkräftig an vorderster Front mitgeholfen, sei es beim seinerzeitigen Kampf, den Weiterbetrieb des Flugplatzes Altenrhein zu sichern, durch Sammeln von Unterschriften, mit Überzeugungsarbeit und um Mitglieder zu gewinnen. Daneben war sie aktiv bei der Vorbereitung und Durchführung der früher bei der Bevölkerung beliebten Flugveranstaltungen auf dem Flugplatz Altenrhein oder bei den Vorbereitungen für die Präsenz mit einem Messestand an der Aero in Friedrichshafen und der Betreuung desselben, zu einer Zeit, als der Flugplatz Altenrhein an der Aero noch vertreten war und Beachtung und Unterstützung auch im nahen Ausland fand. Als im November 1997 der damalige VPFA-Präsident bei einem Flugzeugunglück verstarb, hat Otti als Vizepräsidentin während zwei Jahren den Verein umsichtig weitergeführt. Nach dem Rückflug der Mooney über den Atlantik nach Florida hat Otti ganz Amerika bereist und so Abschied von der aktiven Fliegerei als Bordradiotelefonistin genommen. Geblieben sind all die schönen Erinnerungen. Nach einer über mehrere Jahre mit grosser Geduld tapfer ertragenen Krankheit hat uns unser Ehrenmitglied für immer verlassen.

Wichtige Termine 2013

Samstag 12. Januar

Neujahrs-Apéro IGOL & Hunterverein

Mollis

bei Linth Air Service, Flugplatz Mollis

24. – 27. April

AERO Friedrichshafen

www.aero-expo.com

21. – 23. Mai

EBACE Geneve

www.ebace.aero

14. – 16. Juni

Klassikwelt Bodensee

www.klassikwelt-bodensee.de

30. August – 1. September

Dittinger Flugtage

www.flugtage.ch

31. August – 1. September

Gärn ab Bärn / Superconstellation

www.superconstellation.org

Einladung zum Neujahrs-Apéro 2013

Samstag, 12. Januar 2013
Flugplatz Mollis
Hangar Linth Air Service
14.30 bis 16.30 Uhr

Martin Stucki, CEO von Marengo Swisshelicopter informiert uns über den aktuellen Stand seines neuartigen SKYe SH09-Helikopter

Anmeldungen
bis 31. Dezember 2012
an info@igol.aero,
bruno.scherrer@bluewin.ch



**Apéro
offeriert von
IGOL und
Hunterverein
Mollis**

Sonder-Angebot für unsere Mitglieder:

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum Vorzugspreis von jährlich CHF 52.– statt CHF 87.–, inkl. 2,5 % MwSt. und Porto.

Dornier-Museum: 50 % IGOL-Rabatt!

Mit einem IGOL-Mitgliederausweis bezahlen Sie im Dornier-Museum nur den halben Eintrittspreis.

Unter www.dorniermuseum.de finden Sie alle wichtigen Informationen.

Herzlich willkommen im Dornier-Museum
Friedrichshafen!

Ritt im Mustang P-51

In Bern und Mollis kamen im August und September begeisterte Mitglieder-Passagiere in den Genuss eines unvergesslichen Fluges mit der P-51 Mustang «Lucky Lady».



Auskünfte durch Felix Meier:
felix.consulting@bluewin.ch

Impressum

Cockpit
Die Schweizer Luftfahrt Magazin

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St.Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: Jordidruck, Belp
Bilder: Felix Meier

IGOL 

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein

www.igol.aero



«Sommerzeit – Badezeit – auch für die Seabee von Theo Frey»/Bild Felix Meier

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser.

Regulierungen und Vorschriften bestimmen unseren heutigen Rhythmus. Es scheint fast, als gäbe es unter den Politikern und Bürokraten so etwas wie ein ungeschriebenes Gesetz: «Ich hab die «dümmsten» Ideen und schaffe am meisten Unsinn.» Dass sogar Politiker dieser Meinung

sind, zeigt der Ausschnitt aus einem Zitat eines Nationalrates:

«Der staatliche Reglementierungswahn habe längst beängstigende Ausmasse angenommen» und «Unsinnigerweise glauben gewählte Politiker, ihre Daseinsberechtigung unter Beweis stellen zu müssen, indem sie in hoher Kadenz neue Motionen und Postulate einreichen.»

Von solchen Politikern/Bürokraten könnten folgende Beispiele sein:

1) Aus der EU (EASA): Die Vorschrift, dass beim Start, ab dem ein Flugzeug bei einem Triebwerksausfall nicht mehr gebremst werden darf

und der Start auf jeden Fall fortgesetzt werden muss, auch für einmotorige Flugzeuge zwingend vorgeschrieben sein sollte. Kein Kommentar dazu!

2) Ich als frisch gebackener Grossvater einen Kurs machen muss (8-stündiger Babysitter-Kurs für Grossmütter/Grossväter. Der Kurs schliesst mit einem Zertifikat ab!), um später mit meinem Enkel etwas zu unternehmen; oder wenn wir als Grosseltern die junge Familie mit Hütedienst unterstützen wollten und in Zürich leben würden, dieses unter Bussandrohung bis 1000.- bewilligungspflichtig wäre!

Ob Fliegerei, Fischen, Jagen, Bootfahren, Skaten, Wandern und und und – um diesen teils unsinnigen Gesetzes-Lawinen entgegenzuhalten, brauchen wir unsere Verbände und Vereine. Unterstützen wir sie – aktiv oder passiv, sie brauchen uns. Es braucht je länger je mehr motivierte Menschen, die sich einsetzen. Helfen auch Sie mit. Denn es gilt: Einigkeit macht stark. Und es zeigt sich, dass Vereine und Verbände trotz

kostentreibenden Regulierungen und Vorschriften mit Kompetenz, Fachwissen und Argumentationen bei den Behörden etwas erreichen können. Beispiele dafür sind Anlässe (bleiben wir bei der Fliegerei) wie das im Februar durchgeführte Schlappin Fly-In, die Wasserflugzeugtreffen, welche dieses Jahr wieder auf verschiedenen Schweizer Seen durchgeführt werden, oder das alle zwei Jahre stattfindende Oldtimertreffen in Hittnau. Ohne den Einsatz von Idealisten und Verbänden nicht denkbar.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Sommer – mit Sonne und ohne Sonne – denn die Vorschrift, wann sie zu scheinen hat, gibt es «noch» nicht.

Peter J. Schneider



IGOL-Jahresbericht 2011 Felix Meier



Für unsere Mitglieder-
versammlung Mitte
Mai gewährte uns die
SG Säntis Gastrecht
in ihrem Hangar. Eine
besondere Ehre war
die Anwesenheit des
Präsidenten des Aero-
Clubs der Schweiz,
Nationalrat Thomas
Hurter. Als Swiss-Cap-
tain, Militärpilot und
Sphair-Instruktor ist

ihm der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein nicht
unbekannt. Er würdigte die Arbeit der IGOL, die
in der Ostschweiz eine wichtige Funktion über-
nehme. Neu in den Vorstand gewählt worden ist
Peter J. Schneider, Präsident des Aero-Clubs Ost-
schweiz. In dieser Funktion und als aktiver Pilot
sind seine Kenntnisse und Erfahrungen sehr
wertvoll. Bei einem Apéro in den Räumlichkeiten
von Bonsai-Helikopter/Fliegerschule Altenrhein
konnte gleichzeitig Einblick in die Tätigkeit der
jungen Firma Rotortec, einem Helikopterunter-
haltsbetrieb, genommen werden.

Zahlreiche Mitglieder nahmen an zwei Führun-
gen Anfang November Einblick in die Zentrale
von Skyguide in Dübendorf, grosszügigerweise
ohne Kosten für die IGOL. 50% Rabatt auf den
Eintrittspreisen für unsere Mitglieder gewähren
die Messe AERO Friedrichshafen und ganzjährig
das Dornier Museum Friedrichshafen. Besonders
attraktiv war dies zum Anlass des 80. Jahrestags
der Landung der DO X auf dem Hudson River in
New York. Zu dieser Feier lud die IGOL den durch
seine Hudson-River-Landung berühmt gewor-
dene USAir-Captain Sullenberger nach Fried-
richshafen ein. Allein, das geforderte Honorar
von USD 100'000 liess das Unterfangen sofort
platzen. Umso sympathischer war die Einladung
zur 5-Jahre-Jubiläumsfeier des CFAC, wo wir uns
bescheiden in die Gönnerliste einreihen.

Erstmals in diesem Jahr verfassten und ver-
schickten wir drei Ausgaben unseres Newsletters
«Airmail» sowohl an unsere Mitglieder wie auch
an Politiker und Unternehmer. Einerseits nimmt
die Fülle an interessanten Informationen stetig
zu, andererseits offeriert uns Jordi «Das Medien-
haus» in Belp Konditionen, die es erlauben, drei
Ausgaben zum bisherigen Preis von zwei zu druck-
en. Um der Aktualität von Informationen eini-
germassen gerecht zu werden, haben wir Ende
2011 ein Projekt «Neue Homepage» gestartet.

Wenn der Landesflughafen Zürich-Kloten
jeweilen in den Brennpunkt des öffentlichen

Interesses gerät, tangiert dies auch die Ost-
schweizer Luftfahrt. Gebühren-Erhöhlungen für
die Leichtaviatik zum Beispiel hätten gravie-
rende Verschiebungen auf die regionalen Flugfel-
der und prohibitive Einschränkungen zur Folge.
So versuchten linke Kreise und aviatische Tali-
ban im Blindflug im Herbst 2011 dem Tor zur
Schweiz mit Volksabstimmungen ein Korsett
zu verpassen, welches eine weitere gedeihliche
Entwicklung des Flughafens Zürich abgewürgt
hätte. Der Vorstand hat in Zusammenarbeit und
mit Unterstützung des federführenden Komitees
«Pro Flughafen» sogenannte Testimonials in Zü-
cher Regionalzeitungen schalten lassen, worin
wir uns klar gegen die für Ostschweizer Flug-
plätze verheerende Flughafen-Ausbauverbots-
Initiative stellten. Deutlich wurde diese dann
vom Zürcher Stimmvolk verworfen.

Der Vorstand IGOL traf sich zu zwei Sitzungen.
Zahlreiche Vorstandsgeschäfte wurden dazwi-
schen auf dem schriftlichen oder telefonischen
oder persönlichen Weg erledigt. Der Präsident
vertrat die IGOL an zwei Sitzungen der Avia-
suisse, wo nationale luftfahrtpolitische Themen
behandelt werden. Das nationale Luftfahrtforum
im Verkehrshaus der Schweiz im Herbst 2011 bot
Gelegenheit zum Gedankenaustausch mit ande-
ren Exponenten der Schweizer Luftfahrt.

Unverändert pflegen wir unsere Mitgliedschaften
beim Aero-Club der Schweiz, bei der Aviasuisse,
dem Verband Schweizer Flugplätze «swiss aero-
dromes», beim CFAC der Universität St. Gallen
sowie im Forum Flugplatz Dübendorf. Austritte
von Aktivmitgliedern, meist durch Wegzug oder
Tod, konnten leider nicht durch Neuzugänge
wettgemacht werden. Hingegen hat die Anzahl
Gönner- und Firmenmitglieder zugenommen.

Ausblick

Mit einem Neujahrs-Apéro bei Bonsai-Helikopter
auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein starte-
ten wir im Januar 2012 mit Gästen aus der Politik
ins neue Jahr. Bereits aviatische Geschichte ist
die Beteiligung der IGOL am sehr erfolgreichen
«2. Fly-In Schlappin» des Aero-Clubs Ostschweiz
und der Gletscherpilotenvereinigung im Februar.
Die Offene Schweizermeisterschaft im Heissluft-
ballonfahren Mitte Mai nehmen wir zum Anlass,
unsere diesjährige Mitgliederversammlung auf
dem Flugplatz Sitterdorf durchzuführen. Auf
diesen Zeitpunkt hin treten die beiden langjäh-
rigen und verdienten Revisoren Hansruedi Kus-
ter und Bozi Filipaj zurück. Sie haben unsere
Finanzen über viele Jahre hinweg kritisch und
kompetent geprüft und uns mit ihren wertvollen

Ratschlägen begleitet. Für ihre ehrenamtliche
Arbeit gebührt ihnen an dieser Stelle ein herz-
licher Dank.

Aviatisch wird das Ostschweizer Flugjahr 2012
geprägt von der zu erhoffenden Eigentums-Über-
tragung des Flugplatzes Mollis von der Eidgenos-
senschaft an die Gemeinde Glarus Nord. Darü-
ber stimmen die Bürger am 22. Juni ab. Die IGOL
unterstützt die Entwicklung dieses volkwirt-
schaftlich wichtigen Regionalflugplatzes. Auf
nationaler Ebene wird das Luftfahrtgesetz revi-
diert, wozu sich die IGOL im Rahmen der Avia-
suisse hat vernehmen lassen. Während die
Schweizer Verhinderer die Entwicklung des Flug-
hafens Zürich nicht abwürgen konnten, versucht
dies ein verkehrter deutscher Minister als Pega-
sus aus Berlin auch in völliger Ignoranz des aus
Deutschland in die Ostschweiz ausstrahlenden
Fluglärms. Beinahe lautlos wird die 56. Coupe
Aéronautique Gordon Bennett 2012, welche im
September das Toggenburg ins internationale
Scheinwerferlicht stellt, Grenzen überwinden.
Die IGOL will zusammen mit dem Aero-Club Ost-
schweiz ihre Mitglieder zu diesem faszinieren-
den Anlass einladen.

Die LFG-Revision böte Anlass, für einmal alle
Akteure der Schweizer Luftfahrt an einem run-
den Tisch zusammenzubringen. Seit dem Luft-
fahrtpolitischen Bericht des Bundesrates sind
bald zehn Jahre verstrichen. Eine Schweizer
Luftfahrt-Strategie für die nächsten zehn Jahre
fehlt. Angesichts des Rückblicks auf zahlrei-
che Jubiläen von Leistungen in der Vergangen-
heit wie «70 Jahre Flugplatz St. Stephan» oder
«100 Jahre Schweizer Luftwaffe» in zwei Jah-
ren wären ein gemeinsamer Blick und Gedanken
über die rotierende Propellernabe hinaus sehr
wohl angebracht.

Ich danke meinen Vorstandskameraden für ihren
stets grossen Einsatz. Ihre ehrenamtliche Arbeit
zugunsten der Schweizer Luftfahrt ist vorbild-
lich. Einen Dank verdienen auch unsere Mitglie-
der für ihre Treue und Unterstützung ebenso wie
all jene, welche mit uns partnerschaftlich ver-
bunden sind. Die Ostschweizer Luftfahrt ist ein
wichtiger volkswirtschaftlicher Teil unseres Lan-
des und unserer Kultur. Es gilt, diese zu pflegen
und zu fördern.

IG Ostschweizer Luftfahrt
Mitte April 2012

Felix Meier, Präsident

Luftfahrt – gut unterwegs

AUA kontert People's-Aussagen RUDOLF HIRTL/STGB



Die Austrian Airlines fliegen die Strecke Altenrhein–Wien grossteils mit einer Dash 8-402. Laut AUA-Pilot Jürgen Leissing ist die Maschine leiser und sparsamer als der Embraer-Jet. (Bild: Austrian Airlines)

Für Flughafengegner ist der People's-Jet ein «lautes Ärgernis». Der People's-CEO bezeichnet den Embraer als nur minim lauter als das Turboprop-Flugzeug der Konkurrenz. Dieser Aussage widerspricht nun Jürgen Leissing, Flugkapitän der AUA.

ALTENRHEIN. Austrian-Airlines-Pilot Jürgen Leissing kennt die Strecke Altenrhein–Wien nicht nur wie seine Westentasche, er sass vor zehn Jahren bereits bei der Rheintalflug für viele Jahre am Steuer, ehe diese in die AUA-Tochter Tyrolean integriert wurde, er weiss auch um die heikle Situation, in der sich der Airport hinsichtlich Fluglärm geplagter Bevölkerung befindet. «Um so ärgerlicher ist es für uns, dass wir nun mit der People's Viennaline in denselben Topf geschmissen werden», so Leissing, der auch als AUA-Stützpunktleiter in Altenrhein fungiert. «Wir haben

uns in den vergangenen Jahren bemüht, die Lärmmissionen möglichst tief zu halten, und fliegen Altenrhein daher auch bewusst mit der Bombardier (Anmerkung: Dash 8-402) an. Nun zu behaupten, unsere Turboprop-Maschinen seien praktisch gleich laut wie der Embraer-Jet, ist nicht nur falsch, sondern stellt auch unser Engagement bezüglich der Reduzierung von Lärmmissionen in ein schlechtes Licht.»

«Embraer ist doppelt so laut»

Leissing spricht damit den Umstand an, dass People's-CEO Armin Unternährer Vorwürfen von Flughafengegnern, mit dem Embraer habe der Lärmpegel beim Airport «das zu ertragende Mass überschritten» (Ausgabe vom 10. Februar), dahingehend begegnet, dass beide Flugzeugtypen bei der Landung identisch seien, beim Start der Embraer aber «minim lauter» sei. «Stimmt nicht», sagt der AUA-Captain und legt Unterlagen der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) auf den Tisch. Daraus ist ersichtlich, dass die Dash 8 beim Start 84 Dezibel entwickelt, der Embraer 93 dB. Gemäss Lärmforschung wird ein Geräusch subjektiv als doppelt so laut empfunden, wenn der Schallpegel um 10dB zunimmt. «Demnach», so Leissing, «ist die Dash 8 gegenüber dem Embraer 170 beim Start um die Hälfte leiser.»

Auch das von Unternährer geäusserte Argument, der Embraer-Jet steige schneller und entferne

sich dadurch rascher aus dem hörbaren Bereich, lässt der Austrian-Airlines-Pilot nicht gelten: «Die Abhebegeschwindigkeiten beider Flugzeuge sind ähnlich. Ein Jet braucht aber eher eine längere Rollstrecke, um die Abhebegeschwindigkeit zu erreichen und abzuheben. Demzufolge entwickelt er mehr Lärm in Bodennähe. Die initiale Steigleistung bei einem Turboprop ist naturgemäss besser. Darum sind Turboprops gut für kurze Pisten und lärmsensitive Wohngebiete geeignet.» Strecke ist vorgegeben

Wie Jürgen Leissing erklärt, weisen die beiden Flugzeuge weitere Unterschiede auf. Interessant etwa der Pro-Kopf-Verbrauch auf 100km, bei dem die Dash 8 mit 3,5 zu 5,1 Liter deutlich sparsamer ist. Die Daten sind Herstellerangaben und beziehen sich auf die Maximalleistung des Flugzeugs. Nimmt man drei Rotationen Altenrhein–Wien täglich zu Buche, so erzeugt der Embraer 7312 Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr, die Dash 5420 Tonnen. Wiederholt hat People's-Besitzer Markus Kopf erwähnt, der Jet verbräuche nur 10% mehr Treibstoff. Die Herstellerangaben sprechen eine andere Sprache, die Dash pustet pro Flug nach Wien 1347 Liter Kerosin in den Himmel, die Embraer 1935 Liter, also 43% mehr.

GNSS statt GPS Felix Meier



Das «Global Navigation Satellite System» ist mehr als Navigation und

Positionierung. Dies beleuchtete Prof. Dr. Markus Rothacher, Leiter des ETHZ-Instituts für Geodäsie und Fotogrammetrie, an eindrücklichen Beispielen hauptsächlich aus dem Bereich Seismologie und Klimatologie. So können damit verlässliche Erdbeben-Prognosen und Klima-Veränderungen gemacht werden wie die Ausbreitung von seismischen Wellen und Wasserdampfmessungen bis in die Ionosphäre. Hat GPS einen Messbereich von 3–5 Metern, so hat GNSS einen solchen von 3–5 Millimetern. Bis 2020 sollen 120 Satelliten im Welt- raum und bis zu 10'000 Stationen auf der Erde das GNSS-Netz bilden.

2004 startete das «Anwendungszentrum GmbH Oberpfaffenhofen» mit den Partnern «European GNSS Agency» (GSA), «European Space Agency»

(ESA) und dem «Deutschen Luft- und Raumfahrt-Center» (DLR) das Projekt «European Satellite Navigation Competition» (ESNC). Unter der Federführung von Swiss Aerospace Cluster sind Ende Mai 2012 bei Skyguide Preise für Innovationen im Bereich von Satelliten Navigation-Anwendungen verliehen worden. Der erste Preis ging an ein Team um den ETH-Doktoranden Philipp Elbert und Prof. Lino Guzzella für deren Projekt «AHEAD – A predictive energy management for hybrid electric buses in public transportation». Am Beispiel eines Hess-Busses wurde errechnet, wie mit Hilfe von GNSS der Dieselmotor optimal für die zu fahrende Strecke eingesetzt werden kann.

Die Preisverleihung bei Skyguide hatte einen besonderen Grund: Am 6. März 2012 erhielt Skyguide an der jährlichen internationalen Konferenz für Flugsicherheit eine Auszeichnung für die Einführung neuer Anflugverfahren, die auf Daten des europäischen Satellitensystems EGNOS basieren.

24'000 neue Business-Jets



Bombardier Aerospace sieht in einer Studie einen Bedarf von 24'000 neuen Business-Jets in den nächsten 20 Jahren im Umfang von \$648 Milliarden. Darin nicht eingeschlossen sind die sogenannten Very Light Jets und Bizliners. Der kanadische Hersteller ist überzeugt, dass sich der Markt erholen und auf ein starkes Wachstum zurückfinden wird. Dabei wird Nordamerika mit erwarteten 9'500 Einheiten den grössten Markt repräsentieren, gefolgt von Europa mit 3'920 Flugzeugen und China mit 2'420 Auslieferungen. Den grössten Zuwachs erwartet Bombardier im Bereich der grossräumigen Business-Jets.



Luftfahrt – gut unterwegs

Aviasuisse Felix Meier

aviasuisse ✈️

Verband für die Schweizer Luftfahrt
Association pour l'aviation suisse
Associazione per l'aviazione svizzera

An der ordentlichen Sitzung von Mitte Juni ist die Luftfahrtverordnung LFG Teil 2 diskutiert worden. Nach Abschluss der Gesetzgebungstätigkeit wird der Bund den Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates von 2004 überarbeiten. Für den Flugplatz Lugano hat das BAZL das Anflugverfahren genehmigt. Der Flughafen Genf erfreut sich eines eindrucklichen wirtschaftlichen Erfolgs

Luftfahrtverband zeichnet düsteres Bild für europäische Branche

Quelle: Reuters

Die Luftfahrtindustrie stellt sich auf eine Verschärfung der europäischen Schuldenkrise ein. «Für europäische Fluggesellschaften verschlechtert sich das Geschäftsumfeld rapide, was zu grossen Verlusten führt», erklärte der internationale Branchenverband IATA anlässlich seines Jahrestreffens am Montag in Peking.

Die Luftfahrtindustrie stellt sich auf eine Verschärfung der europäischen Schuldenkrise ein. «Für europäische Fluggesellschaften verschlechtert sich das Geschäftsumfeld rapide, was zu grossen Verlusten führt», erklärte der internationale Branchenverband IATA anlässlich seines Jahrestreffens am Montag in Peking. Er stellte zugleich eine wachsende Kluft zwischen den Regionen fest. Während sich in Europa die Aussichten eintrübten, verbesserten sich die Gewinnaussichten der Airlines in Nord- und Südamerika. Vor allem in Nordamerika habe der Flugverkehr dank geringeren Treibstoffkosten wieder zugelegt. Für die Gesamtbranche blieb der Verband bei seiner

und Rekordzahlen bei den transportierten Passagieren. Skywork und Helvetic haben in Bern zum Passagierrekord des letzten Jahres beigetragen. In Basel läuft der SIL-Prozess und scheint auf guten Wegen zu sein. In Zürich prägen wichtige Themen die Zukunft unseres Landesflughafens: Die Richtplandebatte im Kantonsparlament und dessen Abstimmung auf den SIL, die Verhandlungen mit Deutschland bezüglich DVO sowie die Frage, inwieweit der Bund in die Belange und Kompetenzen der Standortkantone eingreifen soll.

Prognose, dass sich die Gewinne in diesem Jahr auf 3 Milliarden Dollar summieren. Im vergangenen Jahr waren es noch 7,9 Milliarden, 2010 gab es mit 15,8 Milliarden Dollar einen Spitzenwert. IATA-Generaldirektor Tony Tyler warnte in seiner Eröffnungsrede vor einem Handelskrieg als Folge der umstrittenen EU-Klimaschutz-Abgabe für Fluglinien. Aus einem solchen Krieg werde niemand als Gewinner hervorgehen, sagte Tyler. Es sei nun an Europa, die Situation zu entschärfen und einen tragfähigen Lösungsvorschlag zu machen. Gegen die EU-Vorgabe laufen vor allem China, die USA und Indien Sturm. Die EU-Kommission hat 2012 für Fluggesellschaften einen Handel mit CO₂-Verschmutzungsrechten eingeführt. Alle Airlines, die Europa anfliegen, müssen danach ausreichend CO₂-Rechte besitzen. Etwa 85 Prozent davon werden von den EU-Staaten gratis zugeteilt, der Rest muss über die Börse gekauft werden. Viele aussereuropäische Fluggesellschaften wollen sich nicht beteiligen, europäische protestieren wegen Wettbewerbsbehinderung.

Amundsens «Wal» ab 25. Juli 2012 im Dornier Museum Friedrichshafen

WHERE GREAT PIONEERS MEET



«Der Wal hat Dornier gemacht», fasste Claude Dornier in einem Satz zusammen. Genauer gesagt das Flugboot Wal, welches 1922 seinen Erstflug absolvierte und weltweit zahlreiche Strecken für den Luftverkehr erschloss sowie als Postflugboot der Lufthansa Anerkennung erlangte. Das robuste und hochseefähige Ganzmetallflugboot zählte zu den erfolgreichsten Fluggeräten in den Anfängen der Luftfahrt und bezwang zahlreiche Abenteuer und Rekordflüge.

Ab dem 25. Juli 2012 ist die Rekonstruktion des legendären Flugbootes Dornier Wal im Dornier Museum im Originalmassstab zu bestaunen. Über ein Jahr wurde an dem Nachbau mit 17 Meter Länge und einer Spannweite von 22 Metern gearbeitet. Detailgetreu erleben Museumsbesucher die Faszination Wasserflug und empfinden die Geschichte des Wals mit der Kennung N25, der dem Nachbau Pate stand, nach. Der Polarforscher Roald Amundsen brach mit ihr im Jahr 1925 auf, um den Nordpol zu erreichen. Die begleitende Sonderausstellung erzählt über diese eisige Expedition und die damit verbundenen Abenteuer.

Doch auch die anderen Facetten des Wals, wie seinen Einsatz als Verkehrs- und Postflugboot werden dargestellt und die Bedeutung des Wals für Dornier veranschaulicht.

AIR 14 PAYERNE

Quelle: Armeepressedienst



Im Jahr 2014 feiert die Schweizer Luftwaffe ihr hundertjähriges Bestehen – ein Jubiläum, das man sich rot im Kalender anstreichen sollte. Um dieses Ereignis würdig zu begehen und diejenigen zu ehren, die mit ihrem Engagement und ihrer Willensstärke die Schweizer Luftwaffe geprägt haben, werden im Jubiläumsjahr verschiedene Aktivitäten organisiert. 2014 gibt es zudem zwei

weitere Jubiläen: Die Patrouille Suisse feiert ihr 50-jähriges und das PC-7-TEAM sein 25-jähriges Bestehen.

Die Feierlichkeiten beginnen im Süden der Alpen, wo der Flugplatz Locarno das 75-jährige Bestehen seines zivilen und militärischen Fliegerstandorts begeht. Im Juli findet eine offizielle Feier dort statt, wo alles begann, nämlich in Bern-Beundenfeld.

Zu einem solchen Geburtstag gehört natürlich eine würdige Flugschau, und davon wird es 2014 zwei geben: 30.–31. August und 6.–7. September 2014 wird an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden in Payerne ein internationales Luftfahrttreffen, die AIR 14 PAYERNE, stattfinden. Dort werden sich viele Flugzeuge, Oldtimer, Warbirds, Kunstflugteams und legendäre Persönlichkeiten ein Stelldichein geben, um die Luftwaffe gebührend zu ehren und zu feiern.

News aus der Schweiz

16. Schweizermeisterschaft der Heissluftballone (SMHL 2012) Léon André/OK SMHL

Stefan Zeberli wird zum vierten Mal Heissluftballon-Schweizer-Meister

Vom 16. bis 20. Mai 2012 fand in Bischofszell (Wettkampfbühnenzentrum) und Sitterdorf (Hauptstartplatz) die 16. Schweizermeisterschaft der Heissluftballone (SMHL 2012) statt. Der Wettkampf ist als offener Wettbewerb ausgeschrieben. 33 Ballonteamer aus der Schweiz und dem Ausland haben sich einen spannenden Wettkampf geliefert. Der amtierende Doppel-Europameister stammt aus dem Thurgau. So ist es nicht überraschend, dass sich zur SMHL 2012 die

besten deutschsprachigen Heissluftballon-Piloten angemeldet haben.

Mitte Mai ist in Bischofszell die 16. Schweizermeisterschaft der Heissluftballone mit der Siegerehrung zu Ende gegangen. Stefan Zeberli (1981) von 9212 Arnegg ist mit 15'387 Punkten zum vierten Mal Heissluft-Schweizer-Meister geworden. Auf dem zweiten Platz liegt René Erni aus 8156 Oberhasli mit 14'481 Punkten, gefolgt von Roman Hugi (1984) aus 8488 Turbenthal mit 13'225 Punkten. Von 7 möglichen Fahrten konnten 6 durchgeführt werden. Event Director

Claude Weber aus Luxemburg hat insgesamt 20 anspruchsvolle Aufgaben gestellt, die von den Teilnehmern zum grossen Teil sehr gut gelöst wurden.

An der offenen Schweizermeisterschaft war neben der ganzen schweizerischen – auch ein Grossteil der deutschen Nationalmannschaft sowie von den besten Ballonpiloten aus Österreich und Luxemburg vertreten. Diese starke Konkurrenz motivierte alle Sportler zu Höchstleistungen.

Bei der Wertung «Swiss Cup» der offenen Schweizermeisterschaft belegten Sven Goehler (1967) aus D-55271 Stadeldeken-Elsheim gefolgt von Uwe Schneider aus D-35625 Hüttenberg und Stefan Zeberli die ersten drei Plätze.



Die Heissluftballone fliegen in Reih und Glied zum Ziel.

Vom Skifliegen zum Motorfliegen Felix Meier

Simon Ammann hat kürzlich seinen ersten Solo-Flug gemacht. Im Kombi von Breitling widmete ihm SF TV eine Reportage – ab Flugplatz Buochs. Aber mit dem Club-Flugzeug der ASFG HB-PNN von Wangen-Lachen. Bezahlt hat die ganze Ausbildung für Simon Ammann die Firma Breitling. Den letzten Schliff gaben ihm die Instruktooren Walti Bernet und Heinz Kubli von der ASFG in Wangen-Lachen. «Wer hat, dem wird gegeben»: Wäre doch schön, wenn Breitling zum Beispiel das Pro Aero-Jugendlager oder wenig begüterte, aber talentierte Flugschüler unterstützen würde.

31. Generalversammlung des Verbands Schweizer Flugplätze in Stans Thomas Strässle/COCKPIT

Am Flugplatz Buochs wurde die ordentliche 31. Generalversammlung des Verbands Schweizer Flugplätze (VSF) durchgeführt. In Anwesenheit zahlreicher Schweizer Parlamentarier, des Direktors des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL), des Chefs Einsatz der Luftwaffe, Divisionär Bernhard Müller, sowie der Nidwaldner Regierungsräte Hans Wicki (FDP) und Res Schmid (SVP) informierten Präsident Werner Ballmer und Geschäftsführer Pierre Moreillon über drängende Probleme und aktuelle Themen, mit denen sich der Verband derzeit auseinandersetzen muss. So bestehen trotz der im Jahr 2009 vom Schweizer Volk gutgeheissenen Spezialfinanzierung des Luftverkehrs

erhebliche Deckungslücken zur Finanzierung der Flugsicherheit, für welche die Flugplätze ab 2016 selber aufkommen müssen. Ballmer warnte in diesem Zusammenhang vor einem möglichen finanziellen «Grounding» gewisser Flugplätze, wenn diese zu massiven Erhöhungen der Landegebühen gezwungen würden. Moreillon forderte von der EASA, der Flugsicherheitsbehörde der EU, bei der Umsetzung von Regulierungen mehr Rücksichtnahme auf die kleineren Flugplätze. Positiv wurde erwähnt, dass sich der VSF dank der mit seinen deutschen Partnern geschaffenen Vereinigung der Europäischen Regionalflugplätze (ERAC) bei der EU mehr Gehör verschaffen kann.

Im Anschluss an die GV sprach Gastreferent Max Binder, SVP-Nationalrat aus Zürich und Präsident der parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt, zu den Mitgliedern des Verbandes. Binder kritisierte insbesondere den hohen administrativen Aufwand bei Gesuchen und plädierte dafür, dass der Bund mehr Geld für die Flugsicherheit ausgibt, als es der Verteilschlüssel der Spezialfinanzierung des Luftverkehrs derzeit vorsieht. Neu in den Vorstand des VSF wurde Daniel Ruhier gewählt. Ruhier war von 2007 bis 2010 Vertreter der Schweiz im Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO.



News aus der Schweiz

Dem ersten Alpenüberflieger zum Gedächtnis

Der 23 Jahre junge peruanisch-französische Luftpionier Geo Chavez bricht am 23. September 1910 mit seinem Bleriot-Eindecker (Typ «Circuit de l'Est») zum ersten Alpenflug über den Simplonpass ins italienische Domodossola auf. Nach dem Start in Brig fliegt er ganz nach Plan über den Simplon und bereitet sich nach 42 Minuten Flugdauer auf die Landung vor. Doch beim Versuch, sein Flugzeug nach einem Sturzflug abzufangen, bricht die Maschine auseinander und stürzt aus 10 Metern Höhe ab. Der Flugpionier erliegt vier Tage später im Spital von Domodossola seinen Verletzungen. 50 Jahre später gedachte Brig dem ersten Alpen-

überflieger mit der Errichtung eines Denkmals. Am 13. Juni 2012 jährte sich sein Geburtstag zum 125. Mal.



Mitflug-Gelegenheiten im Rahmen des GP-Suisse in Bern



Datum:
Sonntag, 26. August 2012

Abflug
ab Sion (Jak-9) und Birrfeld

Kosten
Jak 9: CHF 2'000.00
C-3605: CHF 1'000.00

Piloten:
Paul Boschung
Kim Lugenwa

Auskunft und Anmeldung:
max.ungricht@wd-aviation.com

Flugplatz Mollis: «Freier Raum für uns alle» Daniela Elmer



Am Samstag, den 19. Mai trafen sich bei Himmelblau und Sonnenschein erfreulich viele Besucher auf dem Flugplatz Mollis zum «Tag der offenen Tür». Dabei mischten sich nicht nur Jung und Alt, sondern auch Fliegerfans und andere Flugplatzbenutzer von überall her bunt durcheinander.

Am offiziellen Apéro waren illustre Gäste aus Politik, Militär und Vertretern der ansässigen Unternehmen versammelt. In einer sehr emotionalen Rede griff der Gemeindepräsident von Glarus Nord, Martin Laupper, den Slogan der vom Flugplatzverein lancierten Kampagne sogar freimütig auf: «freier Raum für uns alle». Seinen geschichtlichen Rückblick verband er mit einem Ausblick aus politischer und volkswirtschaftlicher Sicht. Auch weitere hochkarätige Redner wie der Kommandant der Luftwaffe, Korpskommandant Markus Gygax, und Landammann Andrea Bettiga stellten die Wichtigkeit des Flugplatzes in seiner heutigen Form nicht in Frage. Anton Landolt, Präsident der Swiss Microlights Flyer und Vorstandsmitglied des Flugplatzvereins Glarnerland, erläuterte die auf dem

Flugplatz heimischen Luftsportarten und unterstrich den bedeutenden Zusammenhang mit den ansässigen Unternehmen.

Neben den interessanten Flugobjekten aller Art – wie zum Beispiel Eigenbauflugzeuge, Gyrokooper, motorisierte Hänggleiter – fand der Erlebnisparcours des Verkehrszentrums Glarnerland vor allem mit seinem Je-ka-mi-Lastwagen sowie den Ponys der Rainbow-Ranch sehr grossen Zulauf. Der Aero-Club der Schweiz, Hunterverein, Patrouille Suisse Fan Club wie auch die Flugsportvereine warben für Ihre Sparten und für die Luftfahrt ganz allgemein. Ebenso wurden eifrig Wettbewerbstalons in die Urne geworfen.

Der Flugplatzverein hoffte, dass sich durch diesen Anlass und die anderen Aktivitäten – wie der speziellen Internetseite www.pro-flugplatzmollis.ch – die Wählerinnen und Wähler der Gemeinde Glarus Nord ein umfassendes Bild von der vielfältigen Nutzung des Flugplatzgeländes machen können. Am 22. Juni stimmen sie über die Zukunft einer der letzten zusammenhängenden Freiflächen ab.

News aus der Schweiz

Gross und Klein am Zigermeat Felix Meier

Eindrücklich war das Feld der Oldtimer-Modellflugzeuge am Wochenende vom 23. und 24. Juni auf dem Flugplatz Mollis. Auch aus dem Ausland waren sie angereist, um vielen interessierten jungen und nicht mehr jungen Glarnern und Glarnerinnen die Faszination des Modellbaus und des Modellfliegens vorzuführen. Mit Spannweiten von bis zu drei Metern, einem Gewicht von maximal 30



Hans Messmer, Mitbegründer der IG Warbird, erklärt sein Tucano-Modell mit einer Propeller-Turbine.

Kilo und mit surrenden Motoren und zischenden Turbinen waren sie zwischen Wiggis und Glärnsch schwerlich von den fliegenden Originalen zu unterscheiden.

Dazwischen schnurrten die Glarner Ecolight-Flugzeuge durchs Tal der Linth, begleitet von den Oldtimer-Flugzeugen aus dem Fliegermuseum Altenrhein. Deren Piloten dankten ihren Helfern und Helferinnen für die ehrenamtliche Arbeit, welche für den Erhalt und die Zukunft unserer Vereine lebenswichtig ist, mit Mitfluggelegenheiten. Organisator dieses faszinierenden Anlasses war einmal mehr der engagierte Hunterverein Mollis. Dessen Präsident Peter Reumer durfte denn auch zahlreiche Gäste begrüßen, während OK-Präsident Andreas Villiger von der IG Warbird für einen reibungslosen Ablauf dieses Mini-Flugmeetings sorgte. Besonders erfreut war jedermann, dass die Gemeinde Glarus Nord dem Kauf des Flugplatzes zugestimmt hatte. So konnte ein strahlender Gemeindepräsident Martin Laupper sein neues «Besitztum» auch aus der Pilotenkanzel aus luftiger Höhe betrachten.

Heisse Luft im kühlen Sitterdorf Felix Meier

Die diesjährige IGOL-Mitgliederversammlung war in die Heissluftballon-Schweizermeisterschaften eingebettet. Voraus erklärte der mehrfache Schweizer-Meister Kurt Frieden in einem spannenden Vortrag den Ablauf und die Regeln sowie die zahlreichen höchst anspruchsvollen Aufgaben, welche ein Ballon-Team zu beachten und zu bestehen hat. Aus Wettergründen – das laufende Jahr zeigt sich von einer sehr nassen Seite – konnten die IGOL-Mitglieder und Gäste keine Wettkampffahrt beobachten. Umso mehr kam es zum Gedankenaustausch beim Apéro und beim anschliessenden, von der IGOL offerierten Nachtessen.

Einstimmig hiess die Versammlung den Jahresabschluss 2011 gut. Für die beiden Revisoren Hans-Ruedi Kuster und Bozi Filipaj, welche in verdankenswerter Weise über viele Jahre hinweg mit kompetenten Argusaugen die VPPFA- und IGOL-Zahlen überprüft haben, konnten mit Martin M. Messner, «unserem» weltberühmten Schweizer Ballonpiloten, und Bernhard Messmer zwei ebenso hochkarätige neue Revisoren gefunden werden.

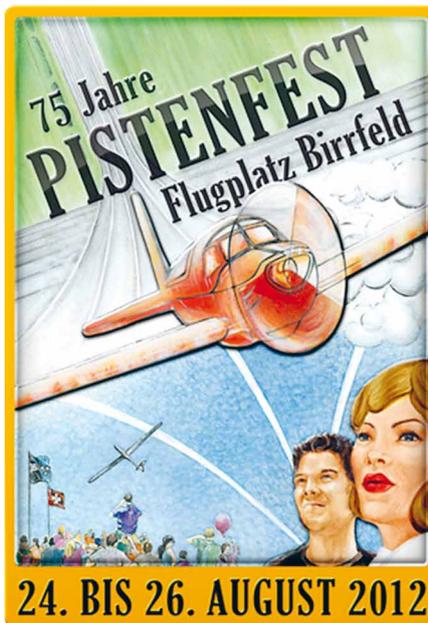
Pistenfest 2012 – 75 Jahre Flugplatz Birrfeld Felix Meier

In der Zeit um 1937 haben Luftfahrtpioniere den Beginn einer beispiellosen Entwicklung des Flugplatzes Birrfeld eingeläutet. 75 Jahre danach lässt der Regionalverband Aargau des Aero-Clubs der Schweiz mit dem Jubiläumsanlass «Pistenfest 2012» jene Pionierzeit neu aufleben. Eine grosse Airshow am Samstag und ein Familien-Erlebnistag der besonderen Art stehen im Zentrum des Jubiläumswochenendes.

«Unser Ziel ist es, die Öffentlichkeit auf die Geschichte des Flugplatzes Birrfeld mit dessen Bedeutung für die Entwicklung der Leichtaviazione aufmerksam zu machen und gleichzeitig die Bevölkerung der Region zu einem Volksfest auf den Flugplatz einzuladen», hält Max Riner, Präsident des Regionalverbandes Aargau des Aero-Clubs der Schweiz und Initiant des Projektes fest. Aus diesem Grunde wird der Eintritt für die Besucher frei sein – trotz überaus attraktivem Programm. Erhoben wird einzig eine Parkgebühr: am Freitag 10 Franken und am Samstag 20 Franken.

Grösste Airshow der Schweiz 2012

Am Samstag, 25. August, folgen sich die Attraktionen in der Luft und am Boden Schlag auf Schlag. Die Luftwaffe wird mit der Patrouille



Suisse, dem PC-7 TEAM, dem F/A-18 und Super Puma Display präsent sein. Ein besonderer Leckerbissen: Ein Airbus A320 der Edelweiss beehrt das Birrfeld in Formation mit der Patrouille Suisse – etwas, das in dieser Form über dem Flugplatz noch nie gesehen wurde. Das Breitling Jet Team wird sein beeindruckendes Programm ebenso vorführen wie das Captens

France Team, die P-3 Flyers, die Classic Formation mit DC-3 und Beech 18 sowie die Bucker Squadron. Oldtimer wie die Morane, Grumman Avenger, C-3605 und Boeing Stearman werden die Herzen der Aviatikfans höher schlagen lassen, ebenso die früheren Militärjets der Luftwaffe, Hawker Hunter und Vampire Trainer. Eindrücklich wird auch die Demonstration eines modernen Geschäftsflugzeuges sein. Kunst- und Formationsflug mit Segel- und Motorflugzeugen, Fallschirmspringer, Modellflugvorführungen, Helikopter und JU-52-Rundflüge bereichern zudem das Programm. Als «stillen», aber nicht minder attraktiven Programmpunkt zeigt Christian Moullec mit seinen Gänsen, Kranichen und dem Trike, wie man mit naturnahem Fliegen Leute begeistern kann. Beim Eindunkeln und als krönender Abschluss der Airshow erleuchten Ballone mit einem «Night-Glow» (Nachtglühen) zu Musik den Himmel über dem Birrfeld – ein eindruckliches und unvergessliches Lichterballett. www.pistenfest.ch

70 Jahre Flugplatz St. Stephan im Simmental

24.-26. August Hunterfest 2012
www.hunterverein.ch

Wichtige Termine 2012

26. Juli

Rückkehr einer Legende «Dornier Wal»
Dornier Museum D-Friedrichshafen
www.dorniermuseum.de

10.-11. August

20 Jahre Hunterverein Interlaken
Interlaken, www.huver.jimdo.com

17.-19. August

Do-Days
D-Friedrichshafen
www.dorniermuseum.de

29. Juli-4. August

30. PRO AERO JUGENDLAGER
S-chanf GR
www.aeroclub.ch/jula

24.-26. August

Hunterfest 2012/70 Jahre Flugplatz
St. Stephan im Simmental
www.hunterverein.ch

24.-26. August

«PISCHTENFESCHT» Birrfeld
Flugplatzfest mit Attraktionen
www.birrfeld.ch

31. August-8. September

Gordon Bennet Weltcup 2012
Ebnat-Kappel
www.gordonbennett2012.ch

31. August-8. September

AeroPhila
Flugplatz Wangen-Lachen LSPV
www.aerophila2012.ch



P51-Mitflüge

Machen Sie einen der schönsten
fliegerischen Träume wahr!

Das nicht alltägliche Flugvergnügen
mit Pilot Christoph Nöthiger.
Unkostenbeteiligung

Auskünfte durch Felix Meier:
felix.consulting@bluewin.ch

Sonder-Angebot für unsere Mitglieder:

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum
Vorzugspreis von jährlich CHF 52.- anstatt CHF 87.-,
inkl. 2,5% MwSt. und Porto. Einfach beiliegende
Antwortkarte ausfüllen und abschicken.

Dornier-Museum: 50% IGOL-Rabatt!

Mit einem IGOL-Mitgliederausweis bezahlen Sie
im Dornier-Museum nur den halben Eintrittspreis.

Unter www.dorniermuseum.de finden Sie alle wichtigen Informationen.

Herzlich willkommen im Dornier-Museum
Friedrichshafen!



20
Jahre
Hunter Verein
Interlaken
11.08.2012

J-4007/Ausstellung
Hunterdorf
Unterhaltung
Verpflegung
Patrouille Suisse
Hunter-Überflüge
www.huver.ch

Impressum

Cockpit
Die Schweizer Luftfahrt Magazin



Redaktion: Felix Meier, IGOL, St.Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: Jordidruck, Belp
Bilder: Felix Meier, Tino Dietsche

IGOL 

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt
Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt
Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



Hombi Foto

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser.

Im neuen Jahr blicken wir bereits auf zwei erfolgreiche Anlässe zurück. Unser Neujahrs-Apéro fand Interesse, wohl weniger wegen dem Apéro als vielmehr wegen

den beiden interessanten Ausführungen von zwei «Aviatic-Direktoren». Die Zusammenfassung zeigt die Entwicklungen regional und global auf. Eine Ehre für die IGOL war aber auch die Anwesenheit unserer Gäste. Einen Monat später traf sich eine andere Prominenz im Schnee. Zahlreiche Gletscherpiloten flogen kufenbewehrt ins bündnerische Schlappin zum winterlichen Stelldichein. Im Gedenken an den Davoser Ottili Kreuzeder organisierte der

Aero-Club Ostschweiz zum zweitenmal ein Fly-In im idyllisch tiefverschneiten Tal oberhalb Klosters. Bei eisiger Kälte und schneidendem Rückenwind und vor zahlreichem Publikum wirbelten Propeller Pulverschnee auf. Und unseren Mitgliedern wurde ein echt nachhaltiger Huus-Kafi kredenzt.

Die Ostschweiz wird 2012 zum Eldorado der Ballonfahrer. Im Mai findet die Offene Schweizermeisterschaft der Heissluftballonfahrer in Sitterdorf statt. In Appenzell soll wiederum im Juni die Held Trophy den Himmel bunt bevölkern. Glanzvoller Höhepunkt wird das Gordon Bennett-Wettfahren anfangs September ab Ebnat-Kappel im malerischen Toggenburg werden. So plant die IGOL ihre Mitgliederversammlung während der Schweizermeisterschaft in Sitterdorf. Und zusammen mit dem Aero-Club Ostschweiz planen wir eine gemeinsame Veranstaltung zur Gordon Bennett-Wettfahrt.

Auf politischer Ebene lassen wir uns über die

Aviasuisse zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes vernehmen. Es scheint Zeit zu sein, darauf hinzuweisen, dass die An- und Abflüge von und nach Friedrichshafen über die Ostschweiz nicht geräuschlos sind. Hat schon jemals jemand daran gedacht, dabei Mitsprache zu verlangen wie die deutsche Politik dies im Fall Flughafen Zürich fordert? Die Globalisierung erodiert die Souveränität. Der Schweizer Flugplatzverband, der Aero-Club der Schweiz und AOPA kämpfen um die aviatische Souveränität. Und kommen Sie am 18. Mai zahlreich nach Sitterdorf. Es lohnt sich, Mitglied der IGOL zu sein.

INTERESSENGEMEINSCHAFT
OSTSCHWEIZER LUFTFAHRT

Felix Meier



Propeller im Pulverschnee



Hombi Foto

Fly-In Schlappin 2012 Felix Meier

Zum zweitenmal organisierte der Aero-Club Ostschweiz ein winterliches Stelldichein von Gletscherpiloten im bündnerischen Schlappintal in Erinnerung an den legendären Otti Kreuzeder. Bei ausgezeichneten Schnee- und Wetterverhältnissen und vor einem zahlreichen Publikum bewiesen die erfahrenen Piloten ihr hervorragendes Können im stiebenden Pulverschnee.

Man schrieb den 30. März 1954, als Schneidermeister Otti Kreuzeder in Anzug und Krawatte mit 40 Kilo Proviant an Bord seiner einmotorigen Piper um 10:15 Uhr von Davos startete. Zehn Minuten später setzte er seine kleine Maschine mitten im Schlappintal in den aufstiehenden Schnee, brachte den Proviant in sein Gasthaus «Erika» und startete zwanzig Minuten später zurück nach Davos. Während zweier Jahre, so ist in seinem Flugbuch zu lesen, versorgte er «Erika» mit Proviant, führte Passagiere mit und beobachtete die Gämsen aus der Luft. In memoriam seiner Flugleistungen organisierte der Aero-Club Ostschweiz 2006 ein erstes winterliches Fly-In in den Schlappiner Tiefschnee. In diesem Winter stampften die Initianten Hans Fuchs als Präsident der Gletscherpiloten-Vereinigung und der ehemalige AeCO-Präsident Bruno Scherrer die Füsse in den eisigen Schnee und die

Madrisa-Bahnen mit ihren Pistenfahrzeugen zwei perfekt präparierte Lande- und Start-Pisten ins Tal neben Otti Kreuzeders «Erika». Unterstützt von den Gletscherpiloten Edi Ledergerber und Ruedi Homberger wurden die Flugrouten festgelegt, die Bewilligungen vom Kanton Graubünden und von den Gemeinden eingeholt und die Liste der angemeldeten Gletscherpiloten vom BAZL genehmigt. Mit der himmlischen Prognose von Petrus setzte Cédric Pasche am Freitag, 10. Februar 2012, seinen Pilatus Turbo-Porter als erster in den tiefen Pulverschnee, gefolgt vom bundeseigenen Helikopter mit den BAZL-Inspektoren Jörg Thurnheer und Isabelle Pecoraio. Mit dem amtlichen Segen zur perfekten Organisation führte AeCO-Präsident Peter Schneider während dreier Tage mit klammen Fingern und rauchiger Stimme den Flugdienst vom tiefgefrorenen C-Büro aus, unterstützt von Hans Fuchs und Bruno Scherrer.

Hohe Gäste von nah und fern

28 ausgewiesene Gletscher-Piloten mit 16 Flugzeugen hatten sich angemeldet. Der eisige Nordwind und Dunst- und Nebelbänke im Mittelland hinderten wenige am sonnigen Ausflug in den Bündner Pulverschnee. Dauergast war Cédric Pasche, der den Turbo-Porter «Flying Devil» mit vermumten Fallschirmspringern

in den eiskalten Winterhimmel schraubte. Selbst aus Österreich kam ein glänzender Piper Super Cub angefliegen, um sich in die Flight Line der Schweizer Gletscherflugzeuge zu einzuordnen. Nicht nur die eisige Kälte, sondern auch der talaufwärts blasende Biswind stellten hohe Ansprüche an das Können der Schnee-Piloten, die ihre Flugzeuge mit Wind im Rücken landen mussten. Umso schneller hoben sie ab, um einzelnen Gästen die winterlichen Schönheiten rund um Schlappin geniessen zu lassen. Wer aber terrestrisch ins Schlappintal kommen wollte, musste sich entweder die Skis anschnallen oder den Weg von Klosters her unter die Schneeschuhe nehmen. Diesen Ausflug liessen sich Christian Hew, Verwaltungsratspräsident der Bergbahnen Klosters-Madrisa, und sein Verwaltungsrat Hans Peter Hobi am Sonntag nicht entgehen. An diesem Tag war das mobile C-Büro besonders gefordert, galt es doch, für die angemeldeten zwölf Flugzeuge einen sicheren und unfallfreien Flugbetrieb zu gewährleisten. Fliegen im Gebirge ist anspruchsvoll, Landen und Starten auf Schnee erfordert meisterliches Können. 2014 jährt sich der Tag, als Otti Kreuzeder vor 60 Jahren zum erstenmal im Schlappintal landete. Der Aero-Club Ostschweiz hat sich dies in der Agenda der Zukunft schon eingetragen. www.aeroclub-ostschweiz.ch/schlappin

Luftfahrt – gut unterwegs

Anflug mit dem Satelliten Bruno Scherrer

Präzisions-Anflugverfahren mit EGNOS-Satellitendaten in St. Gallen-Altenrhein.

Am 17. November 2011 wurde unter Führung von SKYGUIDE das neue Anflugverfahren vorgestellt, welches auf Daten des europäischen Satellitensystems EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) zugreift.

Armin Unternährer, Flughafendirektor, betonte denn auch in seiner Begrüssung, dass es sich bei diesem Anflugverfahren nicht nur um eine Verbesserung, sondern um einen Quantensprung handelt. Es macht die Anflüge nicht nur sicherer, sondern in naher Zukunft auch effizienter. Bereits jetzt können die Flugwege nach einem Abbruch des Landeanfluges, aus welchen Gründen auch immer und je nach Situation, direkter geflogen werden. Heinz Wipf (SKYGUIDE) erklärte, dass dieses neue Anflugverfahren das Ergebnis eines Forschungsprogrammes der Europäischen Kommission sei, welches massgeblich von SKYGUIDE und der EU gemeinsam finanziert wurde. Vorerst bleiben die Anflugwege auf Flugplätze, die bereits über ein Präzisions-Anflugverfahren verfügen, dieselben wie beim bisher bestehenden ILS (Instrumentenlandesystem). Wie Max Mumentaler (SKYGUIDE/Tower Altenrhein) ausführte, gibt es für den Fluglotsen keine Änderung, denn dieser leitet das Flugzeug wie bisher auf denselben Endanflugweg. Der Pilot entscheidet, mit welchem bordseitig wählbaren System er landen will. Eine Bedingung für die Anwendung dieses Anflugverfahrens ist, dass das jeweilige Flugzeugmuster für die Anwendung des neuen GPS-Anflugverfahrens mit den installierten Bordinstrumenten zugelassen ist. Gemäss Thomas Spichtig, Testpilot Pilatus, sind in Nordamerika bisher ca. 2700 solcher Anflüge mit Pilatus Flugzeugen gemacht worden. Zurzeit sind ca. 10% der Privat- und Geschäftsreiseflugzeuge mit den notwendigen Instrumenten ausgerüstet und für dieses präzise Anflugverfahren zugelassen. Im weiteren sind derzeit weitere ca. 70% Flugzeuge zwar mit GPS ausgerüstet, jedoch noch nicht für EGNOS zugelassen.

Was ist EGNOS?

EGNOS ist ein Ergänzungssystem, das die Genauigkeit und Zuverlässigkeit von Satellitennavigationssystemen wie dem GPS (Global Positioning System) deutlich erhöht, von bisher ca. 10m auf unter 2m, ohne dass in der unmittelbaren Umgebung eine eigene, durch den Anwender (Flugplatz) betriebene Bodenreferenzstation vorhanden sein muss. Im Oktober 2009, also vor rund

zwei Jahren, wurde EGNOS in Betrieb genommen und ist seit März 2011 auch für die Luftfahrt zugelassen. Die Schweiz ist nach Frankreich das zweite Land in Europa, welches nun Anflugverfahren auf der Basis von EGNOS eingeführt hat. EGNOS wurde für die Flugsicherung als zugelassenes System entwickelt und kann als «Nebenprodukt» die Positionsbestimmung in allen Bereichen u.a. Schifffahrt oder auch die

persönlichen Navigationsdienste für Blinde und Sehbehinderte verbessern. Mit der neuen, satellitengestützten Navigationstechnologie EGNOS können die Flugzeuge unabhängig von Bodeninstallationen anfliegen: die Piloten nutzen Satellitensignale zur Positionsbestimmung. Flugzeuge folgen dabei einer Reihe fixer Wegpunkte im dreidimensionalen Raum.

http://www.kowoma.de/gps/waas_egnos.htm



Bildschirmanzeige für den Piloten (Bild Honeywell)

Landesflughäfen im Zentrum der Diskussionen Felix Meier

Bern, 20.01.2012 – Die «Plattform Luftfahrt Schweiz» hat sich an ihrer heutigen Sitzung in Bern insbesondere dem Betrieb der Landesflughäfen angenommen. Unter der Leitung von Bundesrätin Doris Leuthard trafen sich Vertreter des Bundes, der Standortkantone der Landesflughäfen sowie der kommerziellen Luftfahrt.

Die «Plattform Luftfahrt Schweiz» ist ein Forum für den Gedankenaustausch zu grundsätzlichen Themen des schweizerischen Luftverkehrs. Geleitet wird das Gremium von der Vorsteherin des UVEK, Bundesrätin Doris Leuthard. Neben Vertretern der Bundesverwaltung nehmen Vertreter der Landesflughäfen, der Standortkantone Zürich, Genf, Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Fluggesellschaft Swiss und der Flugsicherung Skyguide daran teil.

Die Plattform hat konsultativen Charakter, der Austausch findet in der Regel einmal pro Jahr statt. An der heutigen Sitzung in Bern kam die Funktion der Landesflughäfen als nationale Schlüsselinfrastrukturen zur Sprache, welche die Anbindung der Schweiz an die internationalen Wirtschaftszentren sicherstellen. Sollen die Flughäfen konkurrenzfähig bleiben, muss ihnen ein gewisses Entwicklungspotential zugestanden werden. Gleichzeitig sollen sie aber die Belastung der Umwelt möglichst gering halten. Vor diesem Hintergrund lässt der Bundesrat prüfen, wie der Bund seine luftfahrtpolitische Verantwortung künftig wahrnehmen will. Bundesrätin Doris Leuthard informierte die Vertreter der «Plattform Luftfahrt», dass die Revision II des Luftfahrtgesetzes voraussichtlich diese und weitere Fragen der aviatischen Infrastruktur zum Gegenstand haben werde.



Luftfahrt – gut unterwegs

Die Zukunft des Luftverkehrs Felix Meier

Anlässlich des Neujahrs-Apéros der IGOL orientierte Dr. Andreas Wittmer, Direktor des CFAC der Uni St.Gallen, über die Entwicklungen in der Luft.

Nachfragetreiber für Luftverkehrsreisen sind:

- Einkommen, abhängig von der ökonomischen Entwicklung
- Einkommenswachstum oder erwartetes Einkommenswachstum
- Tiefe Preise für Flugtickets

Dabei sind die Entwicklungsländer enorme Nachfragetreiber. Am Beispiel Asien dokumentierte er dies wie folgt:

- Grosse Bevölkerungszahl
- Grosse Distanzen
- Urbanisierung und Entwicklung einer grossen Mittelklasse
- Grosses Wirtschaftswachstum
- Aufkommende Mittelklasse in Entwicklungsländern wie in Asien: 2009=28%; 2020=54%
- Sparquote ist in Asien 2-3 Mal so hoch wie in westlichen Ländern
- Wachstum der attraktivsten demographischen Gruppe (40-65-Jährige)

In Indien wird sich die Nachfrage nach Flugreisen innerhalb der nächsten 10 Jahren verdoppeln. Dort reisen heute 3% (36 Mio Menschen) der Bevölkerung im Flugzeug, 2020 werden es 6% (72 Mio Menschen) sein.

Für alle diese Passagiere entwickelt sich der Bedarf an Verkehrsflugzeugen in den nächsten 20 Jahren auf rund 33500 neue Maschinen. Allein in Asien rechnet man mit 11450 neuen Flugzeugen, für Europa mit 7550 und für Nordamerika mit 7530 Maschinen. Nach knapp sechs Jahren verweist das CFAC, dessen Gründungsidee anlässlich einer Delegiertenversammlung des AeCS im Fliegermuseum Altenrhein entstand, auf eine stolze Bilanz. Der Bund hat Probleme der Aus- und Weiterbildung in der Luftfahrt erkannt. Die Luftfahrtausbildung ist neu und die Forschung in der Schweiz wird vorangetrieben. So bezweckt das CFAC die Luftfahrt auf wissenschaftlicher Basis durch Forschungen und Dienstleistungen sowie Seminare und Konferenzen zu unterstützen, Unterlagen, Daten, Fakten zur Luftfahrt sammeln und die Aus- und Weiterbildung im Bereich Wirtschaft über die Universität St.Gallen und weitere nationale und internationale Institutionen anbieten zu können.

Bundesgericht heisst Beschwerde gut

(AeCS) Vor rund einem Jahr genehmigte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Pläne der Airport Altenrhein AG für den Umbau und die Erweiterung des Fliegermuseums. Zudem sollte ein neuer Hangar für bis zu zehn Flugzeuge erstellt werden. Auf die Durchführung einer UVP verzichtete das BAZL damals, weil die UVP-relevante Schwelle von 500 Parkfeldern nicht erreicht werde. Dagegen hatte der VCS Beschwerde erhoben. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Beschwerde mit Urteil vom 10.2.2012 (Dossier-Nr. A-8464/2010) nun gutgeheissen.

AERO Friedrichshafen

The Global Show for
General Aviation
April 18 – 21, 2012
Friedrichshafen, Germany

Teilrevision des Luftfahrtgesetzes NR Adrian Amstutz

Anbei die Stellungnahme IG Berner Luftverkehr vom 22.2.2012.

Die Teilrevision II des LFG umfasst fünf Hauptbereiche:

1. Umsetzung Auftrag aus LUP0, Prüfung und Verstärkung Bundeseinfluss auf Landesflughäfen
2. Differenziertes Konzessions- und Bewilligungssystem für Flugplätze
3. Straffung und Vereinheitlichung Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich
4. Air Navigation Policy, teilweise Liberalisierung der Flugsicherungsdienste
5. Verschiedene Einzelthemen

Punkt 1 behandelt das Verhältnis zwischen den Standortkantonen der beiden Landesflughäfen und dem Bund. Die IGBL begrüsst die vertiefte Einflussnahme des Bundes bei den Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung.

Für die Regionalflughäfen, insbesondere für Bern-Belp als Bundesstadt-Flughafen – sind die Bereiche 2-4 von besonderer Bedeutung. Bei Punkt 2 sind flexible, effiziente und situativ

angepasste Verfahren anzustreben. Dabei sind insbesondere die betrieblichen Volumen in Relation zu den Verfahren und daraus entstehenden Kostenstrukturen zu stellen.

Punkt 3 soll die heute zu umfangreichen Genehmigungsverfahren vereinfachen, beschleunigen und den jeweiligen Situationen bestmöglich flexibel anpassen.

Punkt 4 ist von besonderer Bedeutung. Nach der Kategorisierung der Flugplätze – und mit dem Ausschluss der sog. Quersubventionierung bei den Flugsicherungskosten soll die Finanzierung der Flugsicherung bei den Regionalflughäfen liegen. Mit der Unsicherheit bezüglich der zur Verfügung stehenden Mittel aus der SFLV (Art. 86BV) sind substantielle Deckungslücken zu Lasten der Flugplätze absehbar.

Die Standardisierung und Regulierung der Flugsicherung liegt weiterhin in der Bundeszuständigkeit, so dass es gilt, die Diskrepanz zwischen Vorgaben und Finanzierung so zu schliessen, dass die Regionalflughäfen und die Luftfahrtunternehmen über eine ausreichende, längerfristige Planungssicherheit verfügen können.

Die Regionalflughäfen beantragen dazu, dass:

- Keine betrieblichen Deckungslücken bei der systemischen Umwandlung entstehen
- Die Konkurrenzfähigkeit der Regionalflughäfen bei der Flugsicherung im Vergleich zu den Landesflughäfen erhalten bleibt.
- Keine finanziellen Deckungslücken zu Lasten der Flugplätze oder Dritter entstehen

Es ist bei der Teilrevision II des LFG darauf zu achten, dass die Rahmenbedingungen auch die beträchtlichen volkswirtschaftlichen Effekte der Regionalflughäfen stützen und fördern.

Gemäss der INFRAS/BAZL Studie 2011 schaffen die Regionalflugplätze mit Linien- und Charterverkehr eine jährliche Wertschöpfung in Höhe von über CHF 560 Mio. und sichern mit 3560 Beschäftigten (VZä) einen regionalwirtschaftlich wichtigen Standortvorteil. Die intangiblen Effekte stützen zudem die wirtschaftliche und touristische Motorwirkung der Flugplätze.

Die IGBL begrüsst auch bei der Mitwirkung zur Teilrevision II des LFG die vertiefte Koordination mit den entsprechend involvierten Verbänden und Interessengruppen.

News aus der Schweiz

Flugplatz Samedan: Einweisungskonzept für Piloten steht

Bern, 01.11.2011 – Piloten, die den Flugplatz Samedan anfliegen wollen, müssen künftig ein obligatorisches Briefing und eine Einweisung absolvieren. Damit soll die Sicherheit des Flugbetriebs verbessert werden. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat das vom Flugplatz Samedan erstellte Konzept gutgeheissen und in eine Anhörung gegeben.

In den vergangenen Jahren ereigneten sich bei Anflügen auf den Flugplatz Samedan mehrere Unfälle. Um die Sicherheit des Flugbetriebs zu verbessern und die Piloten bei dem anspruchsvollen Anflug in der gebirgigen Umgebung zu unterstützen, entschied das BAZL im Dezember 2010 in Absprache mit dem Flugplatz, Massnahmen zu ergreifen. Einerseits wurde die notwendige Mindestsicht für Landungen mit Jet- und mehrmotorigen Flugzeugen von 1,5 auf 5 Kilometer erhöht. Andererseits erhielt der Flugplatz den Auftrag, eine Einweisungspflicht für Piloten einzuführen. Die Verantwortlichen des Flugplatzes erstellten ein entsprechendes Konzept, welches das BAZL nun gutgeheissen hat. Es sieht vor, dass sämtliche Piloten, die nach Samedan fliegen wollen, jährlich via Internet ein Briefing absolvieren und einen Online-Test bestehen müssen. Zudem müssen die Piloten abhängig von der Flugzeugkategorie einen Einweisungsflug unter Aufsicht eines Fluglehrers respektive einen Flug bei guten Wetterbedingungen durchführen, sofern sie das erste Mal nach Samedan fliegen wollen oder ihre letzte Landung dort mehr als 24 Monate zurückliegt. Segelflugpiloten

müssen eine minimale Anzahl Flugstunden und Windenstarts nachweisen. Für Helikopterpiloten ist weiterhin keine Einweisung vorgeschrieben. Sie müssen jedoch ebenfalls das Internet-Briefing durchführen.

Kommentar des AeCS:

Gegen die Änderung des Betriebsreglementes des Flugplatzes Samedan und die darin verankerte, neu einzuführende Einweisungspflicht für Piloten haben im Rahmen der Anhörung sowohl der Aero-Club der Schweiz (AeCS), als auch der Motorflug-Verband der Schweiz (MFVS) Einsprache erhoben. Die Anhörung wurde per Medienmitteilung auf der Website des BAZL angekündigt. «Um zu den relevanten Dokumenten zu gelangen, mussten die Interessierten kompliziert recherchieren», schreibt der MFVS. Es sei unklar gewesen, welche Inhalte auf welchen Papieren zur Anhörung standen. Weiter kritisieren beide Verbände, dass im neuen Betriebsreglement der AeCS und der MFVS aufgeführt wurden, ohne dass diese vor der Veröffentlichung der Anhörung konsultiert wurden: «Die aufgeführten Texte entsprachen nicht der Absicht der genannten Verbände, waren unklar formuliert und unvollständig.»

Kommentar IGOL:

Einmal mehr ein einseitiger und unausgeglichener Schnellschuss aus dem BAZL! Ist denn Samedan der einzige Gebirgsflugplatz, der hohen Sicherheitsansprüchen genügen muss? Warum muss jeder Pilot eine Gebirgsweisung mit dem Fluglehrer absolvieren, bevor er die Prüfung bestehen muss?

People's im Aufwind Felix Meier

Zuversicht bei dem Flughafen St.Gallen-Altenrhein: Seit dem 1. Oktober 2007 bis 28. März 2011 verteilten sich die Erträge auf 50% Geschäftsluftfahrt mit 700 Kunden, 35% Linienverkehr mit einem Kunden (AUA) und 15% General Aviation mit 200 Kunden und auf Immobilien. Mit der Gründung und dem Start der Vienna Line am 28. März 2011 sei der Grundstein für eine langfristig gesicherte Zukunft gelegt worden, meinte CEO Armin Unternährer anlässlich des Medienfrühstücks Mitte Januar vor ausgewählten Pressevertretern. Bei praktisch unveränderten Flugbewegungen von rund 30000 im Jahr 2011 stieg die Zahl der Passagiere um 32% auf rund 108000. Im laufenden Jahr ist das Ziel ein Wachstum von 3%. Auf der Linienverbindung nach und von Wien will man die Anzahl Passagiere von 95000 auf

105000 steigern. Eine 100% sichere und zuverlässige Operation und ein qualitativ erstklassiges Produkt seien weitere Ziele. People's will einen konstant aussergewöhnlichen Service bieten, wo der Kunde im Mittelpunkt stehe. Zum Finanzergebnis machte der People's-CEO keine Angaben. Im Jahr 2012 möchte Unternährer den Break Even Point erreichen, das heisst, von der Verlust- in die Gewinnzone fliegen. 2012 soll die Auslastung des einzigen People's-Jet weiter verbessert werden. In den nächsten Jahren möchte die Airport Altenrhein AG zusammen mit Partnern rund 50 Millionen Franken in den Ausbau des Flugplatzes am Bodensee investieren, wie Unternährer sagte. Geplant sind neben anderen kleineren Projekten ein neues Gebäude mit modernen Check-in-Schaltern, ein neuer Hangar sowie ein Parkhaus.

Das Neuste aus dem Streckennetz

FLUGHAFEN ZÜRICH

Oman Air fliegt neu ab Zürich

Am 2. Dezember 2011 hat die Oman Air ihren Flugbetrieb in Zürich erfolgreich aufgenommen. Die vier wöchentlichen Flüge in den Oman werden mit einem Airbus A330-200 durchgeführt, der über 20 flach ausfahrbare Business-Class-Liegesitze und 196 Economy-Class-Sitze verfügt. Der neue Direktflug ist nicht nur die schnellste Verbindung von der Schweiz in den Oman, sondern bietet auch attraktive Anschlussflüge in die Golfregion und den Fernen Osten.

Sri Lankan Airlines baut Flüge nach Zürich aus

Die nationale Fluggesellschaft von Sri Lanka hat ihren Betrieb nach Zürich am 23. Dezember 2011 aufgenommen. Der Flug verbindet jeden Mittwoch Colombo mit Zürich und wird mit einem Airbus A340-300 durchgeführt. Sowohl Sri Lanka als auch die Malediven sind sehr beliebte Reiseziele der Schweizerinnen und Schweizer, ausserdem befindet sich in der Schweiz eine der grössten sri-lankischen Gemeinschaften in ganz Europa.

Vueling führt Flüge nach Paris Orly ein

Seit dem 30. Oktober 2011 fliegt die spanische Fluggesellschaft Vueling mit grossem Erfolg zweimal täglich von Zürich nach Paris Orly. Erst wenige Monate zuvor hatte Vueling Flüge nach Barcelona lanciert, die ebenfalls zweimal täglich angeboten werden. Die neue Verbindung zu dem zentraler gelegenen Pariser Flughafen Orly ist sowohl bei Urlaubern als auch bei Geschäftsreisenden sehr beliebt.

Helvetic Airlines fliegt neu nach Bristol

Seit dem 5. Dezember 2011 bietet die Schweizer Fluggesellschaft Helvetic Airways drei Direktflüge pro Woche von Zürich nach Bristol, der wichtigsten Stadt im Südwesten Englands, an. Die Route wird mit einer Fokker 100 bedient. Die Flüge können in der Economy Class und in der neuen «viva!»-Business-Class von Helvetic Airways gebucht werden.

Die Flughafen Zürich App ist da



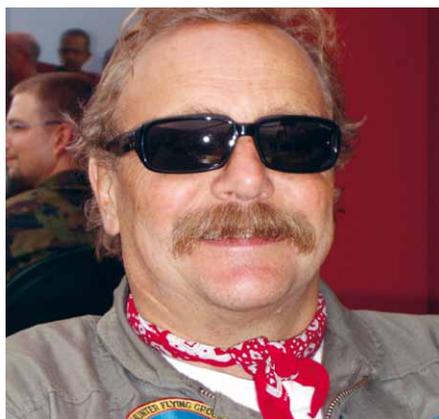
Der Flughafen Zürich bietet eine kostenlose App für alle iPhone-Besitzer an. Mit der offiziellen Flughafen Zürich App werden Reisende, Abholer und Shopper über Flüge, Services und die An- und Abreise zum und vom Flughafen informiert. Die neue App mit Flug-Updates in Echtzeit kann jetzt kostenlos aus dem iTunes App Store installiert werden.



News aus der Schweiz

Verlust im Fliegermuseum Felix Meier

Ueli Leutert hat sein Amt als einer der beiden Chefpiloten niedergelegt. Dies aus nachvollziehbaren und verständlichen Gründen. Aber er verbleibt als einziger vom BAZL autorisierter «Examiner» für Check-Flüge auf De Havilland- und Hunter-Flugzeugen.



Ueli Leutert, einziger BAZL-Examiner auf Oldies-Jets

Ueli Leutert hat die Hunter Flying Group des Fliegermuseums massgeblich geprägt. Fast alle der vielen hundert Mitglieder-Passagiere sind von ihm disponiert worden, eine enorm aufwändige Administration, die er meist zwischen seinen Einsätzen als SWISS-Airbus-340-Kapitän nachts erledigte. Als letzter Kommandant der Fliegerstaffel 15 bleibt er dem Simmentaler Papyrus-Hunter ebenso treu wie dem Hunter-Doppelsitzer und den silbernen «Gabelschwänzen». Er war auch der einzige Pilot, der den vom Fliegermuseum aus eigenartigen Gründen kürzlich nach Neuseeland verkaufte De Havilland «Venom» noch flog. Die Nachfrage nach seiner hohen fliegerischen Kompetenz ist auch bei Airlines anhaltend, auch wenn er gerne mal den Captain-Sitz mit einem Führerstand in einer Lokomotive tauschen möchte. Als Vorstandsmitglied im Hunterverein Obersimmental wird Ueli noch lange aktiv bleiben. Am Hunterfest am 25. August in St. Stephan wird er wieder im Cockpit anzutreffen sein.

Flugplatz Mollis

Tag der Offenen Tür, Samstag 19. Mai 2012

Voraussichtlich im Juni wird die Gemeinde Glarus Nord über den Kauf des ehemaligen Militärflugplatzes Mollis entscheiden. Der Gemeinderat ist gewillt, dass der Flugbetrieb wie bis jetzt weitergeführt wird. Es gibt aber wie zu erwarten einzelne Opponenten, die den Flugplatz zurückbauen möchten und nur noch einen Heliport betreiben wollen. Der Vorstand des Flugplatzvereins hat beschlossen, aktive Werbung für den Flugplatz zu machen. Nebst einer Webseite www.pro-flugplatzmollis.ch ist ein Tag der Offenen Tür geplant. An der Aktion werden alle auf dem Flugplatz tätigen Organisationen vertreten sein.

Pilot auf der DO 328

Felix Meier

Sein Traum hat sich erfüllt: Wir gratulieren unserem Mitglied Timo Steinle zur bestandenen Prüfung als künftiger Pilot auf der DO 328 bei Skywork Airlines.

Paul Spalinger, 1925–2012 Charles Brönimann

Ende Januar hat eine grosse Zahl von Freunden und Bekannten von Paul Spalinger Abschied genommen. Er ist in seinem 87. Lebensjahr im Alterswohnheim Weiherwies in Grub gestorben, wo er mit seiner Gattin Regula die letzten Jahre daheim war, nachdem er fünfzig Jahre in Heiden gewohnt hatte. Paul Spalinger war nie ein Mann der lauten Töne, aber er hat Spuren hinterlassen, die ihn überdauern werden.

In Binningen BL als Sohn eines Uhrmachers aufgewachsen, besuchte er das Realgymnasium in Basel. Schon während dieser Zeit liess er seine künftige Berufung erkennen; er widmete sich in seiner Freizeit intensiv dem Flugmodellbau. Folgerichtig studierte er an der ETH Zürich, damals noch «Poly» genannt, Flugzeugbau und schloss 1949 mit dem Diplom ab. Sein Lehrmeister war kein geringerer als der legendäre Professor Akeret, seinerzeit ein führender Aerodynamiker. Seine erste Stelle fand er nicht wie vorgesehen im Flugzeugwerk Emmen, sondern in einem Forschungslabor von Escher Wyss in Zürich. Als er jedoch erfuhr, dass in Altenrhein in den damaligen Flug- und Fahrzeugwerken (FFA) Ingenieure für die Entwicklung eines speziell für die Schweizer Luftwaffe geeigneten Kampfflugzeuges gesucht wurden, sagte er zu. Er war in der Folge massgeblich beteiligt an der Entwicklung



des P16, des für damalige Verhältnisse weltbesten Kampfflugzeuges mit aus heutiger Sicht fast unglaublichen Flugeigenschaften und einer sensationellen Bewaffnung. Aus Gründen, über die Fachleute noch heute den Kopf schütteln, verzichtete der Bund auf die Beschaffung und brach das Projekt nach dem Bau mehrerer Prototypen, die ihre Qualitäten sogar mit einem Überschallflug unter Beweis stellten, ab. Ein hochqualifiziertes Team von Flugzeugingenieuren verliess darauf Altenrhein, und der Firmeninhaber der FFA, Dr. C. Caroni konnte Paul Spalinger nur mit Mühe zum Bleiben bewegen. Er betreute zunächst als Chefingenieur den P16 weiter und war dann an

der Entwicklung des Lear Jet, eines Geschäftsreiseflugzeuges auf der Basis des P16 beteiligt, das bis heute erfolgreich ist. Nach der Verlegung dieses Projekts in die USA wurde unter seiner Leitung der Diamant, das erste Vollkunststoff-Segelflugzeug entwickelt, ein Hochleistungs-Flugzeug, das an Weltmeisterschaften hervorragend abschnitt. Weiter war er intensiv mit der Betreuung der Lizenzfabrikation von Mirage- und Tiger-Grossbauteilen beschäftigt. Unter der Leitung von Paul Spalinger wurde das Schulflugzeug BRAVO entwickelt und sukzessive in mehreren Varianten gebaut. Von diesem Flugzeug wurden über 170 Exemplare in zahlreiche Länder verkauft. Sie fliegen zum Teil heute noch. In der Ostschweiz wurde während Jahrzehnten Hervorragendes im Flugzeugbau geleistet. Paul Spalinger hat daran einen wesentlichen Anteil.

Paul Spalinger war nicht nur ein hervorragender Ingenieur, sondern auch kulturell und politisch interessiert. Noch als ETH-Student besuchte er eine Vorlesung über den Komponisten Johannes Brahms und einen entsprechenden Konzertzyklus. Während eines Konzerts lernte er seine spätere Frau Regula Rotach kennen, die ihm eine Tochter und zwei Söhne schenkte. An politischen Diskussionen beteiligte er sich zurückhaltend, aber sachlich und fundiert. Wer das Vergnügen und das Privileg hatte, Paul Spalinger persönlich zu begegnen, wird ihn zweifellos nicht vergessen.

News aus der Schweiz

Prominenz im Hangar Felix Meier

Nationalrat Walter Müller (Azmoos), Kantonsratspräsident Karl Güntzel (St.Gallen) und Regierungsratskandidat Michael Götte (Tübach) trafen sich zum Neujahrs-Apéro der IG Ostschweizer Luftfahrt im Hangar von Bonsai Helikopter auf dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein. Neujahrs-Wünsche überbrachte auch der ehemalige Kommandant der Luftwaffe und heutige Präsident der Schweizer Luftfahrtstiftung Pro Aero, Hans-Rudolf Fehlín (Rehetobel).

Dass der Regionalflugplatz St.Gallen-Altenrhein auf eine erfolgreiche Entwicklung zurück- und ausblicken kann, belegte CEO Armin Unternährer mit eindrücklichen Zahlen. (Siehe Bericht «People's im Aufwind») Einen spannenden Überblick gab Dr. Andreas Wittmer (Mörschwil) über die Internationale Luftfahrt. Der Direktor des CFAC

an der Universität St.Gallen belegte am Beispiel Indien, dass sich die Nachfrage nach Flugreisen in diesem Land bis 2020 von 36 Mio Passagieren auf 72 Mio verdoppeln werde. Während den nächsten 20 Jahren, so prognostiziert das CFAC, würden weltweit 33 500 neue Flugzeuge ausgeliefert. Davon entfalle rund ein Drittel auf den asiatisch-pazifischen Raum. Die Gründung des CFAC vor knapp sechs Jahren war ein bedeutender Schritt im Bereich Luftfahrt-Ausbildung und Luftfahrt-Forschung in der Schweiz und hat dem Kompetenz-Zentrum bereits internationale Ausstrahlung verliehen. Die wissenschaftliche Forschung steht weiterhin im Zentrum der Arbeiten des CFAC. Mit universitären Kursen soll die Aus- und Weiterbildung unterstützt und Studien und Marktanalysen als Dienstleistung und Praxisforschung angeboten werden.

Morgeschtraich und Sechseläuten an Bord von SWISS Felix Meier

Ab dem 22.Februar führt SWISS das neue kulinarische Konzept «SWISS Traditions» in der Business Class in Europa ein. Historische und kulturelle Veranstaltungen in der Schweiz werden kulinarisch an Bord zelebriert.

Veranstaltung wird sowohl von dazu passenden, typischen Speisen als auch von Bildmaterial und einer Informationsbroschüre begleitet. Die ausgewählten Leckereien von auserwählten kleinen Schweizer Fachgeschäften stammen aus der



Alle acht Wochen wird SWISS auf ausgewählten Flügen eine besondere schweizerische Veranstaltung präsentieren, angefangen mit der Basler Fasnacht. Passend dazu werden festliche Spezialitäten wie zum Beispiel Basler Mehlsuppe, Käsekuchen und Basler Lächerli-Mousse serviert. Im April folgt das Zürcher Sechseläuten, im Sommer das kantonale Jodlerfest sowie das Schwingfest. In der zweiten Jahreshälfte feiert SWISS dann die Castagnata Ascona und die Fête de l'Escalade de Genève. Jede

Gate Gourmet-Küche von Chef-Koch Oliver Furrer, welcher massgeblich am exquisiten und exklusiven Konzept mitgearbeitet hat. Wer als Business Class Passagier in Spitzenzeiten in Zürich auf dem Vorfeld aussteigen muss, den bringt ein spezieller SWISS Business Class-Bus schnell und ohne Verzögerung zum Terminal und in die neue moderne SWISS Lounge D im neugestalteten Dock B, von wo die Gäste schnell und direkt an die entsprechenden Gates zum Weiterflug gelangen.

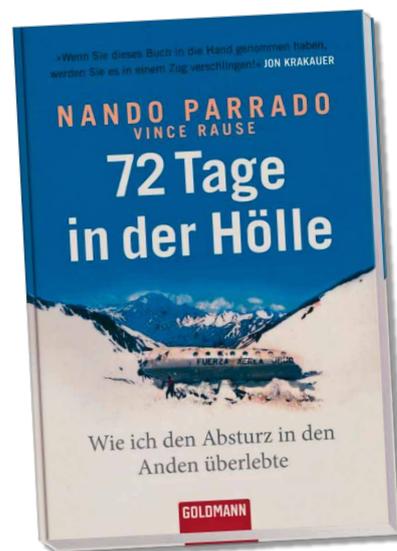
72 Tage in der Hölle

Nando Parrado

Im Oktober 1972 besteigt Nando Parrado gemeinsam mit Freunden und Angehörigen in Montevideo ein Flugzeug der uruguayischen Luftwaffe nach Santiago de Chile. Doch sie erreichen ihr Ziel nie. Das Flugzeug stürzt fernab der Zivilisation in den wolkenverhangenen argentinischen Anden ab und zerschellt auf einem Gletscher. Seine Mutter und viele seiner Freunde sterben. Nach Tagen stirbt seine Schwester in seinen Armen. Für diejenigen, die überleben, beginnt ein schier aussichtsloser Kampf gegen den Tod. Eisige Kälte, Hunger und Durst rauben ihnen die letzten Kräfte. Oft steht der damals 23-jährige, selbst erheblich verletzt, an der Schwelle zum Tod, von der Gewalt der Natur fast besiegt. Und doch gibt er nicht auf, denn er hat sich geschworen, zurückzukehren in die Welt und zu denen, die ihn lieben.

In ergreifenden, dramatischen und bewegenden Worten schildert er das schockierende Martyrium der Überlebenden und wie es ihm zusammen mit einem Kameraden in einem 10-Tage-Marsch über 120 Kilometer von den hohen Anden herab auf unvorstellbare Weise gelang, der Hölle aus Schnee, Eis und blankem Fels zu entkommen und nach 72 Tagen die ersehnte und schliesslich ebenso dramatische Rettung herbeizuholen.

«In den Anden lebten wir von einem Pulsschlag zum nächsten. Jede Sekunde war ein Geschenk. Immer wieder haben wir gesagt: Luft holen. Noch einmal Luft holen. Solange Du atmest, lebst Du noch.» Nando Parrado.



Goldmann-Verlag: ISBN 978-3-442-31142-2

Wichtige Termine 2012

22. März

DV Aero-Club Ostschweiz
Hotel Schiff, Buriet
www.aeroclub-ostschweiz.ch

17.–20. Mai

Klassikwelt Bodensee
Friedrichshafen
www.klassikwelt-bodensee.de

29. Juli–4. August

30. PRO AERO JUGENDLAGER
S-Chanf GR
www.aeroclub.ch/jula

18.–21. April

AERO 2012
Friedrichshafen
www.aero-expo.com

22. Juni

Flugplatz-Abstimmung
Gemeinde Glarus Nord
Flugplatz MOLLIS

24.–26. August

Hunterfest 2012/70 Jahre Flugplatz
St. Stephan im Simmental
www.hunterverein.ch

16.–20. Mai

Heissluftballon Schweizermeisterschaft,
Flugplatz Sitterdorf
www.ballon-wettkampf.ch

10./11. August

20 Jahre Hunterverein Interlaken
Interlaken
www.huver.jimdo.com

24.–26. August

«PISCHTENFESCHT» Birrfeld,
Flugplatzfest mit Attraktionen, Birrfeld
www.birrfeld.ch

19. Mai

Tag der Offenen Tür
Flugplatz MOLLIS
www.pro-flugplatzmollis.ch

17.–19. August

Do-Days 2012,
Friedrichshafen
www.dorniermuseum.de

31. August–8. September

Gordon Bennet Weltcup
Ebnat-Kappel
www.gordonbennett2012.ch

Einladung zur Mitglieder-Versammlung 2012

Freitag, 18. Mai 2012,
Flugplatz Sitterdorf, anlässlich der
Heissluft-Ballon-Schweizermeisterschaft 2012

Dornier-Museum: 50 % IGOL-Rabatt!

Mit einem IGOL-Mitgliederausweis bezahlen Sie
im Dornier-Museum nur den halben Eintrittspreis.

Unter www.dorniermuseum.de finden Sie alle wichtigen Informationen.

Herzlich willkommen im Dornier-Museum
Friedrichshafen!



bonsaiheli.ch
+41 71 422 50 50

Flugschule | Charter | Rundflüge | Taxiflüge | Film-
und Fotoflüge | Event- und Hochzeitsflüge | Aerial Work

Sonder-Angebot für unsere Mitglieder:

Als IGOL-Mitglied abonnieren Sie «Cockpit» zum
Vorzugspreis von jährlich CHF 52.– anstatt CHF 87.–,
inkl. 2,5 % MwSt. und Porto. Einfach beiliegende
Antwortkarte ausfüllen und abschicken.

Impressum

Cockpit
Die Schweizer Luftfahrt Magazine



Redaktion: Felix Meier, IGOL, St.Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: Jordidruck, Belp
Bilder: Felix Meier, Tino Dietsche

IGOL 

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt
Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt
Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



Die IGOL wünscht frohe Festtage und ein gutes neues Jahr



Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leser. Ein weiteres Jahr neigt sich langsam dem Ende zu, und Sie halten die bereits letzte IGOL Airmail Ausgabe für dieses Jahr in Ihren Händen. Aus diesem Grund erlaube ich

mir einen kleinen Rückblick mit Herausnahme folgender aviatischer Ereignisse:

Im Frühling konnte die erste Maschine der neu gegründeten People's Vienna Line von Altenrhein nach Wien starten. Die Embraer 170 bietet dabei 76 Passagieren Platz und bedient nun im regelmässigen Linienverkehr diese Strecke. Die Fliegerschule Altenrhein und Bonsai Helikopter fusionierten unter der Leitung von

Bonsai Helikopter, so dass nun zum ersten Mal im Altenrhein von einer Firma Helikopter und Flächenflugzeuge geflogen werden können.

Der Sommer und Herbst waren geprägt durch mehrere Airshows wie die internationalen Bern Belpmoostage und die Breitling Airshow in Sion sowie der Eröffnung eines komplett neuen Flugplatzes in Bressaucourt (LSZQ). Überschattet wurden diese Ereignisse durch die Turbulenzen auf den Finanzmärkten, welche den Dollar und Euro gegenüber dem Schweizer Franken in einen tiefen Sturzflug brachten. Was jedoch für alle Ferienreisenden einen positiven Effekt hatte, traf besonders Luftfahrt-Unternehmen, welche ihren Umsatz hauptsächlich in Euro und Dollar verdienen.

Wir konnten erfolgreich Verbindungen zu anderen Ostschweizer Flugplätzen knüpfen und erweiterten den Vorstand mit Peter Schneider,

welchen wir gerne auf den nächsten Seiten vorstellen. Das Angebot für Mitglieder konnte auch um reduzierte Eintritte ins Dorniermuseum und Gratis Eintritte an die AERO erweitert werden.

Wir wünschen Ihnen einen guten Abschluss und einen erfolgreichen Endspurt in diesem Jahr und bedanken uns für Ihre Unterstützung der Ostschweizer Luftfahrt.

**INTERESSENGEMEINSCHAFT
OSTSCHWEIZER LUFTFAHRT**

Daniel Ritter



Der kommende saubere Flüster-Jet der Swiss

Aerosuisse-Forum der Luftfahrt mit Bundesrätin Doris Leuthard

Die Schweizer Luftfahrt muss sich nachhaltig weiter entwickeln können Aerosuisse

Erstmals hat Bundesrätin Doris Leuthard als neue Schweizer Verkehrsministerin am 14. Oktober vor der versammelten schweizerischen Luft- und Raumfahrtbranche die Bedeutung der Schweizer Aviatik unterstrichen. Sie nahm an dem von der Aerosuisse, dem Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt, organisierten Forum der Luftfahrt im Verkehrshaus Luzern teil.

Zum Thema «Nachhaltige Entwicklung der Schweizer Luftfahrt – Perspektive oder Illusion?» diskutierten neben der Verkehrsministerin Doris Leuthard der Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, Peter Müller, Swiss-CEO Harry Hohmeister, der Genfer Flughafendirektor Robert Deillon und Jean-Marc Thévenaz, CEO von Easy-Jet Switzerland. Wie Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus erklärte, wurde dieses Thema gewählt, weil in der dichtbesiedelten Schweiz der nachfragegerechte Ausbau der Luftfahrtinfrastruktur eine grosse Chance, aber gleichzeitig auch die grösste Herausforderung darstelle. Aktuell wird im Kanton Zürich am 27. November über eine Infrastruktur-Begrenzungsinitiative sowie einen Gegenvorschlag für den Flughafen Zürich abgestimmt. Dies, obwohl der Zürcher Flughafen heute schon der am stärksten beschränkte Airport seiner Klasse in Europa ist und sein Lärmteppich in den vergangenen 20 Jahren um über zwei Drittel kleiner geworden ist.

Luftfahrt als wichtiger Faktor für die Standortattraktivität

Die Podiumsteilnehmer waren sich einig, dass in

einer zunehmend globalisierten Welt die Luftfahrt ungeahnte Chancen eröffnet. Heute sind nicht nur Grosskonzerne, sondern in zunehmendem Masse auch KMU global tätig und daher auf gute Luftverkehrsverbindungen angewiesen. Paul Kurrus: «Die Luftfahrt ist eine Zukunftsbranche. Sie ist zu einem unverzichtbaren Instrument im Dienste der Standortattraktivität und zu einem eigentlichen Jobmotor geworden. Allein in der Schweiz hängen fast 180'000 Arbeitsplätze und eine Wertschöpfung von über 30 Milliarden Franken von der Aviatik ab. Das wissen vor allem jene Standorte, die keine guten Luftverkehrsverbindungen haben. Der Blick auf den Nutzen der Luftfahrt wird in der Schweiz oft von einer einseitigen Fluglärmdebatte getrübt.»

Neues leises und sauberes Swiss-Flugzeug vorgestellt

Das Forum der Luftfahrt 2011 sollte die Notwendigkeit eines nachhaltigen Wachstums für die schweizerische Zivilluftfahrt im Interesse der Schweiz aufzeigen und auf die drohenden Konsequenzen von weiteren Beschränkungen hinweisen. Gleichzeitig galt es, Handlungsoptionen auszuloten und den politischen Handlungsbedarf darzulegen.

Als Beispiel, wie sich die Luftfahrt nachhaltig entwickeln kann, präsentierten der kanadische Flugzeughersteller Bombardier und der Triebwerkhersteller Pratt&Whitney das neue C-Series-Modell, von welchem Swiss 30 Stück bestellt hat und ab 2014 einsetzen wird. Dieses Modell stellt einen Quantensprung im Flugzeugaufbau dar.

Gegenüber heutigen Flugzeugen wird der Lärm halbiert und der CO₂-Ausstoss um über 20 Prozent gesenkt.

Aerosuisse Award für Nationalrat Max Binder

Der begehrte Aerosuisse Award für herausragende Leistungen zu Gunsten des Luft- und Raumfahrtstandortes Schweiz haben beispielsweise bereits Claude Nicollier, die Pilatus-Flugzeugwerke oder die Fluggesellschaft Swiss erhalten. 2011 ist der Preisträger ein Verkehrspolitiker, der Zürcher Nationalrat Max Binder. Er ist seit 1995 Mitglied und seit mehreren Jahren Präsident der für die Schweizer Luftfahrt bedeutendsten Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen der grossen Kammer. In diesen Funktionen war er massgeblich an der Umsetzung des Luftfahrtpolitischen Berichtes des Bundesrates von 2004 sowie an der erfolgreichen Volksabstimmung über den Verfassungsartikel zur Schaffung der Spezialfinanzierung Luftverkehr aus Mitteln der Mineralölsteuer beteiligt. Mit der Verleihung des Aerosuisse Awards 2011 werde das beeindruckende Schaffen eines Milizpolitikers innerhalb und ausserhalb des Parlamentes ausgezeichnet, würdigte Paul Kurrus das Wirken von Max Binder. Insbesondere auch, weil die Zukunft der Schweizer Luft- und Raumfahrt in den Händen der Politik liege. Sie bestimmt die Regeln, erlässt die Gesetze und Verordnungen für den Betrieb, trifft Massnahmen für die Sicherheit und umreisst damit die Grenzen, in denen sich die Luftfahrt bewegen darf. Die Preisverleihung fand anlässlich des Forums der Luftfahrt im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern statt.

Luftfahrt – gut unterwegs

Der Visionär Hans-Luzius Studer (1907-1971) Felix Meier

Mit seinen Konstruktionen hat er Luftfahrtgeschichte geschrieben, hat visionäre Ideen verfolgt und umgesetzt und die zivile und militärische Luftfahrtindustrie der Schweiz entscheidend mitgeprägt. Untrennbar ist sein Name mit dem Projekt P-16 und dem ersten Geschäftsreiseflugzeug Learjet verbunden.

Hans-Luzius Studer, geboren am 22. Juni 1907 in bündnerischen Wiesen, Sohn des Erbauers des berühmten «Wiesener Viadukts» der Rhätischen Bahn, schloss 1931 sein Studium an der ETH Zürich als Maschinen-Ingenieur ab. Es folgten Assistentenjahre am Institut für Flugzeugstatik und am neu gegründeten Institut für Aerodynamik. Dabei baute Studer in seiner Freizeit ein Segelboot, das sich in Konstruktion und Materialien nach dem neuesten Stand der Technik beim Flugzeugbau richtete. Das Segel nähte er zum Schrecken seiner Mutter auf deren Nähmaschine. Ebenso kreativ baute er einen eigenen Hängegleiter und ein Segelflugzeug. Bei der Wahl seiner Dissertation orientierte sich Studer an der Praxis: Er wusste von mehreren Fällen von Flügelschwingungen, bei denen eine Reihe von Piloten verunfallte. In seiner Doktorarbeit legte er dafür umfassende Erklärungen vor, machte aber auch konkrete Vorschläge für Massnahmen zu deren Vermeidung. Seine vermutlich wichtigste Erkenntnis war die Entdeckung des «Abreissflatterns». Seine Forschungsarbeit diente auch der Untersuchung ähnlicher Phänomene an Helikopterrotoren und lieferte einen Erklärungsansatz, warum die Tacoma Brücke in den USA im Jahre 1940 bei einem Orkan durch Schwingungen auseinanderbrach.

1936 promovierte Studer mit seiner Dissertation «Experimentelle Untersuchungen über Flügelschwingungen» an der ETH zum Doktor der technischen Wissenschaften. Am 1. Juni trat er als Assistent von Professor Claude Dornier bei der AG für Dornierflugzeuge in Altenrhein seine erste Stelle an. Bei Triebwerkeinbauten wie beim Bücker 133, beim Dornier J Wal und bei der Do 17 war Studer erfolgreich. Die Entwicklung, der Bau und die Flugerprobung der Do 212 wurde zu einer der interessantesten Phasen seines beruflichen Wirkens.

P-16, ein wegweisendes Flugzeug-Projekt

In allen seinen Tätigkeiten war es Hans-Luzius Studer ein wichtiges Anliegen, junge Ingenieure auszubilden und zu fördern. 1941 gründete er bei Doflug in Altenrhein eine eigene Fachschule für Flugzeugtechniker. Nach 1945 war die Unternehmung in Altenrhein auf Druck der alliierten Kontrollkommission in schweizerische Hände überführt und in «Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein FFA» umbenannt worden. Dort ergab sich für Studer eine neue berufliche Herausforderung mit der Entwicklung eines eigenen schweizerischen Kampfflugzeuges. Das Projekt P-16 verzeichnete den Erstflug am 28. April 1955. Am 16. Juni 1956 flog der zweite Prototyp, auf welchem erstmals weltweit die sogenannte «Wespentaille» zur Reduktion des Widerstands realisiert war. Im Rahmen der ursprünglich geplanten Mehrzweckverwendung ergab sich eine Konzentration auf den Tiefangriff, wo der P-16 die Leistungen des Hawker Hunter beträchtlich übertraf. Nachdem sich die Fliegertruppe dazu bekannte, ein Jagdflugzeug mit Überschallgeschwindigkeit

zu bekommen, entstand Widerstand gegen den P-16. Der Absturz der Maschine 03 am 25. März 1958 gab willkommenen Anlass, die Serienfertigung abzubrechen. Dies traf Studer schwer. Mit Hilfe ausländischer Spezialisten wurden die Systeme des Flugzeugs analysiert und modifiziert. Als Testpilot Hans Bardill im späteren Verlauf der Flugerprobung im rein mechanischen Steuerungsmodus mit voller Kampflast eine Rolle über dem Flugplatz Altenrhein flog, war die technische Scharte ausgewetzt.

Das schnellste Geschäftsreiseflugzeug der Welt

Auf der Suche nach einem ausländischen Interessenten führte der amerikanische Militärpilot Bill Lear Junior Studer mit Vater Bill Lear Senior zusammen. Dieser suchte bei der Entwicklung eines Geschäftsreiseflugzeug nach einem zukunftsgerichteten Projekt. Studer überzeugte den amerikanischen Flugzeugbauer vom P-16 als Basis für ein zweidüsiges Geschäftsreiseflugzeug. Gegen Ende 1961 begann man in Altenrhein mit den Vorbereitungen des Prototypenbaus. Im Frühjahr 1962 empfahl die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA, Flugerprobung und Montage in den USA durchzuführen. So zog die Firma im Herbst 1962 nach Wichita. Nur aus der Ferne konnte Studer beobachten, wie sein Learjet zum Verkaufsschlager und zur Legende unter den Business Jets wurde. Im Oktober übernahm Studer die Projektleitung für das Modell HFB 320 der Hamburger Flugzeugbau GmbH. Die Maschine erhielt im Februar die deutsche und im April 1967 die amerikanische Zulassung. Im Auftrag des deutschen Bundesministeriums für Verkehr und Verteidigung führte Studer ein Forscherteam. Mittelpunkt der Forschung waren senkrecht startende Flugzeuge. Ein konkretes Ergebnis war das Konzept eines senkrecht startenden Transportflugzeuges für 100 Personen für zivile und militärische Zwecke, für welches der Name HFB-600 Vertibus geprägt wurde.

Grenzen des Menschen

Wie im Flugzeugbau waren auch den Kräften von Studer Grenzen gesetzt. Sein körperlicher Zustand verschlechterte sich im Laufe des Sommers 1971. Am 21. September verstarb Dr. Hans-Luzius Studer im Alter von 64 Jahren im Kantonsspital St. Gallen.

Quelle: Dr. Luzius Studer, CH-Wienacht-Tobel («Schweizer Pioniere des Flugzeugbaus», Verein für wirtschaftliche Studien)



Mit der revolutionären Flugzeug-Technik von Hans-Luzius Studer entwickelte Bill Lear einen erfolgreichen Business Jet



Luftfahrt – gut unterwegs

Lange Schnauze mit Turbo-Power Felix Meier



Altenrhein ist seit über einem Jahr Homebase der aktuell weltweit einzigen noch flugtüchtigen C-3605 HB-RDB. Der silberne Oldie mit seinen gelben Flügeln ist 1943 von Doflug in Altenrhein gebaut worden und wird vom Verein Historic & Classic Airplanes unterhalten und geflogen.

Die Geschichte der C-36 beginnt schon 1934. Der mit Doppelleitwerk konzipierte einmotorige, zweiplätzig Tiefdecker war als Mehrzweck-Flugzeug vor allem für den Erdkampf und als Aufklärer ausgelegt. 1939 flog der erste, von K+W in Thun gebaute Prototyp. In der Folge baute die Schweizer Flugzeug-Industrie 150 Maschinen, welche in Thun und Emmen für den Serienbau vorbereitet und im Eidg. Flugzeugwerk in Emmen sowie bei Pilatus in Stans und bei Doflug in Altenrhein gebaut wurden. Alle Einheiten wurden zwischen 1941 und 1944 an die Truppe abgeliefert.

Vom Kolben zur Turbine

Das Flugzeug mit der Werknummer 274 wurde am 7. August 1943 als C-494 abgeliefert. Nachdem die Maschine nie einen Kampf-Einsatz geflogen hatte, wurde sie 1953 als C-3603 zu einem Zielschlepp-Flugzeug umgebaut. 40 Einheiten sind von F+W in Emmen dazu umgebaut worden. Aufgrund der Überalterung der Motoren wurden nach erfolgreichem Testflug mit Hans Häfliger 23 Flugzeuge mit einer Propellerturbine Avco-Lycoming mit 1115 PS eingebaut, so auch in die C-494. An die Truppe abgegeben am 27. Juni 1972, wurde diese Maschine nach der Ausmusterung bei Max Dätwyler in Bleienbach eingelagert. Dazu wurde

sie vom Super Puma der Helog am 27. April 1988 nach Langenthal überflogen.

Fachkundige Wiedergeburt

Erst nach 14 Jahren machte Bernhard Bühler in seiner Freizeit das Flugzeug wieder flugtüchtig und erhielt dafür die Immatrikulation HB-RDB. Genau 14 Jahre später, am 27. April 2002, landete die C-494 HB-RDB zur Einweihung des Fliegermuseums auf dem Militärflugplatz Dübendorf. Am 2. Februar 2005 wurde sie aus dem Schweizer Register gelöscht und nach Deutschland überflogen, wo sie mit neuer Immatrikulation als D-F00T in Mühldorf Bayern stationiert wurde. Flugunfähig wurde sie 2009 vom Verein Classic & Historic Airplanes entdeckt und nach sechs Monaten Wiederinstandstellungs-Arbeiten noch in Deutschland vom BAZL wieder als HB-RDB abgenommen. Am 1. Juli 2010 folgte der silberglänzende Turbo-Oldie nach Altenrhein, von wo aus vor allem jene Flugplätze seine zukünftigen Destinationen sein sollen, wo die C-36 über all die vielen Jahre Dienst geleistet hatte. An der IBT in Bern wie auch am Zigermeet im Mollis erfreute Vereinspilot Stefan Longoni ein grosses Publikum mit seiner heute weltweit noch einzig fliegenden C-3605.

Quellen: Stefan Longoni, Verein Classic & Historic Airplanes C-36, eine Schweizer Flugzeugentwicklung, Hans Prisi

Interview mit Stefan Longoni

(Unternehmer, 66-jährig, 5'500 Flugstunden)

Aus welchem Anlass und mit welchem Ziel kauft man einen solchen Oldtimer?

- Der Verein Historic & Classic Airplanes hat sich zum Ziel gesetzt, den Typ C 36, der eine 44-jährige Aktivlaufbahn bei der schweizerischen Luftwaffe hinter sich hat, dem interessierten Publikum als historisch wertvolles Fluggerät in flugtüchtigem Zustand zu erhalten und an den wichtigsten Fluganlässen zu präsentieren. Ebenso sollen die Flugplätze, an denen der C36 stationiert war, regelmässig angefliegen werden.

Wie anspruchsvoll ist das Fliegen mit der C-3605?

- Wenn die Vorgaben aus dem Flughandbuch genauestens eingehalten werden, ist die C-3605 relativ problemlos zu operieren. Voraussetzung ist eine grosse Erfahrung mit stark motorisierten, schweren Heckradmaschinen. Erstaunlich ist ihre verblüffende Wendigkeit trotz des grossen Gewichtes, was ihre Konzeption als Jäger und Erdkämpfer spüren lässt.

Wer besorgt den Unterhalt der Maschine?

- Eine versierte Gruppe aus den Reihen des Vereins unter Aufsicht und Kontrolle des dazu berechtigten Luftfahrtbetriebes Skyparts Hausen a. Albis unter Leitung von Peter Zweifel.

Kann man alle Flugmanöver mit der C-3605 ausführen?

- Praktisch alle harmonischen, positiven Flugmanöver sind mit der C 3605 möglich; zu vermeiden sind gerissene Figuren und negative Figuren, dies vor allem wegen dem Turbinenantrieb.

Ist es absehbar, dass noch andere C-36-Typen wieder flugfähig gemacht werden?

- Eine zweite C 3606, die C-509 in Bex, hat nach 8 Jahren Restauration soeben ihren 2. Erstflug erfolgreich absolviert und wird im Laufe des Jahres den regelmässigen Flugbetrieb aufnehmen. Der Verein Historic & Classic Airplanes Altenrhein konnte mit Spezialwerkzeugen und mit operativen und schulungsmässigen Unterlagen und Einweisungen zu diesem Erfolg beitragen.

News aus der Schweiz

Neu im Vorstand der IGOL



Peter J. Schneider (Jg. 1959), ist seit 1996 Aviatiker. Tatkräftig unterstützte er Bruno Scherrer, damals Präsident des AeCO, bei der Organisation der GV und schliesslich bei der Umwandlung der GV in eine DV. Sehr

aktiv wirkte er mit in der Vorbereitung und der Durchführung der IBAS 1998 und ebenso bei der

Air Show 2003. Unter dem Präsidium von Andy Wittmer wurde er 2006 Vize-Präsident des AeCO. 2010 übernahm er das Präsidium dieses grossen AeCS-Regionalverbandes.

Ab 2003 liess er sich in Lommis zum Privatpiloten ausbilden und erwarb im Mai 2004 die Lizenz. Als begeisterter Heckrad- und Nachtflugpilot, aber auch als Schlepppilot trifft man ihn im Lommis, Sitterdorf und St.Gallen-Altenrhein oder in einer privaten Maschine in Zürich-Kloten. In seinem Flugbuch finden sich rund 1'000 Stunden und 1'500 Landungen.

Peter initiierte und organisierte diverse Flug-

Treffen wie die ILS-Sternflüge nach Lodrino 2007, 2009 nach Emmen und 2010 nach St.Gallen-Altenrhein, die Silvester-Flugtreffen seit 2004 sowie seit 2011 den MYF (Mid Year Flight) auf diversen Plätzen. Peter Schneider ist Initiator und Organisator des ersten «Tag der offenen Tür» in Sitterdorf. Daneben unterstützt er Anlässe wie Schlappin und die MFGT-Flugtage. Falls es seine eigentlich knapp bemessene Zeit als Unternehmer und Familienvater zulässt, ist das Akro-Brevet noch ein weiteres Ziel.

Seit 2011 ist Peter Schneider Vorstandsmitglied der IGOL.

Neue Flugzeuge für die Swiss Swiss International Air Lines

Ab Mitte 2014 und innerhalb von gut zweieinhalb Jahren wird Swiss ihre Avro-Flotte mit dem ersten Flugzeugtyp der neuen Generation der CSeries von Bombardier ersetzen. Swiss investiert über eine Milliarde Franken in die CSeries Flotte.

Die heutige Flotte von Swiss European umfasst 20 Avro RJ100. Diese werden ab Mitte 2014 schrittweise durch die CSeries ersetzt. Ab 2016 erfolgt nach dem heutigen Stand der Planung die Auslieferung von weiteren zehn Flugzeugen, die für künftiges Wachstum oder als Ersatz für ältere Flugzeuge eingesetzt werden.

Die Bombardier CSeries Flugzeuge setzen dank neusten Technologien (Triebwerke, Systeme und Materialien) neue Massstäbe im Bereich Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Als grosse Netzwerkfluggesellschaft und mit der operationellen Erfahrung vom Kurz- bis zum Langstreckenflugzeug ist Swiss mit ihrer Bestellung von 30 Fluggeräten einer der wesentlichen Treiber für den Produktionsstart, die Entwicklung und die Markteinführung der neuen Flottenfamilie CSeries von Bombardier gewesen.

Highlights

- Neuste Triebwerkstechnologie «G geared Turbofan» des Herstellers Pratt & Whitney
- Deutliche Gewichtsreduktion durch leichtere Materialien wie neue Aluminium-Legierungen und Kohlefaser-Verbundwerkstoffe
- Treibstoffverbrauch gegenüber der Avro-Flotte kann um bis zu einem Viertel gesenkt werden
- Ein Flugzeug der CSeries ist zwischen 10 bis 15 Dezibel leiser als ein Avro RJ100 (Halbierung des Lärms für das menschliche Hörempfinden)
- CO₂-Ausstoss reduziert sich um rund 90'000 Tonnen pro Jahr (entspricht CO₂-Emissionen von 7'000 Flügen zwischen Zürich und London City)
- Grosszügigere Platzverhältnisse fürs Gepäck, grössere Fenster in der Flugzeugkabine sowie geringerer Geräuschpegel sorgen für höchsten Komfort der Passagiere
- Dank tieferen Wartungskosten und verbrauchsärmeren Triebwerken reduzieren sich die Kosten pro Sitzplatz um über 10 Prozent gegenüber dem Avro RJ100

Schweizer Luftfahrt mit hohem Sicherheitsniveau

Bern, 08.09.2011 - Die Schweizer Zivilluftfahrt hat 2010 ein hohes Sicherheitsniveau aufgewiesen. Die Anzahl der Unfälle sank auf den tiefsten Wert innerhalb des letzten Jahrzehnts. So lauten die zentralen Erkenntnisse aus dem Sicherheitsbericht für das vergangene Jahr, den das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) soeben veröffentlicht hat.

Das BAZL beleuchtet in einem jährlichen Bericht den Zustand der Schweizer Zivilluftfahrt aus dem Blickwinkel der Sicherheit. Das Amt präsentiert Daten und Erkenntnisse, die es aus seiner Aufsichtstätigkeit über die Schweizer Luftfahrt gewonnen hat und beschreibt Massnahmen, die es ergreifen will, um Risiken weiter zu vermindern. Nachdem sich die Sicherheit der Schweizer Luftfahrt bereits 2009 positiv entwickelt hatte, setzte sich der Trend im vergangenen Jahr fort. Die 25 registrierten Unfälle - wovon keiner in der kommerziellen Luftfahrt - bedeuten den tiefsten Wert im Laufe eines Jahrzehnts. Im Vergleich zu den Zahlen der EU-Staaten steht die Schweiz in der Unfallstatistik wiederum gut da.

In seiner Analyse kommt das BAZL zum Schluss, dass die Schweizer Luftfahrt 2010 ein hohes Sicherheitsniveau erreicht hat. Auch das Sicherheitsbewusstsein in der Industrie hat sich weiter verbessert. Trotz dieser positiven Gesamtbeurteilung wird das BAZL in seinen Bemühungen nicht nachlassen, die Sicherheitskultur in der Schweizer Luftfahrt noch zu stärken. Dies soll mit entsprechenden Ausbildungsprogrammen und insbesondere mit der systematischen Einführung eines Sicherheitsmanagements in den Unternehmen geschehen.





News aus der Schweiz

Ausverkauf im Fliegermuseum Altenrhein Felix Meier

Venom und Vampire-Einsitzer werden verkauft

Der Oktober-Ausgabe des Luftfahrtmagazins «Skynews» ist zu entnehmen, dass die beiden Oldtimer Kampfflugzeuge verkauft werden sollen. Es handelt sich dabei um die DH. 100 Vampire HB-RVE (ex J-1082) und die DH.112 Venom HB-RVA (ex J-1630). Beide Flugzeuge stammen aus Beständen der Schweizer Fliegertruppe und sind vom Museums-Gründer H. P. Köstli gekauft und quasi als Mitgift in das von ihm gegründete Fliegermuseum eingebracht worden. Hampi Köstli ist im Frühjahr gestorben. Nun werden zwei von ihm mit viel Herzblut gekaufte Zeugen der Schweizer Militärluftfahrt Lücken im Fliegermuseum hinterlassen. Beide Flugzeuge sind über viele Jahre hinweg sorgsam und aufwändig von Chefmechaniker Ernst Flessati gepflegt und unterhalten worden. Die Venom HB-RVA ist europaweit die einzige flugtüchtige Maschine. Vor zwei Jahren feierte sie ihren 25. Geburtstag. Begründet wird der Verkauf mit den Hangarkosten und Investitionen in die Hunter-Flotte.



Die Havilland Venom DH.112 HB-RVA, der erste zivil immatrikulierte Kampf-Jet der Schweizer Luftwaffe, ist vom Fliegermuseum nach Neuseeland verkauft worden

People's Viennaline im Fokus der Behörden airliners.de

Über der Vorarlberger Regionalfluggesellschaft People's Viennaline braut sich juristisches Ungemach zusammen: Die österreichischen Behörden wollen Hinweisen nachgehen, wonach die Airline die rechtlichen Voraussetzungen für eine Betriebslizenz nicht vollständig erfüllt.

Die österreichische Luftfahrtbehörde nimmt die erst im März gestartete Regionalfluggesellschaft People's Viennaline unter die Lupe. Die Airline operiert ab Altenrhein (Schweiz). Ihre Flugbetriebslizenz (AOC) ist auf die Altenrhein Luftfahrt GmbH mit Sitz in Dornbirn (Österreich) ausgestellt. In der Vorarlberger Wirtschaftssze-

ne gibt es nun Spekulationen, ob Viennaline die rechtlichen Voraussetzungen für den Betrieb überhaupt vollständig erfüllt, wie die «Wirtschaftspresseagentur» am Mittwoch berichtet.

Nach EU-Verordnung 1008/2008 muss sich der Hauptgeschäftssitz des Unternehmens in jenem Land befinden, welches das AOC ausstellt. Die EASA (European Aviation Safety Agency) definiert den Hauptgeschäftssitz als jenen Ort, wo sich die Geschäfts- und Betriebsleitung befindet. Für ein AOC müssen zudem mehrere Postholder benannt werden: Accountable Manager, Quality Manager, Flight Operations, Ground Operations, Maintenance System und Crew Training.

Diese Postholder müssen beim Unternehmen angestellt sein, welches das AOC hält und generell am Hauptgeschäftssitz anzutreffen sein. Das gilt auch für die Geschäftsleitung.

Doch die «Wirtschaftspresseagentur» traf bei der Altenrhein Luftfahrt GmbH in Dornbirn niemanden von People's Viennaline/Altenrhein Luftfahrt GmbH an. Lediglich ein paar Schilder hätten den Weg gewiesen. Die Büros sollen nicht besetzt gewesen sein. Also eine Briefkastenfirma?

Der Geschäftsführer der Altenrhein Luftfahrt GmbH und CEO der People's Viennaline, Armin Unternährer, bestätigte dem Nachrichtendienst, dass die Büros in Dornbirn noch nicht besetzt sind. Dafür sei in der hektischen Aufbauphase keine Zeit gewesen. Jetzt werde er aber prüfen, wer vor Ort sein muss, um die gesetzlichen Auflagen zu erfüllen. Ob die Postholder – hier mehrere Piloten – ebenfalls bei der Altenrhein Luftfahrt GmbH angestellt sind, wollte Unternährer nicht beantworten. Recherchen der "Wirtschaftspresseagentur" hätten zudem ergeben, dass zwei Piloten eine Firma in Liechtenstein gegründet haben. Sie soll Dienstleistungen im Bereich Luftfahrt inklusive Schulungen und Trainings vermitteln und die Piloten für die People's Viennaline stellen. Einige von ihnen seien auch als Postholder für das AOC der Viennaline eingetragen.



Embraer 170 in den Farben der People's Viennaline

News aus der Schweiz

Pro Aero Anerkennungspreis 2011 für Center for Aviation Competence

Der diesjährige Pro Aero Anerkennungspreis für besondere Leistungen in der Luftfahrt geht an das Center for Aviation Competence (CFAC-HSG) der Universität St.Gallen. Das Kompetenzzentrum für die Schweizer Luftfahrt feierte am 5. Oktober seinen fünften Geburtstag.

«In den letzten fünf Jahren hat sich das CFAC-HSG aus dem Nichts zu einem unabhängigen und erfolgreichen Kompetenzzentrum für die Schweizer Luftfahrt entwickelt, das heute nicht mehr wegzudenken ist», begründete Stiftungs-

ratspräsident Hans Rudolf Fehrlin die Wahl des Preisträgers. Durch seine Geschäftsfelder, wie Unterstützung der Luftfahrt durch Forschung und Dienstleistungen, sowie durch Seminare und Konferenzen auf wissenschaftlicher Basis, zahlreiche Publikationen oder als kompetente Anlaufstelle für Fragen im Zusammenhang mit der Luftfahrt, sowie seinem Angebot an Aus- und Weiterbildung, sei das CFAC zu einem bedeutungsvollen Instrument der Schweizer Luftfahrt geworden, fügte Hans Rudolf Fehrlin bei. Er überreichte die Anerkennungs-Medaille an den

Präsidenten des CFAC, Prof. Dr. Roland Müller, und an den Geschäftsführer Dr. Andreas Wittmer. Die 1935 gegründete Stiftung Pro Aero zeichnet seit 1985 Personen oder Institutionen der Schweizer Aviatik für besondere Leistungen aus. Seit 2002 wird der Stiftungsrat von alt Korpskommandant Hans Rudolf Fehrlin präsiert. Zu den früheren Preisträgern zählen auch die Patrouille Suisse, Moritz Suter, Claude Nicollier oder die Rega.

In den vergangenen fünf Jahren hat das CFAC-HSG über 100 Publikationen im Bereich Luftfahrt für Studierende und Praktiker verfasst. Das Kompetenzzentrum bietet an der Universität St.Gallen auf Master Level eine Vorlesungsreihe in Luftfahrt-Management, an und seine Dozenten unterrichten auch in Aviatiklehrgängen an weiteren Hochschulen resp. Universitäten in Europa. Neu bildet das CFAC auch das Management einer Fluggesellschaft aus. Für seine Leistung in der Luftfahrt-Ausbildung ist das CFAC bereits mit dem «Diplôme d'Honneur» der Fédération Aéronautique International ausgezeichnet worden. CFAC-Präsident Roland Müller merkte an, dass das CFAC in Zukunft noch mehr in der Forschung tätig sein wolle. Er hofft, dass auch dank des Pro-Aero-Anerkennungspreises die Gönnerschaft ausgedehnt werden kann.

www.cfac.ch



v.l.n.r. Andreas Wittmer, Hans Rudolf Fehrlin, Roland Müller

Do-Days 2011 mit A380, Alphajet, Transall und zahlreichen Do 27

Mehrere tausend begeisterte Zuschauer haben am Samstag den Überflug des Airbus A380 bei den "Do Days" in Friedrichshafen verfolgt.

Mit den "Do Days" von Freitag bis Sonntag Ende August 2011 erinnerte das Dornier Museum an den 80. Jahrestag der Landung einer Do X auf dem Hudson River in New York. Gleichzeitig war die Veranstaltung wiederum Typentreffen für zahlreiche Do-Piloten.

Gäste bei der Veranstaltung waren wiederum ein Alpha Jet der Flying Bulls sowie eine Transportmaschine Transall der Bundeswehr.



Do 27 Alpha Jet und Transall bei den Do Days 2011 in Friedrichshafen



Schlappin Fly-in'11
Otti Kreuzeder Memorial

Wichtige Termine 2012

21. Januar

Neujahrs-Apéro IGOL, Altenrhein

18. – 21. April

AERO 2012, Friedrichshafen

24. – 26. August

Hunterfest 2012 St. Stephan

Hinweis Schlappin 2012

Im Zeitraum vom 20. Februar bis 25. März 2012 findet das Schlappin Fly-in für Gletscherflieger statt. Der Landeplatz ist unmittelbar neben der Abfahrtspiste Madrisa-Talstation vor dem Schlappintobel. Die Bergbahnen Madrisa unterstützen den Anlass mit kostenlosen Dienstleistungen wie Pistenpräparierung, Absperrungen und Rettungsdienst. Wir stellen Ihnen das familienfreundliche Madrisa-Land Klosters näher vor.

www.aeroclub-ostschweiz.ch

www.klosters.ch/winter/bergbahnen/madrisa



Ihre Mitgliedschaft bei uns!

Sind Sie interessiert, kompetent über die Ostschweizer Luftfahrt informiert zu werden und an Veranstaltungen teilnehmen zu können? Dann freuen wir uns über Ihren Beitritt.

Informationen und Anmeldung über unsere Homepage:

www.igol.aero



Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

IGOL-Neujahrs-Apéro 2012

Samstag, 21. Januar 2012

von 15.00 bis 17.00 Uhr bei BONSAI HELI
auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein

Anmeldung, Möglichkeiten:

- Mail: info@igol.aero
- Fax: +41 43 888 5442

Bitte in der Anmeldung angeben:

- Name und Vorname

Anmeldung bis 14. Januar 2012

Wir freuen uns, wenn Sie dabei sind und heissen Sie herzlich willkommen!

Dornier-Museum: 50% IGOL-Rabatt!

Mit einem IGOL-Mitgliederausweis bezahlen Sie im Dornier-Museum nur den halben Eintrittspreis.

Erleben Sie 100 Jahre faszinierende Luft- und Raumfahrt:

Mai bis Oktober:

täglich von 10.00 bis 18.00 Uhr offen

November bis April:

Di bis So jeweils 10.00 bis 17.00 Uhr offen

Unter www.dorniermuseum.de finden Sie alle wichtigen Informationen.

Herzlich willkommen im Dornier-Museum
Friedrichshafen!

Impressum

Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt Magazin



Redaktion: Felix Meier, IGOL, St.Gallen-Altenrhein
Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach
Druck: Jordidruck, Belp
Bilder: Felix Meier, Tino Dietsche



Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt
Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero



Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leser

Seit Jahren werden grosse Anstrengungen unternommen um den Treibstoffverbrauch und damit auch den CO₂-Ausstoss zu verringern. So setzt denn die Luftfahrtbranche auf Elektro- und Hybrid-

Flugzeuge. Die Leichtaviatik ist auf gutem Weg, umweltfreundlicher zu werden und sucht nach alternativen Antriebstechniken. Diese sind kostengünstiger und machen die Flugzeuge wesentlich leiser – Anwohner an Flugplätzen dürften sich darüber freuen. Ausserdem geht der teure und verbleite Flugzeugtreibstoff Avgas, mit dem die meisten Leichtflugzeuge betrieben werden,

langsam zur Neige. Bei der Luftfahrtmesse AERO in Friedrichshafen sind erste Flugzeugmodelle mit Elektromotoren vorgestellt worden. Ebenso waren Kombinationen von Verbrennungsmotor und Elektromotor (Hybrid) zu sehen. Dr. Wolfgang Scholze, Umweltreferent des Deutschen Aero Clubs, erklärte denn auch in einem Referat anlässlich der diesjährigen Luftfahrtausstellung AERO'11 in Friedrichshafen: «Wir glauben, dass die Elektrofliegerei schnell einschlagen wird». Am diesjährigen Berblinger Wettbewerb waren bereits 24 von 36 Flugeräten zugelassen, die mit Alternativantrieben starten und fliegen können. Mit diesem Wettbewerb erinnert die Stadt Ulm an die Flugversuche des Schneidermeisters Albrecht Ludwig Berblinger, der vor 200 Jahren den Versuch unternommen hat, die Donau zu überfliegen. Im Jahre 2011 hat die Stadt Ulm wiederum einen internationalen Flugwettbewerb zur Förderung der Idee ausgerichtet, ein praxistaugliches, umwelt- und ressourcenschonendes Flugzeug zu

entwickeln. Wir von der IGOL unterstützen diese Bestrebungen. Im kommenden Winter beteiligen auch wir uns an einem Umweltseminar mit Dr. Wolfgang Scholze, worüber wir dann in einer nächsten Ausgabe berichten.

Besuchen Sie doch zwischenzeitlich die einzigartige Dornier-Sonderausstellung im Dornier-Museum in Friedrichshafen und melden Sie sich zur Führung bei SKYGUIDE an!

Ich wünsche Ihnen viel Spass mit dem zweiten «Airmail».

**INTERESSENGEMEINSCHAFT
OSTSCHWEIZER LUFTFAHRT**

Bruno Scherrer, Vizepräsident



Wertschöpfung der Luftfahrt ist gestiegen

Rund 180'000 ArbeitnehmerInnen profitieren davon Felix Meier

Bern, 01.06.2011. Die Wertschöpfung der Schweizer Zivilluftfahrt hat innert vier Jahren von insgesamt 24,3 Milliarden auf 30,3 Milliarden Franken zugenommen. Dies zeigt die aufdatierte Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Luftfahrt, die das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und der Dachverband der Schweizer Luftfahrt, Aerosuisse, gemeinsam in Auftrag gegeben haben.

Im Jahr 2006 hatten das BAZL und die Aerosuisse eine Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt durchführen lassen. Die vom Forschungs- und Beratungsbüro Infras erarbeitete Untersuchung bezog neben den Fluggesellschaften und Unterhaltsbetrieben auch die Flughäfen mit in die Berechnung ein. Basierend auf Zahlen aus dem Jahr 2004 kam sie zum Schluss, dass die Schweizer Luftfahrt direkt und indirekt über Zulieferer eine Wertschöpfung von 6,7 Milliarden Franken erreichte sowie 42'600 Arbeitsplätze anbot. Sämtliche weiteren Effekte eingeschlossen,

betrug die Wertschöpfung 24,3 Milliarden Franken, und die Anzahl der Arbeitsplätze belief sich auf 163'000. Unter den weiteren Effekten sind namentlich Ausgaben von Beschäftigten der Luftfahrtbranche und von ausländischen Passagieren zu verstehen. Letztere resultieren aus einer besseren Erreichbarkeit der Schweiz dank mehr und attraktiveren Flugverbindungen.

Wertschöpfungs-Plus von 45 Prozent

Die Studie von 2006 haben das BAZL und die Aerosuisse nun aktualisieren lassen. Die dafür verwendeten Daten stammen hauptsächlich aus dem Jahr 2008. Die neue Erhebung zeigt, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt deutlich zugenommen hat. Die direkte und indirekte Wertschöpfung ist um 45 Prozent auf 9,7 Milliarden gestiegen, und die Arbeitsplätze haben sich um 24 Prozent auf 52'400 ausgeweitet. Unter Berücksichtigung der weiteren Effekte liegt die volkswirtschaftliche Bedeutung mit 30,3 Milliarden Franken um 25 Prozent höher

als vor vier Jahren, die Anzahl Arbeitsplätze mit 178'900 um 10 Prozent. Direkt und indirekt trägt die Luftfahrt mit 1,8 Prozent zum Bruttoinlandprodukt der Schweiz und mit 1,6 Prozent zur Anzahl der Beschäftigten bei. Diese Zahlen widerspiegeln das Wachstum der Zivilluftfahrt und illustrieren die Bedeutung der Aviatik für die Schweizer Volkswirtschaft. Weiter zeigen die Ergebnisse gemäss der Studie, dass gute Luftverkehrsverbindungen die Standortgunst eines Landes im globalen Wettbewerb verbessern.

Auch die Kosten werden berechnet

Ergänzend haben die Verfasser der Studie die externen Kosten der Luftfahrt thematisiert. Dabei haben sie sich darauf beschränkt, eine allgemeine qualitative Einschätzung vorzunehmen und für sechs Kostenkategorien – vom Klima bis hin zu den Unfällen – Kostensätze anzugeben. Detailliertere Berechnungen werden in einer anderen, umfassenderen Studie zu den Transportkosten ausgewiesen, die der Bund derzeit erarbeitet.

Luftfahrt – gut unterwegs

«Swiss Aerodromes» feiert Jubiläum

Vor dreissig Jahren ist der Verband Schweizer Flugplätze VSF auf dem Flugplatz Birrfeld gegründet worden. Heute gehören ihm 10 Flughäfen und 39 Flugfelder sowie zahlreiche assoziierte Mitglieder an. «Ohne Flugplätze kein Luftverkehr» lautet das Leitbild. Zur 30. Hauptversammlung trafen sich die Mitglieder wieder auf dem Gastflugplatz Birrfeld. Gegründet wurde der VSF auf Initiative des visionären Aargauer Aviatikers Werner Neuhaus auf dem Flugplatz Birrfeld.

Die erfolgreiche Entwicklung des Verbandes ist dem langjährigen Geschäftsführer und Aerosuisse-Ehrenpräsidenten Dr. Pierre Moreillon zu verdanken. So engagiert sich der VSF heute auf internationaler Ebene in Brüssel, Köln und Montreal zugunsten der Schweizer Luftfahrt. Er ist im Verbund mit den schweizerischen Luftfahrtverbänden ein gewichtiger Partner gegenüber dem BAZL. Der Ausbau des Flughafens Bern ist, wie es Vizepräsident Charles Riesen erläuterte, weitgehend dem VSF und

Dr. Moreillon zuzuschreiben. Auch der Vertreter des Flugplatzes Raron dankte dem VSF für die tatkräftige Unterstützung. Der VSF als «Swiss Aerodromes Association SAA» ist Gründungsmitglied der «ERAC European Regional Airports Community» und von «ACI Airports Council International». Dank diesen Verbindungen kann der VSF bei den Regulierungsprozessen mitarbeiten und mitbestimmen. Die IGOL ist assoziiertes Mitglied.

Austrian Airlines nach höchsten Sicherheitsstandards zertifiziert

Erfolgreiche IOSA-Zertifizierung für Austrian Airlines

Austrian Airlines haben das IOSA (IATA Operational Safety Audit) wieder erfolgreich absolviert. Damit bescheinigt die Weltluftfahrtsvereinigung IATA neuerlich, dass Austrian Airlines höchste internationale Sicherheitsstandards anwenden. Das erfolgreich absolvierte Audit hat auch klare wirtschaftliche Vorteile für Austrian Airlines: Sie können Kooperationen mit anderen Fluglinien unbürokratisch und daher auch kostengünstig abschliessen – zum Beispiel Codeshare Flüge. Die IATA-Fluggesellschaften erkennen dieses Zertifikat gegenseitig an. Das sehr streng durchgeführte Audit schafft die Grundlage dafür, dass Fluggesellschaften auf die hohe Sicherheit der Partnerairline vertrauen können. Austrian Airlines sind erstmals im Jahr 2003 zertifiziert worden. Das Zertifikat ist seither wie vorgesehen alle zwei Jahre erneuert worden.

IATA Operational Safety Audit

Das Operational Safety Audit des Weltluftfahrtverbands IATA ist ein international etabliertes und anerkanntes Instrument, mit dem die operationellen Abläufe sowie die Steuereinheiten von IATA-Airlines penibel überprüft werden. Im Audit werden die Prozesse der Fluggesellschaft auf Herz und Nieren geprüft: Ein wichtiger Bereich umfasst die Abläufe bei der Flugdurchführung, die operationelle Verkehrsentwicklung und -überwachung sowie die Abläufe bei der Bodenabfertigung. Ein weiterer, bedeutender Teil des Tests betrifft die operationelle Sicherheit und die Flugzeugwartungsprozesse. Auch die Kompetenz und die Ausbildungsprogramme der technischen Mitarbeiter und Piloten sowie die Notfallprozesse für Flugbegleiter werden untersucht. Damit wird sichergestellt, dass die Flüge im Interesse der Passagiere sicher und zuverlässig durchgeführt werden.

(red / Austrian Airlines) Quelle: Austrian Wings



Austrian Airlines stehen für höchste Sicherheitsstandards. Foto: Austrian Wings Media Crew

Schweiz übernimmt EU-Verordnungen

Bern, 22.06.2011. Die Schweiz übernimmt neue Verordnungen im Rahmen des Projektes für einen einheitlichen europäischen Luftraum (SES). Diese haben insbesondere das Ziel, die Leistungen der Flugsicherungen zu verbessern. Der Bundesrat hat die entsprechenden Verordnungen in das bilaterale Luftverkehrsabkommen mit der EU aufgenommen.

Die Schweiz beteiligt sich seit 2006 am Projekt für einen einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky, SES). Der SES will die Zuständigkeiten für die Flugsicherung, die heute primär entlang der Landesgrenzen festgelegt sind, künftig nach dem Verkehrsfluss ausrichten. Zu diesem Zweck ist der einheitliche Luftraum in mehrere sogenannte funktionale Luftraumblocke aufgeteilt, die sich teilweise über mehrere Länder erstrecken. Diese Neugestaltung soll die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit der Flugsicherungsdienste verbessern und gleichzeitig sowohl die Kosten als auch die Umweltauswirkungen des Flugverkehrs reduzieren.

Ziel: höhere Sicherheit

Die meisten der von der Schweiz übernommenen Verordnungen bezwecken hauptsächlich eine Verbesserung der Leistungen der Flugsicherungen. Sie geben den nationalen Luftfahrtbehörden die Kompetenz, innerhalb des entsprechenden Luftraumblocks einen Leistungsplan festzulegen. Dabei berücksichtigt dieser unter anderem die Verkehrsprognosen, die veranschlagten Kosten und die erforderlichen Investitionen der Flugsicherungen. Überdies soll eine Harmonisierung der Flugsicherungsgebühren die Kostentransparenz erhöhen.

Kundenzufriedenheit 2010: Gute Noten für skyguide

Genf, 18. Januar 2011. Die Pilotinnen und Piloten stellen skyguide ein gutes Zeugnis aus: Wie die Kundenumfrage 2010 ergab, sind 88 Prozent der Befragten aus den drei wichtigsten Kundensegmenten Airlines, Luftwaffe und Leichtaviatik mit den Leistungen der Schweizer Flugsicherung zufrieden bis sehr zufrieden.

Nach 2003 und 2007 führte die Schweizer Flugsicherung skyguide im Jahr 2010 zum dritten Mal eine Kundenumfrage durch. Befragt wurden über 1000 Pilotinnen und Piloten aus den drei wichtigsten Kundengruppen Airlines, Luftwaffe und Leichtaviatik. Im Gesamtergebnis 2010 zeigt sich, dass die Zufriedenheit mit den Leistungen von skyguide in allen Kundensegmenten gestiegen ist. 88 Prozent der Teilnehmenden bezeichnen sich in der Umfrage als zufrieden oder sehr zufrieden

(gegenüber 69 Prozent im Jahr 2007). Am zufriedensten sind die Pilotinnen und Piloten der Leichtaviatik, gefolgt von den Airline-Piloten und, an dritter Stelle, den Militärpiloten. Das Kriterium der Sicherheit wurde besser bewertet als in früheren Umfrageergebnissen. Der hohe Zufriedenheitswert von 90 Prozentpunkten im Jahr 2010 (2007: 83 Prozent) zeigt, dass alle drei Kundengruppen skyguide mehrheitlich als sicheres und zuverlässiges Unternehmen wahrnehmen. Ebenfalls gute Noten erhielt skyguide im Bereich «Effizienz und Flexibilität»: 73 Prozent der Pilotinnen und Piloten sind der Meinung, dass skyguide den Luftraum effizient bewirtschaftet und bei kurzfristigen Änderungen rasch Lösungen anbietet (2007: 59 Prozent). Die Zufriedenheit hinsichtlich der Pünktlichkeit der Flüge ist auch gestiegen und liegt 2010 bei 60 Prozentpunkten (2007: 42 Prozent).

Ausbildungen bei skyguide

Skyguide sucht dringend Fluglotsen, insbesondere für die Flugplätze Payerne und Meiringen. Vergütete und flexible Ausbildungen, modernste Infrastruktur, kleine Klassen: Das skyguide training center (STC) bildet zum/r FlugverkehrsleiterIn HF (Air Traffic Controller) und Flugsicherungsfachfrau/-mann (Air Navigation Services Employee) aus. Informieren Sie sich über das Ausbildungsangebot und bewerben Sie sich.

www.skyguide.ch

«Flügel und Rotoren» Felix Meier

Eine neue Pilotenschule ist Mitte Februar in Altenrhein geboren worden. Bonsai Helikopter hat die Fliegerschule Altenrhein übernommen. Umfassende Ausbildung und Einsätze aus einer Hand und unter einem Dach – das ist die geglückte Zusammenführung von zwei langjährigen Flug-Unternehmen.

65 Jahre Fliegerschule Altenrhein

Die Fliegerschule Altenrhein FSA ist 1946 als Vereinigung von Motor- und Segelflugpiloten gegründet worden. 1956 machten sich die Segelflieger mit der Gründung eines eigenen Vereins selbständig. Ab 1960 war die FSA mit der Durchführung der fliegerischen Vorschulung (FVS) im Auftrag des Aero-Clubs der Schweiz und des Bundes beauftragt. Die Benützungseinschränkungen in den mittleren Siebziger Jahren haben etliche Piloten zum Ausweichen auf andere Flugplätze veranlasst. Im Jahre 2000 liess sich die FSA vom BAZL zu einem Betrieb nach JAR FCL zu einer FTO zertifizieren. Gleichzeitig erweiterte die FSA ihr Ausbildungsangebot unter anderem mit IR-Schulungen. Zwischen 2007 und 2008 wurde das Quality System aus dem Jahre 2000 völlig überarbeitet und auf den neusten Stand gebracht. In diesen beiden Jahren hat die FSA intensiv investiert in Flotte, Simulator, Ausbildung und Lehrkräfte sowie eine effiziente und effektive Organisation. Die FSA ist eine nach JAR-FCL vom BAZL zertifizierte Flugschule FTO (Flight Training Organisation), die sämtliche Ausbildungsstufen anbietet, vom Privatpiloten bis hin zum Linienpiloten. 1993 hat Ruedi Schmid mit

dem Kauf des kleinsten Helikopters der Welt, einem Robinson R22, die Bonsai Helikopter in Altenrhein gegründet. Fünf Jahre später nahm Bonsai den ersten Eurocopter EC120 Colibri in der Schweiz in Betrieb. Gleichzeitig übernimmt Manfred Holdener von Ruedi Schmid den Betrieb, der jedoch nach wie vor im Unternehmen mitarbeitet und sein Know-how an seinen Nachfolger weitergibt. Mit der nun erfolgten Übernahme der FSA bietet der gelernte Elektromonteur, ausgebildete Marketing-Fachmann sowie MBA-Absolvent und Heli-Pilot Manfred Holdener die komplette fliegerische Ausbildung bis zum Berufspiloten an. Geschäftsführer und Teilhaber Manfred Holdener hat klare Ziele: Er will das grosse Know-how der beiden Flugschulen bündeln, eine qualitativ hochstehende Ausbildung und neue Dienstleistungen offerieren sowie die Fusion raschmöglichst konsolidieren. «Einfach und verständlich», so lautete die Philosophie von Holdener. Die Räumlichkeiten im Hangar B2 werden jetzt auf drei Etagen ausgebaut mit Briefing- und Theorieaum und eigenen Büros für die Fluglehrer. Piloten, Schüler und Personal sollen sich als «Community» begegnen. Ein komplettes Handling wird von der Betankung bis zur umfassenden Bereitstellung des Luftfahrzeugs offeriert. Holdener will glückliche Kunden und zufriedene Mitarbeiter, die Freude an der Fliegerei haben und sich gegenseitig respektieren. Die Lage am Bodensee im Dreiländereck Schweiz, Deutschland und Österreich ist beste Voraussetzung, dass diese neue kombinierte Pilotenschule erfolgreich operieren wird.

Manfred Holdener

Geboren 1973 in Netstal GL, Ausbildung zum Elektromonteur, 2003 Fachstudium Marketing an der FH Aarau, 2006-2008 MBA an der Fachhochschule Rapperswil, Vater einer 7-jährigen Tochter, wohnhaft in Rorschach. 1998 Schnupperflug bei Fuchs-Heli, Ausbildung zum Heli-Pilot in den USA, 1999 Schweizer Heli-BB-Brevet, 2008 Einstieg bei Heli-Sitterdorf und Bonsai Helikopter, 2009 Übernahme der Bonsai Helikopter AG, 2011 Übernahme der FSA Fliegerschule Altenrhein, rund 1'000 Flugstunden auf R22, R44, EC-120, Ecureuil und Jet-Ranger. Musik als Hobby: ehemaliger Trompeter und Dirigent des Militärspiels des Geb Inf Rgt 12; Orchesterdirigent; möchte Airport-Band aufbauen; Interessenten melden sich bei Manfred Holdener.



News aus der Schweiz

Nationalrat Thomas Hurter Gast an der MV 2011 der IGOL Bruno Scherrer

Am Samstag, 14. Mai 2011, hat im Schulungsraum der Segelfluggruppe Säntis auf dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein die diesjährige Mitgliederversammlung stattgefunden. Es war die erste Versammlung unter neuem Namen und die 26. insgesamt.

Der Präsident wies in seinem Jahresbericht darauf hin, dass die an der letztjährigen Mitgliederversammlung beschlossene Namensänderung mit Neuausrichtung und die damit verbundene Zielsetzung – die Verbesserung des Netzwerkes zwischen Aviatik, Politik und Wirtschaft – in vollem Gange sei und durchwegs auf positives Echo stosse. Mit der Ausweitung von der ursprünglich allein auf den Flugplatz St.Gallen-Altenrhein bezogenen Vertretung verhilft die IGOL der Ostschweizer Luftfahrt zu einer weiteren Stimme, über welche die Partnerorganisationen der Flughäfen Zürich, Basel und Genf sowie der Regionalflugplätze Bern und Lugano seit langem verfügen. Thomas Hurter, Nationalrat und neugewählter Präsident des Aero-Club der Schweiz, erwähnte seinerseits, dass er trotz gedrängtem Terminkalender der Einladung gerne gefolgt sei: «Schaffhausen gehört schliesslich auch zur Ostschweiz». Als Inspektor SPHAIR (www.sphair.ch) ist ihm die Zukunft der Aviatik in der Schweiz wichtig. Er dankte dem Vorstand und den Mitgliedern für das Engagement und würdigte die Arbeit der IGOL, die in der Ostschweiz eine wichtige Funktion übernimmt. Er ist erfreut darüber, dass die beiden Vorstandsmitglieder Bruno Scherrer (Mitglied Zentralvorstand des Aero-Club der Schweiz) und Peter J. Schneider (Präsident Aero-Club Ostschweiz) direkt mit dem Aero-Club der Schweiz vernetzt sind. Der Luftraum ist begrenzt, und daher wird es durch das stete Wachstum im



Präsidenten unter sich.

Flugverkehr zu weiteren erheblichen Einschränkungen und einer Ausweitung der Regulatorien kommen. Deshalb ist es wichtig, dass Netzwerke gebildet und weiter vernetzt werden mit den anderen ebenso wichtigen Aviatikverbänden der Region, der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. «Wir müssen uns gemeinsam dem enormen Druck widersetzen können, der noch zunehmen wird in den Bereichen Luftraumstruktur, Infrastruktur, Regelwerk EASA, Aussenlandverordnung.» Er wünscht der IGOL viel Erfolg und freut sich auf die gegenseitige Zusammenarbeit und Unterstützung. Im Anschluss an die Hauptversammlung liessen sich die Teilnehmer die Örtlichkeiten und Tätigkeiten der Bonsai-Helikopter AG, Fliegerschule St.Gallen Altenrhein AG sowie Rotortec AG zeigen und erklären. Alle drei Unternehmen sind in modernen Räumlichkeiten im

Hangar B1 und B2 zentral untergebracht. Besonderes Interesse weckten die Erklärungen zum Geschäftsmodell der Rotortec AG, die den Unterhalt der Luftfahrzeuge beim Kunden vornimmt und ihm damit einerseits Flugzeit und Kosten für Ferryflüge erspart und andererseits auch die termingerechte Erledigung garantiert, damit keine Unsicherheiten bezüglich Meteo für Hin- und Rückflug bestehen.

Den anschliessenden Apéro nutzten die zahlreichen Teilnehmer auch zum Gedankenaustausch und genossen die Geselligkeit.

Umfassende Informationen zu IGOL finden Sie unter www.igol.aero

Entscheid zum Betriebsreglement Flugplatz St.Gallen-Altenrhein

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hatte dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein schon vor einem Jahr eine Änderung des Betriebsreglements genehmigt. Erlaubt wurden pro Jahr fünf Testläufe für die Triebwerke von Hunter-Flugzeugen in der Zeit von Montag bis Freitag zwischen 14 und 16 Uhr. Weitere Auflagen machte das BAZL nicht. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Beschwerde eines Anwohners gegen dieses Betriebsreglement nun weitgehend abgewiesen und nur in einem einzigen Punkt gutgeheissen.

Das BAZL muss zusätzlich prüfen, ob mit verhältnismässigem Aufwand auch die Lärmimmissionen der Standläufe anderer Flugzeuge und von Helikoptern verringert werden können. Abgewiesen hat das Bundesverwaltungsgericht die Forderung des Beschwerdeführers nach einer sog. Lärmverkapselung der Triebwerkstandläufe. Die Erstellung einer Schallschutzhalle wie z.B. auf dem Flughafen Hamburg wäre völlig unverhältnismässig. Für eine solche Massnahme bestehe mit Blick auf die wirtschaftliche Tragbarkeit kein Anlass, zumal

die Lärmimmissionsgrenzwerte nicht überschritten würden. Wichtig ist der Entscheid aber auch deshalb, weil eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Zusammenhang mit der Neuregelung der Triebwerkstandläufe klar verneint wird. Der Beschwerdeführer hat deshalb auch Entscheidkosten in Höhe von CHF 1'500 zu tragen. Der Entscheid kann noch beim Bundesgericht angefochten werden.

Quelle: CFAC-Newsletter Juni 2011

Marengo Swisshelicopter stellt SKYe SH09 auf der Heli-Expo vor Felix Meier

Auf der Heli-Expo in Orlando präsentiert das am Flugplatz Mollis ansässige Unternehmen am 6. März den «First Swiss Made Helicopter». Hinter dem Projekt steckt die 1997 gegründete Marengo AG, die Engineering-Dienstleistungen im Flugzeug-, Fahrzeug- und Maschinenbau bietet. 2007 wurden die Arbeiten am SKYe Helikopter in die Marengo Swisshelicopter AG eingebracht. Der einmotorige, etwa 2500 kg schwere SKYe SH09 soll ausgezeichnete Flugleistungen auch in grossen Höhen erreichen und eine geringe Lärmemission haben. Je nach Kabinenkonfiguration sind sechs bis acht Sitze möglich. Als Antrieb dient das Triebwerk Honeywell HTS900, das eine Reisegeschwindigkeit von 270 km/h ermöglicht.



Der einmotorige SKYe SH09 erreicht auch in grossen Höhen ausgezeichnete Flugleistungen.

Flightpath 2050: Ziele der europäischen Luftfahrtindustrie bis 2050 Felix Meier

Luftfahrtexperten der EU haben Forschungs-Prioritäten und Industrie-Ziele bis 2050 auf der Basis der Zahlen des Jahres 2009 erarbeitet. Demzufolge rechnen sie mit 500'000 Arbeitsstellen und Erträgen von mehr als 100 Billionen Euro. Diese Zahlen reflektieren die weitere Entwicklung der europäischen Luftfahrt. Bis zum Jahr 2050 würde der Flugverkehr weltweit 16 Milliarden Passagiere zählen

im Vergleich zu erwarteten 2,5 Milliarden im Jahr 2011. Gemäss EU-Verkehrs-Kommissar Siim Kallas wird der Anteil der europäischen Luftfahrtindustrie 40% des Weltmarktes erreichen. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden drastisch reduziert. Die CO₂-Emissionen pro Passagier-Kilometer verringern sich um 75%, die NO_x-Emissionen sogar um 90% und der Fluglärm um 65%. Neue Flugzeuge werden beim Rollen keine Schadstoff-

fe mehr ausstossen. Umweltfreundlich werde der Luftverkehr in den nächsten Jahrzehnten, sagen die Experten von Airbus, Rolls-Royce, KLM, Shell und Tahles sowie vom Flughafen München. Selbst die Unfallzahlen werden von heute 3% pro zehn Millionen Flügen auf nur gerade ein Prozent sinken. Die europäische Luftfahrt-Industrie investiert heute 7% aller Einnahmen in zivile Forschung und Entwicklung. Quelle: flightaware.com

Erträge aus Kerosinsteuer fließen zurück in die Luftfahrt Felix Meier

Bern, 29.06.2011. Die Erträge aus der Kerosinbesteuerung können ab dem 1. August 2011 in die Luftfahrt zurückfliessen. Der Bundesrat hat die Ausführungsbestimmungen genehmigt und in zwei Verordnungen verankert. Pro Jahr kann die Luftfahrt mit 40 bis 50 Millionen Franken rechnen. Die zur Förderung der technischen Sicherheit vorgesehenen Gelder kommen weitgehend der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen zugute. Heute werden diese Dienste mit Erträgen aus der Flugsicherung auf den Landesflughäfen und aus dem Überflug über die Schweiz quersubventioniert. Internationale Bestimmungen lassen

diese Praxis künftig nicht mehr zu, so dass eine Deckungslücke bei der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen droht. Mit den Mitteln aus der Kerosinbesteuerung soll diese zumindest teilweise geschlossen werden. Gleichzeitig wird bei der Flugsicherung ein Systemwechsel vorgenommen. Während heute auf allen Flugplätzen die gleichen Tarife für die Flugsicherung gelten, werden künftig auf den Landesflughäfen und den Regionalflugplätzen verschiedene Ansätze zur Anwendung kommen. Dadurch wird dem Prinzip der Kostenwahrheit besser entsprochen.

Helikopter-Wachstum

Weltweit wird die Helikopter-Flotte bis zum Jahr 2015 von 24'625 Maschinen auf 36'946 Einheiten ansteigen. Eine Studie von Frost & Sullivan kommt zum Schluss, dass die Nachfrage nach Helikoptern in den nächsten fünf Jahren vor allem in den Regionen Asien-Pazifik, Afrika und Mittlerer Osten um 20% zunehmen wird. Eine Knappheit an Piloten wird den Heli-Markt in den nächsten zehn Jahren herausfordern. Quelle: AIN

Kapazitätsengpässe auf EU-Flughäfen ab 2030

Eine kürzliche Studie von Eurocontrol prognostiziert bei der erwarteten Zunahme von Very Light Jets (VLJ) viel mehr Kapazitäts-Engpässe auf Flughäfen als in der Luft. Der Chefberater von Eurocontrol sieht deshalb bis 2030 auf

europäischen Flughäfen Verspätungen von bis zu 50% aller Flüge voraus. Damit dies verhindert werden kann, empfiehlt er für alle VLJ die Benützung kleinerer Flugplätze. Quelle: AIN



Zebra-Flugzeug: Sikorsky S-38

News aus der Schweiz

Sonderausstellung im Dornier-Museum in Friedrichshafen «Aufbruch in die neue Welt» Felix Meier

Vor 80 Jahren flog die Do-X als erstes Grossraumflugzeug über den Atlantik. Entworfen von Claude Dornier und gebaut in Altenrhein, versetzte das Riesenflugschiff bereits 1929, bei seinem Rekordflug mit 169 Menschen an Bord, die Welt in Staunen. Noch grösser war die Begeisterung weltweit, als die Do-X am 27. August 1931 auf dem Hudson River vor New York wasserte und eine neue Ära des Trans-

atlantikflugs einläuten sollte. Niemand ahnte vor dem Start am Bodensee, dass aus dem Präsentationsflug durch Europa und der anschliessenden Atlantiküberquerung eine monatelange Odyssee werden sollte. Ein nervenzehrender, mit Überraschungen und bitteren Erfahrungen reich gepflasterter Weg für die internationale Besatzung aus Schweizern, Deutschen, US-Amerikanern, Italienern und Portugiesen. www.dorniermuseum.de



Luftfahrtbranche halbiert Gewinnprognose Felix Meier

Der internationale Dachverband der Fluggesellschaften IATA hat die Gewinnprognose für das laufende Jahr drastisch nach unten korrigiert. Vor allem der hohe Ölpreis und der Tsunami nach dem Erdbeben in Japan belasten die Ergebnisse. Die Fluggesellschaften halbieren ihre Gewinnerwartung. Hatte der Branchenverband International Air Transport Association (IATA) im März noch mit einem Reingewinn der Fluggesellschaften von 8,6 Milliarden Dollar in diesem Jahr gerechnet, so nahm er die Schätzung nun auf 4 Milliarden Dollar zurück. 2010 hatte der summierte Gewinn noch bei 18 Milliarden Dollar gelegen. «Nachhaltige Profitabilität

wird unsere grösste Herausforderung sein», sagte Giovanni Bisignani, der scheidende Generaldirektor der IATA auf der Jahrestagung des Verbandes am Montag in Singapur. Auch deshalb wehrt sich die gesamte Branche immer lauter gegen die für den 1. Januar geplante Einführung eines Emissionshandelssystems in der Europäischen Union (EU). Christoph Franz, der neue Vorstandsvorsitzende der Lufthansa, geht von zusätzlichen Kosten von bis zu 350 Millionen Euro aus. «Wir kaufen schon Karbonrechte», sagte Franz. Noch liegt der Grund für die deutliche Verringerung der Gewinnprognose der Gesellschaften aber vor allem im hohen Ölpreis. «Ein Anstieg von einem Dollar je

Barrel Öl kostet die Linien 1,6 Milliarden Dollar», sagte Bisignani. Sein Verband erwartet nach zuvor 96 Dollar nun einen durchschnittlichen Ölpreis von 110 Dollar je Barrel. Auf den Gewinnen lasten zudem die Atomkatastrophe in Japan und die Unruhen in Nordafrika und dem Mittleren Osten. Die Branche rechnet mit einem Umsatz von 598 Milliarden Dollar für dieses Jahr. Wird der Gewinn 2011 wirklich auf 4 Milliarden Dollar sinken, fällt die Marge auf nur noch 0,7 Prozent. «Da bleibt kaum noch ein Puffer für weitere Schocks», sagte Bisignani mit Blick auf die bisherigen Katastrophen dieses Jahres.

BAZL gibt grünes Licht für die Eröffnung des Regionalflugplatzes Bressaucourt Felix Meier

Bern, 30.06.2011. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat grünes Licht für die Eröffnung des Regionalflugplatzes Bressaucourt am 1. Juli 2011 gegeben. Dieser Schritt markiert das Ende des Zulassungsverfahrens. Der neue Flugplatz im Kanton Jura ersetzt das heutige Flugfeld von Pruntrut und wird als Regionalflugplatz ohne Linienflugverkehr, jedoch mit betrieblicher Ausrichtung

auf kommerzielle Flüge betrieben. Als konzessionierter Regionalflugplatz ohne Linienverkehr konzentriert sich Bressaucourt auf Geschäfts-, Tourismus- und Arbeitsflüge sowie auf Ausbildungs- und Sportflüge. Der neue Flugplatz, der mit einer Hartpiste versehen ist, ist ausschliesslich für Luftfahrzeuge zugelassen, die nach Sicht fliegen (VFR). Er richtet sich nach dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), dem Koordinie-

rungs- und Planungsinstrument der Eidgenossenschaft im Bereich der Zivilluftfahrt. Der SIL setzt eine jährliche Bewegungslimite von 16'000 Flügen fest. Gemäss Betriebsreglement wird der Flugplatz täglich ab 7.00 Uhr – oder ab Morgendämmerung, wenn diese später einsetzt – bis zur Abenddämmerung geöffnet sein.

www.aerogjura.ch

B-737 G-IGOL

Least EasyJet ihre Flugzeuge jetzt bei IGOL? Oder ist der Billigflieger auf der Kaufliste von IGOL?





Wichtige Termine 2011

31. Juli – 6. August

29. Pro Aero-Jugendlager, S-chanf GR

12. – 14. August

Swiss Aeroexpo, Birrfeld

20. – 21. August

Dittinger Flugtage, Dittingen

27. August

DO-X-Hudson-River-Landung 1931, Friedrichshafen

16. – 18. September

Sion International Airshow, Sion

11. – 13. Oktober

Fliegerschiessen der Luftwaffe, Axalp

1931 – 2011

80 Jahre Aero-Club Ostschweiz

In memoriam

Hans-Peter «Hampi» Köstli †

Unser Ehrenmitglied Hans-Peter Köstli ist im März im Alter von 65 Jahren verstorben. Mit ihm verliert die Schweizer Luftfahrt einen Pionier und Förderer insbesondere der Oldtimer-Fliegerei, aber auch einen Mann der ersten Stunde der zivilen Militär-Aviatik. «Hampi», der unermüdliche und erfolgreiche Rheintaler Unternehmer, engagierte sich für den Flugplatz Altenrhein wie kaum ein anderer. Er ist für uns alle unvergesslich.

Ihre Mitgliedschaft bei uns!

Sind Sie interessiert, kompetent über die Ostschweizer Luftfahrt informiert zu werden und an Veranstaltungen teilnehmen zu können? Dann freuen wir uns über Ihren Beitritt.

Informationen und Anmeldung über unsere Homepage:

www.igol.aero



IGOL-Mitgliederanlass 2011

Exklusive Führung durch das Flugsicherungs-Zentrum in Dübendorf, Mittwoch, 9. November 2011

Anmeldung, Möglichkeiten:

- Web: www.igol.aero
- Mail: info@igol.aero
- Post: IGOL, Postfach 7, 9423 Altenrhein

Bitte in der Anmeldung angeben:

- Name und Vorname
- Führung: 10.00 Uhr oder 13.30 Uhr?
- Mittagessen*: ja oder nein?

*im Personalrestaurant Skyguide (auf eigene Kosten)

Wir freuen uns, wenn Sie dabei sind und heissen Sie herzlich willkommen!

Dornier-Museum: 50% IGOL-Rabatt!

Mit einem IGOL-Mitgliederausweis bezahlen Sie im Dornier-Museum nur den halben Eintrittspreis.

Erleben Sie 100 Jahre faszinierende Luft- und Raumfahrt:

Mai bis Oktober:

täglich von 10.00 bis 18.00 Uhr offen

November bis April:

Di bis So jeweils 10.00 bis 17.00 Uhr offen

Unter www.dorniermuseum.de finden Sie alle wichtigen Informationen.

Herzlich willkommen im Dornier-Museum Friedrichshafen!

Impressum

Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt Magazin

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St.Gallen-Altenrhein

Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach

Druck: Jordidruck, Belp

Bilder: Felix Meier, Tino Dietsche

IGOL  Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt

Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein

www.igol.aero

Newsletter 01/2011 der Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt

Effizient in die Zukunft investieren

4. Schweizer Luftfahrtkongress

Luft- und Raumfahrt-Pionier ausgezeichnet

Mineralölsteuer für die Luftfahrt

Rückblick auf die 3. Int. Ballontage 2010

Fly-in für Gletscherpiloten in Schlappin GR

Bonsai Helikopter AG erweitert Flotte

Die Swiss Luftfahrtstiftung

Geburtstag bei Premium Jet

Luftfahrtkunden organisieren sich

Airline für People's Business Airport

Flugplatz Sitterdorf – attraktives Ausflugsziel



Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leser

Das Jubeljahr ist Vergangenheit. Die Schweiz feierte 100 Jahre Luftfahrt, luftig und schweizerisch. Die Zivil-, Sport- und Militäraviatik hat sich am Boden und am Himmel helvetiaweit getroffen. In der Ost-

schweiz traf sich die Ballonwelt im Alpenrheintal, gefeiert und bejubelt von Menschen und Luftfahrzeugen aller Art. Und zum Abschluss traf sich die Luftfahrt-Prominenz an der Wiege der Schweizer Aviatik zum nationalen Kongress in Dübendorf. Dort erhielt Claude Nicollier eine wahrhaft verdiente Auszeichnung und Ehrung. Ein Rückblick fordert auch zum Ausblick. 15 Jahre hat der ehemalige Verkehrsminister die Luftfahrt behindert. Nun träumt er im Editorial des Aerosuisse-Letter vom nachhaltigen Fliegen. Die Luftfahrt sei aus unserer Mobilitätsgesellschaft ebenso wenig wegzudenken wie der Schienen- oder Strassenverkehr. Und er hoffe, dass unsere Nachfahren in 100 Jahren den Traum vom nachhaltigen Fliegen

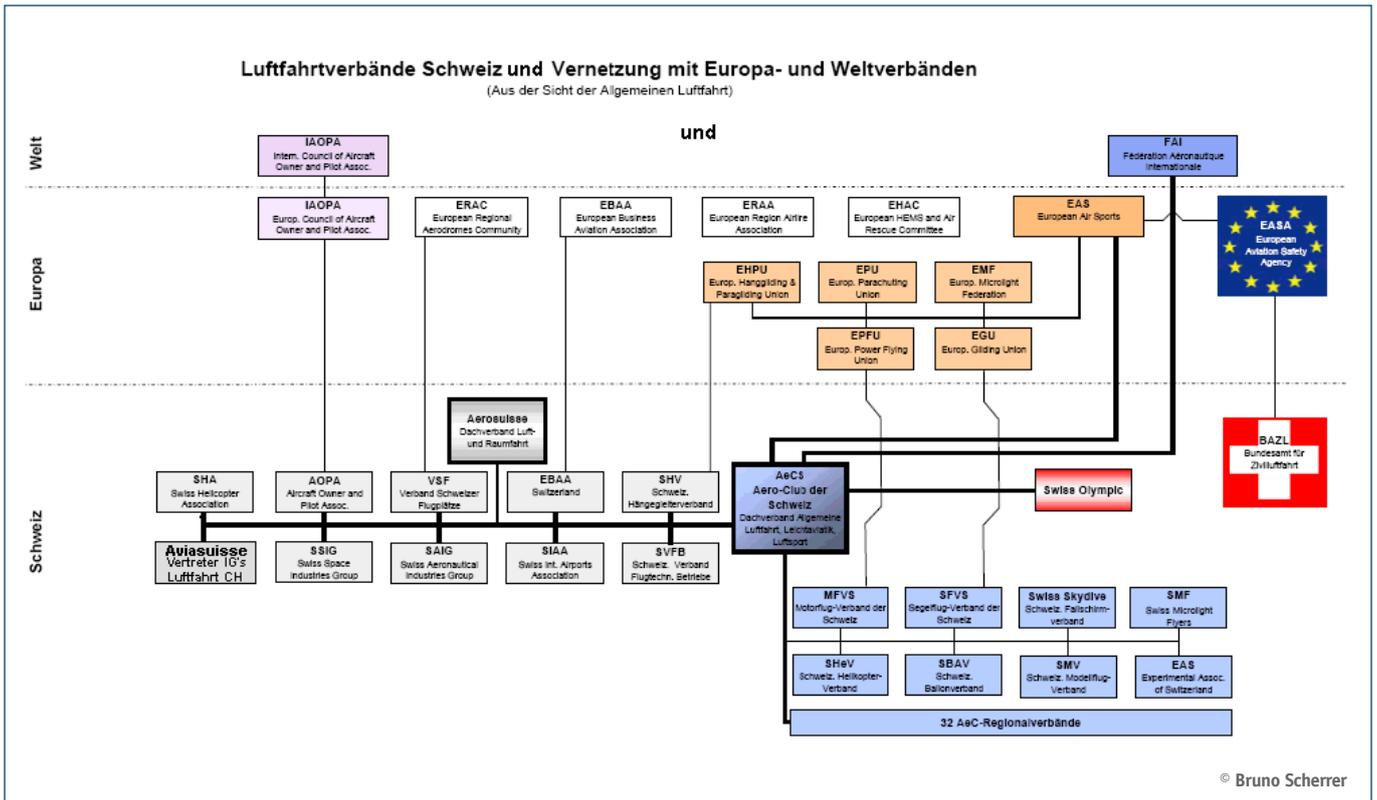
als Realität erleben. Ob es diese Hoffnung ist, welche den Bundesrat bewegt hat, den luftfahrtpolitisch wenig glaubwürdigen Alt-68er Zürcher ins Präsidium der Swiss Luftfahrtstiftung einzusetzen? Wir geben einen kurzen Überblick über diese Stiftung. Hoffnungen macht man sich auch in der Ostschweiz zur Zukunft des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein. Nach vielen Jahren werde die AUA die Ostschweiz nicht mehr anfliegen. Dafür soll ab Frühjahr eine neue Gesellschaft nach Wien abfliegen. Rot-weisser Abbruch und blau-weisser Aufbruch, Landung von Westen, Start nach Osten. Lesen Sie, was die AUA dazu schreibt. Ein neuer «Verband für die Schweizer Luftfahrt» ist am 1. Dezember 2010 im Bundesratszimmer des Ständerats in Bern gegründet worden: Mit dem Zusammenschluss der Flughafenvereinigungen von Zürich, Basel, Genf, Bern, Lugano und St.Gallen-Altenrhein zur «aviasuisse» hat die Schweizer Luftfahrt einen weiteren Partner. Die Pressemitteilung finden Sie bei uns.

«Aerospace – Challenges and Opportunities for Switzerland» lautete das Thema des Kongresses der Schweizer Akademie der Technischen Wissenschaften Mitte November 2010 in Zürich. Mit diesen Herausforderungen und Möglichkeiten haben sich aber nicht nur Experten und Wissenschaftler

zu befassen, sondern allen voran unsere Politiker. Jetzt gilt es, den Verfassungsauftrag umzusetzen und die Mineralölsteuer richtig zu verteilen sowie Verordnungen zum Luftfahrtgesetz und Revisionen desselben zukunftsgerichtet und nicht EU-hörig zu gestalten. Der Traum soll Realität werden. Ein fliegerischer Traum ist auch eine Landung im Tiefschnee. Schlappin im Bündnerland wird auch 2011 wieder die besten Gletscherpiloten anziehen. Unser organisierender Vizepräsident lädt Sie dort zum «Huuskafi» ein. Später laden wir Sie zu unserer Jahresversammlung ein. Und in Planung sind weitere Veranstaltungen für unsere Mitglieder. Bis dahin empfehlen wir Ihnen einen Besuch des neusten und eindrucklichsten Luftfahrtmuseums: Das Dornier-Museum am Flughafen Friedrichshafen fasziniert Jung und Alt. Wir wünschen Ihnen ein glückliches und erfolgreiches Jahr und dass Ihre Träume in Erfüllung gehen.

**INTERESSENGEMEINSCHAFT
OSTSCHWEIZER LUFTFAHRT**

Felix Meier, Präsident



Effizient in die Zukunft investieren

Der Schweizer Luftfahrtsektor im internationalen Vergleich Felix Meier

Im Bereich der Luftverkehrsinfrastruktur war die Schweiz in den für die Luftfahrtbranche schwierigen Jahren 2001 bis 2009 vorne dabei. Im Jahr 2009 nimmt sie den fünften Rang ein hinter Singapur, Hongkong, den USA, Deutschland und Frankreich. Die Spitzenposition belegt in acht von neun Erhebungsjahren Singapur.

Bedeutung für die Wirtschaft

In seinem luftfahrtpolitischen Bericht von 2004 hebt der Bundesrat die «herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung» der schweizerischen Luftfahrt hervor. Damit die Luftfahrt als System funktioniert, braucht es vier Bereiche, die zusammenarbeiten: Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherungsdienste und die flughnahen Betriebe. Fluggesellschaften sind meist private Gesellschaften, in vielen Fällen in globalen Allianzen organisiert. Flughäfen sind mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand. Flugsicherungsdienste, die heute national organisiert sind, verfügen über ein gesetzliches Monopol. Hinzu kommen als vierte Sparte die flughnahen Betriebe, die in den Bereichen Wartung, Abfertigung, Catering und Luftfracht tätig sind. Die schweizeri-

sche Luftfahrt beschäftigt etwa 50'000 Personen direkt und mehr als 130'000 Personen indirekt. Die gesamte Wertschöpfung wurde 2004 auf über 26 Mrd. Franken pro Jahr geschätzt. Der internationale Luftverkehr ist 2008 weiter gewachsen und der langfristige Trend dürfte trotz der Wirtschaftskrise weitergehen.

Rahmenbedingungen in der Schweiz

Der Luftfahrtsektor ist international ausgerichtet. Sicherheitsfragen und damit verbundene Regulierungen sind stark internationalisiert (ICAO) und von Europa (Kommission, EASA, EUROCONTROL) geprägt. Für die Schweiz sind nationale Alleingänge daher wenig sinnvoll. Die Entwicklung in der EU hat auch den schweizerischen Luftfahrtmarkt verändert. Marktvereinbarungen führten zu Fusionen, Betriebseinstellungen, neuen Markteintritten, Restrukturierungen und zur Gründung von Flugallianzen. Die Schweiz ist auch in den wichtigsten EU-Gremien EASA, ECAC und EUROCONTROL vertreten. Die Schweizer Gesellschaften sind den EU-Gesellschaften jedoch nur teilweise gleichgestellt: Während der grenzüberschreitende Verkehr beidseitig offen

ist, bleibt die Kabotage, also das Anbieten von Fluglinien innerhalb anderer Mitgliedsstaaten, weiterhin verwehrt. Offen ist die Frage, wie die anderen Weltregionen sich zu den europäischen Bemühungen stellen – für die Schweiz wird es entscheidend sein, als Nichtmitglied der EU eine eigenständige Lösung zu finden.



Luftfahrt – gut unterwegs

4. Schweizer Luftfahrtkongress Felix Meier

Die Schweizer Luftfahrtindustrie beschäftigt mehr als 150'000 Arbeitskräfte. Gleichzeitig ist die gute Anbindung der Schweiz an den internationalen Luftverkehr ein entscheidender Standortfaktor für die Wirtschaft. Dies sind zwei der Schlussfolgerungen des 4. Schweizerischen Luftfahrtkongresses. Der Kongress war gleichzeitig ein Anlass, um 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz zu feiern.

Eingeladen von Economiesuisse, Aerosuisse, Swiss und SIAA hielt Bundesrat Leuenberger seine letzte offizielle Rede vor zahlreicher Luftfahrtprominenz im JU-Air-Hangar in Dübendorf, der Schweizer Wiege der Luftfahrt. In seinem Traum vom nachhaltigen Fliegen beurteilt er die Schweizer Luftfahrt als bedeutenden Wirtschaftszweig. «Die Luftfahrt ist aus unserer Mobilitätsgesellschaft ebenso wenig wegzudenken wie der Strassen- oder Schienenverkehr.» In seiner letzten politischen Rede im Inland zog Bundesrat Leuenberger persönlich geprägte Schlüsse zum Verhältnis zwischen Wirtschaft, Politik und Gesellschaft. Eine Million zusätzlicher Passagiere schafft 1000 neue Arbeitsplätze. Dank dieses Wachstums kann die Luftfahrt im kontinuierli-

chen Strukturwandel schwindende Arbeitsplätze teilweise kompensieren. Ein effizienter Luftverkehr ist jedoch nur mit leistungs- und wettbewerbsfähigen Flughäfen, Fluggesellschaften und einer effizienten Flugsicherung möglich. Wichtig ist, dass die Luftfahrtpolitik des Bundes nachfrageorientiertes Wachstum für Luftfahrt und Luftfracht und damit der Landesflughäfen erlaubt. Unnötige Einschränkungen wirken sich als Wachstumsbremse für den Standort aus. Erfreulich ist, dass sich die Luftfahrtunternehmen trotz Wirtschaftskrise positiv entwickeln. Diese positive Entwicklung beruht nicht zuletzt auf der eigenständigen Politik der Schweiz bei einer gleichzeitigen internationalen Einbettung. Die Möglichkeiten, aber auch Probleme der heutigen Luftfahrt wurden von verschiedenen prominenten Rednern beleuchtet. So traten Bundesrat Moritz Leuenberger, Vorsteher des UVEK, Regierungsrat Ernst Stocker, Vorsteher der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Hanspeter Rentsch, Mitglied des Vorstandsausschusses und Präsident der Infrastrukturkommission von economiesuisse, Jaan Albrecht, CEO der Star Alliance, Peter Müller, Direktor des BAZL, und Daniel Weder, CEO Skyguide, auf.

Schweizer Luft- und Raumfahrt-Pionier ausgezeichnet AEROSUISSE AWARD 2010 für Claude Nicollier

Mit dem AEROSUISSE AWARD würdigt der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt grosse Verdienste von natürlichen und juristischen Personen zugunsten des schweizerischen Luft- und Raumfahrtstandortes. Die diesjährige Auszeichnung ist am 4. Schweizer Luftfahrtkongress in Dübendorf an den bisher einzigen Schweizer Astronauten Claude Nicollier verliehen worden. Mit der Verleihung des diesjährigen Awards würdigt die AEROSUISSE Claude Nicollier für sein wegweisendes und erfolgreiches Wirken als Pilot, Astronaut, Dozent und Repräsentant der Schweizer Luft- und Raumfahrt. Als erster und bisher einziger Schweizer Astronaut hat er das öffentliche Bewusstsein für die Schweiz als Luft- und Raumfahrtnation nachhaltig geprägt. Claude Nicollier verbindet wie keine andere Schweizer Persönlichkeit die Schweizer Luft- und Raumfahrt mit wissenschaftlicher Forschung, Lehre, Praxis und beispielhaftem Verhalten. Nach seinem Abschluss in Physik und Astrophysik an der Universität Genf hat ihn seine aviatische Laufbahn vom Militärpiloten zum Swiss-

air-Piloten und schliesslich zum Chefastronauten der Europäischen Weltraumorganisation ESA geführt. Die Schweiz beteiligt sich mit 140 Millionen Franken pro Jahr an der European Space Agency.



Mineralölsteuer für die Luftfahrt

In der Wintersession 2011 wird der Nationalrat über die Verwendung der Mittel aus der Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffen beraten. Der Entwurf zum Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) lautet folgendermassen:

3. Titel: Luftverkehr

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen Art.37a. Verteilung der Mittel

1. Der Bund verwendet die für den Luftverkehr bestimmte Mineralölsteuer, ..., gemäss Artikel 86 Abs 3bis der BV und dabei nach folgendem Schlüssel:

- a. zu einem Viertel für Beiträge an Umweltschutzmassnahmen, die der Luftverkehr nötig macht;
- b. zu einem Viertel für Beiträge an Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr, ..., soweit diese Massnahmen nicht staatlichen Behörden obliegen;
- c. zur Hälfte für Beiträge an Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr.

2. Der Bundesrat legt fest ...

2. Kapitel: Beiträge

Art.37d Umweltschutz

Der Bund kann Beiträge an folgende Massnahmen zur Begrenzung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt gewähren, sofern deren Finanzierung nicht aus anderen Quellen sichergestellt ist: ...

Art. 37e Abwehr widerrechtlicher Handlungen

Der Bund kann Beiträge an die folgenden Massnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr gewähren: ...

Art. 37f Technische Sicherheit

Der Bund kann zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr Beiträge gewähren an: ...

Flugmeetings

Rückblick auf die 3. Internationalen Ballontage Alpenrheintal 2010 Ein heiss-luftiger Erfolg Felix Meier

Mit Stolz können die Organisatoren auf einen erfolgreichen Anlass zurückblicken. Im Rahmen des Jubiläums «100 Jahre Luftfahrt Schweiz» fand sich eine internationale Schar von 53 Ballonteamen entlang des Rheins bei Widnau zum luftigen Stelldichein. Für OK-Präsident Andreas Frank waren drei Faktoren von zentraler Bedeutung: unfallfrei, schönes Wetter und ein ausgeglichenes Ergebnis.

Dass jedes Ballonteam sechs Fahrten unternehmen konnte, war für ihn ebenso ein Höhepunkt wie der einzigartige Flugtag und die Möglichkeit, im Rhein vorgelände eine temporäre Aussenlandestelle zu betreiben.

Gerne hätte man am samstäglichen Flugtag mehr Zuschauer erwartet. Doch das Eidgenössische Schwingfest zog 15'000 Ostschweizer nach Frauenfeld. Für viele andere war das Autorennen Walzenhausen ein anderer Anziehungspunkt. Doch der Grosse Aufmarsch folgte am Samstagabend, als fast 10'000 Zuschauer das einzigartige und mit Musik untermalte Nachtglühn «Night Glow»



Das Alpenrheintal, Mitte August ein Mekka für Luftfahrtbegeisterte.

Foto: Tino Dietsche

der farbenprächtigen Montgolfières verfolgten. Am Schlussabend Mitte November in Balgach dankte Andreas Frank all den zahlreichen und unentbehrlichen Helferinnen und Helfern, ohne die ein solcher Grossanlass gar nicht möglich ist.

Dank ihnen und den vielen Sponsoren konnte auch finanziell von einem zufriedenstellenden Ergebnis berichtet werden. In zwei Jahren, 2012, werden die Ballone wieder am Himmel über dem Alpenrheintal zu bewundern sein.

Drei Tage an einem exklusiven Ort Starten und Landen. Felix Meier



Schlappin Fly-in '11
Otti Kreuzeder Memorial

In der Zeit vom **18. Februar bis 22. März 2011** findet ein Fly-in für Gletscherpiloten in Schlappin ob Klosters statt. Anlass dazu ist die erste Landung des legendären Otti Kreuzeder, damaliger Flugplatzchef von Davos, mit seiner skibestückten Piper-J3 HB-OBP im Schlappin auf 1650 m.ü.M. vor gut 55 Jahren.



News

Neuer Flugplatzleiter in Altenrhein

Michael Felder ist neu Flugplatzleiter des Airports St.Gallen-Altenrhein. Er ist seit vielen Jahren mit Airport bestens vertraut und leitet den Bereich Ramp-Vorfeld als Ground Operations Manager.

Thaler Gewerbeschau 2012

Der Gewerbeverein Thal-Staad-Altenrhein wird die nächste Gewerbeschau 2012 vom 8. bis 10. Juni 2012 auf dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein organisieren.

Klassikwelt Bodensee

Fliegen, fahren oder schwimmen: In dieser Reihenfolge rollt die historische Mobilität zum vierten Mal auf die Klassikwelt Bodensee, die von **Donnerstag, 2., bis Sonntag, 5. Juni 2011** auf dem Messegelände in Friedrichshafen stattfindet. Ausserdem lässt sich erstmals auch die Flying Bull Airshow in die Parade mit einbinden.

News aus der Schweiz

Bonsai Helikopter AG erweitert Flotte

Vom Standort St.Gallen-Altenrhein bedient die Bonsai Helikopter AG die Ostschweiz und den Bodenseeraum mit ihren Dienstleistungen für vielfältige Aufgaben. Mit dem neuen Robinson R44 Raven II stösst der nunmehr dritte Hubschrauber zur modernen Flotte.

Als vor knapp 18 Jahren die Bonsai Helikopter AG gegründet wurde, nahm sie mit dem kleinen Bruder des nun frisch getauften Hubschraubers den Flugbetrieb auf. Der Name «Bonsai» widerspiegelt dabei einen der Leitsätze des Gründers Rudolf Schmid: «Grosses mit Kleinem tun».

Der neue Helikopter wurde Mitte November in einer feierlichen Zeremonie getauft. Nach einer Begrüssung der rund 60 Gäste durch den Verwaltungsratspräsidenten Manfred Holdener erfolgte die Einsegnung des neuen Helikopters durch Pfarrer Roland Eigenmann. Der Taufname «Fridolin» erinnert dabei an die glarnerischen Wurzeln Holdeners, welcher sich optimistisch zur weiteren Entwicklung des Unternehmens äusserte: «Mit der Erweiterung unserer Flotte gewinnen wir zusätzliche Flexibilität, welche letztendlich unseren



Die Taufe des Bonasi Helikopters R44.

Kunden zugute kommt.» Der neue Robinson R44 verfügt über einen Einspritzmotor und besticht mit seiner Zuverlässigkeit. Mit einer Reichweite von 550 Kilometern und einer Reisegeschwindigkeit von 200 km/h bietet der Hubschrauber Platz für drei Passagiere und einen Piloten. Die Markt-

führerin im in- und ausländischen Bodenseeraum bietet vielfältige Dienstleistungen rund um den Lufttransport mit Helikoptern an. Sei es zur Ausbildung für zukünftige Helipiloten, Rund- oder Taxiflüge – Bonsai Helikopter bietet für jedes Bedürfnis die optimalen Leistungen.

Die Swiss Luftfahrtstiftung Felix Meier

swiss luftfahrt stiftung

Die Swiss Luftfahrtstiftung mit Sitz in Zug wurde am 3. Oktober 2005 auf zehn Jahre gegründet. Die Stiftung hat zum Zweck, die Entwicklung des Luftverkehrs und der Luftverkehrsstruktur in der Schweiz sowie die Integration von Swiss International Air Lines in den Lufthansa-Verbund zu begleiten.

Sie setzt sich dabei für eine angemessene Berücksichtigung der Schweizer Interessen ein.

Die Stiftung hat das Recht, bei zukünftigen Vakanzen einen Vertreter des Lufthansa-Aufsichtsrats und zwei Verwaltungsratsmitglieder von Swiss vorzuschlagen. An ihren regelmässigen Sitzungen mit Vertretern des Verwaltungsrats und des Managements von Swiss und Lufthansa lassen sich die Stiftungsratsmitglieder detailliert über alle relevanten Themen unterrichten. Zudem beobachtet und analysiert die Stiftung über unabhängige Experten die Ent-

wicklung der Verkehrs- und Passagierströme an den Hubs in Frankfurt, München und Zürich. Die Stiftung ist befugt, gegenüber dem Swiss-Management und dem Lufthansa-Vorstand Empfehlungen zu Themen abzugeben, die für Swiss von strategischer Bedeutung sind. Der Stiftungsrat führt jährlich vier ordentliche Sitzungen durch. Zudem stehen der Präsident sowie einzelne Mitglieder des Stiftungsrates je nach Bedarf in Kontakt mit Swiss. Die Mitglieder des Stiftungsrates erhalten für ihre Tätigkeit CHF 10'000.– pro Jahr sowie Flugvergünstigungen von Swiss. www.swiss-luftfahrtstiftung.ch

Humor

Warum brauchte ein Flight Attendant kürzlich über fünf Minuten, um eine Packung Orangensaft zu öffnen?

Weil auf der Packung «concentrate» stand.

Wer hat den Kupferdraht erfunden?

Zwei schottische Piloten, welche gleichzeitig auf dem Flughafen Altenrhein ein auf dem Boden liegendes Einräppler gefunden haben.

Geburtstag bei Premium Jet Felix Meier

Mit neuem Brand und eigener Philosophie ist PREMIUM JET vor einem Jahr gestartet. Trotz Krise mit Erfolg. Die junge Fluggesellschaft bearbeitet seit einem Jahr den Nischenmarkt Schweiz und Europa und organisiert Flüge rund um den Globus. Die vier Partner mit Peter Hartmann als CFO, Fabio Hausammann, Heiner Bernhard und Marcel Wepfer sind Branchenex-

perten, haben sie doch alle ihre Spuren während vielen Jahren beim Mitbewerber Execujet abverdient. Premium Jet AG besitzt keine eigenen Flugzeuge, sondern managt Privat-Flugzeuge im Auftrag der Besitzer. Mit 20 Mitarbeitenden und 30 Piloten betreibt sie zwölf Maschinen, sorgt für die Wartung und den Unterhalt ebenso wie für die Besatzung und den Treibstoff. Die Einsätze

der Flugzeuge werden koordiniert und die Flüge verkauft. Die Entwicklung der Firma liege ziemlich innerhalb des Businessplans, erklärt Marcel Wepfer, Director Sales & Marketing, mit bescheidenem Stolz. So sollen im kommenden Jahr drei weitere Flugzeuge dazukommen.

www.premiumjet.eu

aviasuisse – Luftfahrerkunden organisieren sich schweizweit Felix Meier



Aviasuisse ist aus der Ende 2002 gegründeten, lose organisierten IG Luftverkehr Schweiz (IGLU) hervorgegangen. Der neue Verein versteht sich als Stimme der Kunden des Luftverkehrs in der Schweiz und setzt sich aus den Interessenvertretungen der Kunden und Nutzniesser des Luftverkehrs aus den Regionen Basel, Bern, Genf, Lugano, Ostschweiz und Zürich zusammen. Aviasuisse unterstützt alle Bestrebungen, die den Luftverkehr von und nach der Schweiz nachhaltig stärken. Die Organisation wird sich über Medien, Politik und Verwaltung aktiv in den nationalen, luftverkehrspolitischen Meinungsbildungs- und Gesetzgebungsprozess einschalten. Nötigenfalls koordiniert sie sich dabei mit weiteren Interessenvertretungen der Schweizer Luftfahrt. Anlässlich der Gründungsversammlung in Bern wurde Dr. Thomas Burckhardt, Präsident der IG Luftverkehr Vereinigung Pro EuroAirport, als Präsident und Dr. Thomas O. Koller, Vizepräsident des Komitees «Weltoffenes Zürich», als Geschäftsführer von Aviasuisse gewählt.

Stimme der Kunden des Luftverkehrs

Im Zentrum der Arbeit stehen die Bedürfnisse der Nachfrager nach aviatischer Mobilität. Aviasuisse fordert politische und gesetzliche Rahmenbedingungen, die eine zeitgemässe, international konkurrenzfähige Erreichbarkeit der Schweiz und ihrer bedeutenden Wirtschaftsräume mit Luftverkehr garantieren. Umgekehrt soll der Schweizer Luftverkehr eine bedürfnisgerechte, konkurrenzfähige Erschliessung der globalen Märkte aus der Schweiz heraus sicherstellen. Aviasuisse wirkt darauf hin, dass die Akzeptanz der Schweizer Öffentlichkeit und des Gesetzgebers gegenüber allen systemrelevanten Anbietern im Schweizer Luftverkehr gestärkt und ausgebaut werden kann.

Lokale Schwerpunkte – nationale Zusammenarbeit

Die Gründungsmitglieder der Aviasuisse sind die Association en Faveur de l'Aéroport de Genève-Cointrin (A.G.C.), die Associazione passeggeri aerei della Svizzera Italiana (ASPASI); die Interessengemeinschaften Luftverkehr Basel, Berner Luftverkehr und Ostschweizer Luftfahrt sowie das Komitee «Weltoffenes Zürich». Der Arbeitsschwerpunkt dieser Organisationen wird weiterhin in ihren Regionen liegen. Es zeigte sich aber in der Vergangenheit mehrfach, dass ein koordiniertes Vorgehen auf gesamtschweizerischer Ebene

ne sinnvoll ist. Angesprochen sei hier der Luftverkehrspolitische Bericht des Bundesrates, zu dem sich die Vorgängerorganisation IGLU ausführlich geäußert hatte, das koordinierte Vorgehen im Zusammenhang mit der Kampagne zur Änderung des Artikels 86 Bundesverfassung und die Einflussnahme auf die Revision des Luftfahrtgesetzes.

Auszug aus einem persönlichen Schreiben von Herrn Dr. Andreas Bierwirth, Vorstandsdirektor der Austrian Airlines AG, an den Präsidenten der IGOL:

«Wir sind entschlossen, die Strecke Altenrhein – Wien aufrechtzuerhalten, müssen jedoch auf Wirtschaftlichkeit und Profitabilität achten. Mit der geplanten Anhebung der Landegebühren um 40% liegt der Flughafen Altenrhein um ein Vielfaches über den Gebührenansätzen vergleichbarer Airports. Wir können diese Erhöhung nicht akzeptieren. Gespräche mit dem Flughafen-Management über die Aufnahme einer Kooperation mit einer Airport-eigenen Airline, eines sogenannten Codeshares, haben zu keinem Ergebnis geführt, und wir haben diese Gespräche beendet. Wie gesagt, wir planen die Strecke Altenrhein-Wien mit dem bestehenden Streckenprogramm weiter zu bedienen, so dies für uns wirtschaftlich vertretbar bleibt. Sollte dies nicht mehr der Fall sein, wären wir gezwungen, alternative Möglichkeiten zu suchen, um unseren Kunden in Vorarlberg die Verbindung Vorarlberg – Wien mit den damit verbundenen Anschlussmöglichkeiten zu unseren rund 130 Destinationen weltweit anbieten zu können. Hier würden sich die Flughäfen Zürich und Friedrichshafen anbieten.»

IGOL verweist auch auf die Berichterstattung im COCKPIT 12/2010 unter dem Titel «Wirbel um neue Airline».

Eigene Airline für den People's Business Airport



Die neue Fluggesellschaft People's Vienna Line fliegt die Strecke Altenrhein – Wien. Mit der People's Vienna Line gründet der People's Business Airport St.Gallen-Altenrhein eine eigene Airline. Diese nimmt mit Beginn des Sommerflugplans am 27. März 2011 den regelmässigen

Linienverkehr zwischen Altenrhein und Wien auf. Hinter der neuen Airline steht eine Tochtergesellschaft des Flughafens, die neu gegründete «Altenrhein Luftfahrt GmbH» mit Sitz in Dornbirn. Sie wird die Strecke Altenrhein – Wien mit täglich drei Rotationen bedienen. Damit die neue Airline einen effizienten und angenehmen Service bieten kann, wird die Strecke mit dem modernsten Jet, einer Embraer 170 mit 76 Sitzplätzen, geflogen.

News aus der Schweiz

Blätter und Bretter, die die Welt bedeuten

Ski goes Jet Felix Meier

Partnerschaft zwischen Sport und Business auf höchstem Niveau. So lautet die Devise zwischen Swiss Jet und GFC Sports Management. Rotor-Blätter des privaten Schweizer Flugunternehmens Swiss Jet werden während der nächsten drei Jahre die Ski-Bretter von Carlo Janka und anderen Top-Athleten zu Rennen und Trainings fliegen. Dies verschafft den Schweizer Sikrennfahrern kurze Transportzeiten und längere Erholungspausen, was angesichts des ganzjährigen Trainings- und Rennkalenders erhebliche Vorteile bringt. Die neun

Helikopter von Swiss Jet bieten dafür beste Voraussetzungen. Für die Engadiner Fluggesellschaft ist diese Zusammenarbeit eine wichtige Ergänzung in ihrem Skisport Sponsoring Portfolio, lautet die Begründung von Swiss Jet CEO Heinz Reber. Sie will damit einen Beitrag zu Schweizer Spitzenplätzen im Welt-Ski-Zirkus leisten. Für Gesamtweltcupsieger Carlo Janka, der auch schon im Hunter geflogen ist, bedeutet Fliegen die ganz grosse Faszination.



Flugplatz Sitterdorf – ein attraktives Ausflugsziel

Flugplatz Sitterdorf heisst Spannung und Unterhaltung für die ganze Familie. Ob Sie gemütlich vom Restaurant aus den Flugbetrieb beobachten, mit Ihren Kindern den Freizeitpark erkunden oder im Cockpit zu einem Rundflug Platz nehmen – Langeweile werden Sie bei uns keine erleben. Im Jahr 1960 versammelten sich um Fluglehrer Hans Goldinger und Arthur Berner eine Gruppe von Fluginteressierten, deren Ziel es war, einen geeigneten Kleinflugplatz in der Ostschweiz zu finden. Schlussendlich fand sich auf einer Ebene oberhalb Sitterdorf ein sehr ansprechendes Gelände, bei welchem die Voraussetzungen für eine Realisation stimmte. Dank dem Verhandlungsgeschick von Arthur Berner und seinem Willen zu sofortigen Investitionen konnte man zu einem durchführbaren Projekt kommen. Dies nicht zuletzt, da teils durch glücklichen Zufall, teils durch die positive Einstellung von den Landbesitzern, das Land sich überhaupt erwerben liess. Vorgängig kam es zu einer Kampfabstimmung in der Munizipalgemeinde Zihlschlacht, da das Projekt genehmigt werden musste. Am 1. April 1962 jedoch

hatte das Stimmvolk der Verwirklichung eines Flugplatzes zugestimmt und das Bundesamt für Zivilluftfahrt konnte die Flugfeldbewilligung erteilen. Was die Verdienste des initiativen, investitionsfreudigen und fantasievollen Platzbesitzers Arthur Berner betrifft, ist das Resultat noch heute für jedermann sichtbar. Sukzessive wurden Hangar 1 und Abfertigung erstellt, dann folgte das Restaurant inmitten gepflegter Rosenrabatten und später der grosse Kinderspielplatz. Arthur Berner war stets für neue

Attraktionen zu begeistern. Er baute eine BMX-Sportanlage, einen zweiten Hangar und eine Piste für ferngesteuerte Modellautos. Er öffnete den Platz auch für Fallschirmspringer, kaufte deswegen einen der ersten Pilatus-Porter und gab sein Einverständnis für Modellflugtage. Was sich heute präsentiert, ist weitgehend sein Verdienst. Damit hat er in den vielen Jahren schon ungezählten Besuchern frohe und schöne Stunden bereitet.



Ein idyllisches Ostschweizer Flugfeld mit Flugbetrieb, Restaurant und Freizeitpark.



Aufbruch in die neue Welt – Das Flugschiff DO X und der Transatlantikverkehr

Eine Sonderausstellung im Dornier Museum
Friedrichshafen 2011

www.dorniermuseum.ch



Wichtige Termine 2011

18. Februar – 22. März

Fly-In der Gletscherpiloten, Schlappin/Klosters GR

13. – 16. April

AERO Friedrichshafen

21. Mai, ab 14.00 Uhr

Mitgliederversammlung

27. – 29. Mai

AviationExpo 2011, D-Bitburg

2. – 5. Juni

Klassikwelt Bodensee, Friedrichshafen

18. – 19. Juni

Internat. Belpmoostage, Bern-Belp

20. – 26. Juni

49. Internat. Airshow, F-Paris Le Bourget

2. Juli

Engiadina Classics, Samedan

16. – 17. Juli

RIAT Internat. Air Tatoo, GB-Fairford

31. Juli – 6. August

29. Pro Aero-Jugendlager, S-chanf GR

12. – 14. August

Swiss Aeroexpo, Birrfeld

20. – 21. August

Dittinger Flugtage, Dittingen

27. August

DO-X-Hudson-River-Landung 1931, Friedrichshafen

16. – 18. September

Sion International Airshow, Sion

11. – 13. Oktober

Fliegerschiessen der Luftwaffe, Axalp

1931 – 2011

80 Jahre Aero-Club Ostschweiz

News

Erfolgreicher Schweizer Funk-Empfangsamateur

Franz Dörig, engagierter Helfer im Fliegermuseum Altenrhein, ist der erfolgreichste Funk-Empfangsamateur der Schweiz. Er hat bis heute über 42'000 Verbindungen geloggt und 310 Länder mit der QSL-Karte bestätigt erhalten. Der St.Galler hat zahlreiche Wettbewerbe gewonnen und selbst von seltenen Funkstationen aus der Antarktis QSL-Karten erhalten. «Mich faszinieren ferne Länder», sagt Franz Dörig. Für seinen Erfolg benutzt er lediglich eine bescheidene Antenne. Umso höher ist die Anerkennung seiner Leistung.

Neue Finanzierungsgrundlagen für den Verband Schweizer Flugplätze VSF

Am 11. September 2010 fand in Bern eine ausserordentliche Generalversammlung des VSF statt. Mit der Anpassung der Jahresbeiträge wurde die neue Finanzierungsgrundlagen für einen stärkeren VSF eingeführt. Diese zusätzlichen Mittel ermöglichen den Aufbau von Instrumenten, die für die Bearbeitung der wachsenden Aufgaben dringend notwendig sind.

www.swissaerodromes.ch

Jahresversammlung 2011

Samstag, 21. Mai 2011, ab 14.00 Uhr, im Hangar der Segelfluggruppe Säntis auf dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein. Details folgen mit persönlicher Einladung.

Interessante Links:

www.cfac.ch

www.slocoordination.ch

www.peoples.com

www.seaplanes.ch

www.flughafen-zuerich.ch

www.aerodromes.ch

Ihr Mitgliedschaft bei uns!

Sind Sie interessiert, kompetent über die Ostschweizer Luftfahrt informiert zu werden und an Veranstaltungen teilnehmen zu können, dann freuen wir uns über Ihren Beitritt.

Informationen und Anmeldung über unsere Homepage:

www.ig-ostschweizer-luftfahrt.ch



Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt

Impressum

Redaktion: Felix Meier, IGOL, St.Gallen-Altenrhein

Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach

Druck: Rüesch Druck AG, Rheineck SG

Bilder: Felix Meier, Tino Dietsche



Das Schweizer Luftfahrt-Magazin



Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt



www.airpics4you.ch

Auf dieser Website finden Sie viele faszinierende Bilder des bekannten Aviatik-Fotografen Tino Dietsche.

Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt

Postfach 7, CH-9423 Altenrhein

www.ig-ostschweizer-luftfahrt.ch