

4 | 2015

AERO-CLUB OSTSCHWEIZ NACHRICHTEN



Foto © Team Zeberli

World Air Games 2015 – Ballon über Dubai



**Der einzige Sportwagen,
der sich mit einem 911
messen kann**

**Der neue 911.
Jetzt bei uns Probe fahren.**



PORSCHE

Porsche Zentrum St. Gallen

City-Garage AG
Zürcher Strasse 160
9001 St. Gallen
Tel. 071 244 54 40
Fax 071 244 52 61
info@porsche-stgallen.ch
www.porsche-stgallen.ch

Motorleistung: 272 - 309 kW (370 - 4720 PS). Treibstoff-Normverbrauch: gesamt 8,8 - 7,4 l/100 km. CO₂-Ausstoss (PDK): 202 - 169 g/km. CO₂-Mittelwert aller in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 144 g/km. Energieeffizienz-Kategorie: G - F

FACELIFTING?

www.fallschirmschule.ch

FGS 
Fallschirmgruppe Sittertal

OFFIZIELLES ORGAN AERO-CLUB OSTSCHWEIZ

49. JAHRGANG
ERSCHEINT 4X JÄHRLICH
279. AUSGABE

AUSGABE 4-2015
AUFLAGE 1500



Der Winter verabschiedet sich langsam aber sicher in Richtung Frühling, und hinter uns liegt ein Aviatik-Jahr, das an spannenden Wettbewerben und Events nichts zu wünschen übrig liess. Beispielhaft seien dafür genannt die World Air Games (WAG) Anfang Dezember in Dubai, die sich zu einem der weltweit grössten Luftsport-Ereignisse überhaupt entwickelt haben und bei denen Stefan Zeberli mit seinem Team den 3. Platz in der Disziplin Ballonfahren belegen konnte. In seinem Bericht ab Seite 11 schreibt er eindrucksvoll über seine Reise nach Dubai und die vielen kleinen und grossen Hindernisse, die es beim Transport der Ballons zu überwinden galt. Oder – um ein weiteres Beispiel zu nennen – die Schweizermeisterschaften im Fallschirmspringen in Ebnat-Kappel Mitte August, mit denen es der Fallschirmgruppe Sittertal (FGS) gelang, diese hochkarätige Veranstaltung wieder einmal in die Ostschweiz zu bringen.

Aber auch die bevorstehende Saison bietet Aktiven und Luftfahrtbegeisterten wieder zahlreiche Gelegenheiten, bei packenden Wettbewerben und interessanten Veranstaltungen dabei zu sein. Ein Beispiel: Bereits im April öffnet die AERO 2016 in Friedrichshafen ihre Tore, mehr als 600 Aussteller aus 35 Ländern zeigen, wohin sich die Branche der Allgemeinen Luftfahrt entwickelt und präsentieren ihre Produkte und Innovationen auf dem neuen Messegelände – ein «Muss» für alle Freunde der Aviatik (mehr auf Seite 10).

In unseren «Ätherwellen» auf Seite 4 stellen wir Ihnen eine Publikation vor, in der Beat Neuenschwander die Entwicklung der Schweizer Luftfahrt in den letzten zehn Jahren dokumentiert. In zeitraubender Recherchearbeit hat er Zahlen und Fakten – von Pilotenlizenzen bis zu Immissionen und Treibstoffverbrauch – aus unterschiedlichen Quellen zusammengetragen und in zahlreichen Diagrammen dargestellt.

Flugzeuge und Vögel teilen sich den Luftraum – was nicht ohne Konflikte abläuft, stösst doch gelegentlich ein gefiederter Flugkünstler mit einer Maschine zusammen. Aber nicht alle Vögel sind für die Flugsicherheit gleich problematisch, Krähen etwa sind clever, wie



Pascal Risi beobachtet hat. Mit welchen «natürlichen» Mitteln folgeschwere Kollisionen verhindert werden können, beschreibt er am Beispiel Flugplatz Buochs in seinem Bericht auf Seite 6.

Zuletzt noch ein «Hilferuf» in eigener Sache: Damit wir unsere aktiven Mitglieder auch in Zukunft über wichtige Mitteilungen zeitnah informieren können, ist es erforderlich, dass wir ihre aktuelle E-Mail-Adresse kennen. Falls Sie uns diese noch nicht mitgeteilt haben – oder sie sich geändert hat –, holen Sie dies bitte nach!

Und noch eine Bitte, ein Aufruf an alle unsere Leserinnen und Leser: Zögern Sie nicht, Ihre Erlebnisse, Erfahrungen und Meinungen rund um die Aviatik – am Besten zusammen mit Fotos, die Sie selbst gemacht haben – zu Papier zu bringen und an unsere Redaktion zu senden. So können Sie mit dazu beitragen, dass unsere Nachrichten nicht nur trockenes Verbandsorgan sind, sondern zugleich ein authentisches Abbild einer «Szene», die vor allem eines verbindet: ihre Begeisterung für den Flugsport.

Bis zum nächsten Mal, Ihr
Peter Schöllhammer, Mitglied der Redaktion

Aero-Club Ostschweiz

Postfach 279 • 9320 Arbon • Tel. +41 79 446 70 66 • www.aeco.aero



INHALT

Ätherwellen	4
Flugs mehr Sicherheit in der Luftfahrt	6
Gefährdet die geplante Luftraum-Bewirtschaftung die Leichtaviatik in der Ostschweiz?	9
AERO 2016 nimmt den Nachwuchs ins Visier	10
World Air Games Dubai 2015	11

TERMINLISTE AERO-CLUB OSTSCHWEIZ

Hier sind die uns gemeldeten Termine publiziert.

Datum	Veranstalter	Veranstaltung	Ort
Sa, 19.03.16	AeCS	Delegiertenversammlung www.aeroclub.ch	Verkehrshaus der Schweiz, Luzern 
Di, 26.04.16	AeCO	Delegiertenversammlung www.aeco.aero	Flugplatz Mollis 
Fr, 29.04.16 18:00h	Austro Control	Season Opener www.austrocontrol.at	Hotel Martinspark, Mozartstr. 2, Dornbirn 
Fr, Sa, 17.,18.06.16	Schweizer Luftwaffe	75 Jahre Flugplatz Meiringen	Flugplatz Meiringen
Fr-So, 02.-04.09.16	Ballonclub Alpenrheintal	Internationale Ballontage in Widnau www.ballonclub-alpenrheintal.ch	Widnau 

Weitere spätere Termine finden Sie auf unserer Website.



HUDSON **HS** SKY SA

AUTHORIZED SWISS AVIATION INSURANCE BROKER



Luftfahrt-Versicherungen für:

- Helikopter
- Motorflugzeuge
- Jets/Airlines
- Unterhaltsbetriebe



professionell – flexibel – zuverlässig



HUDSON SKY SA

AUTHORIZED SWISS LLOYD'S BROKER

Oberalpstrasse 16 · CH-7000 Chur
Tel. +41 (0)81 286 77 77 · Fax +41 (0)81 286 77 79
mail@hudson-sky.ch · www.hudson-sky.ch



patentiert.
Bodenwischer mit Gummilamellen
für erhöhte Reinigungsleistung

Factory-Shop

Jeden Donnerstag 09.00 bis 12.00 Uhr | 13.30 bis 18.30 Uhr

Classic  Clean

Ebnat AG | Industriestrasse 34 | CH 9642 Ebnat-Kappel | Tel +41 71 992 62 62 | Fax +41 71 992 62 00 | ebnat.ch



Ihre **Flugschule** mit optimalen
Ausbildungsstandorten in der Schweiz:

Buttwil (AG), Schupfart (AG), Altenrhein (SG)

Ihr Partner für die fliegerische Weiterbildung
Horizon Swiss Flight Academy

Weitere **Informationen**
und **Anmeldung** zu den
monatlichen Informationsanlässen:

www.horizon-sfa.ch

WHERE FLYING CAREERS TAKE OFF

IGOL zu Besuch bei Kuerzi Avionics

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 Neujahrs-*Apéro*. Ralf Kuerzi, Sohn des Firmengründers, sowie Mitarbeiter führten durch die 1978 in Bronschhofen gegründete Spezialfirma. Heute entwickeln, produzieren und unterhalten 30 Ingenieure für das EASA-zertifizierte Unternehmen individuelle, auf Kunden-Anforderungen ausgerichtete Avionik-Produkte. Dafür ist Kuerzi Avionics AG weltweit autorisiert.

In Gruppen wurden die Gäste durch die Produktionsstätten geführt. Hochqualifizierte 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 befinden sich 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-Haus kredenzte zur Aufwärmung seinen *home-made* Glühwein.

Aufruf: Beiträge für die AeCO Nachrichten

Die *AeroRevue* des Aero-Club der Schweiz (AeCS) informiert Sie über Wichtiges und aktuelle Ereignisse in der ganzen Schweiz. Zudem wird ca. vier- bis sechsmal pro Jahr ein Newsletter per E-Mail versandt. Dieser kann auch jederzeit auf der Webseite des AeCS www.aeroclub.ch nachgelesen werden.

Die AeCO Nachrichten dienen dazu, unsere Mitglieder über regional Wichtiges und Ereignisse in der Region Ostschweiz zu informieren. Diese Informationen erreichen alle Mitglieder und andere Informationsempfänger des AeCO. Es sind dies Aviatiker in den verschiedenen Sparten der Leichtaviatik. Es ist daher erstrebenswert, wenn wir unsere Mitglieder als Ankündigung über bevorstehende Ereignisse informieren und danach einen Bericht über durchgeführte Veranstaltungen oder abgeschlossene Projekte publizieren können.

Es geht daher die Bitte an Sie als Leser: Wenn Sie Beiträge von allgemeinem Interesse haben, zögern Sie nicht, schicken Sie uns den Text per E-Mail möglichst mit Bildern in guter Auflösung (mit Bildlegende) an redaktion@aeco.aero. Unser Lektor, Peter Schöllhammer, wird den Text, sofern gewünscht, gerne noch orthografisch überprüfen und, falls nötig, nachbessern. Vielen Dank für eure Beiträge. Der Redaktionstermin

ist jeweils im Impressum angezeigt. Falls es einmal terminlich eng wird, nehmen Sie mit uns Kontakt auf: redaktion@aeco.aero, oder direkt mit Bruno Scherrer +41 79 439 05 84 Telefon/SMS/WhatsApp.

Gordon Bennett 2017 im Kanton Fribourg

Aufgrund des Sieges durch Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger beim Gordon Bennett Race 2015 hat die Schweiz das Recht, 2017 den Anlass durchzuführen. Der SBAV hat deshalb interessierte Veranstalter im vergangenen Herbst gebeten, Absichtserklärungen abzugeben. Der Vorstand hat aufgrund der Rückmeldungen entschieden, dass die Schweiz mit dem Kanton Fribourg für die Austragung dieses prestigeträchtigen Anlasses kandidiert. Träger der Veranstaltung sind die vier Pfeiler der Freiburger Wirtschaft (FKB, KGF, Groupe E und TPF) sowie die Groupe des Aéroliers de Fribourg (GAF). Der Vorstand freut sich sehr, dass das Gordon Bennett Race 2017 erneut in der Schweiz stattfinden wird. Zu gegebener Zeit werden wir darüber informieren.

Aufruf: Bitte E-Mail-Adresse vervollständigen

Damit alle unsere Aktiv-Mitglieder in wichtigen Angelegenheiten auch in Zukunft rasch informiert werden können, ist es vorteilhaft, wenn die aktuellen Mail-Adressen in der Mitgliederdatei des AeCO gespeichert sind. Zwischenzeitlich sind 85 Prozent der Mail-Adressen bekannt. Es ist wünschenswert, wenn die fehlenden 15 Prozent E-Mail-Adressen auch noch ergänzt werden könnten, denn damit können auch Kosten eingespart werden.

Dazu haben wir für Sie im Adressfeld dieser Zeitschrift oben rechts neben der Mitgliedernummer den Hinweis «MA fehlt» angebracht, wenn bei uns keine Mail-Adresse vorhanden ist. Wenn wir die E-Mail-Adresse haben, steht dort: «MA i.O.»

Zögern Sie nicht, uns die fehlende Angabe mitzuteilen an mitglieder@aeco.aero, oder direkt an members@aeroclub.ch. Die Daten werden ausschliesslich für Verbandsangelegenheiten des AeCO und des AeCS verwendet.

Muster wenn Mail-Adresse vorhanden:

123456-MA i.O.

Peter Muster
Aviatikstrasse 1
9999 Musterswil

Muster wenn keine Mail-Adresse vorhanden:

12345676 MA-FEHLT

Petra Muster
Aviatikstrasse 1
9999 Musterswil

Fluggruppe Sittertal – Klausabend 2015

Am 27. November 2015 hat der Klausabend stattgefunden. Rund 20 Personen haben im Restaurant «Take Off» teilgenommen. Programmgemäss waren es zuerst die traditionellen Acts, wie Sankt Nikolaus mit Schmutzli, Verleihung der Preise zum Grümpelfliegen 2015 sowie einer Dia-Show, die das ganze Jahr 2015 Revue passieren liess. Zum Programmhöhepunkt zu später Stunde unterhielt das Duo «Messer und Gabel» die Anwesenden.

Das reichhaltige Jahres-Programm 2016 der FGS finden Sie unter www.fgs.ch/kalender.

IACE – Internationaler Jungflieger-Austausch

Die Anmeldefrist für den Internationalen Jungflieger-Austausch 2016 ist abgelaufen. In diesem Jahr haben sich 15 Jugendliche beworben. Zehn davon werden vom 19. Juli bis 3. August 2016 teilnehmen können. Der Internationale Jungflieger-Austausch, IACE (International Air Cadet Exchange), ist eine Organisation, deren Wurzeln nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges entstanden sind. Der Grundgedanke war, junge Piloten und Pilotinnen mit gemeinsamen Interessen aus verschiedenen Ländern zusammenzuführen. Der IACE ermöglicht diesen Austausch seit 1946 und ist weiterhin auch in den kommenden Jahren vorgesehen!

Bedingungen

- Alter von 17 bis 20 Jahren
- Schweizer Bürgerrecht
- Mitgliedschaft im Aero-Club der Schweiz
- gute Englisch-Kenntnisse

Kosten für Cadets (Stand 2016)

Die Reise- und Aufenthaltskosten werden teilweise durch die nationalen Organisatoren übernommen.

CHF 270.00 Anteil Reisekosten

CHF 183.00 Beitrag für Administration

CHF 300.00 Anteil Kosten für offizielle Kleidung/Anzug

Interessenten können die aktuellen Informationen von IACE Schweiz unter www.iacea.ch einsehen. Auf dieser Seite sind sämtliche administrativen Informationen zu finden, die für dich als zukünftiger Air Cadet wichtig sind: Regeln und Bedingungen für den Austausch, Anmeldeformulare, Adressen, Listen von ehemaligen Teilnehmern sowie Erfahrungsberichte der vergangenen Jahre aus aller Welt und vieles mehr. Die Anmeldung kann über den Aero-Club Ostschweiz erfolgen.

Weitere Angaben findest du unter www.aeroclub.ch und IACE Dachorganisation www.iacea.com.

Die Entwicklung der Luftfahrt in der Schweiz

Beat Neuenschwander hat in aufwändiger Arbeit Zahlen und Fakten der letzten zehn Jahre (zum Teil gar 2003 bis 2014) aus verschiedenen Quellen zusammengetragen und in einer 29 Seiten umfassenden Broschüre im A4-Format mit Zahlen und Diagrammen veröffentlicht. Daraus kann man rasch die wesentlichen Entwicklungen ablesen, gegliedert nach folgenden Themen:

- Entwicklung der Pilotenlizenzen von 2003 bis 2014
- Entwicklung des Luftfahrzeug-Bestandes
- Entwicklung der Flugbewegungen
- Entwicklung der Passagierzahlen
- Entwicklung der Unternehmen, Airlines/Charter, Unterhaltsbetriebe, Herstellerbetriebe
- Entwicklung der Flugschulen
- Entwicklung der Immissionen, Fluglärm, Treibstoffverbrauch, Luftschadstoffe
- Zusammenfassung/Kernaussagen
- Faktenblatt

Interessiert? Die Publikation kann zum Preis von CHF 17.00 plus Porto (CHF 20.00 in Briefumschlag) beim Verfasser oder auch beim AeCS, Luzern, bezogen werden.

Anschrift Verfasser: Beat Neuenschwander, Imp. des Cerisiers 25, 1585 Bellerive VD
b.h.neuenschwander@bluewin.ch



FLUGS MEHR SICHERHEIT IN DER LUFTFAHRT

Die älteste Abhandlung über Vögel stammt aus fürstlicher Feder: Friedrich II. von Hohenstaufen (1194 – 1250) verfasste auf Lateinisch das Traktat «Über die Kunst, mit Vögeln zu jagen», das lange Zeit in der Zoologie als Standardwerk galt. Heute ist die Beizjagd eine Sonderdisziplin des Waidwerks, die in der Schweiz nur noch wenige Spezialisten beherrschen. Im Einsatz für eine erhöhte Flugsicherheit könnte ihnen eine neue Aufgabe erwachsen.

Kann sein, dass sie noch zu hoch ist – und nicht trocken ist sie derzeit obendrein. Das mag erklären, wie so sie nach nur wenigen Runden gleich den nächsten Nussbaum anfliegt und dort sitzen bleibt. Bei der «Sie», von der hier die Rede ist, handelt es sich um ein Wanderfalkenweibchen mit offiziellem Auftrag: Es fliegt im Rahmen eines Pilotprojektes, das klären soll, ob Greifvögel, die zur Beizjagd abgerichtet wurden, Möwen, Krähen und Graureiher vom Flugplatz Buochs (NW) vertreiben könnten.

Daniel Kleger, Präsident der Schweizer Falkner-Vereinigung, engagiert sich für den Versuch. Mehrmals ist er bereits mit seinem Falkenweibchen von Schönenwerd (SO) nach Buochs gefahren, früh am Morgen, wenn sich viele Vögel auf dem Rollfeld tummeln. Ihnen soll der Schreck in die Glieder fahren, wenn sie sehen, wie ein Artgenosse vom Falken geschlagen und verzehrt wird – ein drastisches Erlebnis, das sie zumindest für eine gewisse Zeit vom Flugplatz fernhalten dürfte.

Verschiedentlich hat das erfahrene Weibchen schon eine Krähe erwischt. Doch an diesem Spätsommertag ist es nicht in Stimmung. Womöglich ist es noch nicht hungrig genug, weshalb seine Jagdmotivation zu wenig ausgeprägt ist – das meint der Falkner, wenn er davon spricht, der Vogel sei «zu hoch». Und «noch nicht trocken» ist ein Falke, wenn die Mauser in vollem Gang ist, was man daran erkennt, dass in den Kielen der frisch nachgewachsenen Federn nach wie vor Blut zu sehen ist.

Gedränge im Luftraum

Flugzeuge und Vögel teilen sich den Luftraum. Das geht nicht ohne Konflikte, stösst doch gelegentlich ein gefiederter Flugkünstler mit einer Maschine zusammen. «Im Jahr 2014 hatten wir etwa ein Dutzend Kollisionen mit Vögeln», berichtet Pascal Risi, zuständig für den Ground Service am Flugplatz Buochs. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) schätzt, dass die sogenannten Vogelschläge allein in der zivilen Aviatik weltweit jährliche Kosten von über einer Milliarde Euro verursachen. Zum Ausmass der Schäden, die in der Schweiz anfallen, gibt es keine Zahlen.

Für den Vogel endet ein solcher Zusammenprall tödlich. Doch auch die Flugsicherheit des Menschen ist gefährdet. Während Propellerflugzeuge relativ unempfindlich sind, kommt es bei Düsenjets rasch zu brenzligen Situationen: Die Schaufeln im Innern der Triebwerke verbiegen sich leicht, zudem können die Düsen verstopfen. Genau deswegen mussten sich die Verantwortlichen des Flugplatzes Buochs etwas einfallen lassen. Seit Mai 2015 testet hier nämlich die Pilatus Flugzeugwerke AG ihren neuen Business-Jet PC-24.

«Ein Abschuss der Vögel war kein Thema», erzählt Pascal Risi. Zum einen, weil es sich bei Möwen und Graureihern um geschützte Tiere handelt, die nicht ohne Weiteres gejagt werden dürfen. Zum andern aber auch, weil ein solches Verfahren nicht besonders effektiv wäre, wie Martin Baumann von der Sektion Wildtiere und Waldbiodiversität im BAFU erklärt: «Die getöteten Vögel würden rasch durch Neankömmlinge ersetzt, denn das reiche Futterangebot in der unmittelbaren Umgebung ist allzu verlockend.» An den Flugplatz grenzt Landwirtschaftsland, und wenn Wiesen gemäht und Felder umgebrochen werden, lassen sich Mäuse und andere Kleintiere gut fangen.

«Auf Militärflugplätzen in Spanien wurden bei der Vergrämung von Vögeln mit Falken gute Erfahrungen gemacht», weiss Pascal Risi. Und so suchten die Verantwortlichen des Flugplatzes an einem runden Tisch mit dem BAFU, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), der kantonalen Jagdverwaltung Nidwalden und Daniel Kleger gemeinsam nach einer Lösung.

Unterschiedliche Verhaltensmuster

Nicht alle Vögel sind für die Flugsicherheit gleich problematisch. Krähen etwa seien clever, hat Pascal Risi beobachtet. In der Regel würden sie die startenden Flugzeuge meiden. Möwen reagieren anders. Sie fliegen in Schwärmen, und wenn sie vom Boden aufgescheucht werden, pflegen sie an Ort zu kreisen und sich unberechenbar den Fliegern zu nähern. Graureiher wiederum halten sich oft auf der Piste auf, wo sie mit ihrem dezent gefärbten Gefieder nur schlecht zu erkennen sind und ihrer Grösse wegen ein Risiko für eine besonders folgenschwere Kollision darstellen.

So gilt es, den unterschiedlichen Eigenheiten der Vögel Rechnung zu tragen – auch jenen der Jagdfalken.

Ein gut abgerichteter Beizvogel schlägt nämlich nur die Beute, auf die er trainiert ist. In der Schweiz sind das in der Regel Krähen.

Mit Blick auf die Vergrämungsaktionen in Buochs heisst das aber, dass eigens ein Beizvogel auf Möwen und andere unerwünschte gefiederte Gäste des



www.leirer.ch

Unser motiviertes Team wird auch Ihren Auto-Wunsch in die Wirklichkeit umsetzen. Egal welche Marke, wir sind Ihr Partner für Mechanik-, Karosserie- und Restaurationsarbeiten.

Sportgarage Leirer AG

CH-9063 Stein Tel. 071 368 50 30 info@leirer.ch
CH-9016 St.Gallen Tel. 071 250 09 01 www.leirer.ch

rlc architektur
generalplanung
projektentwicklung
www.rlc.ch

BÄRLOCHER

Steinbruch & Steinhauerei AG, CH-9422 Staad

Tel. 071 858 60 10
www.baerlocher-natursteine.ch
baerlocher@baerlocher-natursteine.ch

Sandstein & Granit für:

Bad, Küche | Boden | Garten
Fassaden | Strasse

Grosses Lager
an Natursteinen

**HIER KÖNNTE
IHR INSERAT STEHEN!**

Verlangen Sie ein Angebot unter:
inserate@aeco.aero

Operating above FL285?
Stay part of the system - Line up your track.

FANS

KUERZI
avionics

More than you expect!

More information about
our approved design data
and product solutions on
www.kuerzi.com



Kuerzi Avionics AG
CH-9506 Lommis
+41 (0)52 376 22 27
info@kuerzi.com
www.kuerzi.com



Erlebnis
FLUGPLATZ
8589 Sitterdorf



www.erlebnisflugplatz.ch

Flugplatzes ausgebildet werden muss. Denn würde sich ein auf Krähen trainierter Falke damit begnügen, harmlos im Schwarm der Möwen mitzufiegen, verlöre er für diese rasch seinen Schrecken. Oder um es mit den Worten von Daniel Kleger auszudrücken: «Nur ein letales Ereignis hat einen Effekt.»

Sobald feststeht, dass das Vergrämungsprojekt weitergeführt wird, soll ein solcher «Präventionsvogel» abgerichtet werden, der alle grösseren Vögel angreift, welche die Sicherheit des Betriebs auf dem Flugplatz Buochs gefährden. Daniel Kleger schätzt, dass dafür zwei bis drei Monate intensive Schulung erforderlich wären.

Mit der Grundausbildung des Präventionsvogels ist es aber noch nicht getan. Es braucht ein regelmässiges Training, das heisst mehrmals wöchentlich, damit der Falke Kraft, Fitness und Geschicklichkeit entwickelt und bewahrt. Auch ist von allen Beteiligten viel Flexibilität gefordert: Der Falkner sollte möglichst rasch aufgeboden werden können, wenn gerade zahlreiche Vögel den Flugplatz bevölkern – und der kantonale Jagdverwalter muss ebenso schnell sein Placet erteilen. Pascal Risi lobt die unkomplizierte Zusammenarbeit, ohne die sich der Pilotversuch kaum erfolgreich durchführen liesse.

Auf das Gedächtnis setzen

Freilich sind in Buochs keine täglichen Vergrämungsaktionen mit dem Beizvogel vorgesehen.

Vielmehr setzt man auf die Beobachtungsgabe und das Gedächtnis der Vögel. Haben sie erst einmal begriffen, dass der todbringende Beutegreifer aus dem Fahrzeug der Airport Buochs AG startet, kann schon das Erscheinen des Gefährts reichen, um sie in die Flucht zu schlagen. Der Präventionsvogel müsste dann nur noch gelegentlich angefordert werden, um die Erinnerung aufzufrischen – und stünde anderswo für Einsätze zur Verfügung, wo Vögel unerwünscht sind.

Ob die Beizjagd auch auf grösseren nationalen Flughäfen zur erhöhten Flugsicherheit beitragen könnte, bleibt abzusehen. Ohnehin stehen diesen mehr Möglichkeiten zur Verhütung von Vogelschlägen offen als dem Flugplatz Buochs: Sie besitzen im weiteren Umkreis der Pisten grosse Flächen, wo sie die Landschaftspflege nach ihren Bedürfnissen gestalten können. So belassen sie das Gras auf einer Mindesthöhe von 15 bis 20 Zentimetern, damit sich die kleinen Wirbeltiere gut verstecken können und das Nahrungsangebot für grössere Vögel nicht zu verführerisch ist.

In Genf Cointrin beugen ausserdem Drainagen der Staunässe auf dem Gelände vor, damit sich Möwen nicht allzu heimisch fühlen. Und auf dem Gelände des Flughafens Zürich werden künstliche Fuchsbauten angelegt und Wieselnester eingerich-

tet: ihre Bewohner sind geschickte Mäusejäger und sollen verhindern, dass der Tisch für grössere Vögel allzu üppig gedeckt ist.

Einmal mehr gilt: Die Natur vermag die Technik oftmals am wirksamsten zu unterstützen. ■

(Quelle: Magazin «umwelt» des Bundesamts für Umwelt, Ausgabe 01/16)

Bilder: Schweizerische Graureiher Vereinigung



Daniel Kleger

Daniel Kleger ist Revierförster und Leiter des Forstbetriebs Werderamt (SO). In seiner Freizeit geht er seit bald 30 Jahren auf die Beizjagd. Daneben betreibt er eine Pflegestation für verunglückte Greifvögel, züchtet Falken und bildet zukünftige Greifvogel- und Eulenhalter aus. Auf seinem Handschuh sitzt ein Wanderfalke, im Hintergrund sind fliegende Graureiher zu sehen.

GEFÄHRDET DIE GEPLANTE LUFTRAUM- BEWIRTSCHAFTUNG DIE LEICHTAVIATIK IN DER OSTSCHWEIZ?

Jede Erweiterung der TMA Zürich und Absenkung der Untergrenzen über der Ostschweiz birgt eine grosse Einschränkung für die Flugplätze östlich von Zürich und die Leichtaviatik in der Ostschweiz. Betroffen davon sind insbesondere die Segelflugplätze Winterthur und Amlikon, aber auch Lommis und Sitterdorf.

Im Zusammenhang mit vermehrter Nutzung der Piste 10/28 auf dem Flugplatz Zürich für An- und Abflüge wird der Luftraum über der Ostschweiz intensiver genutzt werden. Dies führt dazu, dass beabsichtigt ist, die TMA (Terminal Maneuvering Area) u.a. über der Ostschweiz abzusenken. Dazu hat Skyguide die Grafik «Querschnitt Long Final RWY 28» geschaffen, auf der ein mit drei Grad angeschriebener Gleitweg eff. mit einem Winkel von 24 Grad eingezeichnet ist. Die dazu dargestellte «Hügellandschaft» entspricht ebenfalls nicht der tatsächlichen Topografie. Wir unterstellen nicht, dass es Absicht war, mit dieser Darstellung etwa Behörden und Bevölkerung im betroffenen Gebiet in die Irre zu führen. Hingegen vermittelt die Grafik den trügerischen Eindruck, dass sich die Luftfahrzeuge auf dem abgebildeten Gleitweg in sehr, sehr grosser Höhe befinden! Selbstverständlich sind die eigentlichen Höhen der TMA-Untergrenzen dazugeschrieben.

Diese vorgesehenen Änderungen haben zur Folge, dass über dem gesamten betroffenen Gebiet die Leichtaviatik und der Luftverkehr nach Sichtflugregeln (VFR) auf tieferen Flughöhen operieren, insbesondere der querende VFR-Transitflugverkehr aus dem Ausland auf der Nord-Süd-Achse. Der Segelflugbetrieb ab den Flugplätzen Winterthur und Amlikon ist davon besonders betroffen, aber auch der Transit-Segelflug in und von den Alpen in Bezug auf nördlich gelegene Flugplätze wie Schmerlatt sowie süddeutsche Segelflugplätze. Ebenfalls Auswirkungen werden sie für Ballonfahrer und Fallschirmspringer (Sitterdorf) haben. ■

Autor: Bruno Scherrer



THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany
April 20 - 23, 2016
www.aero-expo.com



Supported by

aerokurier **FLUGREVUE** **EGNOS**

AERO 2016 NIMMT DEN NACHWUCHS INS VISIER



Flugsimulator

Rund 600 Aussteller werden wieder bei Europas grösster Ausstellung über die allgemeine Luftfahrt ihre Produkte präsentieren, 80 Prozent haben bereits zugesagt.

Das Übliche, ein- und mehrmotorige Kolbenmotorflugzeuge, Hubschrauber, Gyrocopter, Turboprops und mehrstrahlige Geschäftsreise-Jets sind zu sehen. Neue Flugmotoren und Avionik, Zubehör, Dienstleistungen rund ums Fliegen sowie Flugschulen runden das Angebot ab.

Mit dem Slogan «Be a Pilot» und der Neuvorstellung vieler 120-Kilo-Maschinen innerhalb der Ultraleicht-Klasse sowie den Angeboten einer günstigen Segelflug-Ausbildung schon für 14-Jährige will die Messe den nichtfliegenden Besuchern aufzeigen, dass es relativ einfach ist, Pilot zu werden.

Vier fachliche Säulen der Fachmesse haben sich etabliert und werden im kommenden Jahr erneut wichtige und hochaktuelle Brancheninformationen bieten: AERO Conference, Engine Area, Avionics Avenue und Aviation and Pilots Competence Center (APCC), welches gezielt auf potenzielle Nachwuchspiloten zugeht.

Die «Engine Avenue» zeigt moderne Flugmotoren verschiedenster Hersteller, ob mit Elektro-, Verbrennungs- oder Hybridantrieb. Auch innovative Triebwerke sind dabei, die vor allem besonders sparsam, besonders leicht oder besonders leise sind.

Mittwoch, 20., bis Samstag, 23. April 2016: Ein Termin, den sich Pilotinnen und Piloten nicht entgehen lassen sollten. ■

Autor: [Walter Hermann](#)



Jugendliche am A7, Carbon Cub EX

WORLD AIR GAMES DUBAI 2015

Die World Air Games (WAG) finden analog zu den Olympischen Spielen, regulär alle vier Jahre statt. Weil ein Grossteil der Kosten durch den Organisator getragen wird, ist es sehr schwierig, einen Sponsor und Organisator zu finden. So ist es auch nicht verwunderlich, dass ganze sechs Jahre seit den WAG in Turin vergangen sind. An den WAG teilnehmen zu können, ist der Traum von jedem Wettbewerber. Dafür muss man sich qualifizieren. Jede Sparte hat ihre eigenen Regeln und Selektionsverfahren. Bei uns Ballonfahrern sind es diesmal die besten 70 Ballonfahrer der Weltrangliste, die nach Dubai reisen dürfen. Aus der Schweiz sind es gerade mal drei Teams: David Hochreutener und Marc Blaser aus dem Kanton Bern und das Team von Stefan Zeberli, Andwil/ SG. Leider rechnet sich die Weltrangliste über lange Jahre. So reicht es Roman Hugli, trotz sehr guter Resultate in den letzten zwei Jahren, ganz knapp nicht für eine Teilnahme.

dem Hause des Prinzen (Hamdan bin Muhammad bin Raschid Al Maktum) nimmt alles in die Hand und organisiert die Frachten, Ballon für Ballon. Plötzlich geht alles sehr schnell; noch schreibe ich die letzten Mails und Fragen, heisst es plötzlich: der Ballon wird morgen abgeholt. Soll das ein Witz sein? Nein, die meinen das ernst. Sofort verpacken wir alles fein säuberlich und stellen alles für die Luftfracht zusammen. Nur drei Tage später erhalte ich eine Mail, dass der Ballon wohlbehalten auf dem Ansehen des Prinzen eingetroffen ist. Wie das mit dem Zoll so schnell ging weiss ich auch nicht, zumal die Reise von Basel über Doha und Qatar nach Dubai ging...

Reise und Vorbereitungen

Ich spekuliere schon beim Buchen der Flüge, mal mit dem Airbus A 380 fliegen zu können. Und tatsächlich klappt das. Wir, das heisst mein Team (Simon Zeberli,



Ballone über der Stadt bei der ersten Wettfahrt am Morgen

Anfänglich eine etwas chaotische Organisation

Bei der Planung und vor allem der Versendung der Ballone und Luftschiffe nach Dubai gab es so manche Probleme und Rückschläge. So sprang dann auch noch in letzter Sekunde der Speditions-Partner ab. Schliesslich war es Mitte September, und die Ballone müssen Ende November in Dubai einsatzbereit sein. Ich sehe schwarz; insbesondere mit den Zollabwicklungen habe ich diesbezüglich schon mehrfach schlechte Erfahrungen gemacht. Doch es soll anders kommen und meine Bedenken lösen sich rasch in Luft auf: Ein Mann aus

Urs Frauchiger und Beat Eugster) und ich geniessen einen sehr ruhigen Flug. In Dubai ist alles perfekt organisiert. Wir werden mit roten Rosen erwartet und rasch ins Hotel gebracht. Auch hier lässt man sich gar nicht lumpen: alles soll vom Feinsten sein! Die folgenden drei Tage beschäftigen wir uns damit, einen Kleinbus (TOYOTA Hiace) für den Transport des Ballons zu fassen und den Ballon praktisch darauf zu verstauen. Es bleibt auch noch reichlich Zeit, Dubai zu bekunden und anzusehen. Das noch heisse Wetter macht mir fast etwas zu schaffen. Am Tag hat es fast 30°C, und auch

während der Nacht sinkt das Thermometer noch nicht unter 23°C. Das soll sich aber ändern, denn in sechs Tagen wird eine markante Abkühlung erwartet. Einige Sportarten haben bereits mit den Bewerbungen begonnen. Wir Ballonfahrer sind auch die einzige Sparte, die fast 14 Tage in Dubai weilt. Die erste Woche sollen wir trainieren können, bevor dann am Sonntag der zweiten Woche der Wettkampf losgeht.



Ballonfahrt auf dem Meer

Eröffnung

Natürlich gehört zu so einem Anlass auch eine grosse Eröffnungsfeier. Der Prinz (Jahrgang 1982, ein sehr begeisterter Sportler und Fallschirmspringer), der diesen Anlass auch finanziert, soll persönlich dabei sein. Die Sicherheitsbestimmungen sind mit denen eines Flughafens zu vergleichen. Eine unglaubliche Infrastruktur und Bühne wurde über Wochen bereitgestellt. Die Tribüne ist bis zum letzten Platz besetzt. Über eine Stunde dauert die Eröffnungszeremonie mit Shows, Musik, Tonbildschau, Laserlicht und Feuerwerk. So etwas habe ich noch nie gesehen. Es kommt dabei auch klar heraus, dass man jedem Teilnehmer die besten Erinnerungen an Dubai mitgeben möchte. Und das hat man schon mit der Eröffnungsfeier erreicht! Zum Schluss wird dann auch noch auf spektakuläre Art und Weise das «olympische Feuer» angezündet: Die Spiele sind eröffnet!

Zwei Tage später, also am letzten Abend vor der ersten offiziellen Wettfahrt, findet dann das grosse Galadinner bzw. Eröffnungssessen statt. Im Park des Jumeirah-Hotels, direkt am Meer zwischen Burj al Arab, wird alles fein säuberlich und in einer unglaublichen Dimension vorbereitet. Insgesamt umfasst das Gelände etwa 200 Meter Buffet! Alles wird vor Ort zubereitet und gekocht. Jedes Land hat je nach Gruppengrösse einen «Head of Delegation». Für die Schweiz macht diesen Job Stefan Drechsel, Arzt und Segelflieger aus Davos. Er hat dann auch am heutigen Abend organisiert, dass wenigstens einmal alle Schweizer gemeinsam zusammen waren – vielen Dank!

Trainingsfahrten

Unsere erste Trainingsfahrt startet auf der Dropzone der Skydive Dubai, direkt am Meer, so quasi zwischen Skyline und Palme (The Palm, das ist eine aufgeschüttete und mittlerweile fertig bebaute Insel in Form einer Palme). Der Landwind treibt uns am Morgen jeweils zuerst über das Meer, mit zunehmender Höhe gelangt man dann aber oftmals fast 180° entgegengesetzt über die Stadt gegen das Landesinnere. Wer glaubt, dass man am Meer jeden Tag die gleichen Winde hat, der täuscht sich. Einzig die Seebrise am Nachmittag war täglich in den untersten 200 Metern vorhanden. In der Höhe ist es wie bei uns: fast jeden Tag eine andere Windrichtung mit sehr guten Steuermöglichkeiten am Morgen. Sonnenaufgang war jeweils kurz nach 7 Uhr. Der Start erfolgte oftmals schon ein wenig vorher. Zu meinem Erstaunen setzte die Seebrise erst am Nachmittag ein. Der Bodenwind war bis gegen Mittag sehr ruhig. Man hätte also auch sehr lange Fahrten mit vielen Aufgaben planen können. Doch warum das dann nicht möglich war, erkläre ich später. Insgesamt können wir sechs Trainingsfahrten machen.



Zwischen Wüste und Skyline

Wettkampfkarte und Gebiet

Unsere Wettbewerbskarte ist recht gross. Trotzdem ist es sehr schwierig, jeweils genug Luftraum für die Ballonfahrten zu bekommen. Das obere Limit liegt generell bei 2000 ft. Immerhin starten wir ja auf 5-20 ft MSL. Trotzdem sind wir bei Wettbewerben andere Höhen gewohnt. Das Hauptproblem ist nicht etwa der grosse Flughafen DXB Dubai International Airport, sondern primär die vielen Luftsports, die zeitgleich ihre Bewerbe auf engem Raum austragen. Überall liegen Sperrgebiete, die wir meiden müssen. So ist es dann auch naheliegend, dass wir eben direkt über der Stadt fahren, wo andere Wettbewerber nicht hinkommen. Ein

grosses Sperrgebiet stellte auch der Militärflugplatz dar. Dieser liegt mitten in unserer Karte und hat einen Radius von fast 15 km. Somit liegt beim Wettbewerbsleiter Claude Weber aus Luxemburg, der übrigens auch die letzten vier Schweizermeisterschaften leitete, die grosse Herausforderung, die Aufgaben und Fahrten so zu planen, dass man diese ohne Luftraumverletzungen lösen kann. Das hat er auch wirklich gut gemacht. Die Folge davon waren eben kurze Fahrten mit wenigen Aufgaben.

Wettfahrten

Der erste Morgen ist perfekt und, wie üblich zu dieser Jahreszeit, sehr windschwach am Boden. Gestellt sind drei Aufgaben: vorgegebenes Ziel, Fly-ON (dreidimensionales Ziel, durch den Bewerber festgelegt) und dann noch eine Fuchsfahrt. Wir fahren dabei direkt über die Stadt und die Hochhäuser und landen nahe beim Fuchsballon am Rand der Wüste. Eine Ballonbergung innerhalb der Wüste ist praktisch ausgeschlossen. Der Sand ist so weich, dass man das Auto jeweils auf der Strasse stehen lassen muss. Am Abend ist der Wind für

Stunden. Schade, dass genau während dem Bewerb so etwas doch eher Seltenes eintrifft. Immerhin sind die Temperaturen nun mit 15° C am Morgen und 24° C am Nachmittag bedeutend angenehmer. Am vierten Wettbewerbstag sehen die Winde wieder sehr moderat aus. Ja, leider fast zu schwach. Dazu kommt dann auch, dass das Interesse der Zuschauer etc. bei dem Bewerb im Vordergrund steht. So fahren wir mit einer spannenden Aufgabenstellung zur Dropzone. Doch dort stellt man dann fest, dass der Landwind ausgeprägter ist als erwartet und damit eine Landung im Meer wahrscheinlich wäre. Sofort ruft man zu einem weiteren Briefing zusammen. Die Sonne geht in 30 Minuten auf. Es muss jetzt schnell gehen. Zwei Aufgaben werden gestrichen und ein neuer Startplatz definiert. Dabei heisst es einmal durch die Stadt zu einem der beiden anderen offiziellen Startplätze. Der Verkehr hat bereits stark zugelegt, läuft aber noch fließend. Die meisten Autobahnen und grösseren Strassen haben mindestens 4 bis 8 Spuren auf einer Seite. Nach knapp 30 Minuten sind die meisten Teams bei diesem Startplatz (grosse Sportwiese einer öffentlichen Schule) eingetroffen. Doch leider



70 Ballone fahren mit dem Landwind aufs offene Meer hinaus

eine Fahrt zu flott. Es ist generell so, dass am Abend selten weniger als 10 bis 13 kt Seewind vorhanden sind. Die Fahrt wird gestrichen. Eine schwache Front mit Wolken und kühleren Temperaturen erreicht uns in der folgenden Nacht (Regen gibt es in Dubai im Durchschnitt nur dreimal pro Jahr). Der Wind soll nun zwei Tage lang stark sein. 20 bis 25 kt am Boden, und das während 48

sind zwei Teams zum falschen Startplatz gefahren – dieser liegt genau am anderen Ende der Stadt! Dafür brauchen sie mindestens 45 Minuten. Man möchte auf diese beiden Teams warten. Doch leider klappt es nicht mehr rechtzeitig und wir starten um 8.45 Uhr zu einer «Plauschfahrt» ohne Wettkampfaufgaben. Wirklich schade. Ein so guter Morgen wäre das gewesen! Die

heutige Abendfahrt klappt ausnahmsweise. Die Böen am Boden liegen bei 11 kt. Aber auch hier können nur zwei Aufgaben gestellt werden. Es zeichnet sich ab, dass wir insgesamt nur wenige Fahrten mit ebenso wenigen Aufgaben fahren werden! Das ist für mich nicht gut, denn ich fahre keine brillanten Ergebnisse, aber oftmals einen guten Schnitt. Es wird klar, dass nur noch zwei Morgenfahrten stattfinden. Im schlimmsten Fall vielleicht gar nur noch eine, weil der Freitagmorgen erneut sehr viel Wind haben könnte. Ich konzentriere mich auf das Wesentliche und gebe bei dieser hoffentlich vorletzten Fahrt alles. Doch leider wird erneut im Interesse der Zuschauer ein freier Markerwurf gestellt. Bei dieser Fuchsfahrt erziele ich mit einer Ablage von 1.19 m gerade mal noch 397 von 1000 Punkten! 41 Piloten haben dabei ein besseres Resultat. Ob das noch für das Podest reicht? Vor der letzten Fahrt liegen wir auf dem 5. Platz in der Gesamtwertung. Gestellt sind nur zwei Aufgaben. Der Wind am Boden ist durch eine Bodeninversion recht ruhig. Doch bereits in 50 m Grund hat es über 40 km/h! Ich starte fast als letzter Ballon um nicht in Konflikt mit anderen Ballons zu geraten. Leider wird auf dem Feld noch eine Aufgabe gestrichen. Für mich ist das Podium nun fast unerreichbar fern. Trotzdem geben wir alles und erreichen noch einmal ein gutes Ergebnis mit 811 Punkten. Interessanterweise überholen wir dabei nicht den knapp vor uns liegenden, sondern die beiden Piloten auf Platz 2 und 3, welche beide ein wirklich schlechtes Resultat erzielten.

Bronzemedaille

Schliesslich erreichen wir das Postest doch noch und belegen den Platz 3. Insgesamt blicke ich auf eine sehr spannende Zeit in Dubai zurück. Die Zusammenarbeit unter den Schweizer Teams war hervorragend, und auch die Unterstützung meiner Crew perfekt! Ich danke an dieser Stelle allen recht herzlich! Ein grosser Dank geht auch an Léon Andre, unseren Coach, der uns nicht nur begleitet, sondern auch wichtige Windmessungen während der Fahrten durchführt! Es ist auch schön, dass viele von euch den Wettkampf-Blog verfolgen, mitfiebern und gar kommentieren – vielen Dank auch dafür. Es bleiben viele schöne Erinnerungen an einen unglaublichen Event. Die WAG Dubai 2015 bleiben in bester Erinnerung! ■

Autor und Bilder: Stefan Zeberli



Simon und Stefan Zeberli



Crew:
vl: Beat Eugster, vr: Urs Frauchiger,
hl: Simon Zeberli, hr: Stefan Zeberli

Aarau
Altdorf
Arbon
Bad Ragaz
Basel
Bern
Biel
Luzern
Lyss
Morbach
Mels
Romanshorn
Schaffhausen
Seewen
Solethurn
Stans
St.Gallen
Sursee
Thun
Visp
Wädenswil
Weinfelden
Wil
Winterthur
Würenlingen
Zürich



DER ANLASS BIST DU.

GOLD & DIAMANTEN
FÜR FUNKELNDE AUGENBLICKE.



von 1960.-
bis 2570.-

rhombberg.ch/memoryringe

Audi Vorsprung durch Technik 

Der Audi Partner aus Ihrer Region.

amag

AMAG Heerbrugg

Auerstrasse 20/42, 9435 Heerbrugg
Tel. 071 727 27 27, www.heerbrugg.amag.ch

Flugschule

- Schnupperflüge
- Privatpilot-fin
- Berufspilot-fin
- Gehirngesundheitsbildung
- Nachflüge
- Umschulungen

CH-8589 Sitterdorf (TG)
Telefon +41 71 422 60 00
info@helsitterdorf.ch



ab Fr. 230.-

Rundflüge | Flugschule

Flüge ab Basis:
Flugplatz Sitterdorf • Flugplatz Zürich-Kloten

hs
helsitterdorf.ch

Brändle Druck AG – Ihre Druckerei

Ob Text, Bild, Digital- oder Offsetdruck,
inkl. Drucksachenveredelung;
alles aus einer Hand und in einer Verantwortung.

Wir nehmen Ihnen den Druck ab,
ganz nach Ihren Wünschen und Bedürfnissen.
Flexibel, zuverlässig und termintreu.

Bahnhofstrasse 47 | 9402 Mörschwil
Tel. 071 866 11 70 | office@braendle-druck.ch
www.braendle-druck.ch



IMPRESSUM

Redaktion Nachrichten:
Postfach 279, 9320 Arbon
redaktion@aeco.aero

Inseratverwaltung:
Brändle Druck AG
Bahnhofstrasse 47, 9402 Mörschwil
inserate@aeco.aero

Mediadaten:
<http://aeco.aero/index.php/werbung/mediadaten>

Layout:
redchili.net 
Bahnhofstrasse 47, 9402 Mörschwil
G +41 71 860 04 50
patrick.ladner@redchili.net

Lektorat:
Peter Schöllhammer

Druck:
Brändle Druck AG
Bahnhofstrasse 47, 9402 Mörschwil

Beiträge an die Redaktion:
Per E-Mail: redaktion@aeco.aero
(Formate *.doc, *.txt, *.mcw bevorzugt)
Bildvorlagen und Fotos mit Absenderadresse
und Legende, erwünscht an die Redaktion
möglichst elektronisch per E-Mail.
(Auflösung ideal 300 dpi, Formate *.jpg und *.tif
bevorzugt)

Redaktionsschluss:
Heft 1 / April 2016: Ende März 2016
Heft 2 / Juni 2016: Ende April 2016
Heft 3 / September 2016: Ende Juli 2016
Heft 4 / Dezember 2016: Ende Oktober 2016

Adresse Präsidium:
Peter J. Schneider
Präsident
Aero-Club Ostschweiz
Postfach 279, 9320 Arbon
Tel. +41 79 446 70 66
www.aeco.aero
praesident@aeco.aero

Mitgliedermutationen:
(Ein-, Austritte, Adressänderungen):
mitglieder@aeco.aero

Luftfahrtversicherungen

mit Vertrauen – von Pilot zu Pilot, klicken Sie
www.luftfahrtversicherungen.ch

Generalagentur Fred Schneider
Länggasse 2A, 3601 Thun
Tel. 058 357 17 02, Fax 058 357 17 18
z.T. mit Vergünstigungsverträgen
(AeCS)

Walter Schneider
Marc Herzig



Kontaktaufnahme über
fluggruppe-bodensee.ch
Telefon 079 662 28 47

Für Piloten mit Sinn fürs Feine und Freude am Fliegen.
Wir fliegen eine Diamond DA40-180 G1000, VFR/IFR.
Unkomplizierte Vereinsstruktur, preiswerte Ansätze.





Schefer Informatik AG

Trainieren unter realen Bedingungen!

Der Elite Flugsimulator mit einem originalen Garmin GNS 430W lässt keinen Ihrer Wünsche offen.

Sichtflug, Blindflug, und viele andere Highlights. Mehr erfahren Sie auf **www.flight-trainer.ch** oder unter **info@flight-trainer.ch**

Schefer Informatik AG
9403 Goldach



«Versicherung aller Luftfahrtrisiken aus einer Hand.»



Fliegen Sie mit der AXA /

**Wir bieten umfassende Lösungen
für Ihre Luftfahrtrisiken**

- ✓ Seit 125 Jahren Ihr Schweizer Luftfahrtversicherer
- ✓ Massgeschneiderte Lösungen
- ✓ Sicherheit rund um den Globus

[AXA.ch/luftfahrt](https://www.axa.ch/luftfahrt)

