



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 Otto 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 von Kanton Graubünden und 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 Mittel-land hinderten wenige am sonnigen Ausflug in den Bündner Pulverschnee. Dauergast war Cédric Pasche, der den Turbo-Porter «Flying Devil» mit verummten Fallschirmspringern in den

eiskalten Winterhimmel schraubte. Selbst aus Oesterreich kam ein glänzender Piper Super Cub angeflogen, 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. In zwei Jahren jährt sich der Tag, als Otti Kreuzeder vor sechzig 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. 10 m auf unter 2 m, 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-Apéro der IGOL orientierte Dr. Andreas Wittmer, Direktor des CFAC der Uni St.Gallen, über die Entwicklungen in der Luft.

Treiber für die Nachfrage für Luftverkehrsreisen sind:

- Einkommen abhängig von der ökonomischen Entwicklung
 - Einkommenswachstum oder erwartetes Einkommenswachstum
 - Tiefe Preise für Flugtickets
- Dabei sind die Entwicklungsländer enorme Nachfrage treiber. 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 sich 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 33'500 neue Maschinen. Allein in Asien rechnet man mit 11'450 neuen Flugzeugen, für Europa mit 7'550 und für Nordamerika mit 7'530 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 an weiteren nationalen und internationalen 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 Felix Meier

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 3'560 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 Kunde (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 30 000 im Jahr 2011 stieg die Zahl der Passagier um 32% auf rund 108 000. Im laufenden Jahr ist das Ziel ein Wachstum von 3%. Auf der Linienverbindung nach und von Wien will man die Anzahl Passagiere von 95 000 auf

105 000 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, ein 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 verkauften 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 Türe, 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 Türe 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 Akret, 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 Ueberschallflug 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 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 Fehrlin (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 entfallen 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

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, Buriert
www.aeroclub-ostschweiz.ch

18. – 21. April

AERO 2012
Friedrichshafen
www.aero-expo.com

16. – 20. Mai

Heissluftballon Schweizermeisterschaft,
Flugplatz Sitterdorf
www.ballon-wettkampf.ch

19. Mai

Tag der Offenen Tür
Flugplatz MOLLIS
www.pro-flugplatzmollis.ch

17. – 20. Mai

Klassikwelt Bodensee
Friedrichshafen
www.klassikwelt-bodensee.de

22. Juni

Flugplatz-Abstimmung
Gemeinde Glarus Nord
Flugplatz MOLLIS

10./11. August

20 Jahre Hunterverein Interlaken
Interlaken
www.huver.jimdo.com

17. – 19. August

Do-Days 2012,
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, Birrfeld
www.birrfeld.ch

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

AERO Friedrichshafen 2012

The Global Show for General Aviation
April 18 – 21, 2012,
Friedrichshafen, Germany

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