



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



Luftfahrt – gut unterwegs

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 Dreiblattroter, 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 Leÿs 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 Montgolfières 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 in-

ternational 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-/zivilaviatischen Mischnut-

zung 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