



Landung in Mollis: Hier findet das ZIGERMEET 2013 statt. Bild SCFA/Christoph Hartmann

Editorial



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser

Unser Start ins neue Jahr war mit dem Neujahrs-Apéro auf dem Flugplatz Mollis höchst erfolgreich. Lesen Sie dazu unseren Beitrag. Gar nicht erfolgreich scheint sich die Schweizer Luftfahrt zu entwickeln. Luftfahrt auf Talfahrt? Luftverkehr ist noch immer nicht Öffentlicher Verkehr. Also was kümmert's das UVEK, was Frau Bundesrätin Leuthard, den Dachverband für Luftfahrt Aerosuisse, wie sich die Schweizer Luftfahrt entwickeln soll? Für den Strassen- und den Schienenverkehr fließen die Milliarden reichlich. Der Luftverkehr geht leer aus. Luftverkehr ist politisch kalte Luft. Der Luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates LUP0 datiert von 2004, ebenso der Kurzbericht zum SIL Sachplan Infrastruktur Luftfahrt. Zu Recht schreibt der Verband Schweizer Flugplätze VSF «Die Schwerpunktthemen der Revision LFG 2 (Luftfahrtgesetz) beruhen direkt auf

dem Luftfahrtpolitischen Bericht 2004. Theoretisch wäre es wohl sinnvoll gewesen, vor der nun eingeleiteten Revision einen weiteren Luftfahrtpolitischen Bericht zu erstellen oder den Bericht 2004 zu überarbeiten. Mit Blick auf das für die schweizerischen Flugplätze äusserst wichtige Vorhaben der Revision LFG 2, erachten wir es jedoch als unabdingbar, dass sich die Aufsichtsbehörde zusammen mit den betroffenen Stakeholdern zusätzliche strategische Überlegungen macht, ob die vorhandenen Vorschläge neuer Gesetzesregelungen den Voraussetzungen einer zukünftigen schweizerischen Luftfahrtinfrastruktur genügen, damit deren Substanz erhalten, qualitativ verbessert und bedarfsgerecht entwickelt werden kann. Die geplante Studie «Flugplatzlandschaft Schweiz» (Red. Wer weiss davon?) dürfte zu diesen Überlegungen beitragen.»

Und der Aero-Club der Schweiz wird deutlich: «Der SIL mutierte aus unserer Sicht in den letzten Jahren zu einem Mittel der Raumplanung und des Umweltschutzes. Den Umwelt- und

Raumplanungsbehörden und den entsprechenden Verbänden ist ein markantes Übergewicht zugestattet worden.» Und was sagt Aerosuisse, der selbsternannte Dachverband der Luftfahrt? Man publiziert seit Jahren ein steinaltes Thesenpapier. Mit voller Kasse wird Luftfahrtpolitik «light» betrieben. Neuestens will man sich auf der Basis einer pseudointellektuellen Mitgliederumfrage mit einem internationalen Mäntelchen positionieren. Man muss wissen, dass der Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus als ehemaliger Crossair-Pilot im Sold von Swiss steht. Da fehlt auch der Mut, einem süddeutschen Nachbarn mit schriller Schnauze im NZZ-Interview die Leviten zu lesen. Es ist Zeit für eine dringliche Erneuerung des LUP0 und von flügelahnen Behörden- und Verbandsspitzen.

Felix Meier, Präsident



News aus der Schweiz

ZIGERMEET 2013 Felix Meier

Am Wochenende vom 6. bis 8. September findet auf dem Flugplatz Mollis die grösste Flugschau des Jahres in der Schweiz statt. Organisator ist der Hunterverein Mollis unter Leitung von Peter Reumer und Andy Villiger. Am Freitag ist Trainingstag und Eintreffen einzelner Teilnehmer. Am Samstag ist der Zigerschlitz voll einzigartiger Flugzeuge wie der Super Constellation, der Patrouille Suisse, einem F/A-18 und zahlreichen Warbirds wie Mus-

tang, Spitfire, C-36 und anderen. Voraussichtlich erstmals wird ein PC-21 seine akrobatischen Einlagen mit Rauch präsentieren. Der Sonntag gehört dann den heimkehrenden Piloten in ihren fliegenden Kisten.

www.zigermeet.ch




Die grösste Flugschau der Schweiz
ZIGERMEET 2013
 Mollis (GL), Samstag 7. September

- Christen Eagle II
- F/A-18C Hornet
- Hawker Hunter Mk.58 «Papyrus»
- Hawker Hunter T Mk.68 Trainer
- Junkers Ju 52
- Pilatus P-2
- Pilatus PC-7
- Pilatus PC-21
- REGA
- Saab Gripen
- Suchoj Su-26
- Super Puma
- Warbirds (Mustang, Spitfire, Jak, Corsair, Avenger, AT-6 und andere)
- Wing Walkers / Boeing E75
- viele weitere Überraschungen

Ende einer Legende Felix Meier

Der während vielen Jahren im Fliegermuseum Altenrhein hangarierte LEAR-Jet 24 D-CMMM ist am 15. September 2012 in Dänemark abgestürzt. Der unerlaubterweise allein fliegende Pilot vergass, den Treibstoff-Tankhebel umzustellen, was zu einem «flame out» der beiden Triebwerke kurz vor der Landung führte. Das Flugzeug stürzte in Stall-Konfiguration in ein Maisfeld. Pilot und Passagier wurden verletzt. Der Pilot verfügte nicht über eine gültige deutsche Lizenz. Das Lufttüchtigkeitszeugnis datierte vom 8. März 2004 war bis zum 31. März 2005 gültig. Die deutsche Registrierung wurde 2009 annulliert.



Aérodrome du Jura Bruno Scherrer

Bruno Scherrer

Die Situation um den Aérodrome du Jura in Bressaucourt ist auch dank der grosszügigen finanziellen Unterstützung einiger unserer Mitglieder entscheidend verbessert worden. Als wichtige Aufgabe bleibt hier noch die Finanzierung der Fertigstellungsarbeiten an der vorhandenen Infrastruktur und die notwendige Erweiterung derselben.

www.aerogjura.ch



Verkaufsrekord für Airbus? Felix Meier

Felix Meier

Airbus erhöht das Verkaufsziel für 2013 auf 700 Airliner. Vergangenes Jahr ist bereits das Ziel von 650 Maschinen übertroffen worden mit einem Bestellungseingang für 914 Flugzeuge und einer Auslieferung von 833 Typen nach Annullationen. Aber ein besonderes Ziel für den europäischen Flugzeugbauer ist der Verkauf von A380 Superjumbos, nachdem bisher lediglich neun Bestellungen eingegangen sind.

«2012 seien 25 A380 ausgeliefert worden. Die Probleme mit den Rissen in den Flügelrippen seien gelöst,» sagt Airbus CEO Fabrice Bregier. «Das Jahr 2012 markierte das elfte Jahr steigender Produktionszahlen.»



Messe für Klassiker
zu Lande, zu Wasser
und in der Luft
14.-16. Juni 2013

News aus der Schweiz

Mollis und die Ostschweiz oder Zigerbrüt und Schloss-Wy Felix Meier

Den Neujahrs-Anfang 2013 feierten die IGOL und der Hunterverein Mollis gemeinsam. Über 60 Mitglieder und Gäste aus Politik, Wirtschaft, Militär und Luftfahrt folgten unserer Einladung zum Neujahrs-Apéro im Linth Air Service-Hangar auf dem Flugplatz Mollis.

In seiner Begrüssung wies der IGOL-Präsident einmal mehr darauf hin, dass die Luftfahrt immer noch nicht Teil des Öffentlichen Verkehrs sei und deren volkswirtschaftliche Bedeutung ignoriert und sogar negiert werde. Martin Laupper, Gemeindepräsident von Glarus Nord und seit anfangs Jahr neuer Besitzer des Flugplatzes, erläuterte die Gründe der Übernahme und skizzierte überzeugend die Pläne für den volkswirtschaftlich sinnvollen Fortbestand dieser für den Kanton Glarus und die Region wichtigen Infrastruktur-Anlage. Die Glarner Volkswirtschaftsdirektorin und Landesstatthalter Marianne Dürst Benedetti verstand es ausgezeichnet, die Bedeutung des Flugplatzes für Land und Leute, für Wirtschaft und Politik herauszustreichen. Als Vertreter der Luftwaffe überbrachte Oberst i Gst Hans-Peter Erni die Grüsse der Luftwaffe. Vor dem farbigen Hintergrund des Graffiti-Hunters begrüsst Huntervereins-Präsident Peter Reumer die Gäste und brachte ihnen Vereins- und Flugplatz-Geschichte näher. Mit schon strahlenden Augen verriet er, dass am Samstag, 7. September, die wohl grösste Airshow in der Schweiz, das ZIGERMEET 2013, von seinem Verein mit ihm und Andy Villiger an der Spitze auf dem Flugplatz Mollis organisiert werde, zudem mit einer besonderen Überraschung.

Highlight des Anlasses war die Präsentation



von Martin Stucki, der seinen weltweit einzigartig und bereits weltberühmten SKYe-Helikopter vorstellte. Die Komponenten sind bereit und die Montage des ersten Prototypen erfolgt in Kürze. Die Infrastruktur des Flugplatzes Mollis bietet ideale Voraussetzungen als Produktionsstandort.

Aus der «eigenen Produktion» von Peter Reumer und seiner Frau Marianne stammte auch das lukullisch phantastische Apéro-Buffer mit Zigerbrüt und Schloss-Wy. Nicht nur mit viel Aufwand, sondern auch mit viel Glarner Liebe verstanden sie es, Geist und Gaumen der Gäste zu

verwöhnen. Und zu diesen Gästen zählten unter anderen auch der Glarner Landratspräsident Fredo Landolt, Gemeinderat Christian Büttiker, der Präsident des Schweizer Flugplatz-Verbandes Werner Ballmer, der CEO von Altenrhein Aviation Andy Roth mit Gattin, Beat Oswald als Präsident des Flugplatzvereins Glarnerland mit Gattin, Bruno Ruoss vom Flugplatz Wangen-Lachen, der ehemalige Aero-Club Zürich-Präsident Peter Lustenberger sowie Vertreter der Presse. Sie alle sind mit einem traditionellen Glarner «Beggeli», die Damen zudem mit einem Glarner Tüechli, verabschiedet worden. Der Flugplatz Mollis, heute das Tor in die Alpen, morgen in die Welt.

Schweizer Luftwaffe feiert ihr Jubiläum Felix Meier



Im Jahr 2014 feiert die Schweizer Luftwaffe ihr hundertjähriges Bestehen – ein Jubiläum, das man sich rot im Kalender anstreichen sollte. Um dieses Ereignis würdig zu begehen und diejenigen zu ehren, die mit ihrem Engagement und ihrer Willensstärke die Schweizer Luftwaffe geprägt haben, werden im Jubiläumsjahr verschiedene Aktivitäten organisiert. 2014 gibt es zudem zwei weitere Jubiläen: Die Patrouille Suisse feiert ihr 50-jähriges und das PC-7 TEAM sein 25-jähriges Bestehen.

Die Feierlichkeiten beginnen im Süden der Alpen, wo der Flugplatz Locarno das 75-jährige Bestehen seines zivilen und militärischen Fliegerstandorts begeht. Im Juli findet eine offizielle Feier dort statt, wo alles begann, nämlich in Bern-Beundenfeld.

Zu einem solchen Geburtstag gehört natürlich eine würdige Flugschau, und davon wird es 2014 zwei geben: Ende August und Anfang September wird an zwei aufeinander folgenden Wochenenden in Payerne ein internationales Luftfahrttreffen, die AIR 14 PAYERNE, stattfinden: 30.–31. August und 6.–7. September 2014.

Dort werden sich viele Flugzeuge, Oldtimer, Warbirds, Kunstflugteams und legendäre Persönlichkeiten ein Stelldichein geben, um die Luftwaffe gebührend zu ehren und zu feiern. Neben diesen beiden Hauptereignissen werden in Payerne in der ganzen Woche Armee-Seminare, Treffen, Entdeckungsveranstaltungen, Gesprächsrunden, Podiumsdiskussionen sowie ein buntes Unterhaltungsprogramm angeboten. Diese Grossveranstaltung AIR 14 PAYERNE ist ein Armeeanlass und gibt allen Teilen der Armee Gelegenheit, sich im Rahmen der Airshow zu präsentieren. Dank der Unterstützung der Gesamtarmee lässt sich dieser Grossevent realisieren.



Luftfahrt – gut unterwegs

Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs

Management Summary, Intraplan Consult GmbH

In einem umfassenden Monitoring einschliesslich Vergleich mit dem Ausland wurde der Entwicklungsstand und die Entwicklungsdynamik des Schweizer Luftverkehrs analysiert und bewertet. Untersucht wurden dabei zahlreiche Indikatoren in den Bereichen

- Verkehrsnachfrage
- Infrastruktur und Verkehrsangebot
- Politische und fiskalische Rahmenbedingungen
- Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrswirtschaft
- Umweltschutz
- Flugsicherheit

Verkehrsnachfrage

Im Bereich Verkehrsnachfrage wurde der im internationalen Vergleich hohe Stand der Passagierfrage (Flugreisen pro Einwohner) in der Schweiz aufgezeigt. Trotz des erreichten Niveaus sind Wachstum und Prognoseerwartungen nicht geringer als anderenorts. Dagegen trägt das Cargo-Aufkommen und das Wachstum dieser Verkehrsart nicht der Wirtschaftskraft und der Exportstärke der Schweiz Rechnung. Hier fliesst der Verkehr landseitig zu einem grossen Teil ins Ausland ab, nicht zuletzt eine Folge der restriktiven Betriebsregelungen auf Schweizer Flughäfen (Nachtflugverbote). Die sonstige Luftfahrt (General Aviation) ist wie der Passagierverkehr hoch entwickelt, findet mangels Ausweichmöglichkeiten jedoch im Vergleich zum Ausland in viel stärkerer Masse auf den internationalen Flughäfen (Zürich, Genf, Basel-Mulhouse) statt.

Infrastruktur und Verkehrsangebot

Im Bereich Infrastruktur und Verkehrsangebot wurde die im internationalen Vergleich hohe Auslastung der Flughäfen Genf und Zürich nachgewiesen. Bei diesen beiden Plätzen sind nur mehr geringe Kapazitätsreserven vorhanden, so dass sie mit dem Marktwachstum nicht mehr Schritt halten können. In Basel-Mulhouse sind dagegen Reserven vorhanden; mangels Eignung als Hub-Flughafen sind die potentiellen Entlastungswirkungen für Zürich, und aufgrund der Entfernung die Entlastungswirkungen für Genf nicht gegeben, so dass insgesamt festgestellt werden muss, dass das Schweizer Luftverkehrssystem kapazitiv an seine Grenzen kommt und gegenüber dem Ausland, wo die Flughafen-Infrastruktur ausgebaut wird, an Wettbewerbsfähigkeit verliert. Trotz der bereits bestehenden Grenzen ist aber der hohe Entwicklungsstand bezüglich Vielfalt und Qualität des Luftverkehrsangebotes in der Schweiz zu betonen.

Politische und fiskalische Rahmenbedingungen

Im Bereich der politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen ist der Schweizer Luftverkehr gegenüber dem Ausland eindeutig benachteiligt. Dies betrifft die Kosten für Sicherheit (u.a. Überwachung Gelände, Sicherheitskontrolle Personal) und Umwelt (u.a. hohe Entschädigungsansprüche für Lärm), die stärker als anderenorts von den Flughäfen und damit indirekt auch von den Fluggesellschaften zu entrichten sind. Weiterhin schränken die im internationalen Massstab strengen Nachtflugregelungen (verstärkt u.a. durch abendliche Überflugverbote über deutsches Territorium) die Entwicklungsmöglichkeiten ein, gerade auch im Cargoverkehr, der auf Nachtflüge angewiesen ist, und im Passagierverkehr, wo die Nachtrandzeiten von grosser Bedeutung sind. Dort, wo Kosten und Gebühren von Wettbewerb und Produktivität abhängen, nämlich der Teil der Flughafenentgelte, der von der Infrastruktur und den Serviceleistungen abhängt, sind sie trotz der hohen Personalkosten in der Schweiz und trotz des hohen Kurses des Schweizer Franken absolut **wettbewerbsfähig**. Auch die Flugsicherungskosten sind nur mässig höher. Eine hohe Wettbewerbsfähigkeit ist auch bei den Fluggesellschaften gegeben, vorrangig die SWISS, die im internationalen Vergleich sehr produktiv und ertragsstark ist.

Umwelt und Flugsicherheit

Der Entwicklungsstand in den Bereichen Umwelt und Flugsicherheit ist sehr hoch. Bei ersterem sind niedrige Treibstoff-Durchschnittsverbräuche und der weiter steigende Modernitätsgrad der Flugzeugflotte (Auswirkungen auch auf Lärmemissionen) hervorzuheben, sowie beim landseitigen Zubringerverkehr der hohe Anteil des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Auch bei der Flugsicherheit ist ein selbst im weltweit führenden europäischen Massstab überdurchschnittlicher Stand in der Schweiz nachweisbar.

Insgesamt

Insgesamt kann man den Schweizer Luftverkehr so bewerten, dass Effizienz und Qualität deutlich überdurchschnittlich sind. Bei den Rahmenbedingungen hinsichtlich Gebühren und Auflagen/Betriebsregelungen müssen eher deutliche Benachteiligungen der Wettbewerbsbedingungen gegenüber dem Ausland festgestellt werden. Was Infrastruktur und Kapazitäten betrifft, sind bereits jetzt Grenzen spürbar.

«Plattform Luftfahrt» diskutiert aktuelle

Herausforderungen Felix Meier

Die «Plattform Luftfahrt Schweiz» hat an ihrer Sitzung Mitte Januar in Bern über die Umsetzung des Flugverkehr-Staatsvertrages mit Deutschland sowie die anstehende Teilrevision des Luftfahrtgesetzes gesprochen. Unter der Leitung von Bundesrätin Doris Leuthard trafen sich Vertreter des Bundes, der Standortkantone der Landesflughäfen sowie der kommerziellen Luftfahrt.

Im Zentrum des Gesprächs stand die Umsetzung des Flugverkehr-Staatsvertrages mit Deutschland. Bundesrätin Doris Leuthard bekräftigte die Bereitschaft der Schweiz, die von deutscher Seite aufgetauchten Fragen rechtsverbindlich zu klären, zum Beispiel über einen gemeinsamen Austausch einer diplomatischen Note. Da die deutsche Seite mit dem Ratifikationsprozess zum Staatsvertrag vorderhand zuwartet, prüft das UVEK in Bezug auf dessen Umsetzung, ob der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) etappiert werden soll und jene Teile vorgezogen werden sollen, die von der Umsetzung des Staatsvertrages unabhängig sind. Die «Plattform» diskutierte zudem die anstehende Teilrevision des Luftfahrtgesetzes. Hier steht die Infrastruktur im Vordergrund und damit verbunden die Prüfung weiterer Instrumente, mit denen der Bund beim Betrieb der Landesflughäfen dem Landesinteresse an diesen Schlüsselinfrastrukturanlagen besser Achtung verschaffen kann. Ebenfalls kurz angesprochen wurde die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt. Dazu wurde im letzten Jahr erstmals ein Monitoring veröffentlicht. Es soll in regelmässigen Abständen fortgeführt werden, um so die Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt in der Schweiz verfolgen zu können. Schliesslich informierte das UVEK auch noch über die Gründe für den schleppenden Fortgang beim Projekt für einen einheitlichen europäischen Luftraum (SES) und beim Funktionalen Luftraum für Zentraleuropa (FABEC). Die «Plattform Luftfahrt Schweiz» ist ein Forum für den Gedankenaustausch zu grundsätzlichen Themen des schweizerischen Luftverkehrs. Neben Vertretern der Bundesverwaltung nehmen Delegationen der Landesflughäfen, der Standortkantone Zürich, Genf, Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Fluggesellschaft SWISS, des Dachverbandes der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt «Aerosuisse» und der Flugsicherung Skyguide daran teil.

Luftfahrt – gut unterwegs

GRIPEN - what else? Felix Meier

Das VBS hat entschieden: Wir wollen den Gripen. Auch Schweden will den Gripen. Nun sind die Politiker gefordert, die Wirtschaft und ebenso das Volk. Der Ersatz für den veralteten Tiger heisst ganz klar SAAB GRIPEN.

Eindeutig und ohne Wenn und Aber erläuterte Kkdt Markus Gygax die Notwendigkeit eines Ersatzes für den Tiger F-5. Die Verfassung unseres Landes gibt vor, welche Leistungen unsere Luftwaffe zu erbringen hat. Unser Luftraum ist jederzeit zu schützen, und zwar in Zeiten von Frieden (Kontrolle), Spannungen (Schutz) und Konflikten (Wirkung). Die Verteidigung ist «raison d'être» der Luftwaffe, und zwar in genügender Qualität und Quantität. Dazu, so Markus Gygax, genügen 33 F/A-18 nicht. Und während alle Luftwaffen unserer Nachbar-Nationen über die Fähigkeiten «Aufklärung» und «Erdkampf» verfügen, hat die Schweiz diese mit der Ausmusterung der Hunter und Mirage verloren. Der



Drei Piloten – drei Sterne – zwei Gripen in Emmen: der Luftwaffenchef Markus Gygax neben dem schweizerischen und schwedischen Testpiloten. Bild Felix Meier



Ersatz des Tiger F-5 ist also indiskutabel. Gygax wies auch auf die zunehmende Bedrohung durch Lenkwaffen hin. Während zu früheren Zeiten 38 Flab-Abteilungen zum Schutz unseres Luftraums bereitstanden, sind es derzeit noch lediglich

neun, und bald nur noch sechs Abteilungen. Der Gripen ist der richtige Ersatz für den F-5, mit den richtigen und wichtigen nötigen Sensoren ausgerüstet, mit der modernsten Lenkwaffe Meteor und mit dem Triebwerk des F/A-18 Super Hornet. Sensoren seien das Kriterium, nicht die Geschwindigkeit.

Klare Worte des Sicherheits-Direktors

Für Botschafter Christian Catrina gilt es, alle möglichen Bedrohungen aus der Luft abzuwehren. Dazu seien auch non-state-actors in der Lage. Rafale und Eurofighter seien politisch

nicht durchsetzbar. Schweden sei ein allianz-freies Land. Und bezüglich Risiken beim Gripen meinte er: «Es gibt kein Leben ohne Risiken.» SAAB hat bis heute 4'000 Flugzeuge hergestellt und viele Erfahrungen mit Luftwaffen zahlreicher Länder gemacht. Im Gripen E/F sind bereits 60% von 98 Up-grades erfolgreich realisiert. Für die schwedischen Vertreter ist die Zusammenarbeit mit der Schweiz eine strategische Partnerschaft. Die Offset-Geschäfte würden zu 100% umgesetzt. Und nochmals liess sich Botschafter Catrina verlauten: «Es ist ein Vertrag zwischen zwei Staaten.» Wer heute noch Zweifel am Gripen hat, ist ein Unwissender oder ein Ignorant. Und wer meint, eine Beschaffung gleich welcher Art, ob militärisch oder zivil oder privat, sei ohne Risiken, verkennt die Wahrheit.

Gripen vor Schweizer Publikum

Seit Oktober 2012 werden mit zwei Gripen ab Emmen in unterschiedlichen Zeiten verschiedene Flugversuche gemacht. Im Januar 2013 konnten sich Politiker, Vertreter der Wirtschaft und die Journalisten ausführlich über das zu beschaffende Flugzeug Gripen und die ausgearbeitete Botschaft für das Parlament vertraut machen. Im Frühjahr folgen Schiessversuche in der Schweiz, und im Herbst zeigt Saab den Gripen im scharfen Einsatz auf der Axalp. Mit dem System Gripen kann die klaffende Sicherheitslücke in der Schweizer Luftwaffe geschlossen werden. Gripen – what else!



22 Flugzeuge der neuesten Version des Saab Gripen E sollen den Tiger F-5 ersetzen und zusammen mit den 33 F/A-18 Hornet den Schweizer Luftraum sichern. Bild Saab



Luftfahrt – gut unterwegs

Abheber in die Luft Aufsatz von Anja Hermann



Ausflug der 6. Schulklasse Altikon zum Flugplatz Sitterdorf

Heute ist ein wunderschöner Donnerstagnachmittag. Wir dürfen mit Frau Hager und Ingrid Bachmann auf den Flugplatz Sitterdorf. In den letzten Wochen haben wir das Thema, «Alles was fliegt» durchgearbeitet. Gespannt treffen wir uns alle auf dem Pausenplatz. Wir wissen nur, dass wir nach Sitterdorf fahren und es einen Wettbewerb geben wird. Pünktlich fahren wir mit dem Mietauto und Hausmeister Schär am Steuer nach Sitterdorf. Endlich, endlich sind wir angekommen! Wir nehmen Schreibzeug und Notizpapier hervor, denn

es wird empfohlen Notizen zu notieren. Wir treffen uns mit Herrn Schneider er kennt den Flugplatz sehr gut, er wird uns jetzt auf dem 50-jährigen Flugplatz herumführen. Zuerst besichtigen wir die Fliegerwerkstatt von Karl Hugentobler. Er bastelt gerade an einem Motorflugzeug. Da dies aus ganz feinem Material besteht, muss man sehr gut aufpassen und sehr vorsichtig sein. Nun gehen wir weiter, wir besichtigen die Helikopterwerkstatt. Alles neuste Technik! Als uns der Mechaniker verrät wie teuer ein Helikopter oder gar eine Flugstunde kostet waren wir gleich schockiert!! Auch dürfen wir in einen Helikopter hineinsitzen und auch dürfen wir ein Motorflugzeug von innen sehen. Wir machten noch die

Runde fertig und gehen dann ins Restaurant. Jeder darf sich ein Gebäck oder Sandwiches nehmen. Danach müssen wir einen Fragebogen ausfüllen. Ingesamt sind es 14 Fragen, zum Glück hab ich viel notiert! Alle hören gespannt zu, als sie die Gewinner bekannt geben. Ich gehöre zu den drei Glücklichen die einen Flug mit meinen zwei Kolleginnen gewinnt. Die Freude ist gross, endlich geht mein Traum zu fliegen in Erfüllung. Zuerst müssen wir alles aufschreiben und checken.

Jetzt ist es soweit und Herr Schneider startet den Motor. Unsere Klassenkameraden winken uns zu, und wir heben in die Luft ab. Die Welt von oben sehen ist fantastisch und die Häuser und Autos sind ganz klein. Wir fliegen über Weinfeld, Frauenfeld, den Stählibuck und über unseren Wohnort Altikon. Wir sehen unser Haus und die Schule. Die ganze Zeit sind wir am Fotoapparat und knipsen Fotos. Da ich gerade neben dem Piloten sitze, darf ich auch mal kurz ans Steuer – natürlich mit einer speziellen Sicherung! Etwas ruckartig fliege ich zuerst nach rechts, nach links und nach oben. Hoffentlich haben meine zwei Kolleginnen kein Trauma! Weiter fliegen wir über das Kloster Rheinau, Stein am Rhein und über den Bodensee. Wir machen noch ein paar ungefährliche Übungen, bei denen man das Schwerelosigkeitsgefühl hat. Leider geht es schon wieder zurück nach Sitterdorf, wo die andern auf uns warten. Auch meine Kameraden haben es toll, sie können sich auf dem flugplatzzeigenen Spielpark austoben. Leider geht die Zeit viel zu schnell vorbei, und wir müssen uns schon wieder verabschieden. Nun geht es wieder zurück nach Hause.

Herzlichen Dank für diesen unvergesslichen Flug und Nachmittag, der mir hoffentlich noch lange in Erinnerung bleibt!



AeCO-Präsident Peter Schneider mit den glücklichen Gewinnerinnen.

PC-21: Sechswöchige Sommerpause Felix Meier



Bern, 04.09.2012 – Künftig werden keine PC-21-Schulflugzeuge der Schweizer Luftwaffe in der touristischen Sommer-Hochsaison in den Trainingsräumen Jura/Chasseral, Hohgant

und Speer fliegen. Die Luftwaffe hat grosse Anstrengungen unternommen und diverse Massnahmen eingeleitet, damit während sechs Wochen dem Wunsch nach weniger PC-21-Immisionen im Hochsommer entsprochen werden kann.

Erfolg dafür in einem anderen Bereich: Die Luftwaffe hat grosse Anstrengungen unternommen und diverse Massnahmen eingeleitet, um die PC-21-Lärmbelastung im Sommer zu reduzieren. Die Eckdaten für 2013: Sechswöchiger Verzicht

der Nutzung der Trainingsräume mit PC-21 durch die Luftwaffe in den Kalenderwochen 27-32, vom 1. Juli bis 11. August 2013.

Der Einsatz der PC-21 in der Pilotenausbildung hat auch grosse Vorteile: Mit dem Schweizer Schulflugzeug konnte der Treibstoffverbrauch und der CO2-Ausstoss auf einen Zehntel reduziert und die Betriebskosten halbiert werden. Dank des PC-21-Simulators in Emmen kann zudem die Anzahl an Flügen auf das absolut erforderliche Mindestmass reduziert werden.

Luftfahrt – gut unterwegs

Schweizer Luftfahrt braucht bessere Rahmenbedingungen Felix Meier

Am 5. Schweizerischen Luftfahrtkongress stand die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt für das Exportland Schweiz im Zentrum. Zahlreiche prominente Gäste folgten der Einladung von *economiesuisse* zum 5. Schweizerischen Luftfahrtkongress am Flughafen Bern-Belp. Ziel des Anlasses war, Entscheidungsträgern in Politik, Wirtschaft, Wissenschaft sowie der breiten Öffentlichkeit die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt zu vermitteln.

In seiner Eröffnungsansprache verwies *economiesuisse*-Präsident Rudolf Wehrli auf die Bedeutung der Luftfahrt für das Binnenland Schweiz als Brücke in die weite Welt hinein. Bereits 1945 habe der Bundesrat in einer Botschaft den Ausbau der Schweizer Flugplätze postuliert. Heute würde die Luftfahrt durch zusätzliche Lasten behindert und der Fortschritt durch unrealistische Forderungen verhindert. Für die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer ist der Standort «Möösli» wichtig und muss pragmatisch und nachhaltig entwickelt werden. Flugsicherheit statt Verwaltungssicherheit forderte der Berner Nationalrat und Präsident der IG Flughafen Bern, Adrian Amstutz, was beim Direktor des BAZL nicht auf einhellige Zustimmung stiess. Das Berner Volk, so Amstutz, habe mit der Zustimmung zum Ausbau des Flughafens



Welches sind die Auswirkungen von SES, Staatsvertrag und ETS für die Schweizer Luftfahrt? Darüber diskutierten kompetente Vertreter der Aviatik. Bild Felix Meier

Bern die regionale und nationale volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt erkannt. Dies beweise unter anderem die markante Zunahme der Passagierzahl in Bern-Belp, welche 2012 die Marke von 200'000 überschreiten dürfte. Aus der Überzeugung «Aviation connects people» erläuterte der englische Futurologe Ray Hammond seine acht Schlüsselfaktoren in der Entwicklung unserer globalisierten Welt.

Die Auswirkungen der globalen Trends auf die Schweizer Luftfahrt waren Thema des traditionellen Forums. Europa müsse in Bereichen wie Single European Sky oder ETS Lösungen finden, ansonsten es von den Kräften im Mittleren Osten überholt werde. Die Schweiz brauche optimale Anbindungen ans Ausland, forderte

Verkehrsministerin Doris Leuthard. Dabei verwies sie auf den neuesten Bericht «Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt in der Schweiz»: Die schweizerische Zivilluftfahrt erreicht im internationalen Vergleich bezüglich Effizienz und Qualität der Dienstleistungen einen überdurchschnittlichen Standard. In Bezug auf Infrastruktur und Kapazität weist sie hingegen deutliche Wettbewerbsnachteile auf. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt müsse besser erklärt werden, schloss Bundesrätin Leuthard. Darin sind sich die anwesenden Entscheidungsträger der Schweizer Luftfahrt einig, aber die breite Öffentlichkeit war nicht anwesend.



SVP-Nationalrat Adrian Amstutz, Präsident der IG Luftverkehr Bern, sprach sich deutlich gegen die grassierenden Überregulierungen im Luftverkehr aus. Bild *economiesuisse*

Verband Schweizer Flugplätze Felix Meier

Seit einiger Zeit werden neue und zusätzliche Regulationen und Standards in hoher Kadenz der Schweizer Luftfahrtbranche verordnet. Diese Veränderungen in den Rahmenbedingungen ziehen wesentliche Konsequenzen nach sich, so dass der Verband Schweizer Flugplätze VSF – in Koordination mit weiteren interessierten Verbänden auf verschiedenen Ebenen – interveniert und auch die Nationale Politik darüber sensibilisiert. In Folge davon wurden u. a. nationalrätliche Motionen eingeleitet.

Regulationsflut

Der VSF weist darauf hin, dass:

- mit dieser Regulations- und Auflagenflut übermässige personelle Ressourcen gebunden werden und damit wesentliche finanzielle und betriebliche Auswirkungen nach sich gezogen werden;
- ein Sicherheits-Mehrwert in vielen Fällen nicht erkennbar ist. Der VSF verweist dabei

auf die Tatsache, dass mit Überregulierungen die Eigenverantwortung – ein bisher hoch gehaltener Grundsatz der Aviatik – zu Gunsten einer Verwaltungssicherheit erodiert und damit eine kontraproduktive Wirkung erzielt wird;

- die grossen Mengen und die hohe Kadenz es nicht ermöglichen, dass die neuen Auflagen und Standards sicher in das System «Luftfahrt» integriert, trainiert und praxisbezogen angewendet werden können – das kann sicherheitsrelevant werden;
- die betrieblichen und finanziellen Auswirkungen dem LUPO-Grundsatz einer konkurrenz- und leistungsfähigen Schweizer-Luftfahrt widersprechen;
- die aktuelle Regulationsflut an die Schweizer Luftfahrt in vielen Fällen unverhältnismässig ist und damit nicht dem verfassungsmässig verankerten Verwaltungsgrundsatz entsprechen;

Art. 5 BV: Grundsätze rechtsstaatlichen Handelns: Staatliches Handeln muss im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein.

Spezialfinanzierung im Luftverkehr (Art. 86 BV)

Der Verband Schweizer Flugplätze setzt sich weiter mit allem Engagement ein, dass die Mittel aus der Spezialfinanzierung im Luftverkehr entsprechend dem Volks- und Parlamentswillen in die Luftfahrt zurückfliessen und dass administrative Hürden abgebaut werden. Der Vorstand des VSF dankt zum voraus für breiten Suktors in Ihrem Netzwerk und Umfeld im Sinne dieser Interventionen.

Wichtige Termine 2013

24.–27. April

AERO Friedrichshafen
www.aero-expo.com

21.–23. Mai

EBACE Geneve
www.ebace.aero

31. Mai–2. Juni

HELD TROPHY
Appenzell, Schweiz
www.heldtrophy.com

2. Juni

Tag der Offenen Tür
Flugplatz St. Gallen-Altenrhein

14.–16. Juni

Klassikwelt Bodensee
www.klassikwelt-bodensee.de

22. Juni

Open Day Flugplatz Lommis
www.mfgt.ch

24. August

Hunterfest HVOS St. Stephan
www.hunterverein.ch

23.–25. August

Flugfest Hagenbuch
www.flugfest.ch

30. August–1. September

Dittinger Flugtage
www.flugtage.ch

31. August–1. September

Gärn ab Bärn/Super Constellation
www.superconstellation.org

6.–8. September

ZIGERMEET 2013 Mollis
www.zigermeet.ch

17. Januar–16. Februar 2014

Schlappin Fly in 2014

Herzliche Gratulation

Tino und Nicole Dietsche haben am 5. Oktober 2012 geheiratet und sind glückliche und stolze Eltern einer Tochter Mayleen geworden.

Flugplatz Kägiswil bleibt Bruno Scherrer

Das Obwaldner Stimmvolk hat am 3. März mit 4'666 Ja gegen 7'750 Nein den Kauf des Flugplatzes durch den Kanton deutlich verworfen. Dies lässt wieder Hoffnung aufkommen, dass der Flugplatz weiterbestehen kann.

Dank der finanziellen Unterstützung des AeCS und der Regionalverbände zusammen mit den Beiträgen der örtlichen Vereinsmitglieder und vieler Sympathisanten war es möglich, einen professionellen Abstimmungskampf zu führen. Das ganze Komitee zusammen mit den vielen Helfern hat ganze Arbeit geleistet.

Sonder-Angebot für unsere Mitglieder

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

Dornier-Museum: 50 % IGOL-Rabatt!

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

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

Herzlich willkommen im Dornier-Museum Friedrichshafen!

Ritt im Mustang P-51

In Bern und Mollis kamen im August und September begeisterte Mitglieder-Passagiere in den Genuss eines unvergesslichen Fluges mit der P-51 Mustang «Lucky Lady».



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

Impressum

Cockpit
Die Schweizer Luftfahrt Magazine

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

IGOL 

Interessengemeinschaft
Ostschweizer Luftfahrt
Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt
Postfach 7, CH-9423 Altenrhein
www.igol.aero