



Die VPFA wünscht allen ein glückliches und erfolgreiches neues Jahr

Wichtige Termine

Ordentliche Mitgliederversammlung der VPFA Vereinigung Pro Flugplatz St.Gallen-Altenrhein 2010

Freitag, 19. März 2010, 19.30 Uhr
Fliegermuseum Altenrhein

3. Int. Ballontage Alpenrhein 2010

19. bis 22. August 2010
in Widnau SG, Rheinvorland
Ballonfahrten-Wettkämpfe,
«Night Glow», Musik

Liebe Mitglieder, lieber Leser, liebe Leserin

Der Jahreswechsel bietet jeweils Gelegenheit für einen Rück- und einen Ausblick. Bei einem Jubiläum ganz besonders. Dazu haben wir unsere Mitglieder zu einem exklusiven Rundflug mit der noch älteren AN-2 eingeladen. Und mit unseren Gründungs- und Ehrenmitgliedern haben wir auf die vergangenen 25 Jahre und die vielen noch vor uns liegenden angestossen.

Rückblickend herrscht einhellig Freude darüber, dass viele Firmen unsere Arbeit unterstützen, dass die VPFA immer breiter wahrgenommen wird, dass wir unseren Mitgliedern etwas bieten können, dass unsere Finanzen im Lot sind und dass unsere Homepage aktuell gehalten wird. Und dass wir Ihnen wiederum interessante Beiträge zur Lektüre empfehlen dürfen. Offen und klar und nicht aus der Anonymität, wie die unlauter agierenden Gegner der Luftfahrt zu operieren pflegen. Wir freuen uns auch über die zumindest nicht negative

Entwicklung der Geschäftsluftfahrt im vergangenen Jahr und deren positive Zukunfts-Aussichten, ganz besonders für den Standort St.Gallen-Altenrhein. Dies beweisen nicht nur die neueste Studie des CFAC der Uni St.Gallen, sondern auch die Berichte und Prognosen der ICAO. Und nicht zuletzt die Tatsache, dass die Flugschulen nicht über Mangel an Flugschülern klagen müssen und ihre neuesten Maschinen eine rege Nachfrage erfahren.

Wenngleich der Titel «Spezialfinanzierung Luftfahrt» eher dümmlich gewählt worden ist, so ist das Abstimmungsergebnis sehr erfreulich. Es hätte allerdings gerne bei 90 Prozent liegen dürfen! Denn die Luftfahrt erhält im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern keine Subventionen vom Bund. Im Gegenteil, die Piloten haben in den vergangenen zehn Jahren mit rund einer halben Milliarde Franken den Strassenbau mitfinanziert. Im Jahr 2007 betrug die Ausgaben des Bundes für den gesamten Verkehr 7,3 Milliarden Franken. Davon kostete die (zivile) Luftfahrt lediglich 90 Millionen »

Franken. Diese 90 Millionen Franken sind aber keine eigentlichen Subventionen an die Luftfahrt, sie decken vielmehr die Kosten für wenige Aufgaben des Bundes in diesem Bereich (Aufsichtstätigkeit des BAZL, Beitrag an Eurocontrol, gewisse Sicherheitsaufgaben, Beitrag des Bundes an internationale Organisationen der Zivilluftfahrt).

Nun müssen die Erträge aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen für die öffentlichen Aufgaben des Luftverkehrs verursachergerecht und zweckgerichtet verwendet werden, mit dieser einzigen monetären Massnahme die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz verbessert und die Notwendigkeit erkannt werden, einen Schritt in die Richtung der

Gleichbehandlung des Luftverkehrs als wichtigen Träger des öffentlichen Verkehrs zu unternehmen. Und trotzdem fliessen immer noch zig Millionen aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen in die allgemeine Bundeskasse.

Die VPFA will sich auch weiterhin für einen prosperierenden Regionalflugplatz und eine starke Ostschweizer Luftfahrt einsetzen. Und in diesem Jahr einen besonderen Beitrag an den Jahresanlass «100 Jahre Luftfahrt Schweiz» leisten. Notieren Sie sich die 3. Internationalen Ballontage Alpenrheintal, welche mit einem attraktiven Flugtag verbunden vom 19. bis 22. August 2010 in Widnau entlang des Rheins stattfinden werden.

Der Vorstand der VPFA dankt Ihnen für Ihre Treue und wünscht Ihnen und Ihren Angehörigen ein friedliches und glückliches neues Luftfahrt-Jahr.

Mit freundlichen Grüssen
Ihr Felix Meier, Präsident



**VEREINIGUNG
PRO FLUGPLATZ ST.GALLEN-ALTENRHEIN**

Nicht nur über den Wolken

VPFA diskutierte Zukunftsfragen der Schweizer Luftfahrtinfrastruktur

Die Vereinigung Pro Flugplatz St.Gallen-Altenrhein widmete sich an ihrer Mitgliederversammlung 2009 mit einem Exklusivreferat von Flughafen Zürich AG CEO Thomas E. Kern wichtigen Zukunftsfragen der Schweizer Luftfahrtinfrastruktur.

Am 17. April 2009 fand im Fliegermuseum Altenrhein eine Veranstaltung der Vereinigung Pro Flugplatz St.Gallen-Altenrhein (VPFA) statt. Im Mittelpunkt: Die Herausforderungen für die Schweizer Luftfahrtinfra-

struktur in den nächsten zehn Jahren. Welche diese sein werden und was sie für die Schweizer Luftfahrt bedeuten, erläuterte Thomas E. Kern, CEO von Flughafen Zürich AG, in seinem Exklusivreferat am Beispiel des Flughafen Zürich.

Aufgabe der Luftfahrtinfrastruktur ist für Kern, im Spannungsfeld zwischen dem Bedürfnis nach Lärmreduktion und den gegebenen Rahmenbedingungen einen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen.

Interessen gut vertreten

Dr. Pierre Moreillon, Geschäftsführer des Verbands Schweizer Flugplätze (VSF), stellte an der Veranstaltung seinen Verband vor. Die 1981 gegründete Interessenvertretung bietet als anerkannter Partner von Behörden und politisch aktiver Vertreter in vielen Gremien professionelle Beratung und Unterstützung an. «Den Normendruck zu reduzieren und die Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Flugplatzsystems zu fördern sind die wichtigen Zukunftsziele des Verbandes», erklärte Moreillon.



Ob Bundesräte, Botschafter oder Beamte, der Bundesrats-Jet im Einsatz der Schweizer Luftwaffe ist oftmals Gast im Rheintal.



Nicht nur ein Flugplatz für die Geschäftsluftfahrt: Für Nacht-Einsätze ist die Schweizer Luftwaffe auf Regionalflugplätze angewiesen.

Die Schweiz im europäischen Luftfahrtsystem

Felix Meier, Präsident des VPFA, betonte den Stellenwert der Luftfahrt für die Schweiz: «Jeder dritte Tourist erreicht die Schweiz im Flugzeug.» Aber auch als Mitgliedstaat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) steht die Schweizer Luftfahrtinfrastruktur vor grossen Herausforderungen. Denn bis zum Jahr 2013 wird sie nahezu vollständig den Regeln der EU unterstellt und nach diesen betrieben werden. «Es ist daher von grosser Bedeutung, sich jetzt aktiv auf der europäischen Ebene einzubringen und zu engagieren», ist Moreillon überzeugt. «Nur so können wir Handlungsspielraum aufbauen und diesen auch nutzen.»

Flugplatz Altenrhein: kein «Ausbau»

In der Diskussion um den Flugplatz Altenrhein ist immer wieder von «Ausbau» die Rede. In der Regel wird die Diskussion emotional und unbelastet von Sachkenntnis geführt. Die Flugplatzgegner wecken und kultivieren dabei bewusst und – so scheint es – böswillig die Vision eines intensiven Verkehrs mit lautstarken Grosseumflugzeugen und führen damit die Öffentlichkeit in die Irre. Es ist eine Tatsache, dass der Flugplatz Altenrhein für Wirtschaft und Tourismus der Ostschweiz von erheblicher Bedeutung ist. Ein Ausbau ist daher durchaus wünschenswert. Man sollte sich aber darüber im Klaren sein, was darunter zu verstehen ist und welche technischen, wirtschaftlichen und politischen Grenzen und Schwierigkeiten bestehen.

Die Luftfahrt unterliegt umfangreichen und sehr detaillierten Vorschriften, welche die ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) erlässt. Es ist kein Geheimnis, dass auf dem Flugplatz Altenrhein in der heutigen Konfiguration auch der kleinste Airbus A319 nur leer starten kann.

Grössere Flugzeuge als der Airbus A319 würden eine erhebliche Verlängerung der Landebahn bedingen. Im Westen verunmöglicht dies die Zufahrtsstrasse zum Dorf Altenrhein. Eine Untertunnelung der Piste ist nicht machbar, weil die Distanz zwischen der Piste und dem Bach beim Kreisel zu kurz ist. Eine Verlegung der Strasse nach Westen bis zum Seeufer würde einen Umweg von ca. einem Kilometer bedeuten. Es ist kaum vorstellbar, dass dies akzeptiert würde. Im Osten stösst die Pistenverlängerung auf erhebliche politische Hindernisse. Das betroffene Land ist im Eigentum der Ortsgemeinde Rheineck. Zudem und vor allem würden sich die Überflughöhen im Land Vorarlberg ändern, dessen Grenze nur knapp 900 Meter vom Pistenende entfernt ist. Vorarlberg würde mit Sicherheit den Staatsvertrag in Frage stellen. Und ohne Staatsvertrag ist der Betrieb des ILS (Instrumentenlandesystem) und damit einer Fluglinie nach Fahrplan aus verschiedenen Gründen nicht möglich.

Darüber hinaus ist zu bedenken, dass der ganze Flugplatz aus aufgeschüttetem Sumpfgelände besteht und über ein dichtes Netz von Drainage-Rohren entwässert wird. Heute liegt das maximal zulässige Gewicht eines Flugzeuges in der Grössenordnung von 50 Tonnen (im konkreten Fall ist allerdings der Druck pro Rad eines Flugzeuges und nicht das Gesamtgewicht massgebend). Ein Jumbo-Jet mit etwa 400 Tonnen max. Startgewicht würde mit Sicherheit durch die Piste brechen.

Eine Verlängerung oder Verbreiterung der Landebahn und in der Folge zwangsläufig auch der Rollwege und des Tarmac wäre mit gewaltigen Kosten verbunden, welche wohl durch den zu erwartenden Mehrverkehr kaum gedeckt würden. Unter anderem müsste auch die Flugplatzfeuerwehr ihre Kapazität den grösseren

Flugzeugen anpassen (zweites Lösch-Fahrzeug, zweite Crew. usw.). Eine weitere Limite setzt der nach schweizerischem Recht zwingend vorgeschriebene Lärmkatalog, der schon heute keine wesentliche Expansion zulässt, es sei denn, es werden modernere und leisere Flugzeuge eingesetzt. Ein vergrössertes Angebot (grössere Flugzeuge) setzt ein entsprechendes Nachfragepotential (Bevölkerung im Einzugsgebiet) voraus.

Mitte der neunziger Jahre startete die Rheintalflug einen Versuch mit einer täglichen Verbindung nach Frankfurt, der leider nach einem halb Jahr abgebrochen werden musste. Und weshalb? Frankfurt – und das gilt wohl auch für andere internationale Grossflughäfen – ist durch Grossraumflugzeuge aus aller Welt bereits ausgelastet. Er ist an kleinen Flugzeugen, wie sie von Altenrhein aus operieren können, gar nicht interessiert – jedenfalls nicht während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend. Solche erhalten gar keinen für sie günstigen «Slot», d.h. ein Zeitfenster, in welchem sie landen oder starten können. Einen Abflug vor sieben Uhr am Morgen verhinderte damals der Staatsvertrag, und eine Ankunft erst gegen Mittag in Frankfurt ist für Tagesreisende uninteressant.

Der Entwicklung des Flugplatzes Altenrhein sind offensichtlich Grenzen gesetzt. Für Ängste ist kein Grund vorhanden. Es besteht aber die reelle Hoffnung und Chance, die sog. Business Aviation, welche u.a. auch in Zürich zunehmend eingeeengt wird, in Altenrhein zu domicilieren sowie Spezialdestinationen (Mess- und Ferienflüge) anzubieten. Ein Ausbau wird deshalb primär in qualitativer Hinsicht möglich sein.

Verband Schweizer Flugplätze



Dr. Pierre Moreillon

Ehrenpräsident der Aerosuisse und Sekretär des Verbandes Schweiz. Flugplätze

Der Verband Schweizer Flugplätze vertritt acht Regionalflughäfen mit 40 Flugfeldern. Die 1981 gegründete Interessenvertretung hat etwa 450 assoziierte Mitglieder. Die acht Vorstandsmitglieder verfügen alle über wichtiges Know-how und Erfahrungen im Flugplatzwesen.

1981 wurde wegen des zunehmenden Druckes auf die Flugplätze der «Schweizer Flugplatzverein» mit der Zielsetzung gegründet, die Interessen der schweizerischen Flugplätze zu wahren sowie deren Existenz und Betrieb zu sichern. Anlässlich der Generalversammlung 2009 akzeptierten die über 50 Mitglieder eine Namensänderung auf neu «Verband Schweizer Flugplätze» (VSF) sowie eine Erweiterung der Zusammenarbeit mit vergleichbaren europäischen Organisationen, insbesondere vorerst mit der deutschen «Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V.». Heute gehören dem «Verband

Schweizer Flugplätze» VSF mit Sitz in Lausanne praktisch alle Kleinflugplätze der Schweiz an.

ERAC – EUROPEAN REGIONAL AERODROMES COMMUNITY

Der Verband der Schweizer Flugplätze VSF und die deutsche Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze IDRF haben diesen Frühling eine intensive Zusammenarbeit und gegenseitige Mitgliedschaft beschlossen.

Beide Verbände haben sich anschliessend entschieden, zusammen mit der EAA (European Airline Association) die EUROPEAN REGIONAL AERODROMES COMMUNITY ERAC zu gründen, um die Verteidigung der mittleren und kleineren Flugplätze auf europäischem Niveau zu verbessern.

Sicherheitskontrollgesetz (SKG) «gestorben»

Ständerat und Nationalrat haben das Nichteintreten auf das vom Bundesrat vorgeschlagene Bundesgesetz über die Prüfung und Kontrolle der technischen Sicherheit (SKG) beschlossen. Dieses Gesetz ist somit definitiv vom Tisch.

Zusammen mit AEROSUISSE und weiteren Mitkämpfern haben wir uns erfolgreich gegen dieses Gesetz und dessen Vorläufer (BGTS, BGRS) gewehrt.

Die Vorlage wäre mit weiteren Kosten und zusätzlichem administrativen Aufwand verbunden gewesen, für welche die Flugplätze hätten aufkommen müssen.

Teilrevision (I) des Luftfahrtgesetzes

Die Hearings der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates wurden am 24. August durchgeführt, und unser Verein wurde dabei angehört. Wir haben die Anliegen der mittleren und kleinen Flugplätze vertreten können.

Die Kommission hat seitdem lange Diskussionen über die neue Aufsichtsabgabe zur Finanzierung neuer Beamten des BAZL geführt. Sie kam zum Schluss, die Luftfahrtindustrie finanziell nicht mehr zu belasten und verlangt eine Finanzierung der neuen Stellen für die Sicherheit im BAZL über das Budget des Bundes. Nachdem die Kommission Zusatzinformationen über die Aufsichtsabgabe (Art. 6b) verlangt hatte, entschied sie mit 16 zu 10 Stimmen, die betreffenden Bestimmungen zu streichen.

Unser Verband freut sich über diesen ersten positiven Schritt, der einen grossen Einsatz der Luftfahrtkreise belohnt. Er wird weitere Aktionen im Hinblick auf die parlamentarischen Beratungen einleiten, um die Revisionsvorlage im Bereich der Infrastruktur noch zu verbessern.



Thomas E. Kern

CEO Flughafen Zürich AG

Die Flughafen Zürich AG

Als gemischtwirtschaftlich geführtes Unternehmen betreibt die Flughafen Zürich AG im Auftrag des Bundes die national und international etablierte Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz – den Flughafen Zürich. Die Flughafen Zürich AG ist eines von etwa 180 Unternehmen am Flughafen Zürich, die zusammen bei rund 15 000 Vollzeitstellen rund 24 000 Angestellte beschäftigen. Etwa 1 400 davon arbeiten beim Flughafen Zürich AG.



Die Studie des CFAC Center For Aviation Competence der Uni St.Gallen beweist: St.Gallen-Altenthein ist ein für die Geschäftsfluffahrt und die Wirtschaft wichtiger Standort.

Airport-Präsidenten-Konferenz 2009

Traditionell treffen sich zweimal im Jahr die Partner und die Geschäftsleitung des Airports zu einem Meinungsaustausch unter Leitung der VPFA. Bedeutend sind jeweils die Informationen der Airport-Verantwortlichen. Dass auch St.Gallen-Altenrhein unter dem Einbruch des Geschäftsfluffahrt zu leiden hat, ist kein Geheimnis. Viel mehr zu leiden hat der Flugplatz unter den unverständlich rigiden Auflagen des BAZL. Immerhin war zu vernehmen, dass die Lufthansa nach Übernahme der AUA deren Weiterbetrieb der Linie nach Wien zugesichert habe.

Die Fliegerschule Altenrhein FSA betreibt nun ein- und zweimotorige Flugzeuge des Typs DA-40 und DA-42. Ebenfalls mit diesem Flugzeugtyp wird inskünftig die Flugschule von Ruedi Kreuzer operieren. Bonsai Helikopter hat sich mit Heli Sitterdorf zur Heli Alpin zusammengeschlossen und wird inskünftig ab den Basen Sitterdorf, St.Gallen-Altenrhein und Zürich operieren.

Das Fliegermuseum Altenrhein verzeichnete 2009 weit mehr als 80 Führungen mit über 120 Einsätzen der Museumsführer. Anstelle des bestehenden Genossenschafts-Hangars soll ein Neubau errichtet werden. Verschiedene Oldtimer des FMA sollen im kommenden

Jahr auch im Rahmen des Jubiläums «100 Jahre Luftfahrt Schweiz» zum Einsatz kommen. Der in Altenrhein «beheimatete» Lear Jet ist von seinem Besitzer zwar verkauft worden. Der neue Eigentümer will das Symbol der FFA jedoch weiterhin im Museums hangarieren und von hier aus operieren. Und auch der weltweit einzigartige Helikopter Bristol Sycomore soll einer neuen Zukunft entgegengeführt werden.

Triet-Heilkopter durfte im Herbst an der «Messe am Berg» erfolgreich Rundflüge durchführen, zur Freude der Messebesucher und mit der klaren Unterstützung der Gemeinde.

Felix Meier



Die Heli Sitterdorf AG, die Bonsai Helikopter AG und Helvetic-heli vereinen sich zur HeliAlpin-Gruppe, um gemeinsame Ressourcen zu nutzen.

«Ein Kompliment für den Flugplatz»

Interview mit Bozi Fillipaj, St.Gallen



Foto von Bozi Fillipaj nach seinem 12. Transatlantik-Alleinflug mit seinem Globe Swift, Jahrgang 1946

Welche Beziehung haben Sie zum Airport?

Seit 1977 fliege ich in Altenrhein und habe die ganze Entwicklung miterlebt.

Was bedeutet Ihnen der Airport? Welche Bedeutung hat der Airport für Ihr Unternehmen?

Der Airport St.Gallen-Altenrhein gehört unabdingbar zur Region. Der Airport ist das Tor «zur Welt» und hat eine wichtige Funktion für die Wirtschaft.

Erinnern Sie sich an ein besonderes Erlebnis?

Die Eröffnung der Fluglinie nach Wien (Rheintalflug, Rolf Seewald), welche durch tatkräftige Unterstützung

der Vereinigung pro Flugplatz Altenrhein zustandekommt.

Sind Sie schon einmal ab Altenrhein geflogen und was haben Sie dabei erlebt (Linie / Charter / Privat / Flugzeug / Helikopter)?

Als Privatpilot mit Instrumentenfluglizenz habe ich schon einige Anflüge bei Nacht gemacht. Das Lichtermeer am Ufer des Bodensees ist dabei immer wieder ein besonderes Erlebnis. Auch nach vielen Auslandsflügen (USA, Atlantik-Crossings) lande ich gerne in Altenrhein. Die freundlichen Stimmen im Tower und die gute Zusammenarbeit mit den Mitarbeiterinnen und Mitar-

beitern der Airport Altenrhein AG sind ein Kompliment für den Flugplatz.

Positives oder Negatives aus Ihrer persönlichen Sicht zum Airport?

Die Einführung des Instrument-Lande-Systems (ILS) ist ein grosser Fortschritt und ermöglicht auch Anflüge bei schlechteren Wetterbedingungen. Negativ sind die meiner Meinung nach die übertriebenen Sicherheitsauflagen der Bundesbehörden.

Falls Sie sich als Aktionär/Aktionärin beteiligen könnten, warum würden Sie sich engagieren?

Ein Airport wie St.Gallen-Altenrhein gehört zur Infrastruktur einer Region und sollte wie die übrigen wichtigen Verkehrsträger vom Staat finanziert werden.

Welche Wünsche haben Sie an den Airport?

Der Airport St.Gallen-Altenrhein kann ein mässiges Wachstum gut verkraften. Für die Flugpassagiere besonders attraktiv sind die kurzen Check-In-Zeiten (20 – 30 Minuten vor Abflug) und die gute Erreichbarkeit.

Interview: Felix Meier

Ein Traum à la Jules Verne

Die Vereinigung Pro Flugplatz St.Gallen-Altenrhein präsentierte am 8. Mai mit einem Referat des Schweizer Astronauten Claude Nicollier das grösste Luftfahrtabenteuer des 21. Jahrhunderts – «Solar Impulse».

Es klingt wie ein Roman von Jules Verne: Ein Team von Abenteurern will, angetrieben ausschliesslich von Solarenergie, Tag und Nacht fliegen, um am Ende die Welt ohne Treibstoff und Schadstoffe zu umrunden. Was unmöglich scheint, wird bei «Solar Impulse» Wirklichkeit.

Die Vereinigung Pro Flugplatz St.Gallen-Altenrhein präsentierte das grösste Luftfahrtabenteuer des 21. Jahrhunderts. Dr. Claude Nicollier, Leiter der Flugtests bei «Solar Impulse», referierte über das ambitionierte Projekt. «Ein Projekt, dessen Ziel nur dann erreichbar sein wird, wenn wir die Grenzen der heutigen Technologien verschieben», wie Nicollier erklärte. Was es

heisst, an die Grenzen des Möglichen zu gehen und diese zu verschieben, weiss er als erster und einziger Schweizer, der je im Weltraum war, genau. Vier Mal startete Nicollier in einer Mission als Astronaut mit dem Space Shuttle in den Weltraum.

Von der Idee zur Umsetzung

Entstanden ist die Idee für «Solar Impulse» vor zehn Jahren, als das Abenteuer des Schweizer Bertrand Piccard, die Welt in einem Ballon zu umrunden, beinahe an einem Mangel an Treibstoff gescheitert wäre. Piccard gab sich damals das Versprechen, die Erde noch einmal zu umrunden. Aber dieses Mal ohne Treib- und Schadstoffe. Im Jahr 2003 startete «Solar Impulse» mit einer Machbarkeitsstudie. Der Take Off mit einer Umrundung der Erde in der Nähe des Äquators ist für Mai 2011 geplant. Zurzeit befindet sich das Projekt in der Prototyp- und virtuellen Testflugphase.

Dr. Claude Nicollier

Dr. Claude Nicollier, geboren am 2. September 1944 in Vevey, war der erste und bis jetzt einzige Schweizer, der den Weltraum besuchte. Als Teil eines Kooperationsprogramms der ESA mit der NASA flog er in den neunziger Jahren vier Mal ins All. Zuletzt vom 19. bis 27. Dezember 1999 mit einem Flug der Discovery (STS-103), bei welchem er sich zusammen mit der restlichen Crew als Service-Experte des Hubble-Weltraumteleskop bewährte. Dabei unternahm er seinen ersten Weltraumspaziergang und installierte neue Instrumente am Hubble.

Heute ist Dr. Claude Nicollier Professor an der École Polytechnique Fédérale de Lausanne. Im Projekt «Solar Impulse» ist er als Leiter der Flugtests tätig.



Bild: Rudolf Hirtl, St.Galler Tagblatt

Millimeterarbeit mit dem Helikopter

Goldach. Seit Ende August 2009 sind die neuen Produktionshallen der Firma Stürm AG mit dem bekannten Schriftzug versehen. Hergestellt wurden die Firmenelemente von der Litex AG in Appenzell, die spezialisiert ist auf Signalik an Gebäuden. Um die 200 Kilo schweren Elemente an der Fassade befestigen zu können, wurde ein Agusta Jet Ranger III von Helikopter-Service Triet in Altenrhein eingesetzt.

Ehe Chefpilot Roland Triet ins Cockpit stieg, führte er mit der Bodenmannschaft und den beiden beteiligten Fassadenkletterern ein ausführliches Briefing durch. Auffallend, wie viel Zeit sich der erfahrene Helikopterpilot dafür nahm. «Es ist sehr wichtig, dass jeder weiss, was er zu tun hat. Wir haben nur 5 Millimeter Spielraum, da muss jeder Handgriff sitzen.» Die Montageflüge selber gingen denn auch um einiges rascher über

die Bühne als die äusserst genau durchgeführten Vorbereitungsarbeiten. Peter Höhener, Gewerbekletterer aus Herisau, zeigte sich beeindruckt von der Präzision, mit der Roland Triet den Helikopter steuerte. «Wir hatten keinerlei Probleme, die Schriftzüge in die Halterungen zu führen.»

Rudolf Hirtl

«Flugzeuge wecken Sehnsüchte»

Interview mit Roland und Alexandra End, Hotel Weisses Rössli, Staad



Roland und Alexandra End freuen sich auf «fliegende» und weitere Gäste.

Welche Beziehung haben Sie zum Airport?

Ein Flughafen symbolisiert die Türe zur Faszination «Fliegen». Wie man ihn auch sehen und wahrnehmen mag, er ist eine moderne Errungenschaft der Menschheit. Unserem Hotel bringt er mit seinen internationalen Gästen einen Hauch von «weltmännischem Flair». Wir freuen uns über die Abwechslung, die «Weltenbummler» mit sich bringen.

Was bedeutet Ihnen der Airport?

Altenrhein bedeutet für uns die Anbindung an die grosse weite Welt. Er gibt uns die Möglichkeit, der täglichen Routine zu entfliehen und in wenigen Stunden in eine

neue Welt einzutauchen. Dank der Nähe zum Flughafen fühlen wir uns als «Flughafenhotel Altenrhein».

Durchreisende Gäste, Crew Mitglieder oder Gäste, die die Nacht vor dem Flug bei uns verbringen, alle Passagiere sind bei uns willkommen und können ihren Flug angenehm mit einem erholsamen Spaziergang am Bodensee verbinden.

Verbindet Sie ein besonderes Erlebnis mit dem Airport?

Als eindrückliches Erlebnis möchte ich die Flugschau von 2001 erwähnen. Super toll, was da durch die Lüfte schwebte, und wir mitten drin. Dann natürlich die Wasserflugzeuge «unserer Piloten» beim Start; oder der glücklich ausgegangene Absturz diesen Frühling; der Fürst von Liechtenstein bei uns vor seinem Flug; die Super Constellation und die Crew, die bei uns genächtigt hat; die Piloten der Schweizer Flugstaffel beim Abendessen oder unser Astronaut... Erlebnisse, die ohne Flughafen nicht möglich sind.

Sind Sie schon einmal ab Altenrhein geflogen und was haben Sie dabei erlebt?

Ein einmaliges Erlebnis konnten wir als Familie erleben. Ein Helikopterflug, bei dem mein Mann das Steuer in der Hand hielt. Das nahe Appenzeller Land, der Säntis, das Rheintal, der Bodensee, von oben einmalig!

Positives oder Negatives aus Ihrer persönlichen Sicht zum Airport?

Gegner führen immer den Lärm und die Emissionen ins Feld. Wo auf dieser Welt sind wir noch ohne Lärm? Es gibt immer die Kehrseite der Medaille, des Fortschritts, der Errungenschaften. Damit müssen wir leben. Für uns und unser Hotel sind die startenden und landenden Flugzeuge eine andere «Erlebnis-Gastronomie». Sie stören nicht und wecken doch Sehnsüchte...

Falls Sie sich als Aktionär/Aktionärin beteiligen könnten, warum würden Sie sich engagieren?

Die Chancen, die der Flughafen Altenrhein der Region bietet, sind einmalig. Wie sonst werden wir von der übrigen Welt wahrgenommen. Wer bietet uns diese Möglichkeiten, unserer «Eintönigkeit» zu entfliehen. Er ist unser Nabel zur Welt. Darum muss dieser Flughafen erhalten bleiben.

Welche Wünsche haben Sie an den Airport für die Zukunft?

Keine Frage: für uns zählen London und Mallorca. Ohne dass wir allerdings rege davon Gebrauch machen könnten, weil die Zeit fehlt. Darum wünschen wir, dass der Flugplatz erhalten bleibt, die nötige Akzeptanz in der Bevölkerung erhält und uns viele spannende Gäste aus der ganzen Welt zufrägt.

Interview: Felix Meier



Die Töchter der Lufthansa SWISS und AUA gemeinsam in LSZR. Wird damit St.Gallen-Altenrhein ein neuer Hub der LUFTHANSA? Keineswegs. Hier handelt es sich um einen Charterflug der SWISS im Oktober 2009.



Tino Dietsche

«1981 im St.Galler Rheintal geboren, habe ich als Schüler mit der Kamera meines Vaters zur Fotografie gefunden. Über die Jahre hinweg entwickelte sich das ganze zu mehr als nur einem Hobby.

Heute ist die Fotografie für mich eine Leidenschaft, egal ob im Helikopter für Luftaufnahmen, im Gras vor einem Insekt liegend oder unter der Wasseroberfläche im heimischen See oder im Meer.»

Weitere Informationen:
www.airpics4you.ch

«Many happy landings»

Interview mit Tino Dietsche, Ramp-Mitarbeiter Airport St.Gallen-Altenrhein und professioneller Aviatik-Fotograf und -Journalist

Welche Beziehung haben Sie zum Airport?

Ich habe eine sehr enge Beziehung zum Airport, zum einen habe ich hier meinen Arbeitsplatz und zum anderen eine Umgebung, in der ich mich einfach nur wohl fühle. Dem Airport St.Gallen-Altenrhein habe ich es auch zu verdanken, dass ich heute einen gewissen Namen unter den Aviatikfotografen habe, denn ohne die Möglichkeiten, die mir hier geboten wurden, wäre ich nie soweit gekommen.

Was bedeutet Ihnen der Airport?

Mir bedeutet der Airport sehr viel, hier finde ich immer wieder neue Ideen und kann diese in meinem Bildern umsetzen. Zudem kann ich hier Bilder realisieren, die an anderen Orten schlicht nicht möglich wären.

Verbindet Sie ein besonderes Erlebnis mit dem Airport?

Eines der letzten speziellen Erlebnisse ist sicherlich ein Flug im Pilatus PC-7 ab St.Gallen-Altenrhein rund um

das Alpsteingebiet. Aber auch sonst gibt es unzählige schöne Erlebnisse und Momente, die ich nicht missen möchte.

Sind Sie schon einmal ab Altenrhein geflogen und was haben Sie dabei erlebt (Linie / Charter / Privat / Flugzeug / Helikopter)?

Ich bin schon sehr oft ab Altenrhein geflogen, vom Charter bis zur kleinen Cessna. Erlebt habe ich dabei vor allem die schwer in Worte zu fassende Faszination der Fliegerei.

Positives oder Negatives aus Ihrer persönlichen Sicht zum Airport?

Für mich ist der Airport mit seinen verschiedensten Geschichten, Gesichtern und Momenten ein Ort, an dem ich mich wohl fühle und an dem ich mich gerne aufhalte. Negatives? Tja, davon gibt es auf der ganzen Welt eh viel zu viel, also lassen wir dies und gehen mit einer positiven Einstellung durchs Leben!

Falls Sie sich als Aktionär/Aktionärin beteiligen könnten, warum würden Sie sich engagieren?

Der Airport St.Gallen-Altenrhein sozusagen das Ostschweizer Tor zur Welt und deshalb von wirtschaftlicher Bedeutung. Gleichzeitig gibt es unzählige Branchen, die auf und um den Platz angesiedelt sind und für wertvolle Arbeitsplätze sorgen.

Welche Wünsche haben Sie an den Airport für die Zukunft?

«Many happy landings» und weiterhin eine solide Entwicklung.

Interview: Felix Meier

«Reibungsloser, freundlicher Service»

Interview mit Robert Friedmann, Sprecher der Konzernleitung der Würth-Gruppe



Robert Friedmann wünscht sich auch für die Zukunft eine unkomplizierte Abfertigung.

Welche Beziehung haben Sie / hat Ihr Unternehmen zum Airport?

Dadurch, dass die Würth-Gruppe ihren Konzernsitz für die Gesellschaften ausserhalb Deutschlands in Rorschach hat, ist der Airport Altenrhein für uns verkehrsgünstig gelegen. Er wird sowohl von Mitgliedern der Konzernführung als auch von Geschäftsführern aus aller Welt angefliegen.

Welche Bedeutung hat der Airport für Ihr Unternehmen?

Der Airport ist für uns ein wichtiger Teil der Infrastruktur, vor der Haustür unseres Konzernsitzes der Gesellschaften ausserhalb Deutschlands. Obwohl die Öff-

nungszeiten ungünstiger als in Friedrichshafen sind, ist die Strassenanbindung an Rorschach besser.

Sind Sie schon einmal ab Altenrhein geflogen und was haben Sie dabei erlebt (Linie / Charter / Privat / Flugzeug / Helikopter)?

Ich bin schon häufig aus Altenrhein mit einem unserer Firmenflugzeuge geflogen. An ein besonderes Erlebnis kann ich mich dabei nicht erinnern. Bisher lief bei meinen Flügen von und nach Altenrhein alles pünktlich und sicher.

Positives oder Negatives aus Ihrer persönlichen Sicht zum Airport?

Der Service und die Abfertigung auf dem Airport verliehen immer reibungslos. Die Wege sind kurz und das Personal des Flughafens ist mir dabei immer sehr freundlich begegnet. Es ist nicht auf allen Flughäfen selbstverständlich, dass sich das Handlingpersonal, selbst bei starkem Regen, vorbildlich um die Passagiere und das Gepäck bemüht.

Die Öffnungszeiten sind aus meiner Sicht nicht immer optimal. Im Winter wünsche ich mir, dass unsere Flugzeuge während des Aufenthaltes immer untergestellt werden können, um so die zeitaufwendige Enteisungsprozedur zu vermeiden.

Falls Sie sich als Aktionär/Aktionärin beteiligen könnten, warum würden Sie sich engagieren?

Eine Beteiligung steht derzeit nicht zur Debatte. Generell ist aber zu sagen, dass für uns als Konzern mit eigenen Firmenflugzeugen die Regionalflughäfen eine wichtige Bedeutung für die Verkehrsinfrastruktur der Regionen in Europa haben.

Deshalb engagieren wir uns sehr intensiv, speziell durch die Geschäftsführung unseres eigenen Adolf Würth Airports, im Vorstand der Interessenvertretung der Deutschen und Schweizer regionalen Flugplätze (IDRF).

Welche Wünsche haben Sie an den Airport für die Zukunft?

Es ist unbedingt notwendig, dass die Grundvoraussetzungen für die Business Aviation wie schnelle und unkomplizierte Abfertigung bei hoher Sicherheit auch in Zukunft trotz steigender Regulierungswut der Behörden erhalten bleiben.

Interview: Felix Meier

Bundesrat: Kein Moratorium für Flugshows

(AeCS) Der Nationalrat hat kürzlich in Übereinstimmung mit Verkehrsminister Moritz Leuenberger ein Moratorium für Flugshows in der Schweiz mit 118 zu 57 Stimmen abgelehnt. Die Motion war von den Grünen eingebracht worden.

Flugshows entsprächen keinem Bedürfnis der Bevölkerung und seien mit Blick auf eine zukunftsgerichtete Klimapolitik unangebracht, versuchte die Berner Grüne Franziska Teuscher zu überzeugen. Für Bun-

desrat Moritz Leuenberger sind nicht die Shows an sich ein Problem. Weit problematischer sei die Umweltbelastung durch die an- und abfahrenden Zuschauerinnen und Zuschauer. So seien beispielsweise beim Red Bull Air Race 2007 von den Flugzeugen 51 Tonnen CO₂ ausgestossen worden. Der Anreiseverkehr habe die Luft hingegen mit 853 Tonnen CO₂ belastet. Folgerichtig müssten, so die Diskussion im Bundesrat, alle Grossveranstaltungen verboten werden, weil der Hauptausstoss an CO₂ durch den An- und -Abreiseverkehr erfolgt. Nur Flugveranstaltungen

zu verbieten bedeutete Rechtsungleichheit, so Bundesrat Moritz Leuenberger weiter.

Kommentar der Redaktion: «Wer anderen eine Grube gräbt, fällt selbst hinein.» Frau Teuscher und ihre Gleichgesinnten glänzen durch einzigartige politische Ignoranz. Sie politisieren derart abgehoben vom Boden der Realität, dass sie ein Flug-Brevet bräuchten. Allerdings ist nicht damit zu rechnen, dass sie aufgrund ihrer Kurz- und Uneinsichtigkeit die Prüfungen bestehen würden.

Wirtschaftlich wichtig



(VPFA/pd) Regionalflugplätze leisten einen wertvollen Beitrag an die Wirtschaft. Zu diesem Schluss kommt eine breit angelegte Studie des CFAC.

Insbesondere die Schweiz ist auf ein funktionierendes Luftfahrt-System angewiesen. In den kommenden Jahren wird ein starkes Wachstum der Nachfrage nach Luftverkehrs-Leistungen erwartet. Regionalflugplätze stellen einen wichtigen Teil der Luftverkehrs-Infrastruktur dar. Sie können die Landesflughäfen entlasten, eine Pufferfunktion bei Kapazitätsengpässen einnehmen und Werte für die Region und deren Bevölkerung schaffen. Bezüglich des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein hält die Studie zusammenfassend fest: «Der Flugplatz St.Gallen-Altenrhein nimmt insbesondere in den Bereichen des Linienverkehrs und der Business Aviation eine Funktion wahr. Die Wichtigkeit des Flugplatzes wird von den österreichischen Unternehmen höher eingeschätzt als von den schweizerischen, was sich auch in einer intensiveren Nutzung durch dieselben nieder-

schlägt. Der Flugplatz dient den Unternehmen als Anbindung an den internationalen Luftverkehr und erhöht die Erreichbarkeit der Kunden. In der stark industrialisierten Region ist zudem ein Unterschied bei Unternehmen mit Expansionszielen im Ausland festzustellen. Diese Unternehmen gestehen dem Flugplatz eine höhere Wichtigkeit bei der Erreichbarkeit von Kunden und als Standortfaktor für das eigenen Unternehmen im generellen zu.»

Eine Studie der Universität St.Gallen

Gemäss Studie sind Regionalflugplätze ein wichtiger Bestandteil der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Die ganze Studie kann unter www.cfac.ch eingesehen werden. Sie wurde durch das Center for Aviation Competence der Universität St.Gallen (CFAC-HSG) lanciert und erstellt mit der Beteiligung des BAZL, des Kantons St.Gallen, des Fürstentums Liechtenstein, der Industriellenvereinigung Vorarlberg und folgender Flugplätze: St.Gallen-Altenrhein, Samedan, Sion, Grenchen, Bern-Belp, Lugano.

Zivilluftfahrt: Erholung in Sicht

Die guten Meldungen häufen sich: Die International Air Transport Association (IATA) hat die Verkehrszahlen für den Monat Oktober 2009 bekanntgegeben. Danach ist die Passagierfrage gegenüber Oktober 2008 um 0,5 Prozent gestiegen. Die internationale Frachtnachfrage hat stark zugelegt und liegt nun 0,5 Prozent un-

ter dem Vorjahr. Verglichen mit einem Rückgang um 5,4 Prozent im September 2009 ist dies eine signifikante Verbesserung. Die Auslastung lag mit 78 Prozent im Passagier- und 54,1 Prozent im Cargoverkehr weiterhin auf einem Niveau wie vor der Wirtschaftskrise.

Im Zug hin und im Jet zurück

Er wollte ein Vorbild sein und reiste im Zug an den Klimagipfel in Kopenhagen. Die Aktion trug Bundesrat Moritz Leuenberger lobende Schlagzeilen ein: «Im Klimaexpress nach Kopenhagen», «Wenn Klimaschützer eine Reise tun» oder «Gute Idee – der Klima-Zug», schallte es aus dem Blätterwald. Man war sich einig: Das ist etwas Gutes. Einzig die Carfahrer stimmten nicht in den Chor ein, denn sie hätten Leuenberger gern in den Norden chauffiert – umweltfreundlicher und billiger, wie sie behaupteten.

Für deutlich weniger Aufsehen sorgte Leuenbergers Rückreise. Den Medien war sie keine Zeile wert – und das erstaunt nicht. Denn die schöne Geschichte vom Klimaexpress fand keine Fortsetzung. Bundesrat Moritz Leuenberger nahm den Flieger. Auf den ersten Blick irgendwie verständlich, denn die Flugverbindungen zwischen Dänemark und der Schweiz sind gut. So fliegen Swiss und SAS täglich nicht weniger als fünfmal hin und her. Offenbar passte aber keiner der Flüge in Leuenbergers Agenda. Ein Bundesratsjet musste her. Und wie kam das magistrale Flugzeug in den hohen Norden? Natürlich fliegend – und leer.

(Quelle: Zürichsee-Zeitung/Lea Wertheimer/31.12.2009)

Lärmbelastung Schweiz

Gemäss dem neuesten Bericht des Bundesamtes für Umwelt BAFU zur Lärmbelastung in der Schweiz ist der Strassenverkehr die bedeutendste Lärmquelle. Auf dem zweiten Platz folgt der Schienenverkehr noch vor dem Luftverkehr. In der Schweiz sind tagsüber rund 1,2 Millionen Menschen, also 16 Prozent der Bevölkerung, schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt. Während der Nacht sind es dann «nur» noch rund 10 Prozent. Der Strassenverkehr verursacht einen Lärmteppich, der sich über grosse Teile der Schweiz ausbreitet. Vom Schienenverkehr sind tagsüber «nur» 70 000 und nachts 140 000 Personen betroffen. Sie leben in schmalen Korridoren entlang der Bahnlinien. Der Fluglärm hingegen konzentriert sich auf die Regionen um die beiden Landesflughäfen Zürich und Genf. Tagsüber sind 65 000 Personen von erhöhtem Lärm über 65 Dezibel betroffen und nachts 95 000 von über 50 Dezibel. Der grösste Teil des Fluglärms wird zudem vom zivilen Luftverkehr verursacht.

(Quelle: COCKPIT 1-2010)



Der grösste Doppeldecker der Welt zu Gast in Altenthein.

Ein Vierteljahrhundert für die Aviatik



Hier hilft noch der Flugkapitän beim Einsteigen.

Mit einem Jubiläumsanlass am Bodensee blickte die Vereinigung Pro Flugplatz St.Gallen-Altenthein am Wochenende auf ihr 25-jähriges Bestehen zurück. Zahlreiche Gäste aus dem Dreiländereck feierten mit der VPFA die erfolgreiche Geschichte der regionalen Bewegung zugunsten der Luftfahrt.

Mit 1000 PS und 180 Stundenkilometern im grössten Doppeldecker der Welt rund um den Säntis und den Business Airport St.Gallen-Altenthein von oben – die Vereinigung Pro Flugplatz St.Gallen-Altenthein bot ihren Mitgliedern und Interessierten mit Sonderflügen einen einmaligen Blick auf das «Tor zur Welt» am Bodensee. Zahlreiche Besucherinnen und Besucher waren dabei und feierten mit der VPFA ihr 25-jähriges Jubiläum. Als Geburtstagsgeschenk wurden der VPFA

die Gebühren von Airport und Skyguide erlassen. Herzlichen Dank. Ein Vierteljahrhundert setzt sich die VPFA schon für die Förderung des Luftverkehrs in der Region Ostschweiz – Rheintal – Vorarlberg ein.

Ein Blick zurück und nach vorn

Heute unterstützt sie den Flugplatz auch bei der Organisation eines umweltgerechten Betriebs und koordiniert die Bestrebungen gleichgesinnter Organisationen. «Mit unserer Arbeit waren wir gerade in den vergangenen Jahren, durchaus erfolgreich» erzählt VPFA-Präsident Felix Meier. «Die regionale Luftfahrt ist heute in Altenthein fest verankert».

In Zukunft möchte die VPFA noch mehr für eine positive Entwicklung des Airport tun. «Eine strategische Partnerschaft mit dem Flughafen wird dafür die Vorausset-

25 Jahre VPFA 1984 – 2009

Liebe VPFA-Mitglieder

Weitsichtig waren jene, welche 1984 die VPFA ins Leben gerufen haben. Damals kandidierte ein in den Fliegerkreisen bekannter Flugplatzgegner für einen Sitz im Gemeinderat Thal. Wenige Idealisten haben damals erreicht, dass ein in der Gemeinde ansässiger Privat-Pilot für diesen Flugplatzgegner im Gemeinderat Einzug hielt. Nach dieser «Mission» haben die Initianten beraten, was man gegen die damals einzigartige politische Bewegung gegen den Flugplatz Altenrhein unternehmen könnte. Aus diesem Grund entstand die VEREINIGUNG PRO FLUGPLATZ ALTENRHEIN. In den ersten Jahren konnten mehrere tausend Sympathisanten und Mitglieder gewonnen werden.

In der Chronik der VPFA heisst es: «Es ist unerlässlich, dass sich gesamtschweizerisch regional «Pro Flugplatz Organisationen» aufbauen. Politiker brauchen ein Gegengewicht, um wieder dem Volkswillen entsprechend entscheiden zu können oder zu müssen. Zudem muss eine Kooperation zwischen den einzelnen Regionen aufgebaut werden, um stark und wirksam auftreten zu können.»

Der Flugplatz Altenrhein ist in der Zwischenzeit zum Flugplatz St.Gallen-Altenrhein mutiert. Die Besitzverhältnisse waren wechselhaft, die Entwicklung der

regionalen Luftfahrt anhaltend positiv und die Verankerung bei Industrie und Wirtschaft ist eindeutig und zunehmend. Die bestehende flugplanmässige Verbindung ab Altenrhein nach Wien sowie die weltweit prosperierende Entwicklung der Geschäftsflugfahrt bieten einzigartige Vorteile. Als Arbeitgeber ermöglichen der Flugplatz und seine Partner wichtige Arbeits- und Ausbildungsplätze in verschiedenen Berufen der Luftfahrt und angrenzenden Bereichen. Denn ohne kompetent ausgebildete Luftfahrzeug-Mechaniker und seriös geschulte und geprüfte Piloten fliegt kein Flugzeug. Und vielen tausend Bürgerinnen und Bürgern, vor allem auch der Jugend, bietet die Fliegerei eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung.

Ein Regional-Flugplatz ist ein bedeutender Standortfaktor für die Wirtschaft, und die Luftfahrt fördert den Wohlstand der Bevölkerung. So schreibt es der Bundesrat in seinem Bericht zur Luftfahrtpolitik. Der Airport St.Gallen-Altenrhein ist für die Ostschweiz und das Land Vorarlberg «das Tor zur Welt». Dessen Entwicklung ist wirtschaftlich und inskünftig vermehrt politisch zu fördern. Dazu will die VPFA weiterhin beitragen. Wir danken den vielen Hundert natürlichen und juristischen Mitgliedern für deren Vertrauen und deren Unterstützung.

Felix Meier, Präsident

zungen schaffen», erklärt Bruno Scherrer, Vizepräsident und Aktuar. «Auch die zunehmende Unterstützung, die wir aus Wirtschaftskreisen bekommen, wird dazu beitragen.»

Business Airport markant gefördert

Gegründet wurde die Vereinigung Pro Flugplatz Altenrhein am 08. Dezember 1984 von einigen wenigen Idealisten. Ihr Ziel: den Flugplatz Altenrhein zu fördern und politisch zu unterstützen. Heute macht die VPFA der Bevölkerung und Wirtschaft im Dreiländereck des Flugplatzes als Standortfaktor bekannt. Zur positiven Entwicklung des Business Airport hat diese mit ihrer Arbeit wesentlich beigetragen. Und die VPFA wird auch in Zukunft am Ball bleiben.



AN-2. Ein Flugerlebnis für Jung und Alt.



Mit modernsten Flügeln in die Zukunft

Fliegerschule St.Gallen-Altentrhein stellt Flotte um

Die Fliegerschule St.Gallen-Altentrhein setzt in der Ausbildung von Piloten neben höchster Professionalität auch auf modernste Technologie – und entlastet damit die Umwelt. Am Dienstag landete in Altentrhein mit der Diamond DA40 das erste von drei bestellten neuen Flugzeugen.

Vom Privat- bis zum Linienpiloten, modernste Technologie ist heute ein zentraler Bestandteil jeder Pilotenausbildung. Und wird es in Zukunft noch mehr sein. Aus diesem Grund fasste die Fliegerschule St.Gallen-Altentrhein bereits 2007 den Entschluss, neben der hohen Professionalität in der Ausbildung auch bei ihrer Flotte auf State of the Art zu setzen. Somit werden alle

Flugzeuge der FSA mit Glascockpit, dem Avionik-System Garmin G1000 sowie Jet-Fuel-Motoren (Diesel) ausgestattet sein. Die ersten zwei Flugzeuge mietet die FSA aus operativen Gründen direkt vom Hersteller Diamond.

Für die Umwelt bringen die neuen Flugzeuge eine wesentliche Entlastung. Statt mit hochverbleitem Treibstoff (AVGAS) werden die Motoren mit Jet-Fuel (Diesel) betrieben. Die Diamond DA40 hat einen um 50 Prozent geringeren Treibstoffverbrauch. Ein weiterer Vorteil der Umstellung: Mindestens ein Flugzeug der neuen Flotte ist für den Instrumentenflug ausgerüstet. Die Fluglehrer der FSA können also in Zukunft auch bei Nebel starten und ihre Schülerinnen und Schüler an der Sonne ausbilden.

Im Zuge der Umstellung auf die neue Generation von Flugzeugen bietet die FSA ihren Schülerinnen und Schülern günstige Garmin G1000-Kurse an. Die FSA bemüht sich, die Kosten, die durch die zusätzlich notwendige theoretische Qualifizierung entstehen, so gering wie möglich zu halten.

Auch weiterhin abheben werden die älteren Flugzeuge der FSA. Die Cessna 152 HB-CQI, die Cessna 172 HB-CCT sowie die Robin HB-KFU werden in Zukunft vermietet beziehungsweise teilweise (noch) in der Ausbildung eingesetzt. Die Trinidad HB-KON wurde Ende Juli 2009 verkauft.



Pilot für einen Tag

Jugendliche Behinderte vom Verein Rhyboot hatten einen Tag die Gelegenheit, hinter die Kulissen der Fliegerschule St.Gallen-Altenrhein zu schauen. Als Highlight des Tages hiess es, in die Luft zu gehen mit einem neuen Diamond-DA40 Flugzeug.

Altstätten/Altenrhein. Am Donnerstag war ein Begegnungstag des Vereins Rhyboot Altstätten und der Fliegerschule St.Gallen-Altenrhein. Aufgeregt waren die Jugendlichen, als sie bei der Fliegerschule eintrafen. Erste Flugzeuge hoben in die Luft ab, Piloten, Sicherheitsleute und Flugplatz-Angestellte gingen konzentriert ihrer täglichen Arbeit nach. Die Rhyboot-Mitglieder

Benjamin und Matthias sind noch nie in ihrem Leben geflogen. Natürlich war es da schon ein grosses Abenteuer, gleich bei der Pilotenschule mitarbeiten zu können und mit Piloten und Angestellten zu diskutieren.

Kommunikation «Tower»

Auch in der hochtechnisierten Welt von Glascockpits, Jet-Fuel-Triebwerken und Flugsimulatoren der Pilotenschule stecken Menschen. Auch hier sind einfachere und alltägliche administrative Arbeiten und Abläufe nötig. So konnten die behinderten Menschen zuerst im Hauptbüro Flugpläne und Rechnungen einpacken. Danach ging es in den «Tower», welcher beeindruckte. «Über Starten und Landen zu entscheiden,

mit Piloten zu kommunizieren und die technischen Geräte zu beherrschen gefällt mir», erzählte Benjamin vom Verein Rhyboot.

Faszination Fliegen

Nachdem der Hangar A1 der Flugzeuge inspiziert und gefegt war, ging es dem Höhepunkt des Tages entgegen. Die Mitglieder des Vereins Rhyboot sowie Peter Ott, Pilot und Fluglehrer der Fliegerschule, bereiteten sich auf einen Flug vor. Zusammen wurde die Checkliste der Diamond DA40 durchgegangen. Ott erklärte seinen Co-Piloten, wie die Technik des Glascockpits funktioniert, bevor es hiess «Take Off» dem Sämtis entgegen.



Der Fluglehrer Peter Ott von der Fliegerschule St.Gallen-Altenrhein erklärt den jungen Männern, wie das hochtechnisierte Flugzeug Diamond DA40 funktioniert.

3. Internationale Ballontage Alpenrheintal 2010

Im Rahmen von «100 Jahre Luftfahrt Schweiz» finden vom 19. bis 22. August 2010 in Widnau SG die Dritten Internationalen Ballontage Alpenrheintal statt. 50 Ballone aus der Schweiz und Europa werden sich in spannenden Ballonfahrten-Wettkämpfen messen.

Anreise der Ballon-Teams wird der Donnerstag, 19. August 2010, sein. Am Freitagmorgen starten die Wettbewerbe. Abends findet das wunderschöne «Night-Glow» zu Musik entlang des Rheinufers statt.

Am Samstag, 21. August 2010, bieten die Organisatoren einen interessanten und für die Ost-

schweiz und Vorarlberg einmaligen Flugtag mit Beteiligung von historischen Flugzeugen, Helikoptern, der REGA und der Schweizer Luftwaffe sowie vielen anderen Attraktionen, bevor sich die Ballon-Teams am Sonntag luftig verabschieden.

www.ballontage-alpenrheintal.ch
www.110jahreluftfahrt.ch



AeCS-2010-Projekt

«100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz»



(AeCS) Hinter dem Anlass «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» stehen namhafte Persönlichkeiten. Nicht weniger als 26 Personen aus Politik, Aviatik, Wissenschaft, Sport und Verkehr unterstützen die Aktivitäten im Jubiläumsjahr:

Bundesrat Moritz Leuenberger; Alt-Bundesrat Samuel Schmid; Ständerat Filippo Lombardi; Nationalräte Adrian Amstutz, Max Binder, Urs Hany, Norbert Hochreutener, Thomas Hurter, Rudolf Joder und Johann N. Schneider-Ammann; Kommandant Luftwaffe Kkdt Markus Gygax; Kkdt ad Christophe Keckeis; Pro-Aero-Präsident KKdt ad Hansruedi Fehrlin; BAZL-Direktor Peter Müller; Skyguide-CEO Daniel Weder; Swiss-CEO

Harry Hohmeister; VR-Mitglied RUAG Holding AG Toni J. Wicki, REGA-CEO Ernst Kohler; Verkehrshaus-Direktor Daniel Suter; FAI-Präsident Pierre Portmann; Aero-suisse-Präsident Paul Kurrus; Präsident Swiss International Airport Association SIAA Robert Deillon; Swiss-Olympic Präsident Jörg Schild; Prof. Dr. Claude Nicollier; Dr. Bertrand Piccard.

Die 3. Internationalen Ballontage Alpenrheintal 2010 stehen auch unter dem Stern von «100 Jahre Luftfahrt» und finden vom 19. bis 22. August 2010 in CH-Widnau und A-Lustenau statt.

www.100jahreluftfahrt.ch

www.ballontage-alpenrheintal.ch

Folgende Firmen haben uns 2009 unterstützt, wofür wir herzlich danken:

Airport St.Gallen – Altentrhein (Sponsor) | Alcan Airex AG, Sins | Alois Buschor AG, Altstätten | Alpin Verwaltungs AG, Gossau | Bruno Lüchinger AG, Oberriet | BWB Altentrhein AG, Altentrhein | Carlos Martinez Architekten AG, Widnau | CDS Bauingenieure AG, Au | Cristuzzi Immobilien Treuhand AG, Heerbrugg | E,T&H Werbeagentur, Rorschach (Sponsor) | Fliegermuseum Altentrhein | Florin Rupper-Nessler, Rorschacherberg | Garage Thurnheer AG, Diepoldsau | Gautschi AG, St.Margrethen | Gen. Fliegerschule Altentrhein | GIFAS-Electric GmbH, Rheineck | Hermann Schläpfer, Rorschacherberg | Huber und Monsch AG, St.Gallen | Kühnis AG, Oberriet | Lüchinger Metallbau AG, Kriessern | Müggler Spengler-technik, Altstätten | Polygena AG, Altstätten | Projekt AG, Heerbrugg | RT Immobilien Treuhand AG, Altstätten | Rüesch Druck AG, Rheineck | Scheuermann AG, Goldach | Schneider Fritz, Staad | Skyguide Altentrhein (Sponsor) | SternGarage.ch AG, Heerbrugg | Stürm AG, Goldach | Volksbank Bodensee AG, St.Margrethen | Wälli AG Ingenieure, Arbon | Wegelin + Co., St.Gallen | Züco AG, Rebstein

Impressum

Redaktion: Felix Meier, Vereinigung Pro Flugplatz St.Gallen-Altentrhein

Gestaltung: E,T&H Werbeagentur AG BSW, Rorschach SG

Druck: Rüesch-Druck AG, Rheineck SG; Bilder: Tino Dietsche

Cockpit
Das Schweizer Luftfahrt-Magazin 



www.airpics4you.ch

Die Bilder des Airport LSZR in diesem VPFA aktuell sind von Tino Dietsche. Noch mehr faszinierende Aufnahmen finden Sie auf seiner Website.



Vereinigung

Pro Flugplatz St.Gallen-Altentrhein

Postfach 7, CH-9423 Altentrhein

www.vpfa.ch