

Das Berner Flughafenmagazin

BERN

Airport

Ausgabe 4/Dezember 2014



Airport Inside
Von Icemen und
Iceladies

Kunde/Partner
Lions Air Group –
Vielfältigkeit ist Trumpf

Porträt
Matthias Zwahlen:
Ramper seit 25 Jahren



Red Combat

Always on time.



Foto: Piatus Aircraft Ltd

General Aviation – ein wichtiger aviatischer Grundpfeiler

Liebe Leserinnen, liebe Leser

In 14 Thesen hat die Aerosuisse, Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt, kürzlich zuhanden des Bundesrats ihre Vorstellungen zur künftigen Ausrichtung der Schweizer Luftfahrtpolitik dargelegt.

Die meisten Länder haben längst erkannt, dass wirtschaftliche Entwicklung und der Wohlstand massgeblich von einem leistungsfähigen Luftfahrtsystem abhängen. Der Luftverkehr ist unbestritten Teil des öffentlichen Verkehrs. Jedermann kann ihn nutzen. Jeder dritte ausländische Tourist erreicht die Schweiz auf dem Luftweg. Ein Drittel der wertmässigen Exporte verlässt die Schweiz per Luftfracht. Unser Land gehört pro Kopf der Bevölkerung zu den Ländern mit der weltweit höchsten Luftverkehrsnachfrage.

These 2 befasst sich mit Bildung und Forschung. Darin heisst es: «Die Luft- und Raumfahrt ist auf einen hervorragend ausgebildeten Nachwuchs in allen Sparten angewiesen. In den Berufszweigen bestehen genügend qualifizierte Weiterbildungsangebote.»

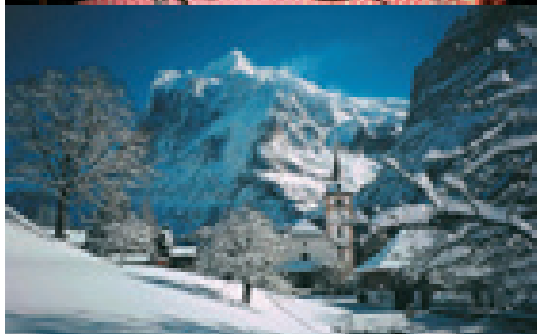
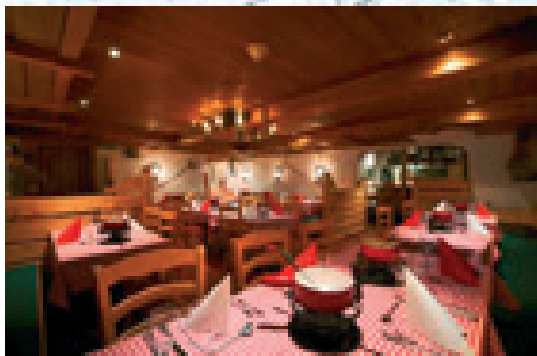
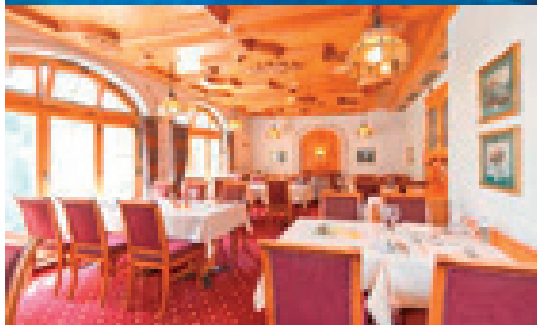
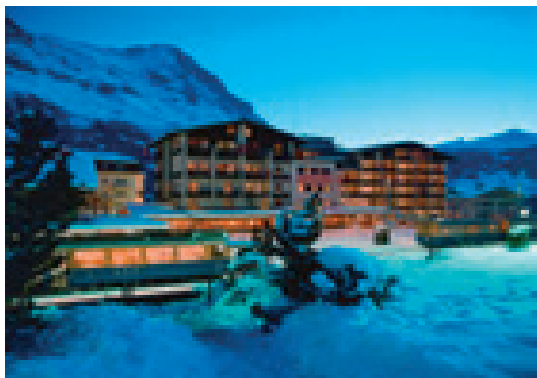
In These 8 lesen wir: «Die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation) ist ein wichtiger Grundpfeiler des Luftfahrtsystems der Schweiz. Der Erhalt und die gezielte Förderung der General Aviation, deren Infrastruktur sowie der Zugang zum Luftraum liegen im Interesse der gesamten Aviatik.» Wie wahr! Die ersten Ausbildungsschritte aller Piloten, seien es spätere Verkehrs-, Luftfracht-, Freizeit-, Militär- oder Rettungspiloten, beginnen unabdingbar im Cockpit eines Leichtflugzeuges an einem dezentralen Standort. Zumeist in einem lokalen Aero-Club. Dies bildet die Basis und das Rückgrat eines starken, über das ganze Land verteilten, wirtschaftlich, gesellschaftlich und aviatisch fein verzahnten Luftverkehr-Gesamtsystems Schweiz.

Darum betonen wir auch hier abermals: Unzählige Schweizer Pilotinnen und Piloten absolvierten ihre ersten Lufthüpfen auf der Gras- bzw. Betonpiste des Berner Flughafens, zumeist in einer der Sparten des Aero-Clubs. Sie sitzen heute im Cockpit eines Grossraumflugzeuges, am Helikoptersteuer, pilotieren ein Militärflugzeug, sind im Segelflugzeug unterwegs oder haben ganz einfach das Fliegen zur Passion gemacht.

Der Aero-Club der Schweiz AeCS sowie seine Sparten und Sektionen, auch der Berner Aero-Club BAeC, setzen sich ein für ein sinnvolles Nebeneinander im Luftraum und eine kontinuierliche Pilotenausbildung – denn ohne diese hat die Luftfahrt keine Zukunft! Der Himmel muss weiterhin für alle da sein und darf nicht morgen nur noch aus Luft bestehen.



Peter Dürig,
Präsident Berner Aero-Club



Abschalten, loslassen und einfach genießen!

Shut down, relax and simply enjoy!

Im Herzen des schönen Gletscherdorfes liegt das **3***Superior Derby Hotel Grindelwald**. 69 komfortable Zimmer unterschiedlicher Kategorien, dazu **gute Schweizer Küche** in zwei verschiedenen Restaurants und die Lage direkt am Bahnhof von Grindelwald machen das Derby Hotel zum idealen Ausgangspunkt für Ihre Winterferien in der **Jungfrau region**.

*The **3***Superior Hotel Derby Grindelwald** is situated in the heart of the beautiful village and directly at the train station. With 69 comfortable rooms and **delicious Swiss specialities** in two restaurants the hotel is the ideal place for your winter holidays at the **Jungfrau region**.*

Für Skifahrer und Schneewanderer:

Arrangement „Top Ski“ für 7 Nächte

inklusive Frühstück oder Halbpension, 6 Tage Ski- oder Wanderpass
ab CHF 878,00 pro Person mit Skipass
ab CHF 831,00 pro Person mit Winterwanderpass

Arrangement „Almost all inclusive“ für 3 oder 7 Nächte

inklusive Halbpension, Skipass und Skimiete
ab CHF 669,00 pro Person für 3 Tage
ab CHF 1'352,00 pro Person für 7 Tage

For skiers and snow hikers:

Package „Top Ski“ for 7 nights

including breakfast or half board, 6 days ski or hiking pass
from CHF 878,00 per person with skipass
from CHF 831,00 per person with hiking pass

Package „Almost all inclusive“ for 3 or 7 nights

including half board, ski pass and ski rental
from CHF 669,00 per person for 3 days
from CHF 1'352,00 per person for 7 days

...und für alle Skywork-Passagiere:

gegen Vorlage Ihres Skywork-Boardingpasses erhalten Sie 10% Rabatt auf Ihre erste Restaurantrechnung!

(der Rabatt gilt einmalig pro Person namentlich auf dem Boardingpass erwähnt und kann nicht mit anderen Vergünstigungen kumuliert werden)

...and for all Skywork-passengers:

show your Skywork-Boardingpass and get 10% discount on your first restaurant bill!

(the discount is only valid once per person named on the boarding pass and cannot be cumulated with other discounts)

Hotel Derby Grindelwald, Dorfstrasse 75, CH – 3818 Grindelwald

Tel. +41 (33) 854 54 61 / Fax +41 (33) 853 24 26

E-Mail: info@derby-grindelwald.ch / www.derby-grindelwald.ch



Neues Gastro-Konzept: ZFV löst Valora ab (Seite 9)



Flugplanung und Streckenentwicklung bei SkyWork Airlines (Seite 12)



LTDB-Chef Paul Thoma: «Der Berner Flughafen ist für uns optimal.» (Seite 7)

Inhalt

Editorial

General Aviation - ein wichtiger aviatischer Grundpfeiler	3
---	---

Kunde/Partner

LTDB-Chef Paul Thoma: «Der Berner Flughafen ist für uns optimal»	7
Lions Air Group	16

Airport Inside

ZFV löst Valora ab	9
Linien- und saisonale Flüge ab Bern. Die Übersicht	18
Flughafen-Infos	20
Impressum	20
Mehrere Hundert Jahre Flughafen-Erfahrung treffen sich	23
Von Icemen und Iceladies	24
Aktuelles in Kürze	27

Airlines

Flugplanung und Streckenentwicklung bei SkyWork Airlines	12
--	----

Porträt

Matthias Zwahlen: Ramper seit 25 Jahren	15
---	----

Support

Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr IGBL	29
Berner Aero-Club	30
Verein pro belpmoos	33

Titelseite: Die Gulfstream-Baureihe ist seit Jahren ein Klassiker unter den Langstrecken-Business-Jets. Das Bild zeigt die Gulfstream G4SP N800J kurz vor dem Start auf der Piste 32. Foto: Chris Haag

Adelboden – Lenk... *dänk!*



Midweek Special | Adelboden – Lenk... *dänk!*

1 Top-Preis für 2 Top-Tage in einem der Top 3 Skigebiete der Schweiz – noch Fragen? Adelboden – Lenk... *dänk!*
www.lenk-simmental.ch
www.adelboden.ch

2–3 Übernachtungen inkl. Frühstück in Adelboden oder an der Lenk.
2–3 Tagesskipässe in der Skiregion Adelboden – Lenk.

Ab CHF 181.–



6. Belle Epoque Woche Kandersteg 18.–25. Januar 2015

Damen und Herren promenieren mit Hüten durch Kandersteg, auf der Natureisbahn wird dem Eissport gefrönt, neben den Skifahrern von heute präsentiert die Nostalgiegruppe das Skifahren von gestern, nostalgische Menus,

dekorierte Schaufenster und Bedienung in historischer Kleidung – das Leben wie vor 100 Jahren!
www.kandersteg.ch/belle-epoque



Henris

Restaurant & Lounge
Catering & Events
Inflight Catering



KULINARISCHE HÖHENFLÜGE

Nicht nur in der Luft, sondern auch landauf
landab in der ganzen Schweiz

www.henris.ch

Ein Betrieb der ZFV-Unternehmungen



Sicher unterwegs. *Mit der weltoffenen Reiseversicherung.*

MobiTour

Die Mobiliar

Versicherungen & Vorsorge

Generalagentur Christoph Schmutz, Bahnhofplatz
3123 Belp, Telefon 031 818 44 44, e-mail belp@mobi.ch

LTDB-Chef Paul Thoma:

«Der Berner Flughafen ist für uns optimal»

Chef des seit Jahrzehnten auf dem Berner Flughafen angesiedelten Lufttransportdienstes des Bundes (LTDB) ist seit Herbst 2011 Paul Thoma. Der 48-jährige Oberstleutnant, ehemaliges Mitglied der Patrouille Suisse, wirkt auch im Verwaltungsrat des Berner Flughafens.

Das breitgefächerte Einsatzspektrum der in der Bundesbasis hangarierten Flächenflugzeuge und Helikopter - sie gehören zum Lufttransportdienst des Bundes LTDB - umfasst VIP-Flüge, Vermessungs- und Ausschaffungsflüge, Versorgungsflüge für Swisssint, Überwachungsflüge für Polizei und Grenzwachtkorps, Einsatzflüge für das Kommando Spezialkräfte, Flüge zu Gunsten von Kampagnen der Armee usw.

Langjähriger Airportnutzer

Viele dieser Missionen - ob Kurz-, Mittel- oder Langstreckenflüge - haben den Flughafen Bern als Abflug- und Ankunftsort. So zählt denn die Luftwaffe zu den ältesten und konstantesten Teilnehmern am hiesigen Airport. Aber auch andere Schweizer Flugplätze dienen je nach Gegebenheit den diversen offiziellen aviatischen Transportzwecken.

Neun Militärberufspiloten unter Leitung von Paul Thoma (Stellvertreter: Oberstlt Thomas Moser) sind im LTDB am Flughafen Bern mit den fliegerischen Aufgaben betraut.

Berufspilot mit breiter Erfahrung

Im militärischen Flugbetrieb (Vampire, Hunter, Hawk, Tiger, P-3, PC 7) und als Linienspilot auf Kurz- und Langstrecke (Airbus 320 und 330) bei der ehemaligen Swissair verfügt Paul Thoma über ein fundiertes aviatisches Wissen und ein breites Netzwerk. Thoma ist ein Aviatiker «durch und durch», verlief doch sein beruflicher Werdegang in unterschiedlichen Bereichen der Luftfahrt.

Begonnen hat alles mit der damaligen fliegerischen Vorschulung (FVS) auf dem Kleinflugplatz Lommis in der Ostschweiz im legendären «Bravo»-Schulflugzeug. Die Selektionsstufen bestand Thoma problemlos. Danach wählte er die Fliegerlaufbahn.

Im Bern Airport Magazin 3/13 gab Paul Thoma zu Protokoll: «Die Bundesbasis hat einerseits einen prominenten Standort auf dem Flughafen Bern,

andererseits mit dem Modell «Bundesbasis» einen für die Belange des Lufttransportdienstes des Bundes optimalen Flughafen.»

Ab und zu fragen sich Aussenstehende, ob denn der LTDB für Bundesräte und sonstige VIP-Berechtigte (Militär- und Parlamentsspitzen usw.) nötig sei. Ob diese Repräsentanten nicht auch die normalen öffentlichen Verkehrsmittel für ihre Transportbedürfnisse benützen könnten. Paul Thoma: «Wer weiss, wie ausgefüllt ein Arbeitstag dieser Leute ist, wie zeitkritisch sich ihre Termine hier und dort, Tag für Tag, präsentieren, kommt rasch zur Einsicht, dass dieses Pensum ohne den staatlichen Lufttransportdienst kaum zu bewältigen wäre.»

Als Vertreter sowohl des Bundesamts für Zivilluftfahrt BAZL wie auch der Luftwaffe gehört Paul Thoma dem Verwaltungsrat des Flughafens Bern an, wo er sich für einen unabhängigen Standort-Flughafen Bern einsetzt.

«Ruhe bewahren, darüber schlafen, den neuen Tag mit erweiterter Sicht angehen»: So umreist Oberstleutnant Paul Thoma sein Lebensmotto. Und weiter: «Der Bundesstadt-Flughafen ist eine Perle, zu der man Sorgen tragen muss.» - Auch dem muss wohl nichts weiter zugefügt werden.

Rolf Ellwanger



Vertreter des BAZL wie der Luftwaffe im Verwaltungsrat des Berner Flughafens: Paul Thoma.



Eingangspartie zum LTDB bei Tor 2.



Das Flaggschiff des Lufttransportdienstes des Bundes: die Dassault Falcon 900 EX EASY II (siehe auch Airport Magazin 3/13).

Gestrichenes Projekt «Trümmerraum»

Die Schweizer Luftwaffe ist seit 1936 auf dem Belpmoos präsent. Im September 1939 begann der Zweite Weltkrieg. Das war das einstweilige «Aus» für die Berner Zivilliegerei. Nun erfüllte täglich das Gebrumm von Militärflugzeugen die Luft um das Belpmoos. Das sollte während sechs Jahren so bleiben. Die ab anfangs 1997 erstellte neue Bundesbasis, unterteilt in drei etwa gleich grosse Flugzeughangars mit 9-12 Metern Höhe, angegliedert ein dreigeschossiger Bürobau mit Piloten- und Schulungsräumen sowie ein Unterstand für Treibstoff- und Betriebsfahrzeuge, konnte Mitte 1998 offiziell in Betrieb genommen werden.

Ein ursprünglich im UG vorgesehener, grosser «Trümmerraum» wurde aus Kostengründen und weil er zu wenig genützt worden wäre, nicht realisiert. Die Baukosten des insgesamt 136 Meter langen Gebäudekomplexes inkl. Infrastrukturkosten, Strassenverlegung, Abstellflächen usw. beliefen sich auf 16,7 Mio. Franken. RE

Übernachten Sie an Ihrem Geburtstag gratis!



Lassen Sie sich von unseren Simmenhof-Hits überraschen

40 gemütlich eingerichtete Zimmer, 4 Restaurants, grosse Sonnenterrasse mit unvergesslichem Bergpanorama, Wellnessbereich mit Hallenbad und Aussenbad, 32°C (auch im Winter), Sauna, Solarium, Dampfbad, Tepidarium, Erlebnisduche, Eisgrotte, Infrarotkabine, Wassermassagebett.

«Das 4-Stern-Hotel mit den 5-Stern-Einrichtungen zu 3-Stern-Preisen»

...klingt das nicht verlockend?
Haben wir Sie «gluschtig» gemacht?

Weitere Informationen erhalten Sie unter:
Hotel Simmenhof, CH-3775 Lenk i.S.
Telefon: +41(33) 736 34 34
simmenhof@bluewin.ch
www.simmenhof.ch



Ab Juni 2015 wird auf Landseite des Terminalgebäudes neu das flexible Kaffeebar-Food-Konzept «Momento» realisiert, wo während des ganzen Tages kalte und warme Snacks serviert werden.

ZFV löst Valora ab

Ab Juni 2015 übernimmt die Hotel- und Gastronomiegruppe ZFV-Unternehmungen die Terminal-Restaurations von der bisher zuständigen Valora-Gruppe. Mit einem neuen Konzept inkl. baulicher Änderungen will man den Bedürfnissen von Flughafengästen und Passagieren noch besser entsprechen.



ZFV CEO Andreas Hunziker: «Frische regionale Produkte anbieten.»

Fotos: Kofli Eitwanger/ZfV

Seit drei Jahren ist Henris Inflight Catering, ein Brand der Hotel- und Gastronomiegruppe ZFV, für das tägliche Bord-Catering der in Bern startenden und landenden Flugzeuge zuständig (siehe Airport Magazin 4/13). Ab Mitte 2015 gibt es eine weitere Etappe für das kontinuierlich expandierende, schweizweit tätige Unternehmen durch Übernahme des bisherigen Selbstbedienungscafés im Flughafen-Terminalgebäude.

Wir haben dem CEO des ZFV, Andreas Hunziker, einige Fragen gestellt.

Andreas Hunziker, welche Ziele verfolgen Sie mit der Übernahme des Terminalrestaurants am Berner Flughafen?

Seit drei Jahren ist Henris Inflight Catering für die Bordverpflegung verantwortlich. Das Gastronomiepotenzial am Flughafen Bern-Belp ist auf Land- und Luftseite für die Mitarbeitenden und Passagiere unseres Erachtens noch nicht ausgeschöpft. Unser Ziel ist es, die Flughafen-

verpflegung mit einem frischen, regionalen und abwechslungsreichen Gastronomieangebot inklusive Duty-free weiterzuentwickeln.

Welche Neuerungen bzw. Besonderheiten ergeben sich daraus?

Auf Landseite des Terminalgebäudes wird neu unser flexibles Kaffeebar-Food-Konzept «Momento» realisiert. An einer modernen Verkaufstheke werden den ganzen Tag über qualitativ hochwertige Kaffeespezialitäten sowie schmackhafte kalte und warme Snacks serviert. Um die Mittagszeit ergänzen unkomplizierte Schüsselerichte das täglich frische Angebot, welches die Passagiere und auch Flughafenmitarbeitenden an Bistro- und Stehtischen sowie in der kleinen Lounge geniessen können. Auf dem Vorplatz befindet sich eine grosszügige, bestuhlte Terrasse mit Blick auf das Rollfeld. An frequenzstarken Sommertagen werden hier an einer Aussenbar zusätzlich kalte Getränke, Snacks und Glace angeboten. Airside gibt es heute an beiden Terminals ➤



In der Kiosckecke werden Zeitungen und Impulsartikel erhältlich sein. Neu wird es einen kleinen Convenience-Store mit Lebensmitteln und Frischprodukten geben.

eine kleine Kaffeebar mit Duty-free-Angeboten. Neu realisieren wir im Schengen-Terminal eine Variante der landseitigen Momento-Kaffeebar. Die Restauration im Non-Schengen-Terminal wird aufgegeben und durch ein attraktives Automatenkonzept ersetzt. Das Duty-free-Angebot wird in Zusammenarbeit mit The Nuance Group neu zusammengestellt und die Warenpräsentation optimiert.

Können Sie die baulichen Pläne noch konkreter skizzieren?

In einer ersten Phase werden wir im Frühling 2015 die Erlebnis- und Besucherterrassen am Terminal in Angriff nehmen. Im Winter 2015/16 sollen das Facelifting und die Realisierung des Kaffeebar-Food-Konzepts «Momento» erfolgen.

Wie sieht ab Sommer 2015 die Speise- bzw. Getränkekarte für die Gäste aus?

Grundsätzlich wird das Angebot wenn immer möglich frisch und mit regionalen Produkten hergestellt. Die Verpflegung reicht vom täglich wechselnden Schüsselgericht, einer sogenannten «Daily Bowl», mit internationalen (z. B. mediterranen und panasiatischen), aber auch urschweizerischen Rezepten über saisonale Salate und frische Sandwiches bis hin zu Fruchtigem und Süßem. Auch bei den Getränken gibt es für jeden Geschmack das Passende - seien es ein kräftiger Espresso, verschiedene Teespezialitäten oder ein erfrischender Apéro.

Ein anderer Angebotsbereich ist der Kiosk. Was ändert sich allenfalls hier?

In der Kiosckecke sind Zeitungen und Impulsartikel erhältlich. Im offenen Raum direkt neben dem Eingang wird ein kleiner Convenience-Store mit einer Self-Service-Kaffeemaschine, alltäglichen Lebensmitteln und Frischprodukten sowie ausgesuchten Souvenirartikeln etabliert.

Werden die bisherigen Valora-Mitarbeitenden vom ZFV weiterbeschäftigt?

Ja, unser Ziel ist es natürlich, möglichst viele bestehende Mitarbeitende

weiter zu beschäftigen. So können wir unter anderem wertvolles Wissen über den Flughafen und bisher gemachte Erfahrungen in unsere Arbeit einfließen lassen.

Uns würde zum Schluss interessieren, welche Tipps Sie als Gastronomieunternehmer ans Berner Flughafen-Publikum haben.

Der Flughafen Bern-Belp ist ein äusserst spannender Ort zum Verweilen. Insbesondere die Besucherterrasse ist aus meiner Sicht ein Geheimtipp für Besucherinnen und Besucher. Aus nächster Nähe kann man dort die startenden und landenden Flugzeuge beobachten und dazu erst noch etwas Feines essen und trinken. Wir freuen uns jedenfalls auf zahlreiche Gäste, ob mit oder ohne Reiseziel.

Rolf Ellwanger

ZFV im Überblick

Der ZFV ist ein traditionsreiches Schweizer Unternehmen mit den Tätigkeitsschwerpunkten Hotellerie, Gastronomie und Bäckerei-Konditorei. Gut 2500 Mitarbeitende sorgen schweizweit in rund 150 Betrieben täglich für das Wohl von Gästen, Kundinnen und Kunden aus dem In- und Ausland. Zum Unternehmen gehören die Sorell Hotels Switzerland, verschiedene öffentliche Gourmet-, Trend- und Museumsrestaurants, zahlreiche Personalrestaurants, Schul- und Universitätsmensen sowie die Kleiner Bäckerei-Konditorei. Der ZFV ist ebenfalls in der Messe- und Stadiogastronomie sowie in den Bereichen Catering und Events tätig. Im Jahr 2013 wurden ein Gesamtumsatz von CHF 219,8 Millionen und ein Betriebsergebnis (EBTDA) von CHF 26,3 Millionen Franken erzielt.

BERN⁺ AIRPORT

Das Tor zu den Berner und Walliser Alpen

www.flughafenbern.ch



Fliegen nach Bern bietet lauter Vorteile:

Sie sind 10 Minuten nach der Landung bereits im Mietwagen, Taxi oder Transferbus und profitieren von einem rundum erstklassigen und familienfreundlichen Flughafen-service! Nur 45 Minuten später sind Sie bereits an Ihrem Ferienort im Berner Oberland und 90 Minuten später im Wallis.

Flugplanung und Streckenentwicklung bei SkyWork Airlines

Eine Ungarin liefert das nötige Fachwissen und die Erfahrung



Emese Sugar plant die Flugstrecken der Airline.

Es ist ähnlich wie beim elektrischen Strom: Kaum jemand macht sich Gedanken darüber, was sich hinter der Steckdose verbirgt und wie ein alltäglich verfügbares Produkt entsteht. Kaum jemand, ausser den für die Erstellung des Produkts oder der Dienstleistung Verantwortlichen selbst.

Nicht dass ein Flugplan und die Streckenentwicklung einer Airline gerade etwas Alltägliches wäre, aber meistens stecken eben anspruchsvolle und verantwortungsvolle Arbeiten hinter scheinbaren Banalitäten. Wer diese Aufgaben ausführt, muss sie auch mögen, denn sie werden im Hintergrund erledigt und selten erntet man dafür Applaus.

Emese Sugar ist als Manager Scheduling & Network Development verantwortlich für die Planung des künftigen Streckennetzes und des meist ein Jahr im Voraus auszuarbeitenden Flugplans der SkyWork Airlines. Mit ihren Vorschlägen zur Optimierung der eingesetzten Mittel, also der heute aus fünf 31-plätzigern D0-328 bestehenden

Flotte und den Flugbesatzungen, trägt sie einen wichtigen Beitrag zur Führung des Unternehmens bei und nimmt damit indirekt Einfluss auf die Geschäftspolitik der Fluggesellschaft.

Der gebürtigen Ungarin wurde von der Geschäftsleitung vor gut einem Jahr die Verantwortung für diese Aufgabe übertragen. Eine Aufgabe, die ein sehr grosses Wissen voraussetzt und sie schon gereizt hat, als sie noch als Dispatcherin und als Leiterin des Operation Control Centers bei SkyWork Airlines tätig war. Der Weg zu diesen anspruchsvollen aviatischen Berufen führte sie von Budapest über die USA und Kanada in die Schweiz und war oft mühsam und entbehrungsreich.

«I had a dream»

Beim Gespräch mit ihrem Vater verglich der als Anästhesist Tätige die Phasen des künstlichen Schlafs mit denen eines Flugs vom Start über den Reiseflug bis zur Landung. Die ehrgeizige Emese wollte es jedoch selber schaffen. Anstatt sich für den Arztberuf zu begeistern, wurde die damals Dreizehnjährige vom virus aviaticus angesteckt. Mit achtzehn Jahren hatte sie Gelegenheit, nach Kuwait zu reisen. Durch den faszinierenden Anblick der aufgehenden Sonne hoch über der Wüste brach der Virus nach einer mehrjährigen Inkubationszeit endgültig aus: Fliegen,

Flugzeuge, Luftfahrt, das wars, was sie wollte in ihrem Leben! Nur, wie sollte der Traum Wirklichkeit werden? Sie leistete sich zunächst mit 19 Jahren erste Segelflugstunden und befasste sich mit der Theorie des Fliegens. Das Gehalt ihrer ersten Stelle bei Malev Air Tours war viel zu gering, um sich eine Ausbildung zur Privatpilotin leisten zu können. Eigentlich ein aussichtsloses Unterfangen. Doch der Traum vom Fliegen und ihre Willenskraft waren stärker!

Emese Sugar verkaufte ihr Fahrrad, löste ein Flugticket Budapest-New York einfach und folgte dem Ruf einer Freundin in die USA, wo Babysitterinnen gesucht wurden. Zurück in Ungarn konnte sie nun endlich den ersehnten Pilotenschein erwerben. Mit der Übersetzung eines Theorielehrgangs für Privatpiloten ins Ungarische verdiente sie sich Flugstunden. Vom Abschluss eines qualifizierten Berufs in einer Airline war sie aber immer noch weit entfernt. Mit ihrem Job als Praktikantin bei Farnair Hungary Ltd. und dem Ersparnen aus dem Babysitterjob hatte sie das Geld für das erste Jahr am Georgian College nördlich von Toronto beisammen. Sie schrieb sich hier für einen dreijährigen Kurs in Aviation Management ein. Um den Aufenthalt für die restlichen zwei Jahre bezahlen zu können, musste sie neben ihrem Vollzeitstudium einen 50-%-Job als Hauswartin annehmen. Wenn die Kolleginnen

und Kollegen die Freizeit genossen, begann Emese Sugar mit Rasenmähen, Reparaturarbeiten am Haus und Raumpflege.

Ihre Anstrengungen wurden nach langen drei Jahren belohnt mit dem erfolgreichen Abschluss am College und der Anerkennung durch die College-Leitung, die sie für die begehrte Dean's List nominierten.

2009 erwarb sie an der Sheffield School of Aeronautics ihre Lizenz als FAA Flight Dispatcherin und hatte so endlich, nach einer entbehrungsreichen Zeit, den Schlüssel für den Einstieg in einen anspruchsvollen Beruf in der Luftfahrt erworben. Dank ihrem breiten Wissen ist sie gerade für eine kleinere Airline eine sehr wertvolle und mehrfach einsetzbare Spezialistin. Neben ihrer anspruchsvollen Arbeit strebt die Powerfrau, deren zweite Passion das Motorrad ist, zurzeit noch einen MBA-Abschluss bei einer Fernuniversität an.

Scheduling & Network Development

Das heutige Aufgabengebiet von Emese Sugar, also die Streckenentwicklung und Flugplanung, umfasst die drei Bereiche Netzwerkplanung, Flotteneinsatzplanung und Ausarbeitung von (künftigen) Flugplänen. Die «Werkzeuge», die Emese Sugar für ihre Arbeit braucht, sind Statistiken und Kennzahlen aus der laufenden und aus früheren Flugbetriebsperioden. Es sind Kennzahlen über die Wirtschaftlichkeit der SkyWork-Strecken, die Verfügbarkeit der Flugbesatzungen, Trends in der Tourismusindustrie, neue Luftverkehrsvorschriften und veränderte Kundenbedürfnisse, die sie zur Optimierung der Ressourcen Mensch und Maschinen einsetzt. Nach eingehenden Analysen formt sie daraus mit Hilfe raffinierter Computerprogramme Schritt für Schritt die Mosaiksteine, die schliesslich zu Optionen für künftige Strecken und zu neuen Flugplänen führen. Aufgrund dieser fundierten Grundlagen kann sich nun die Geschäftsleitung für eine der vorgeschlagenen Varianten entscheiden.

Das Umsetzen von der Planung in die Realität ist oft auch mit Änderungen verbunden, die dem Menschen als «Gewohnheitstier» zuwiderlaufen. Besatzungen, die zu anderen Zeiten zum Einsatz kommen oder die sich an abweichende Aufenthaltszeiten gewöhnen müssen, deponieren zuweilen ihren Unmut auch bei der Planerin. Emese Sugar ist indessen stolz auf ihren wichtigen Beitrag zur Zufriedenheit der Passagiere und zum Erfolg der SkyWork Airlines.

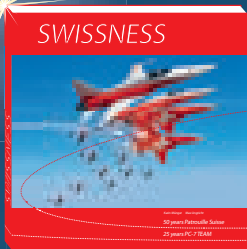
Andreas Fuhrmann



Winterflugplan 2014–2015.

Neue Flugzeuge erfordern neue Planung: Dornier 328 noch im Einsatz (unten).





SWISSNESS **Neuerscheinung**
50 years Patrouille Suisse – 25 years PC-7 TEAM

Karin Münger und Max Ungricht.
Zwei Jubiläen – ein Buch! Format 300 x 300 mm,
232 Seiten, davon zwei 115-cm-Panoramaseiten
mit den Flugprogrammen 2014 beider Teams.
Viersprachiger Text d / f / e / i,
Hardcover, gebunden.

CHF 69.– statt CHF 79.–, zzgl. Versand



Abenteuer Helikopter

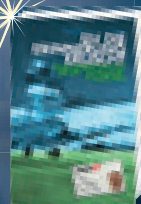
Peter Aegerter.
Einsätze rund um die Helikopter, seine Be-
gegnungen mit Menschen und immer wieder
sein Blick in die Natur. Format 297 x 210 mm,
192 Seiten, mit kartoniertem und
laminiertem Umschlag.

CHF 39.– statt CHF 44.50, zzgl. Versand



Geschenk für Schnellesschlossene:

+ Die ersten 25 Besteller erhalten
eine App gratis zum Buch dazu!



«Eh die Erinnerung erlischt»

Fritz Völker war über 40 Jahre lang bei
der Swissair tätig. Ein wertvolles
Zeitdokument, der Nachwelt überliefert –
eh die Erinnerung erlischt.
Format 160 x 240 mm, 600 Seiten, Hardcover,
gebunden.

CHF 12.– statt CHF 48.–, zzgl. Versand

Bundle
SWISSNESS +
«Eh die Erinnerung erlischt»
=
CHF 79.–
statt CHF 81.–
zzgl. Versand

Bundle
Abenteuer Helikopter +
«Eh die Erinnerung erlischt»
=
CHF 49.–
statt CHF 51.–
zzgl. Versand

Bundle
SWISSNESS +
Abenteuer Helikopter +
«Eh die Erinnerung erlischt»
=
CHF 99.– statt CHF 108.–
zzgl. Versand
CHF 119.– statt CHF 120.–
zzgl. Versand

Die neuen Cockpit-Kalender 2015 sind da!

Cockpit-Kalender 2015

7 Sorten. Jeden Monat ein Hammerbild!
Format 494 x 334 mm. Auf einem eigenen Blatt
finden Sie interessante Beschreibungen der
abgebildeten Flugzeugtypen.

CHF 39.80 pro Sorte, zzgl. Versand



VERLAG Cockpit
Jordi AG – das Medienhaus

**Probe lesen und bestellen Sie bequem unter verlag.jordibelp.ch.
Bestellen Sie per Mail: verlag@jordibelp.ch. Telefonisch: 031 818 01 27.**

Matthias Zwahlen:

Ramper seit 25 Jahren

Ein langjähriger Airport-Mitarbeiter auf dem Tarmac ist Matthias Zwahlen. Als junger Ramper trat er 1990 in die damalige Alpar AG ein. Er kann somit im 2015 das 25. Dienstjubiläum feiern. Schon sein Vater arbeitete auf dem Berner Flughafen.

Viele Aufgaben, Arbeiten, Vorkehrungen fallen zum sicheren und wirtschaftlichen Betrieb eines Flughafens an – auf den Pisten und Abstellflächen (Tarmac), rund um die Luftfahrzeuge, in den Hangars und Gebäuden, auf dem Flughafengelände.

Stichwortartig eine Auswahl

Pistenreinigung und -kontrolle, Schneeräumen, Flugzeugbetankung, Flugzeugenteisung, Flugzeugeinweisung, Gepäck röntgen, Gepäcktransport inkl. ein- und ausladen in die Maschinen, Ladeplan ausfüllen, Grasmähen, Feuerwehripikett, Abfertigung Flüge der General Aviation, Begleiten von VIP-Konvois, Reparatur an Geräten und Einrichtungen, Instandhalten von Gebäuden usw.: Eine anspruchsvolle Palette von Aufgaben, abwechselnd ausgeführt von insgesamt rund 30 Rampern (alle mit abgeschlossener Berufslehre) im Zweischichtbetrieb. Hinzu kommen für die Mitarbeitenden periodische Schulungen und auch Tests.

All dies kennt Matthias Zwahlen (45) aus eigener Tätigkeit, seit der gelernte Automechaniker im Mai 1990 als Ramper zur damaligen Flughafenhalterin Alpar AG stiess. Er konnte jetzt das Hobby Flugzeuge mit dem Beruf verbinden.

Wie's Wetter auch sei ...

Matthias Zwahlen kennt auch das Wetter mit seinen wechselnden Eigenschaften. Sei's warm, kalt, schwül, nass oder trocken, windstill oder züggig, hell oder dunkel – stets sorgen der inzwischen zum Ramp Handling Agent und Bereichsleiter Winterdienst beförderte Zwahlen und seine zur jeweiligen Schicht eingeteilten Kollegen für einen reibungslosen, präzisen Flughafenbetrieb – drinnen und draussen.

«Eigenverantwortung, Flexibilität und Dienstleistungsbewusstsein sind bei diesem Job eine unabdingbare Voraussetzung», vernehmen wir von unserem Gesprächspartner. Besonders herausfordernd sei dabei der tägliche Spagat zwischen Sicherheitsanforderungen und wirtschaftlich optimalen Arbeitsabläufen. Neben den vielfältigen Arbeiten hat der jeweilige Ramp Controller auch hoheitliche Aufgaben.

Dazu heisst es im Pflichtenheft etwa: «Öffnen des Flughafens für den Flugverkehr und schliessen am Abend», «Flughafen während Tagesbetrieb falls erforderlich vorübergehend schliessen», «Kontrollieren von Ausweisen und Lizenzen auf ihre Gültigkeit», «Verwarnungen gegenüber fliegendem Personal und Flughafenbenutzern/Mitarbeitenden», «Ein Startverbot erteilen, wenn Flugzeug oder Crew nicht in einem flugtüchtigen Zustand zu sein scheinen, mit Information an die vorgesetzten Stellen» usw.

Diese nicht abschliessende Aufzählung belegt die Bedeutung der Aufgaben im Dienst eines bereits am Boden beginnenden, jederzeit sicheren Flugbetriebs.

Wer so lang in einer wichtigen «Hintergrundaufgabe» auf dem Flughafen tätig ist, braucht ein ausgleichendes Hobby. Das ist bei Matthias Zwahlen nicht anders. Naheliegender dreht es sich, wie bereits angetönt, ums Fliegen: Unser Mann sammelt, baut und pflegt zuhause Modellflug-



Matthias Zwahlen im Marshaller-Pistenkontrollfahrzeug.



Fotos: Rolf Ellwanger/zvg

zeuge, vorzugsweise aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs.

«Ich kann dabei gut abschalten und erfahre so auch etwas über die Geschichte des jeweiligen Flugzeugtyps.» Aber auch andere Flugzeuge interessieren ihn sehr. «Entsprechend bin ich oft eine gefragte Ansprechperson bei meinen Kollegen, wenn es um Geschichte und technische Daten der Flugzeuge geht.»

Wie kann es anders sein: Auch zuhause sind (Modell-) Flugzeuge omnipräsent (oben links).

Als Bereichsleiter Winterdienst leistet Matthias Zwahlen beim Flugzeugenteisen präzise Arbeit (oben rechts).

Rolf Ellwanger

Lions Air Group

Die vielfältigste Unternehmung der schweizerischen Zivilluftfahrt

Die verschiedenen historisch gewachsenen Einzelfirmen hat der Unternehmer und Pilot Jürg Fleischmann 2008 unter das Dach der Lions Air Group AG zusammengefasst. Weitere kamen seither dazu.

Die Firmengruppe stellt wohl eines der interessantesten, vielfältigsten und anspruchsvollsten Betätigungsfelder der modernen Zivilluftfahrt dar.

In dieser Hinsicht steht dem auch der fliegerische Palmarès des Firmeninhabers in nichts nach:

Als ehemaliger Militär-, Swissair- und Rega-Pilot hat Jürg Fleischmann 1987 die Lions Air AG gegründet. Seine Flugbücher totalisieren über 13 500 Flugstunden und Flugerfahrung auf über 100 verschiedenen Helikopter- und Flugzeugtypen. Durch seine aussergewöhnlichen Einsätze, etwa als Pilot des «Red Bull Air Race Helikopters» oder als offizieller TV-Pilot an praktisch allen Formel-1-Rennen rund um den Erdball, wurden seine Leistungen auch international gewürdigt. 2009 und 2010 durften er und sein Team in New York einen prestigeträchtigen Emmy Award entgegennehmen.

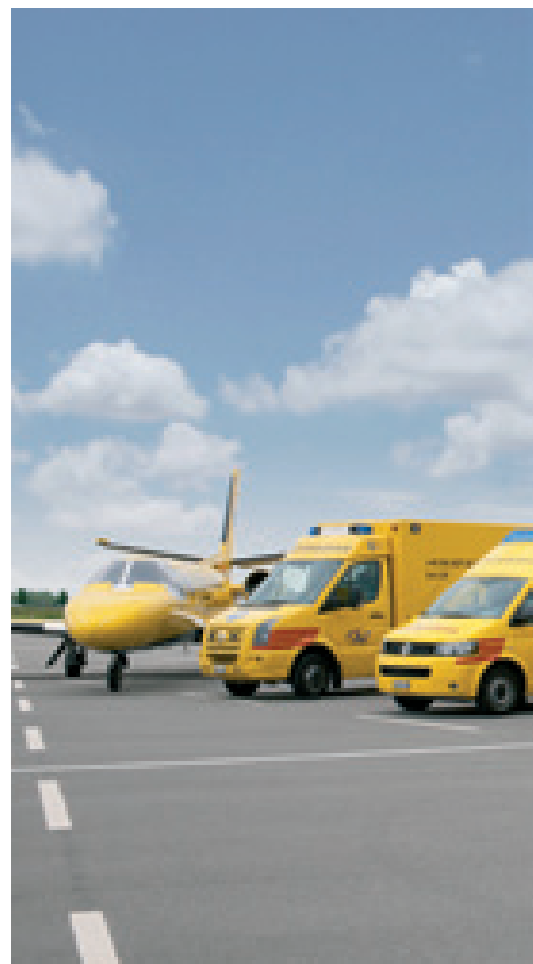
Unternehmungen

Die Firmen Lions Air, Skymedia und Skyair sind seit über 25 Jahren im klassischen Lufttrans-

portgeschäft mit Flugzeugen und Helikoptern tätig. Sie betreiben Passagier- und Warentransporte, Foto- und Ausbildungsflüge weltweit und auf hohem Niveau. Skyair stellt den technischen Unterhalt für alle Flugzeuge und Helikopter des Unternehmens sicher und bietet ihre Leistungen auch Dritten an.

Mit der Filmproduktionsfirma SkyEmotions, die spezialisiert ist auf Luftaufnahmen für Fotografie- und Filmprojekte, gehören Jürg Fleischmann und sein Team zur Weltspitze. Sie produzieren mit den eigenen erschütterungsfreien onboard-Kamerasystemen seit mehr als zehn Jahren eindruckliche und kreative Bildwelten aus der Luft.

Skylink setzt den Pilatus PC-12 als fliegende Relaisstation für grossräumige Sportanlässe, wie beispielsweise die Tour de Suisse, oder Langstreckenrennen und Marathonläufe ein. Dutzende von Kameras am Boden, in der Luft (aus den Helikoptern von Skymedia) und auf Motorrädern senden ihre Bilder zur Relaisstation, die sie via Übertragungswagen zum TV-Sender weiterleitet. Wir alle können dann die Resultate dieses kom-



Transportmittel der Alpine Air Ambulance (AAA).

plexen Zusammenspiels an unserem Fernsehgerät mitverfolgen.

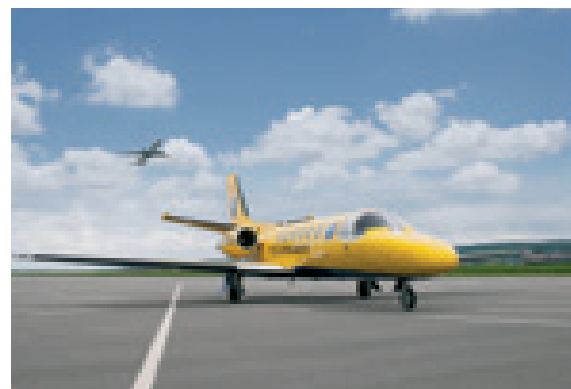
Erst 2011 kam mit Alpine Air Ambulance AAA ein neuer Spross zur Unternehmensgruppe des 51-jährigen Jürg Fleischmann. Es war auch eine Überraschung für die Schweiz: Mit AAA tauchte plötzlich ein neuer Flugrettungs- und Repatriie-



Intensivheli EC 135 «Lions 1» der AAA.



Jürg Fleischmann, Präsident und Vorsitzender der Geschäftsleitung der Lions Air Group AG.



Ambulanzjet Cessna Citation B der AAA.



Agusta Westland A 109 S Grand.

rungsanbieter im kecken Gelb des TCS am Himmel auf. Mit Birrfeld als Basis werden mit dem Intensivheli «Lions 1» seither auch Primärrettungen und Patiententransporte (Einbindung ins Rettungsnetz 144) durchgeführt. Die medizinische Kompetenz wird durch die Kooperation mit der Klinik Hirslanden gewährleistet. Sie führt auch die erforderlichen Aus- und Weiterbildungen für das Ambulanzteam durch und stellt so die hohe medizinische Qualität der Rettungen, Repatriierungen oder Patientenverlegungen sicher. Eine ganz besondere, oft auch logistische Herausforderung hat AAA mit der Durchführung

des Transports von Spenderorganen und spezialisierten Operationsteams angenommen. Auch dies mit Erfolg: Die AAA ist als «Preferred Partner» von Swisstransplant für alle Organtransporte in der Schweiz zuständig. In ihren News Nr. 23 vom Juni 2014 (www.swisstransplant.org) schildert Swisstransplant das präzise Zusammenspiel in einem lesenswerten Bericht. Die Lions Air Group fliegt den Flughafen Bern mit ihren Businessjets und Helikoptern an und schätzt nach eigenen Angaben den Service und die Organisation der Flughafendienstleistungen sehr.

Andreas Fuhrmann



Foto: Lukas Rösler

Falcon 900 B der Lions Air.

Firmen Lions Air Group

	LIONSAIR	SKYMEDIA	SKYAIR	ALPINE AIR AMBULANCE (mit TCS)	SKYEMOTIONS	SKYLINK	VIASUISSE (Beteiligung)
Flotte	1 Falcon 900 B 1 Hawker 800 1 Pilatus PC-12 + Bombardier-Jets von Kunden	1 AW 139 1 Agusta A 109 E 1 AW A 109 S 1 Eurocopter BO 105		1 Cessna Citation B 1 Eurocopter EC 135 1 Agusta A 109 E			
Geschäftszweck	Passagiertransporte mit Flugzeugen und Helikoptern; VIP-, Business- und Event-Sonderflüge	Einsatz der gesamten Heliflotte	Unterhalt der Flz.- und Heliflotte	<ul style="list-style-type: none"> Weltweite Ambulanztransporte Medizinische Transporte Transporte von Organtransplantaten und OP-Teams 	Film- und Multimedia-Produktionen	Wireless Video Relais-Lösungen (mit PC-12)	Verkehrsinformationszentrale

Übersicht Lions Air Group AG

Linien- und saisonale Flüge ab Bern

Mit Helvetic Airways

Brindisi, Djerba, Heraklion, Kos, Olbia, Palma de Mallorca, Preveza, Rhodos, Zakynthos

Mit SkyWork Airlines

Amsterdam, Barcelona, Berlin, Cagliari, Elba, Figari, Hamburg, Ibiza, Jersey, Köln/Bonn, London Southend, Menorca, München, Olbia, Palma de Mallorca, Rijeka, Split, Wien, Zadar

Mit InterSky

Elba, Menorca

Winterskicharter mit InterSky

Bournemouth, East Midlands, Humberside, Norwich

Buchungen und Informationen:

Flyaway Travel, Ihr Flughafenreisebüro, Tel. 031 960 21 27, flughafenBERN.ch oder in Ihrem Reisebüro

Angaben ohne Gewähr. Änderungen bleiben jederzeit vorbehalten.



BERN AIRPORT



Ihre Ferienreise
ab Bern ...
... einfach clever!



Flughafen-Infos

www.flughafenBERN.ch



Check-in-Zeit Linienflüge **20 Min.**

- durée du check-in vols de ligne
- check-in time scheduled flights

Check-in-Zeit Charterflüge **45 Min.**

- durée du check-in vols charter
- check-in time charter flights

Check-in am Bahnhof **www.sbb.ch/check-in**

- Check-in à la gare
- Check-in at the railway station

Online Check-in **flughafenBERN.ch**

Vorabend-Check-in

- check-in la veille du départ
- check-in the day before

Öffnungszeiten Flughafen

- Terminal öffnet 1 h vor erstem Flug
- ouverture du terminal: 1 h avant le 1^{er} vol
- terminal opens 1 h before first flight

Lounge vorhanden

- Lounge disponible
- Lounge available

Zentrale Flughafen **031 960 21 11**

- informations générales info@flughafenBERN.ch
- general enquiries

Flughafenpolizei **031 960 23 11**

- police de l'aéroport
- airport police

Reservationen & Buchungen **031 960 21 27**

- Ticketoffice ticketing@flughafenBERN.ch
- SkyWork www.flyskywork.com
- Helvetic Airways www.helvetic.com

Lost & Found **031 960 21 31**

- objets perdus groundservices@flughafenBERN.ch

Assistance **031 960 21 31**

- groundservices@flughafenBERN.ch

WLAN **WI-FI-Name**

- Gratis-Zugang im Terminal QUICKLINE-FREE-WLAN

Restaurants

- Airport Hotel/Restaurant 031 961 61 81
- Restaurant Propellerstübli 031 961 77 65
- Valora Café (Terminal) 031 964 07 50

AirportBus 334/Tangento 160 **www.bernmobil.ch**

- Direkte Anreise ab Bahnhof Belp alle 15 Minuten
- Liaison directe de Belp gare chaque 15 minutes
- From S-Bahn railway station Belp every 15 Minutes

S-Bahn/Bus 160 **www.sbb.ch**

- Anreise mit dem Zug und Bus nach Bahnhof Belp
- A la gare de Belp par train et bus
- To railway station Belp by train and bus

Parking

- 1 Tag ab CHF 10.-/1 Woche ab CHF 45.-
- 1 jour dès CHF 10.-/1 semaine dès CHF 45.-
- 1 day from CHF 10.-/1 week from CHF 45.-

Park, Fly & Drive

Aussenparkplatz/Parking à l'extérieur/Car parking open-air

- 1 Tag/jour/day CHF 30.-, 2 Tage/jours/days CHF 45.-
- 3 Tage/jours/days CHF 50.-, 4 Tage/jours/days CHF 55.-
- 5 Tage/jours/days CHF 60.-, 6 Tage/jours/days CHF 65.-
- 1 Woche/semaine/week CHF 70.-, supp. Tag/jour/day CHF 5.-

Aktuelle Parking-Informationen unter:

flughafenBERN.ch



Herausgeber/Verlagsgemeinschaft

Flughafen Bern AG / Berner Aero-Club (BAeC) / Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr (IGBL) / Verein pro belpmoos

Redaktionskoordination/Gestaltung

Elisabeth Schenk, TopDesk-Design, Hangweg 20, 3125 Toffen, Tel. 031 964 04 42, e.schenk@topdesk-design.ch

Redaktionsteam

Peter Abgottspon, Rolf Ellwanger, Andreas Fuhrmann

Layoutkonzept, Inserate, Druck, Spedition

Jordi AG - das Medienhaus, www.jordibelp.ch, 3123 Belp, Tel. 031 818 01 11, inserate.bernairport@jordibelp.ch

Auflage

11500 Exemplare

Erscheinungsweise

März/Juni/September/Dezember

Abopreis

CHF 24.-/Jahr, Einzelnummer CHF 6.-

Abobestellung

Jordi AG - das Medienhaus, www.jordibelp.ch, 3123 Belp, Tel. 031 818 01 27, abo@jordibelp.ch

Mitarbeiter dieser Nummer

Daniel Steffen, Corinne Gränicher, Charles Riesen, Ruth Neidhart, Christian Wasserfallen, Katharina Rufer, Peter Dürig, Valentin Lagler, Iris Huggler, Erich Weber, Hans-Peter Zürcher, Lars Guggisberg, Stefan Guillebeau, Helvetic Airways, SkyWork Airlines

GRATIS!

Die App für Ihre City-Trips.

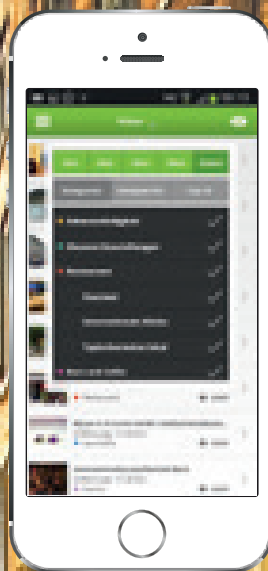
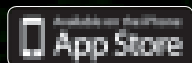
www.mycityhighlight.ch

Plane Deine Städte-Reise
mit MyCityHighlight, dem
«all-in-one CityTripCompanion»

Einheimische geben Empfehlungen für Städte-Highlights
in ihrer Stadt ab, Reisende bewerten diese. Weitere Städte-
reisen-Funktionen machen MyCityHighlight zum wertvollen
Reisebegleiter. Mit der neuen MyCityHighlight App können Sie:

- › Städte-Highlights herausfiltern, nach Zielgruppen
(z. B. Familie mit Kindern) und Bedürfnissen
(z. B. city@night, city@rain, Free WiFi) getrennt
- › Ihre persönliche Städtetour zusammen stellen.
- › Von Rabatten und Spezialangeboten profitieren.
- › Echte Postkarten direkt ab Ihrem Smartphone versenden
- › Sich über Events informieren, die nur Einheimische
kennen (z. B. Strassenfeste)
- › Ein persönliches Reisetagebuch führen
- › Im Chatroom mit «Locals» und anderen Reisenden
in Kontakt treten
- › Sich zu den Highlights Geheimtipps anzeigen lassen.
- › U.v.m.

Die App ist gratis und auch offline nutzbar. Die Highlights werden von
den einheimischen City Managern geprüft und gepflegt. Das garantiert
eine hohe Qualität.



Basel | Berlin
Bern | Genf
Hamburg | Köln
Luzern | München
Wien | Zürich

**My City
Highlight**
Sightseeing like locals





Seit 35 Jahren am Flughafen Bern!

10% Rabatt
Suchen Sie noch ein passendes Weihnachtsgeschenk?

Bei einem Gutscheinkauf gewähren wir Ihnen 10% Rabatt auf dem gesamten Rundflug Angebot!
Gültig bis 31.12.14
Nicht kumulierbar



mountainflyers.ch
helicopters | switzerland
ch-3123 bern-belp tel +41 31 819 60 30

Maegli

www.bijouterie-maegli.ch

U h R S A C H E N

www.uhrsachen.ch

ANZIEHUNGSKRAFT
LIEGT IN UNSERER NATUR.

ULYSSE NARDIN
1845 1909 1920
LE LOCLE (VD) - SUISSE

J. D.
JAQUET DROZ

BREITLING
1884

OMEGA

Bell & Ross

ARMIN STROM
SWISS WATCH MANUFACTURE

ROMAIN JEROME
DIA OF FAMOUS LENSES

MAURICE LACROIX
Manufacture Horlogère Suisse

VULCAIN
MANUFACTURE DEPUIS 1858

PERRELET
1777
ESTIMÉE DES AUTOMATIQUES SUISSES

LONGINES

GLYCINE
SWISS

ORIS
Swiss Made Watches
Since 1904

NOMOS
GLASHÜTTE

Mehrere Hundert Jahre Flughafen-Erfahrung treffen sich

Am 24. Oktober 2014 trafen sich über 40 langjährige aktive und ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafen Bern AG (vormals Alpar AG) auf Einladung der Geschäftsführung auf dem Berner Flughafen. Die Ehemaligen wurden auf einen Rundgang eingeladen und nahmen dabei interessiert von den Veränderungen und dem heutigen Betrieb «ihres» Flughafens Kenntnis. Sie konnten sich aber auch davon überzeugen, dass der Flughafen-

betrieb unverändert nur mit eingespielten und zielgerichtet arbeitenden Teams seine Leistung erbringen kann. Auch die heute immer noch geltende Voraussetzung flexibel - und mit viel Eigenverantwortung - die täglich oft wechselnden Arbeiten anzugehen, liessen Erinnerungen aufkommen. Die Tätigkeiten auf einem Flughafen schaffen ein besonders interessantes und lebhaftes Umfeld - mit entsprechendem Zugehörigkeitsgefühl und ausgeprägtem Teamdenken. Am

gemeinsamen Nachtessen im Restaurant «Propellerstübli» wurde denn auch lebhaft diskutiert und die alte Verbundenheit neu gefestigt. Der Flughafendirektor Mathias Häberli wies in seiner Grussadresse darauf hin, dass gesamthaft mehrere Hundert Jahre geballtes Flughafenwissen anwesend seien, und verdankte damit auch die Leistung der vergangenen Jahre, den Flughafen grundlegend zu modernisieren. **zvg**



Oben: Frauenpower, v.l.n.r.: Daniela Baumann, Christiane Rufer (vorne), Marie-Louise Truttmann, Doris Luginbühl.

Links: Der ehemalige Flughafenfeuerwehr-Kommandant Heinz Schneider (vorne Mitte) im Kreis von ehemaligen Alpar-Mitarbeitenden.

Mitte links: Die Ehemaligen bei der Security-Kontrolle.

Mitte rechts: Heinz Kafader erklärt das Vorfeld.

Unten links: Kommunikationschef Daniel Steffen weiss Aktuelles zu berichten.

Unten rechts: Nachtessen im «Propellerstübli», die «Ramp-Urgesteine» (vorne rechts).



Fotos: Ruth Weidhart

Von Icemen und Iceladies

Den Winterdienst auf dem Flughafen Bern braucht es auch im Sommer



Sektorielle Enteisung einer Dash 8-400.

Dass man die Piste, Rollwege und das Vorfeld von Schnee und Eis befreien muss, leuchtet ein. Landende Verkehrsflugzeuge müssen von Landegeschwindigkeiten um 200 km/h und mehr auf einer relativ kurzen Rollstrecke abgebremst werden. Dies geschieht unter Einsatz der Schubumkehr und der Radbremsen. Je grösser die Masse des Flugzeugs, desto höher seine Landegeschwindigkeit und die zu vernichtende potenzielle Energie. «Bremswirkung» heisst die für den Pistenzustand gebräuchliche Kennzahl. Sie wird von einem Messgerät regelmässig überprüft und der Flugsicherung mitgeteilt, die sie dann auf Anfrage an die Piloten weitergibt. Ist die Bremswirkung nach dem Durchgang der schweren Räumungsfahrzeuge nicht befriedigend, wird ein Alkohol-Wasser-Gemisch auf die Piste gesprüht. Ein Verdickungsmittel als Additiv bewirkt, dass die Flüssigkeit auf der Piste besser haften bleibt.

Flugzeugenteisung

Warum aber für die Flugzeuge ein relativ grosser Aufwand für deren Befreiung von Schnee und Eis

betrieben wird, ist weniger offensichtlich. Der Enteisungsvorgang vor dem Start dient in erster Linie der Gewährleistung des aerodynamischen Auftriebs und der Reduktion des Widerstands durch Schnee- und Eisbelag auf der Oberfläche der Flügel und der Flugzeughaut. Während der Eisbildung in der Luft meist durch beheizbare Elemente an den Tragflächen und Propellerblättern begegnet wird, dient die Flugzeugenteisung am Boden einzig dem sicheren Startvorgang. Der Schutz durch das Enteisungsverfahren wirkt also nur während einer relativ kurzen Zeit gegen erneute Vereisung.

Die Flugzeuge werden auf den dafür bestimmten Enteisungsplatz auf dem Vorfeld gebracht. Mit modernen Enteisungsfahrzeugen, die auch von einem einzelnen Mann oder einer Frau vom Bedienungskorb aus fortbewegt werden können, wird zunächst der Schnee auf dem Rumpf, den Flügeln und dem Leitwerk mit Druckluft weggeblasen. Im zweiten Arbeitsgang folgt die Enteisungsflüssigkeit. Das Gemisch aus Glykol und Wasser wird mit ferngesteuerten Lanzen auf die Flugzeugoberflächen aufgesprüht. Abhängig von den Witte-

rungsbedingungen und der Verkehrssituation auf dem Flughafen muss sich der Pilot vorgängig entscheiden, welche Enteisungsflüssigkeit aufgetragen werden soll. Auf dem Flughafen Bern gibt es, abgestimmt auf die hier verkehrenden Flugzeuge, zwei Typen von Enteisungsflüssigkeiten, beziehungsweise -verfahren:

Typ I: Die Flüssigkeit mit bis zu 40 % Glykol und 60 % Wasser wird mit einer Temperatur von 80° Celsius aufgetragen. Sie schützt bis minus 24° C während maximal 35 bis 45 Minuten bei Wetterbedingungen ohne Niederschlag.

Typ II: Die hierzu verwendete Flüssigkeit enthält einen Anteil Verdicker, der besser auf den Oberflächen haftet und bei Niederschlägen besser vor erneuter Ablagerung schützt. Dieses Verfahren kommt vor allem bei Niederschlag zur Anwendung und erfolgt in zwei Schritten: zunächst eine Behandlung mit Typ I und danach innert drei Minuten eine «Versiegelung» mit Typ II. Mit diesem Verfahren können die Flugzeuge allerdings nur sektorweise von der Bugpartie über die linke und rechte Tragfläche bis zur Heckpartie behandelt werden, was wiederum die temperatur- und witterungs-



Oben links: freiwillig zur Ausbildung, Anja Luginbühl, Cornelia Flury, Simone Schüpbach (v.l.).

Oben rechts: Bedienungskorb des Enteisungsfahrzeugs

Links: Mehrzweckfahrzeug des Flughafens Bern zur Pistenräumung.

terungsabhängige Schutzzeit verkürzt, die dem Piloten bis zum Start verbleibt.

Umweltverträglichkeit

Ein Verdickungsmittel als Additiv bewirkt, dass die Enteisungsflüssigkeit auf der Piste besser haften bleibt und nicht über den Rand der Startbahn läuft. Nach ihrer Wirkung verdunstet die Flüssigkeit zum grössten Teil. Jeder Auftrag von Enteisungsflüssigkeit auf die Piste wird vom Personal registriert. Das Gewässerschutzamt, das diesen Prozess bewilligt hat, überprüft mit regelmässigen Messungen die Qualität des Grundwassers.

Der Platz für die Flugzeugenteisung ist ringsum mit Ablaufrinnen versehen, welche die Enteisungsflüssigkeiten vom Tarmac in zwei grosse unterirdische Auffangbecken leiten. Ein vorgeschalteter Sensor erkennt, ob es sich um Regenwasser oder Enteisungsflüssigkeit handelt, und separiert sie automatisch. Während das Regenwasser der Gärbe zugeführt wird, wird das Wasser-Alkohol-Gemisch aus der Enteisung in die regionale Abwasserreinigung geleitet oder in Containern der

Kehrichtverbrennung zugeführt. Da die Enteisungsflüssigkeiten biologisch abbaubar sind, werden sie auf anderen Flughäfen verdünnt sogar auf die Wiesen gesprüht. In Bern wurde darauf wegen des hohen Grundwasserstands jedoch verzichtet.

Das Winterdienstteam

Bei schönstem Sonnenschein und Temperaturen über 20° C gibt Matthias Zwahlen kompetent Auskunft über die Aufgaben des Winterdienstes. Nur, was machen der 45-jährige Wichtracher und sein Kollege Fredy Portner als Verantwortliche für den Winterdienst den ganzen Sommer über? Die beiden sind natürlich während der schneefreien und eisfreien Zeit noch mit anderen Aufgaben betraut, aber nicht nur: Da wollen die umfangreichen Unterhaltsarbeiten der Räumungs- und Enteisungsfahrzeuge besorgt sein. Da müssen systematische Aufschreibungen der vergangenen Winterperiode statistisch aufbereitet, ausgewertet und neue Vorschriften der Association of European Airlines oder der Federal Aviation Administration verarbeitet werden. Da

sind Handbücher nachzuführen und schliesslich müssen Basis- und Refresherkurse vorbereitet und durchgeführt werden. All diese Arbeiten gewährleisten schliesslich einen sicheren, zuverlässigen und vorschriftsmässigen Winterdienst, der regelmässig von Inspektoren der auf dem Platz verkehrenden Airlines auditiert wird.

Das Winterdienstteam des Flughafens Bern ist gut gerüstet und kann fachlich auch mit Diensten grosser Flughäfen problemlos mithalten. Nicht ohne Stolz weist Matthias Zwahlen darauf hin, dass er und sein Kollege in der Schweiz die einzigen Instruktoren für Flugzeugenteisung mit einem Zertifikat der Lufthansa sind. Diese hohe Qualifikation muss regelmässig erneuert werden und sie wird zum Beispiel vom Flugplatz Samedan dankbar nachgefragt. Bern Airport wünscht den Icemen und Iceladies einen problemlosen Winter!

Andreas Fuhrmann



GriwaPlan AG
Immobilien & Architektur
Real Estate & Architecture
Dorfstrasse 20 . 3818 Grindelwald
Tel. +41 854 11 60
info@griwaplan.ch . www.griwaplan.ch



Dreams come true...
zu Verkaufen & zu Vermieten
for sale & for rent

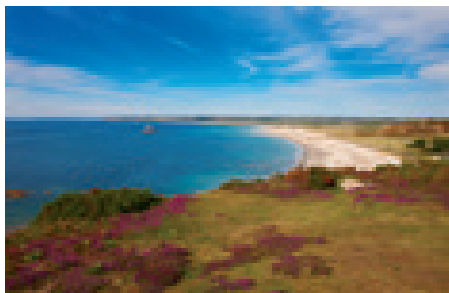
GriwaRent AG
Ferienwohnungen & Chalets
Holiday apartments & chalets
Dorfstrasse 118 .3818 Grindelwald
Tel. +41 33 854 11 40
welcome@griwarent.ch . www.griwarent.ch



Aktuelles in Kürze

Neu ab Bern: Jersey – Insel mit Charme

Man fühlt sich sofort wohl auf der kleinen Insel mit grosser Persönlichkeit. Jersey, die grösste der Kanalinseln, liegt zwischen Frankreich und England. Ihre Kultur ist deshalb eine Verbindung zwischen französischem *Savoir-vivre* und britischem Lifestyle. Die Landschaft ist wie im Bilderbuch, die Menschen sind äusserst freundlich, pittoreske Städtchen laden zum Bummeln und fein Essen ein. An den herrlichen Sandstränden kann ausgedehnt spaziert und im Sommer auch gebadet werden. Rund 100 km nehmen die «Green Lanes» ein.



Jersey – Paradies für Wanderer und Radfahrer.



Pittoreske Granithäuser mit liebevoll gepflegten Gärten.

Dies sind kleine, verkehrsberuhigte Strassen und Wege, auf denen Wanderer, Fahrradfahrer und Reiter Vorrang haben. Das milde, ausgeglichene Klima des Golfstroms beschert der Insel eine für Europa einmalige Fauna und Flora. Viele gute Gründe, dieses Ferienzziel neu auch ab Bern anzufliegen. Der Reiseveranstalter Belpmoos Reisen AG bietet in Zusammenarbeit mit SkyWork Airlines einen Sonderflug von Bern nach Jersey an. Die Flüge finden jeden Samstag vom 9. Mai bis 20. Juni 2015 statt. Im Jersey-Prospekt der Belpmoos Reisen AG stösst man auf die «Jersey Highlights Tour». Sie dauert eine Woche; die Unterkunft im 4-Sternehotel an schönster Lage, Halbpension und Ausflüge mit deutschsprechender Reiseleitung sind im Paketpreis ab CHF 2300.- inkl. Flug eingeschlossen. Ein Abstecher auf die Inseln Guernsey oder Sark kann dazugebucht werden. Weiter im Programm zu finden sind eine Wanderwoche im Mai sowie eine feine Auswahl an Hotels für individuelle Aufenthalte.

Der Jersey-Prospekt kann bestellt werden bei: **Belpmoos Reisen AG, 3110 Münsingen, Tel. 031 720 33 00 oder info@belpmoos-reisen.ch, www.belpmoos-reisen.ch.**

Flugangst? Eine neue Website hilft

Tasma Life Balance gab Mitte November den Startschuss für eine neue Website. Auf ihr dreht sich alles um das Thema Flugangst und wie man sie besiegen kann. Für Menschen, die unter Flugangst leiden und wertvolle Tipps oder professionelle Unterstützung zu deren Bekämpfung suchen, die

richtige Adresse. Gründerin der Plattform ist Diederika Tasma-Schüller, die seit 2010 selbstständig als Coach in Bern-Belp arbeitet, wo sie unter anderem Flugangst-Seminare und Coachings anbietet. Mittelfristig sollen zusätzlich zu den bestehenden Informationen auf der Website **flugangst-berater.com** noch weitere wertvolle Tipps in Form von E-Books folgen. Das Team arbeitet bereits mit Hochdruck an zwei E-Books, die den Besuchern auf der Online-Plattform zusätzliches und vertieftes Wissen zum Thema Flugangst vermitteln sollen. Ziel des Teams um Diederika Tasma-Schüller ist es, das erste der beiden Bücher Ende 2015 auf der Website von **flugangst-berater.com** zum Download anbieten zu können. **PA**

Massnahmen zu mehr Verkehrssicherheit am Flughafen Bern

Im September 2014 hat die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST nach der abgeschlossenen Untersuchung eines Vorfalls zwischen einem Helikopter und einem Linienflugzeug Massnahmen zur Entflechtung der einzelnen Flugverkehrsarten am Flughafen Bern gefordert. Insbesondere sollen Flüge nach Instrumentenflugregeln besser von Flügen nach Sichtflugregeln sowie Helikopter von Flächenflugzeugen separiert werden.

Die Flughafen Bern AG hat nun in Zusammenarbeit mit der für die Luftraumbewirtschaftung zuständigen Skyguide und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt Massnahmen zur Umsetzung dieser Forderungen erarbeitet. Die Massnahmen gelten im Sinne von Sofortmassnahmen teilweise als Zwischenschritt bis zur endgültigen Einführung der sogenannten satellitengestützten Anflüge auf die Piste 32 aus dem Aaretal, haben aber keinen Einfluss auf das laufende Bewilligungsverfahren für die satellitengestützten Südanflüge auf die Piste 32.

Der bisherige Einflugpunkt «W» für Sichtanflüge, welcher sich in der Nähe von Bümpliz befindet, wird etwa 1,5 Kilometer weiter südlich zum Könizbergwald verschoben. Damit wird die Einflugschneise für Instrumentenanflüge über der Stadt Bern auf die Piste 14 besser geschützt.

Der sogenannte Einflugpunkt «E» wird zur Entlastung der Gemeinde Worb weiter nach Norden verschoben. Gleichzeitig wird eine grössere Sicherheitsdistanz zum sogenannten «Circling» für Instrumentenanflüge geschaffen. Dies als temporäre Sofortmassnahme bis zur Einführung der satellitengestützten Anflüge auf die Piste 32.

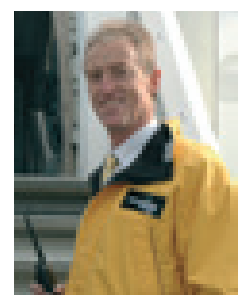
Helikopter-An- und Abflüge werden von den Flächenflugzeugverfahren separiert. Mit dieser Massnahme werden Helikopter, die den Flughafen Bern von Norden her anfliegen, östlich an Rubigen vorbei geführt und können danach direkt über unbewohntem Gebiet den Pistenkopf 32 ansteuern. Bisher haben die Helikopter Rubigen unmittelbar überflogen.

Die Anpassungen werden ab Februar 2015 in Kraft treten. **pd**

Schlankere Strukturen

Der Rückgang des Linien- und Charterverkehrs hat die Flughafen Bern AG zum Anlass genommen, ihren Betrieb zu reorganisieren. Damit will sie ihre Kostenstruktur den neuen Gegebenheiten anpassen. Die Reorganisation über einen längeren Zeitraum ergab den Abbau von 22 Vollzeitstellen, davon sind lediglich drei Kündigungen. Ferner wurde der Chief Operating Officer durch einen Chef Operationen ersetzt. Heinz Kafader wird als solcher Mitglied der Geschäftsleitung. Diese Reorganisation soll ab dem 1. Januar 2015 in Kraft treten. **PA**

Heinz Kafader, ab 2015 Mitglied der Geschäftsleitung.



Bern Airport: Wo FAMILIENFREUNDLICHKEIT gross geschrieben wird

Ein Erfahrungsbericht von Lars Guggisberg



Alina, Dario und Chantal Guggisberg kurz vor dem Check-in.

Die Aufregung war Alina (4) und Dario (3) anzumerken, als wir Ende September mittags beisammensassen und darüber sprachen, dass sie gleichentags gegen Abend zum ersten Mal in die Ferien fliegen würden. Um die Reises Strapazen möglichst gering zu halten, entschieden wir uns für einen Flug ab Belp. Zu unserem Erstaunen stellte sich beim Preisvergleich heraus, dass der Flug ab Belp nach Mallorca absolut mit jenen ab Kloten, Basel oder Genf mithalten kann.

Kurz nach 15 Uhr war es dann soweit. Wir verliessen mit Sack und Pack unser Zuhause in Kirchlindach und nahmen mit dem Auto Kurs in Richtung Bern Airport. Vorgängig haben wir uns bequem online für zwei Wochen in Flughafennähe einen Parkplatz für 98 Franken reserviert. P21 liegt ungefähr 200 Meter vom Terminal entfernt und ist zu Fuss innert Kürze erreichbar. Angekommen beim Terminal konnten wir trotz Rushhour Kind und Kegel problemlos auf einem für den Umschlag zur Verfügung stehenden Parkplätzen vor dem Flughafen-Kiosk ausladen. Während die Kinder (unter Aufsicht meiner Frau) auf der kleinen Aussichtsplattform die startenden und landenden Flugzeuge beobachteten und sich auf dem Spielplatz ne-

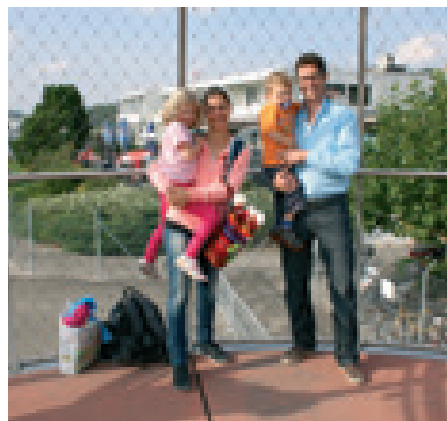
ben dem Familienrestaurant vergnügten, konnte ich in aller Ruhe das Auto beim besagten P21 abgeben.

Rasches Check-in - trotz ausgebuchtem Flug

Das anschliessende Check-in rund eine Dreiviertelstunde vor dem Abflug ging trotz ausgebuchtem Flug rasch und unkompliziert vonstatten. Die Wartezeit betrug weniger als fünf Minuten. Auch die Kontrolle des Handgepäcks wenige Schritte weiter verlief ohne Verzögerung. Im Abflugbereich stand für die Kinder eine Spielecke zur Verfügung. Nach kurzweiligen zehn Minuten nahmen wir die ungefähr 100 Meter zum Flugzeug der Helvetic unter die Füsse und bezogen unsere Plätze. Das Ferien-Abenteuer konnte beginnen...

Fazit: Wir können Flüge ab dem Berner Flughafen wärmstens empfehlen. Gerade für Familien mit kleinen Kindern gibt es nichts Besseres! Familienfreundlich, persönlich, unkompliziert, effizient, kurze Wege und Wartezeiten. Mit Flügen ab Belp spart man nicht nur viel Zeit, sondern auch eine Menge Nerven, was einen gelungenen Start in die Ferien garantiert.

Lars Guggisberg



Oben: Auf dem kurzen Weg zum Flugzeug.

Links: Alina, Chantal, Dario und Lars Guggisberg auf der Aussichtsplattform.

IGBL-Mitgliederanlass vom 13. November 2014

Der diesjährige Anlass bot den IGBL-Mitgliedern einen äusserst spannenden Einblick in die Organisation der Schweizerischen Rettungsflugwacht Rega. Der CEO der Rega, Ernst Kohler, zeigte die Entwicklung der Organisation auf. Was heute in der Schweiz fast wie selbstverständlich funktioniert, ist im Verlauf von Jahrzehnten entstanden. Während früher im Gebirge die Hilfe nur vom Boden aus erfolgen konnte, wurden schon 1946 erstmals Flugzeuge zu diesem Zweck eingesetzt. Bereits einige Jahre später übernahmen die immer stärker aufkommenden Helikopter diese Aufgabe. Ab 1960 brachte die damalige Schweizerische Rettungsflugwacht auch in Not geratene Menschen aus dem Ausland mit dem Flugzeug in die Schweiz zurück. Die Pioniere prägten diese Zeit der Entwicklung. Die zunehmende Grösse und Professionalisierung der Luftrettung brachte auch andere Organisationsformen mit sich. Was als Sektion der Schweizerischen Rettungsflugwacht begann, wurde zum Verein und schliesslich zur heutigen privaten und gemeinnützigen Stiftung. Der Leiter der Rega-Basis in Bern, Bruno Wiederkehr, informierte die Anwesenden, wie eine Rega-Basis funktioniert und worauf es im Notfall ankommt.



Die Gastgeber, v.l.: Bruno Wiederkehr, Leiter Rega-Basis Bern; Ernst Kohler, CEO Schweizerische Rettungsflugwacht Rega, und Nationalrat Christian Wasserfallen, Präsident IGBL.



Charles Riesen, Del. VR Flughafen Bern AG/Vorstand IGBL; Walter Inäbni, Haag-Streit Holding AG/Vorstand IGBL; Beat Neuenschwander; Martin A. Inäbni, Chairman of the Board/CEO SkyWork Airlines AG (v.l.).



Rechtsanwalt Thomas Stauffer; Katharina Annen, Gemeindepräsidentin Kehrsatz; Bruno Wiederkehr, Leiter Rega-Basis Bern (v.l.).

Der Verein IGBL wurde am 30. Oktober 1985 gegründet und bezweckt die Förderung des Berner Luftverkehrs, indem er sich für einen leistungsfähigen und benutzerfreundlichen Flughafen Bern im Interesse der Berner Volkswirtschaft einsetzt. Die IGBL trägt dazu bei, die Bedürfnisse des Flugbetriebs auf die Anliegen des Umweltschutzes im wohlverstandenen Interesse der Bevölkerung abzustimmen, und betreibt eine offene Informationspolitik. Der Verein nimmt seine Interessen in den zuständigen politischen und wirtschaftlichen Gremien wahr und koordiniert die Bestrebungen gleichgesinnter Organisationen.

Unterstützen auch Sie den Berner Luftverkehr mit einer Mitgliedschaft bei der IGBL!



Anmeldetalon zum Ausschneiden

- Ich melde mich als Einzelmitglied bei der IGBL an.
Jährlicher Beitrag Fr. 100.-
- Wir melden uns als Firmenmitglied bei der IGBL an.
Jährlicher Beitrag Fr. 400.-

Vorname, Name

Firma/Funktion

Adresse

PLZ, Ort

Telefon

E-Mail

Senden Sie diesen Talon per Post, Fax oder Mail an:
Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr IGBL, Postfach 5464,
3001 Bern, Fax 031 388 87 88, igbl@igbl.ch.
Elektronische Anmeldung unter www.igbl.ch.

Staffelflug mit Modellflugzeugen

Die Modellfluggruppe Riggisberg zeichnet sich aus durch Innovation, Kontinuität und vielfältige Aktivitäten. Sie ist dem Berner Aero-Club angeschlossen und wirkt unter anderem mit beim jährlichen Ikarus-Jugendschnupperflugtag des BAeC (siehe Kasten). Nachfolgend ein Beitrag von MGR-Mitglied Stefan Guillebeau über das attraktive neue Staffelfliegen von Modellflugzeugen.



Oben und unten: Für das Staffelfliegen müssen die Modellflugzeuge inkl. deren Leistungen möglichst identisch sein.



«Two, one, zero.» Start zu einer neuen Teamvorführung.

Als Modellbauer orientieren wir uns stets an unseren Vorbildern. So auch im Staffelflug. Die Herausforderungen im Staffelflug mit Modellen sind jedoch sehr unterschiedlich zu denen aus dem mantragenden Bereich. Als Modellpilot kämpft man vor allem mit der Problematik, dass der Mensch Distanzen von entfernten Objekten nicht genau abschätzen kann. Fliegt man in Formation einen grossen Kreis, mag es bei der gegenüberliegenden Kreishälfte so aussehen, als ob die Modelle schön nah beieinander wären. Ob dem wirklich so ist, erfährt man jeweils erst, wenn sich die Formation wieder den Piloten nähert. Mantragende Maschinen dürften diese Probleme nicht haben, solange sie in der Formation bleiben. Nahe Distanzen kann der Mensch nämlich intuitiv sehr präzise schätzen. Wir helfen diesem Problem ab, indem wir die Modelle möglichst gleich gestalten. Die Aerodynamik, die Leistung und die Ruderaus schläge müssen bei den Modellen übereinstimmen. Zusätzlich koordinieren wir nicht nur die Figuren, sondern auch Klappen- und Gasstellung. Wenn die Modelle stets die gleiche Geschwindigkeit

haben und für die Piloten optisch nah beieinander liegen, gelingt das Halten der Formation automatisch. Statische Formationen, wie es beispielsweise das PC-7 TEAM zeigt, sind allerdings mit Modellen praktisch unmöglich. Wir konzentrieren uns mehr auf das dichte Zusammenbleiben auf einem Haufen und das harmonische und gleichzeitige Fliegen der Figuren. Daraus ergeben sich mit entsprechenden Modellen bereits traumhafte Flugbilder.

Der schwerwiegendste Unterschied zwischen Modellflug und mantragendem Flug ist vermutlich unser grösster Vorteil: Während Piloten in einer mantragenden Maschine bei einem Fehler ihr Leben riskieren müssen, kann bei uns in aller Regel mit einem Materialschaden gerechnet werden. Wenn wir bei Schaufliegen mit unseren Staffeln auftreten, kommen Zuschauer oft mit ähnlichen Fragen auf uns zu.

«Wie schafft ihr das, die Modelle in der Luft auseinanderzuhalten?»

Die Leute suchen oft nach farblichen Unterschieden zwischen den Modellen. «Die haben unter-

schiedlich farbige Propeller, das muss es sein.» Tatsächlich finden sich bei genauerer Betrachtung oft minimale Unterschiede zwischen den Modellen. Diese sind in der Luft jedoch nutzlos. Wenn man mehrere Hundert Meter entfernt ist, sieht man vom Modell ohnehin nur noch die Silhouette. Es gibt also nur eine Lösung: Man darf sein Modell nie aus den Augen verlieren. Das ist tatsächlich gar nicht leicht. Muss man beispielsweise niesen und schaut für eine Sekunde weg, hat man das Modell in der Regel verloren. Das sollte natürlich nie passieren. Kommt es doch einmal vor, hat jeder Pilot seine eigene Taktik, sein Modell schnellstmöglich wieder zu finden. Ein Ansatz ist beispielsweise, das Querruder hin und her zu bewegen, um das Modell ins Pendeln zu versetzen. So erkennt man schnell, welches sein Modell ist. Leider ist im Staffelflug das Anvisieren eines falschen Modells tatsächlich die häufigste Ursache für Verluste von Modellen.

«Wie verhindert ihr Zusammenstösse?»

Zusammenstösse führen in den meisten Fällen zum Absturz. Deshalb gilt es, sie unbedingt zu

Ikarus: Neuauflage 2015

Am 13. Ikarus-Jugendschnupperflugtag des Berner Aero-Clubs BAeC vom Samstag, 6. Juni 2015, können wiederum 16- bis 20-jährige Jugendliche beiderlei Geschlechts aus dem ganzen Kanton Bern teilnehmen (Jahrgänge 1995-1999) und erste Selberflugerfahrungen sammeln.

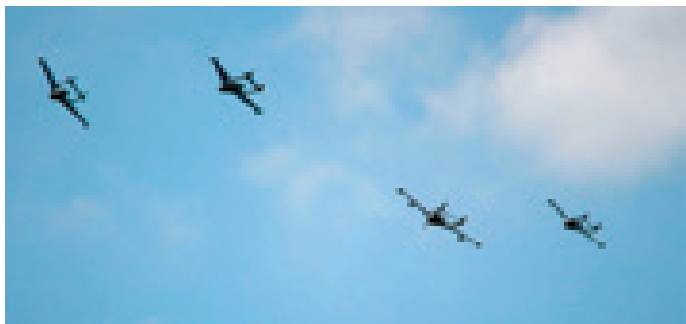
Anmeldungen an: ikarus@berneraeroclub.ch oder per Post: BAeC, Postfach 5442, 3001 Bern



Manntragende Flugzeuge oder Modellflieger?



Oben und unten: Die MGR will das Staffelfliegen weiter perfektionieren und 2015 einen ersten Wettbewerb in Riggisberg durchführen.



vermeiden. Fakt ist: Nur wenn zwei Modelle aus Sicht der Piloten optisch hintereinander liegen, ist ein Zusammenstoss möglich. Wir versuchen deshalb stets, Überschneidungen zu verhindern. Das geht nur, wenn ein gewisser Flugstil eingehalten wird. Zu starke Korrekturen inmitten der Formation bringen Unruhe ins Spiel. Wenn zwei Modelle sich zu nah kommen, muss man Vertrauen haben, um nicht in der Angst eine Steuerbewegung zu machen, die ein drittes Modell gefährdet. Es ist deshalb üblich, dass sich die besten Piloten vorwiegend in der Mitte der Formation aufhalten, während unsichere Piloten eher am Rand mitfliegen.

«Wer ist Schuld, wenn es kracht?»

Viele Verluste sind auf Fehler von anderen Piloten in der Staffel zurückzuführen. Zuschauer sind aber oft erstaunt, wie wir mit Zusammenstössen umgehen. Bei uns gibt es eine goldene Regel: Wer mit der Staffel aufsteigt, kann herunterfallen. Somit trägt jeder Pilot die Verantwortung für Schäden an seinem Modell komplett selber. Damit ist es auch überflüssig, einen Schuldigen zu suchen.

Vision

Wir wollen unseren Staffelflug weiter perfektionieren. Motivation für das Trainieren hat man, wenn man ein Ziel hat. Da es für Staffelflug mit Modellflugzeugen keine Wettbewerbe gibt, wollen wir einen solchen ins Leben rufen. Wir planen im Jahr 2015 den ersten Staffelflugwettbewerb im kleinen Rahmen auf unserem Flugplatz. Dazu erarbeiten wir ein Reglement, wel-

ches Staffelflug messbar und somit vergleichbar machen soll. Staffeln mit drei bis acht Flugzeugen sollen zugelassen sein. Die Präzision und Koordination im Flug soll bewertet werden. Zudem soll auch das Erscheinungsbild der Flugzeuge und sogar der Piloten mit in die Bewertung einfließen. Es kursiert wenig bis keine Erfahrung auf diesem Gebiet, weshalb wir mit unseren Ideen auf grüner Wiese starten müssen oder dürfen. Unser Ziel ist es, einen Wettbewerb zu erschaffen, welcher für jedermann spannend und unterhaltsam ist. Wer weiss, vielleicht initiieren wir damit eine neue Randsportart in unserer Randsportart!

Selbstverständlich wollen wir bei unserem Wettbewerb auch mit einer Staffel an den Start rollen. Deshalb haben wir bereits für diese Saison eine PC-21-Staffel zusammengestellt. Die Modelle haben 151 cm Spannweite und sind elektrisch angetrieben. Die Motoren ziehen jeweils knapp 1,5 kW. Die Flugeigenschaften sind fantastisch, wie auch beim Original. Wir glauben, dass wir mit der PC-21 eine authentische Staffel für die kommenden Schauliegen und unseren Wettbewerb haben.

Stefan Guillebeau

General Aviation will vermehrt «mit einer Stimme sprechen»

Unter Leitung des Berner Aero-Club-Vizepräsidenten Edi Inäbnit fanden kürzlich zwei Strategiesitzungen mit diversen Teilnehmenden aus der Berner General Aviation (Allgemeine Luftfahrt) statt zur Frage, wie die gemeinsamen Interessen und Anliegen der «Kleinen Flieger» (Motor- und Segelflug, Helikopter, Schulungs- und Unterhaltsbetriebe usw.) auf dem Bundesstadt-Airport noch besser koordiniert und gebündelt werden können. Dies, um gemeinsam «mit einer Stimme» zu sprechen.

In der Vergangenheit war dies vielleicht nicht so nötig. Angesichts des zunehmend anspruchsvolleren Airportbetriebs inkl. steigendem wirtschaftlichem Druck sei ein enger Schulterschluss der GA-Akteure mehr als berechtigt, betonte der Vorsitzende. Man habe oftmals den Eindruck, die seit Anbeginn auf dem Flughafen aktiven Leichtaviatiker und Flugsportler – die stets engagiert für den Erhalt des Flughafens einstanden – fühlten sich heute sukzessiv zurückgedrängt.

Mit gebündelter Kraft wolle man sich daher künftig z. B. bei der Flughafenplanung, wichtigen An- und Abflugverfahren usw. vermehrt gemeinsam einbringen und so berechtigten Anliegen der Allgemeinen Luftfahrt inkl. Flugschulung, Unterhaltsbetriebe, Flugsport usw. zum Durchbruch verhelfen. **RE**

www.steimle.ch



Steimle Fenster AG
Rosenweg 38
CH-3007 Bern

T 031 379 14 14
F 031 379 14 15

info@steimle.ch

STEIMLE
FENSTER

**Die Linien 160 und
334 führen Sie in
wenigen Minuten
vom Flughafen
zum Bahnhof Belp.**



Infos und Fahrplan:
www.airportbus.ch



BERNMOBIL
INTELLIGENT UNTERWEGS

 **REHAU**
Unlimited Polymer Solutions



ENERGIEEFFIZIENT BAUEN UND ENTSPANNT DIE VORTEILE GENIESSEN

Denn energieeffizientes Bauen schont die Umwelt und Ihren Geldbeutel! Bei REHAU finden Sie die passenden Lösungen - jede dieser drei Säulen der Energieeffizienz ist bei uns Programm:

Energieverluste reduzieren:

Hochwärmedämmende Fenster- und Fassadensysteme

Energie effizient nutzen:

Effektive Systeme zur Flächenheizung/-kühlung

Energie effizient erzeugen:

Heizung und Kühlung: Geothermie

Wärmeerzeugung: Solarthermie

Stromerzeugung: Photovoltaik

Fragen Sie beim qualifizierten Fachbetrieb nach Systemlösungen von REHAU oder informieren Sie sich unter:

www.rehau.de/energieeffizienz

REHAU Vertriebs AG - Aeschstrasse 17 - 3110 Münsingen - Schweiz - Tel.: +41 31 72021 20 - Fax: +41 31 7202121 - bern@rehau.com

www.rehau.com

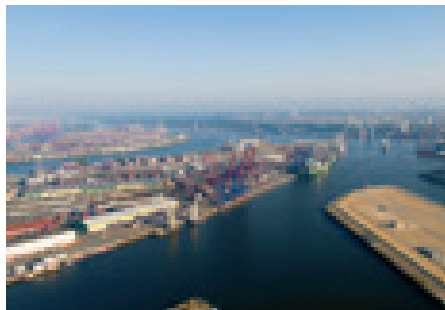
Bau
Automotive
Industrie

Das «Wunder von Bern»



Weltpremiere in der faszinierenden Hansestadt Hamburg

Wandern die Gedanken von uns Schweizern nach Hamburg, der zweitgrösste Stadt Deutschlands «hoch oben» an der Nordsee, denken die einen wohl an Seemannslieder mit Freddy und Co, die anderen an jene Menschen mit so beneidenswert geschliffenem Hochdeutsch. Wieder andere fragen sich, ob der Hamburger wirklich aus dieser nördlichen Stadt kommt oder weshalb Hamburg so einen berühmten Hafen hat, obwohl die Stadt ganze 100 km von der Nordsee entfernt liegt.



Eindrücklicher Hafen an der Elbe.

Welt gehört mit einem Abfertigungsvolumen von sagenhaften rund 10 Mio. Warencontainern pro Jahr. Stolze 160 000 Unternehmen sind in Hamburg ansässig, was seine Wirtschaftskraft unterstützt.

Eine Stadt, die alles bietet

Imposante Zahlen, zugegeben. Aber Hamburg ist so viel mehr und stolz auf seine über 60 Theater, mehr als 100 Musikclubs, 60 Museen, rund 280 Musikverlage und 200 Tonträger-Unternehmen – da sind Musik und Show Programm!

Wer also nach ausgedehnten Stadttouren und Besuchs-Höhepunkten, wie der Hamburger Hafen und Fischmarkt, die Speicherstadt, die Alster oder die weltberühmte Reeperbahn, Lust auf zurücklehnen und Unterhaltung hat, ist in Hamburg genau richtig!

Nicht nur wurde das erste Opernhaus Deutschlands in Hamburg eröffnet. Die nordische Met-

ropole ist weltweit nach New York und London die drittgrösste Musical-Destination! Allen grossen Produktionen, von Andrew Lloyd Webber's «Cats» (1986) über «Das Phantom der Oper», das seit über elf Jahren im Theater der «neuen Flora» gespielt wird, bis zu den aktuellen Kassenschlagern «König der Löwen» und «Tarzan», die heutzutage die Massen in die Stadt holen, verdankt Hamburg sein Musical-Renommé.

Aufschwung Dank «Wunder von Bern»

Die Premiere der brandneuen Musical-Produktion «Wunder von Bern» am 23. November 2014 im neuen «Stage Theater» war nun ein besonders emotionaler Moment für Hamburg und die Deutschen. Der Gewinn der Fussballweltmeisterschaft durch den damaligen Aussenseiter Deutschland wurde für ein nach dem Zweiten Weltkrieg tief verunsichertes Land zum kollektiven Aufbruch. «Wir sind wieder wer», «wir sind Weltmeister»: Zwei der damals vielzitierten Aussagen stehen für den bis heute spürbaren Aufschwung des gesamtdeutschen Selbstbewusstseins. Das Musical gibt nicht nur Einblick in die bis heute genialmutige Taktik des deutschen Nationaltrainers, den unerschrockenen, unbedingten Siegeswillen eines Fussballteams, sondern widerspiegelt, wie ein prägendes Ereignis für ein ganzes Volk in einem Spiezer Hotel (Belvédère) seinen Anfang nahm. Sicher hatte die herzengesprägte Gastfreundschaft der damaligen Hotelbesitzer einen Einfluss, andere rechnen der ➤

Alles spannende Ansätze, die Lust auf mehr machen, auf mehr von dieser Stadt, die sich stolz die «Freie und Hansestadt Hamburg» nennen darf. Und ein genauere Blick darauf lohnt sich!

In diesem literarischen Ausflug in den Norden kommt noch ein weiteres, überaus faszinierendes Puzzleteilchen dazu, das von unserem nördlichen Nachbarn bis heute hochgelobte «Wunder von Bern». Die sagenhafte Geschichte, wie ein Fussball-Sieg, wenn auch zugegeben kein durchschnittlicher, ein ganzes Volk über Jahre nachhaltig prägen und einen wirtschaftlichen Aufschwung sondergleichen beeinflussen konnte, hat bis heute nichts von seiner Faszination verloren.

Lösen wir doch zuerst die Frage nach der Herkunft des Hamburgers... Ja, er wurde in Hamburg erfunden. Auch das Thema des Hafens ist rasch erklärt, der Wasserzugang der Elbe macht es möglich, dass eine Stadt ohne direkten Meeranstoss zu den 20 grössten Containerhäfen der

Flugplan Bern – Hamburg – Bern

Bern–Hamburg	Abflug	Ankunft	Wochentage	Gültigkeit
SX 206	18.30	20.15	MO-FR/SO	bis 23.12.14
SX 206	18.30	20.15	MO/DI/DO/FR/SO	25.12.–30.12.14
SX 206	18.30	20.15	MO-FR/SO	01.01.–27.03.15
Hamburg–Bern				
SX 207	20.45	22.30	MO-FR/SO	bis 23.12.14
SX 207	20.45	22.30	MO/DI/DO/FR/SO	25.12.–30.12.14
SX 207	20.45	22.30	MO-FR/SO	01.01.–27.03.15



Weihnachtsmarkt beim Rathaus.

kraftspendenden Schönheit von Thunersee und Berner Bergketten den Bonus zu, wieder andere sehen den «Geist von Spiez» heute als XXL-Adrenalinkick für eine Fussball-Elf, die nichts zu

verlieren hatte, aber ein ganzes Volk zu Gewinnern machte.

Das Musical «Wunder von Bern» ist angelehnt an Sönke Wortmanns Spielfilm von 2003 und zeigt

neben der direkten Fussball-Seite des «Wunders» auch die ergreifende Geschichte eines heimgekehrten Kriegsgefangenen, der sich in seinem alten Leben nicht mehr zurechtfindet und parallel zum deutschen Erfolg wieder zu seinem Sohn und zu seiner Familie findet.

Die schönsten Geschichten schreibt das Leben. Das Erlebnis eines Besuches von Hamburg mit seinen tollen Restaurants in Hafenvierteln und Altstadt, mit einer packenden Lebenseinstellung, nordisch geprägt und lustvoll gelebt, und mit seiner pulsierenden Lebendigkeit gepaart mit dem Besuch der prachtvoll inszenierten Musical-Produktion «Wunder von Bern», ist wirklich nur zu empfehlen! Schreiben Sie damit Ihre eigenen Geschichten, Geschichten von Familienausflügen, Wochenend-Getaways mit besten Freunden oder einfach ganz für Sie alleine. Das «Wunder von Bern» fasziniert, und Hamburg bietet zu allen Jahreszeiten eine ganze Menge an sympathischen Grosstadt-Erlebnissen.

Iris Hugger

Vorstandsmitglied Verein pro belpmoos und Eventveranstalterin in Interlaken

«Weisch no ...» Aus dem Verein pro belpmoos (Teil 1)

Nächstes Jahr feiert unser Verein das 40-Jahr-Jubiläum. Zu diesem Anlass haben wir in unseren Erinnerungen gekramt.

Herzlich willkommen an Bord der Zeitmaschine des Vereins pro belpmoos auf dem Flug in die Vergangenheit! Schnallen Sie sich an, stellen Sie Ihre Lehnen senkrecht, klappen Sie die Tische zurück und schenken Sie uns Ihre ungeteilte Aufmerksamkeit! Wir wünschen Ihnen einen angenehmen Flug zurück ins Jahr 1975 - als alles begann ... Es war ein lauer Frühlingstag im Mai, als der Verein pro belpmoos gegründet wurde, da die Gefahr bestand, dass der Flughafen Bern-Belp die Konzession verlieren würde. Die damaligen Gründungsväter waren: Dr. Victor Riedi (verstorben), Charly Riesen, Adrian Amstutz, Adrian Haas und Daniel Roullier. Aus dem Protokoll vom 21.11.1979 - gerade mal vier Jahre nach der Gründung - geht hervor, dass der Verein pro belpmoos 2552 Mitglieder zählte, davon 5 % nicht einmal aus dem Kanton Bern bzw. aus dem Umland. Wie war das möglich? Ohne Internet, ohne Website, ohne moderne Medien? Charles Riesen, ehemaliges Gründungsmitglied und bis vor drei Jahren CEO des Flughafen Berns, erinnert sich: «Als der Verein damals zur Erhaltung des Belpmoos gegründet wurde, dachte jeder von uns eher an ein kleines Grüppchen von 200 Idealisten ... Aber wir haben ordentlich für den Flughafen gewirbelt! Es gab persönliche Ansprachen bei Rundflügen, ein Kellner im Restaurant hat enorm viele neue Mitglieder akquiriert und an den Wochenenden hatten wir jeweils unseren pro-belpmoos-Stand am Zuschauerzaun aufgebaut. 1977 haben wir uns für die Herausgabe der Zeitung «pro belpmoos aktuell» entschieden, um einen besseren Kontakt zur Vereinsbasis pflegen zu können und vor allem das öffentliche Interesse zu wecken. Die Zeitung ging an damalige Mitglieder und wurde aufgelegt.

Ganz klassisch gab es eine Art Incentive, wie man heute so schön sagen würde, also eine Belohnung. Für die Gewinnung neuer Mitglieder gab es verschiedene Preise wie Alpenrundflug für zwei Personen, einen Heliflug oder kleinere Alpenrundflüge ... So war es uns möglich, mit Mund-zu-Mund-Propaganda und vielen engagierten Mitmenschen ein Komitee zu gründen, das bis heute Bestand hat. Darauf sind wir sehr stolz!»

Erich Weber, Vizepräsident Verein pro belpmoos





Porsche empfiehlt **Mobil 1**

**Nur mit einem geht er verschwenderisch um:
Fahrspass.**

**Verschenden Sie keine Zeit.
Der neue Cayenne S E-Hybrid.
Im Porsche Zentrum Bern**



Porsche Zentrum Bern

AMAG First AG
Hallmattstrasse 10
3018 Bern
Tel. 031 985 80 80
Fax 031 985 80 70
info@porsche-bern.ch



Tag und Nacht
für Ihre Sicherheit.