

BERN AIRPORT



Partner

skyguide: 20 Jahre neuer Tower

20ème anniversaire de la nouvelle tour de contrôle

Airport Inside

Ohne Flugplätze kein Luftverkehr!

Sans aérodromes, pas d'aviation !

Porträt

**Verkehrshaus der Schweiz:
«Die Schweiz fliegt!»**

Musée Suisse des Transports:
«La Suisse en vol!»



AUS FREUDE AM SERVICE.
DARF'S UM EINIGES MEHR SERVICE SEIN? UNSER TEAM SERVIERT
IHNEN KNOW-HOW UND MODERNSTE SERVICETECHNIKEN
À DISCRETION. ZUM WOHL IHRER FAHRFREUDE – AUTOMARTI.CH

BMW
Freude am Fahren



«Use it – or lose it»

■ Der Aufruf eines Dan-Air-Managers an die Berner Bevölkerung hat noch heute Gültigkeit. «Lose it» hat allerdings nicht immer mit zu wenig «use» zu tun. Die Passagierzahlen der letzten Jahre zeigen, dass durchaus eine respektable Nachfrage an Linien- und Charterflügen von und nach Bern besteht. Der Flughafen hat mit seinem kundenfreundlichen Verfahren das Seine dazu beigetragen. Aber: Steht dem auch zukünftig ein engsprechendes Angebot gegenüber? Die Regionalfliegerei hat sich in den letzten Jahren stark gewandelt, ist noch anspruchsvoller geworden. Das musste nun leider auch unser grösster Kunde, die SkyWork Airlines, erfahren. Trotz wechselhafter Geschichte, Turbulenzen und Meinungsdifferenzen, die wir hier nicht zu wiederholen brauchen, bedauern wir dieses Grounding sehr, danken dem SkyWork-Team für die langjährige Zusammenarbeit und wünschen den ehemaligen Mitarbeitenden alles Gute für die Zukunft. Ob damit auch das Ende der ganzjährigen Linienflüge ab Bern gekommen ist, wird sich in den nächsten Monaten weisen. Die Airlines rennen uns nicht die Tür ein; sie scheuen sich zunehmend, ins finanzielle Risiko zu gehen. Aber Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Mitarbeitende der FBAG setzen alles daran, dass Bern auch zukünftig Publikumsverkehr anbieten kann. Dies ist nicht nur im Interesse der Touristen und Geschäftsleute, sondern auch in jenem der Hauptstadtregion und des Kantons. Denn es geht nicht «nur» um die Mitarbeitenden des Flughafens, sondern auch um diejenigen unserer Partnerorganisationen und -unternehmen, insgesamt und auch heute noch um rund 1200 Stellen. Die Gesamtheit dieses volkswirtschaftlichen Nutzens beträgt mehr als 180 Mio. Franken. Somit müssen sich Bevölkerung und Politik die Frage stellen, ob ihnen diese Jobs und dieser Anteil am kantonalen BIP etwas wert sind. Bisher wurde das Fliegen ab Bern hauptsächlich – abgesehen von den wichtigen und geschätzten Infrastrukturbeiträgen des Kantons – von den zu 80 % privaten Aktionären der FBAG durch Kapital und Renditeverzicht finanziert. Es ist an der Zeit, darüber nachzudenken, den Berner Flughafen für die Zukunft als wichtige Infrastruktur-Plattform für moderne Industrie, Gewerbe und Dienstleister am Boden und in der Luft zu positionieren – getragen und finanziert von Privaten und von der Öffentlichen Hand... Ganz im Sinne von «use it – or lose it».

Dr. Beat Brechbühl, Verwaltungsratspräsident Flughafen Bern AG

« Use it – or lose it »

■ L'appel d'un dirigeant de Dan-Air à la population bernoise garde aujourd'hui encore toute sa valeur. «Lose it» n'est cependant pas toujours en relation avec pas suffisamment de «use». Les chiffres concernant les passagers des dernières années démontrent une demande importante pour des vols de ligne et de charter existants au départ de et à l'arrivée à Berne. L'aéroport y a beaucoup contribué avec ses procédures proches de sa clientèle. La question qui se pose : une offre correspondante existera-t-elle encore à l'avenir ? L'aviation régionale a beaucoup changé ces dernières années, en devenant toujours plus exigeante. C'est ce qu'a malheureusement expérimenté notre plus grand client, la compagnie aérienne SkyWork Airlines. Malgré une histoire tourmentée, des turbulences et des opinions divergentes, qui n'ont pas à être répétés ici, nous regrettions sincèrement cette faillite. Les prochains mois nous démontreront si ceci signifie également la fin des vols de ligne annuels depuis Berne. Les compagnies aériennes ne se bousculent pas à notre porte ; Elles évitent de plus en plus les risques commerciaux. Mais le Conseil d'administration, la Direction de l'entreprise et les collaborateurs de Flughafen Bern SA mettent tout en œuvre pour que Berne puisse offrir à l'avenir des transports aériens publics. Ceci n'est pas seulement dans l'intérêt du tourisme et des personnes d'affaires, mais aussi dans l'intérêt de la région de la capitale et du canton entier. Néanmoins il ne s'agit pas «seulement» des collaborateurs de l'aéroport, mais aussi de tous les collaborateurs de nos organisations et entreprises partenariales, ce qui représente aujourd'hui encore environ 1200 postes de travail. Le total de ce bénéfice économique s'élève à plus de 180 mio de francs. En conséquence, le monde politique et la population ont à se poser la question de savoir si tous ces postes de travail et cette part du PIB cantonal représentent un enjeu. Jusqu'à présent, s'envoler depuis Berne, mis à part les contributions importantes et appréciées du canton à l'infrastructure, fut financé à 80 % par les actionnaires privés de Flughafen Bern SA, grâce au capital et au renoncement à tout rendement. Il est temps de réfléchir au fait de positionner dans le futur Flughafen Bern SA en tant qu'infrastructure et plateforme moderne, profitant à une industrie, à un artisanat et à des prestataires de service. Tout cela soutenu et financé par des particuliers et par les pouvoirs publics... Dans l'optique de «use it – or lose it».

Dr Beat Brechbühl, Président du conseil d'administration Flughafen Bern SA

Ihr kompetenter und professioneller Partner für
AUSBILDUNG | RUNDFLÜGE | VIP-TAXI | FILMFLÜGE



ab Bern-Belp

Fliegen mit dem neuen Sightseeing Helikopter

bern-belp + grenchen

mountainflyers.ch
helicopters | switzerland



COLLABORATION WORKSHOP
8. NOVEMBER 2018

Weitere Infos auf der Homepage!

Medien- und Kommunikationstechnik

Kilchenmann ist schweizweit der führende Partner, wenn es um professionelle Kommunikations-technik und Collaboration Lösungen für Ihr Unternehmen geht.

Kilchenmann

Bern | Zürich | Basel www.kilchenmann.ch

Inhalt

Editorial

Dr. Beat Brechbühl, Verwaltungsratspräsident Flughafen Bern AG

Dr Beat Brechbühl, Président du conseil d'administration

Flughafen Bern SA

3

Airport Inside

Ohne Flugplätze kein Luftverkehr!

Ohne Basis keine Spitze! 6

Business Aviation – der individuelle Luftverkehr par excellence 8

MAF-Begegnungstag auf dem Flughafen 18

Airport-Infos 19

Impressum 19

In eigener Sache:

Alle für einen – den Berner Luftverkehr 20

«Möslis Uno – Clear to land» 20

Die Berner Aviatiker und der Flughafen Bern trauern um Peter Häberli 23



Business Aviation – der individuelle Luftverkehr par excellence (Seite 8)



20 Jahre neuer Tower (Seite 11)

Partner

20 Jahre neuer Tower 11

BERNMOBIL: Bitte einsteigen! 14

Porträt

«Die Schweiz fliegt!» 12

«La Suisse en vol!» 12

«Lions Air Group – die Löwen fliegen auf Kurs!» 15

Daniel Bloch – Ragusa & Co. 16

Die Flugplätze als Basis der Schweizer Luftfahrt 21



«Die Schweiz fliegt!» (Seite 12)

Berner Aero-Club BAeC 24

Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr IGBL 26

Flugzeugerkennung Bern FEBE 28

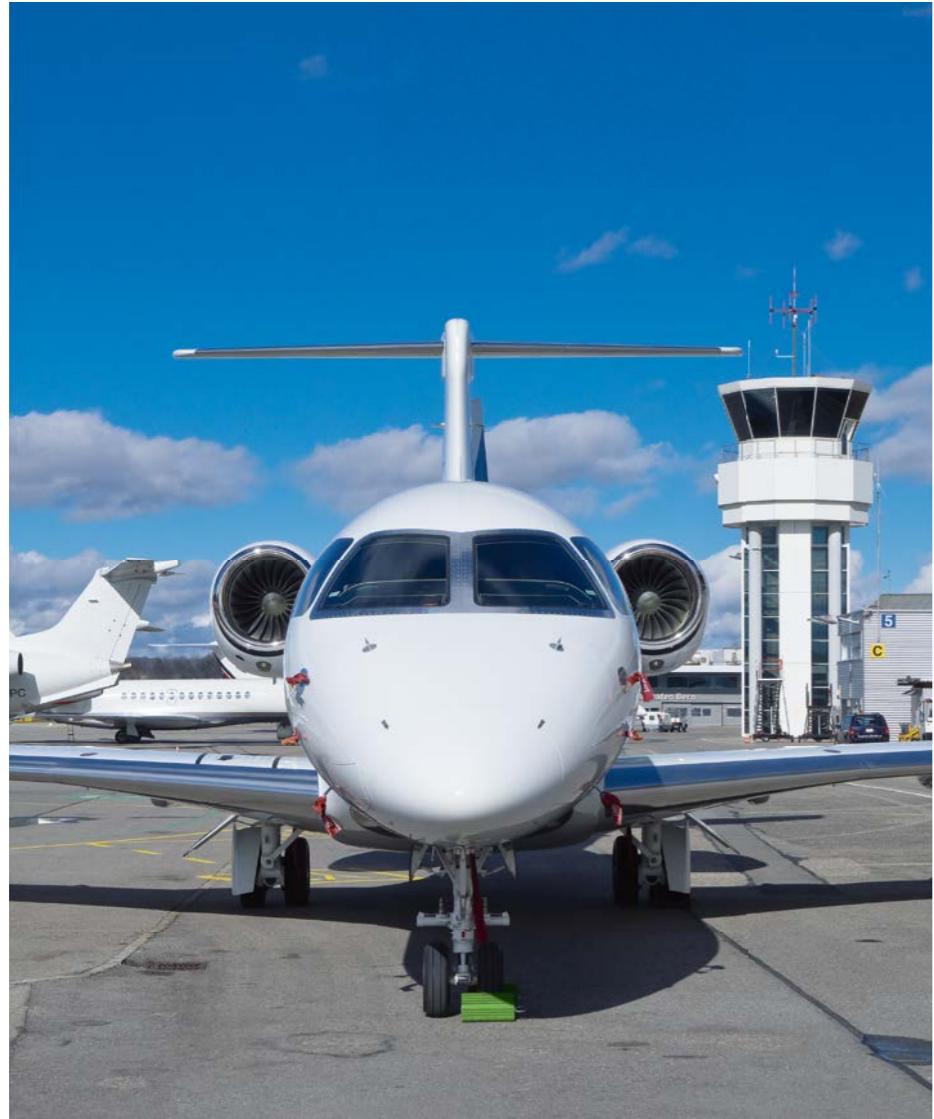
Verein pro belpmoos 30



«Lions Air Group – die Löwen fliegen auf Kurs!» (Seite 15)

Titelseite: Kanzel des Towers am Flughafen Bern
Foto: skyguide

Ohne Flugplätze kein Luftverkehr! Ohne Basis keine Spitze!



3 Landesflughäfen, 10 Regionalflughäfen, 44 Flugfelder und 23 Heliports stellen die zivile Luftfahrtinfrastruktur der Schweiz sicher. Der Flughafen Bern ist nach den drei Landesflughäfen der viertgrösste Flughafen der Schweiz.

Fotos: Flughafen Bern AG

■ Es gibt den öffentlichen und individuellen Luftverkehr, wie es ihn beim bodengebundenen Verkehr auch gibt.

Der zivile Luftverkehr wird in Linien- und Charterverkehr sowie in Allgemeine Luftfahrt, auch General Aviation genannt, unterteilt. Die General Aviation, als Individualverkehr, umfasst alle aviatischen Sparten, welche nicht dem öffentlichen Linien- und Charterverkehr zugeordnet werden. Darunter fallen die Trainings- und Schulfüge, die privaten Reiseflüge, der Geschäftsreiseverkehr, die Such- und Rettungsflüge, der Arbeitsluftverkehr und nicht zuletzt auch der Sportflugverkehr. Regionalflughäfen sind prädestiniert, alle diese Bereiche abzudecken; einzelne Plätze bieten ihren Grossregionen auch Linien- und Charterflüge an.

Über die Hälfte aller Flugbewegungen in der Schweiz leistet die Allgemeine Luftfahrt

Rund 800 000 der insgesamt rund 1,4 Mio. Flüge von in der Schweiz ausgeführten Starts und Landungen auf Flugplätzen fallen in das Segment der Allgemeinen Luftfahrt. Diese Flüge werden meist mit Flächenflugzeugen und Helikoptern ausgeführt. Die Allgemeine Luftfahrt ist damit auch ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor.

Ohne leistungsfähige Basis gibt es aber auch keine Spitze! Es sind die 54 kleinen und mittleren Flugplätze, welche das Fundament der Schweizer Luftfahrt sicherstellen.

Mit Eidg. Konzession im Flughafen-Status

Zehn Regionalflughäfen erfüllen mit ihrer Eidg. Konzession den Status eines Flughafens und haben damit einen Zulassungs- und Offenhaltungszwang. Es sind dies: Bern, Lugano-Agno, Sion, Birrfeld, Bressaucourt, Ecuvillens, Grenchen, La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures, Lausanne-La Blécherette und Samaden.

Die Flugfelder als Basis

Mit einer Bewilligung des BAZL sind sie nicht zu Offenhaltung und Zulassung aller Luftfahrzeuge verpflichtet. Das Flugfeldnetz bildet die Basisinfrastruktur für die übrige General Aviation. Die Flugfelder sind insbesondere für die Aus- und Weiterbildung und

damit für die Sicherung des fliegerischen Nachwuchses von Bedeutung. Das bestehende Netz von Flugfeldern soll, gemäss der Luftfahrtpolitik des Bundes, in seiner Substanz erhalten werden.

Einige Regionen sind mit Linien- und Charterverkehr erschlossen

Sofern von und nach den Regionalflughäfen Linien- und Charterverkehr angeboten werden, binden sie ihre Regionen mit Direktverbindungen ins Ausland durch internationalen Luftverkehr an und tragen damit ebenfalls zur Anbindung der Schweiz an das weltweite Luftverkehrsnetz bei. Luftverkehrsanschlüsse tragen entscheidend zur wirtschaftlichen und touristischen Standortattraktivität ihrer Region bei und begünstigen die Ansiedlung von Unternehmen. Sie sind damit wichtige Standortfaktoren und Motoren für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Grossregion.

Die Aus- und Weiterbildung ist von öffentlichem Interesse – ohne Basis keine Spitze!

Aus- und Weiterbildungsflüge sind von öffentlichem Interesse. Sie tragen dazu bei, dass der schweizerischen Zivilluftfahrt eine ausreichende Anzahl Pilotinnen und Piloten zur Verfügung steht und das fliegerische Können in der Schweiz erhalten bleibt. Dies ist nur mit einem breiten Spektrum von Ausbildungsstellen möglich.

Auf den Regionalflughäfen verkehren sämtliche Sparten der General Aviation. Für die fliegerische Aus- und Weiterbildung sind die Regionalflughäfen damit besonders wertvoll, vor allem wenn sie über ein Instrumentenlandesystem, Flugsicherung und satellitengestützte An- und Abflugverfahren verfügen. Damit lassen sich nahezu alle Trainingssituationen üben. Die Luftfahrtpolitik des Bundes (LUP02) will, dass das Netz der Regionalflughäfen in seiner Substanz erhalten bleibt und qualitativ verbessert wird.

(Luftfahrtpolitischer Bericht des Bundesrates 2016)

Die Flugplätze können auf breiten Support der Verbände zählen

Der Verband Schweizer Flugplätze VSF unterstützt die mittleren und kleinen Luftfahrtinfrastrukturen; der Flughafen Bern ist aktiv im Vorstand dabei. Denn immer neue Vorschriften und Auflagen setzen der Luftfahrtbranche zu. Durch die weitergehend internationalisierte Auflagen- und Regulationsflut steigen die Kosten. Der Betrieb und die Entwicklung mittlerer und kleinerer Flugplatzanlagen werden massiv erschwert – bis hin an die existenzielle Grenze. Der Verband Schweizer Flugplätze engagiert sich professionell für eine förderliche Entwicklung, denn ohne Flugplätze gibt es auch keinen Luftverkehr!

Der Aero-Club der Schweiz AeCS als grosser Partner der Aviatik ist der Dachverband der Schweizer Leichtaviatik und des Luftsports und stellt einen festen und anerkannten Wert

im «Gesamtsystem Luftfahrt Schweiz» dar. Er engagiert sich an zahlreichen Fronten für seine Mitglieder, setzt sich für die Bedürfnisse der Regionalverbände und Sparten ein, nimmt aktiv Einfluss in verschiedenen Gremien, betreibt ein politisches Netzwerk und kommuniziert nach innen und aussen. Der AeCS vereint die aviatische Kompetenz in allen von ihm betreuten Bereichen. Die Belange der Leichtaviatik und der Luftsportdisziplinen stehen dabei im Vordergrund. Der AeCS ist als Sportverband Mitglied der FAI (Fédération Aéronautique Internationale), des Weltverbandes des Luftsports und auf europäischer Ebene bei Europe Air Sports (EAS). Der Dachverband übt die nationale Sporthoheit über sämtliche Luftsportarten in der Schweiz aus und ist auch Mitglied von Swiss Olympic. Der weltweit tätige Verband der Flugzeug-eigner und Piloten (AOPA) vertritt mit AOPA Schweiz in nationalen und internationalen Gremien der Luftfahrt die Interessen der Privatpiloten und Flugzeugbesitzer der Allgemeinen Luftfahrt. In enger Zusammenarbeit mit Flugschulen, Flugplatzhaltern und Partnerorganisationen sorgt die AOPA damit auch für mehr Sicherheit beim Fliegen.

Die AEROSUISSE ist der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt und vertritt alle an der Förderung und Erhaltung der schweizerischen Luft- und Raumfahrt ideell und wirtschaftlich interessierten Kreise und koordiniert deren Bestrebungen.



Business Aviation – der individuelle Luftverkehr par excellence



Die Business Aviation (BA) im Dienste der Wirtschaft

Die Business Aviation bietet ihren Kunden eine höchst effiziente und flexible Reiseart durch Zeitgewinn und Komfort. Mit den individuellen Operationen betreiben die Fluggesellschaften die Geschäftsluftfahrt mit den höchsten Sicherheitsstandards.

Die Business Aviation ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor

Der Wohlstand des rohstoffarmen Binnenlands Schweiz gründet auf einer innovationsstarken, breit diversifizierten und hochwertig spezialisierten Wirtschaft. Diese ist in der Schweiz auf Exportmärkte ausgerichtet. Die Erschliessung auf dem Luftweg ist untrennbar mit der wirtschaftlichen Entwicklung verbunden und für die Schweiz seit je von elementarer Bedeutung. Durch die Transportleistungen, aber auch als wesentlicher Standortfaktor, ist die Business Aviation ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Hauptstadtregion der Schweiz.

Viele profitieren

Dabei profitieren nicht nur die Top-Kader vom Konkurrenzvorteil des schnellen Reisens direkt an die Destination, denn 70 % der Destinationen, welche durch die BA angeflogen werden, sind nicht im Streckennetz von kommerziellen Linienfluggesellschaften.

Die kleinen und mittleren Airports sind die leistungsfähigen Infrastrukturen der Business Aviation

Sie bieten ausgezeichnete Vorteile für den effizienten und schnellen Geschäftsreiseverkehr, mit kurzen Check-in-Zeiten, verhältnismässigen Sicherheitskontrollen und den entsprechenden Kapazitäten, um die Flüge zeitlich so durchzuführen, wie es der Kunde benötigt. Etliche Firmen siedeln sich in der Nähe der Regionalflugplätze an, um so einen Standortvorteil nahe an den Kunden zu erreichen. Der Flughafen Bern ist einer der grössten Schweizerischen Business-Airports.

Mit umfassenden Serviceangeboten zum Erfolg

Teils in Eigenregie, teils mit Drittanbietern stellt der Flughafen Bern die gesamte Palette aller Dienstleistungen am Boden sicher und erfüllt massgeschneidert die gewünschten Dienste der Geschäftsfliegerei. Diese umfassen die Vorbereitungen am Flugzeug wie auch die Betreuung der Fluggäste und die Assistenz der Crew.

Die grosse Flotte an Business-Flugzeugen

Während global tätige Grosskonzerne meist über einen eigenen Flugdienst verfügen, steht durch etliche Flugbetriebe auch eine grosse Auswahl an Flugzeugen zur kurz- oder längerfristigen Miete (Charter) zur Verfügung. Über 260 Flugzeuge der Kategorie Business Aviation sind im schweizerischen Flugzeugregister eingetragen. Diese können von und nach Bern fliegen, teilweise sogar interkontinental nach Asien oder in die USA.

Swissness bei Wartungs- und Instandsetzungsbetrieben

Die Wartungsbetriebe sorgen mit Umsicht und höchster Professionalität für die Sicherheit und gehören zum Grundangebot eines Flughafens.

Die Wirtschaftsleistung der Business Aviation geht weiter

Mit einer jährlichen Wirtschaftsleistung von über 15 Milliarden CHF trägt die Business Aviation ganz wesentlich zum Wohlstand des Landes bei. Die positive Entwicklung wird weitergehen. Ein gutes Indiz dafür sind die jüngsten innovativen Entwicklungen der Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie: die Firma Pilatus Flugzeugwerke in Stans u.a. mit ihrem Erfolgsmodell PC-12 und dem Business-Jet PC-24, sowie auch die Firma Koppter mit ihrem SH09-Helikopter. Der Flughafen Bern ist für diesen Wachstumsmarkt fit und gut gerüstet.

Der Flughafen Bern als Ausbildungsplatz

(teilweise aus Aero Revue)

Die weltweite Nachfrage nach Piloten wächst rasant. Das prognostizierte Verkehrswachstum, der Anstieg der weltweiten Flotte, die Alterspyramide bei den heutigen Pilotenbeständen wird in den nächsten 20 Jahren laut aktuellen Studien (Boeing) zu einem Bedarf von 635 000 neuen Verkehrspiloten führen,

146 000 davon in Europa. Nicht eingerechnet: die Geschäftsluftfahrt. Dafür sieht Boeing einen Bedarf von 96 000 Piloten, für den Bereich Helikopter weitere 59 000. Für unser Land ist es von existenzieller Bedeutung, zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden Luftverkehrs auf qualifizierte, hervorragend ausgebildete Fachkräfte zurückgreifen zu können. Passagiere vertrauen darauf, dass die Piloten ihren Job professionell erledigen und das Flugzeug sicher zum Ziel fliegen.

Dem Bereich Ausbildung kommt eine bedeutende Rolle im Luftfahrtssystem der Schweiz zu

Für die Pilotenausbildung ist der Flughafen Bern gut geeignet. Die ansässigen Flugschulen für Flächenflugzeuge und Helikopter bieten Ausbildungen ab initio bis hin zur Linienpilotenlizenz an. Damit sind die Flugschulen die eigentliche Wiege der Luftfahrt. Den Piloten wird das fliegerische Handwerk beigebracht und damit die Basis für die spätere Laufbahn als Berufspilot gelegt. Kein Verkehrs- oder Geschäftsflugzeug, kein Arbeits- oder Rettungshelikopter und kein Militärflugzeug könnte ohne die Leichtaviation als Basis der General Aviation auf den Flugplätzen der Schweiz abheben. Es ist deshalb von zentraler Bedeutung, dass Politik, Wirtschaft und Behörden erkennen, wo der Nachwuchs für die aviatischen Berufe herkommt und welche Wichtigkeit diesem Be-

reich für das Luftfahrtssystem Schweiz beigemessen werden muss.

Die Auflagen und Regulierungen als massive Kostentreiber

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die gegenwärtigen Entwicklungen die Gewinnung des aviatischen Nachwuchses erheblich erschweren und die Luftfahrt generell finanziell unverhältnismässig belasten. Massive Gebühren, Überregulierungen und überzogene Sicherheitsauflagen führen zu einer dramatischen Verteuerung in der Leichtaviation, so auch bei der Pilotenausbildung. Hohe Gebühren und zunehmende Regulierungen unter dem Deckmantel der Sicherheit treffen die Allgemeine Luftfahrt hart. Diese Entwicklung ist fatal, gefährdet die Sicherstellung des Nachwuchses und wirkt sich damit kontraproduktiv auf die steigende Nachfrage in der Luftfahrt aus. Was nützt der modernste Flughafen, wenn die Flugzeuge – wie es notabene heute schon vorkommt – mangels genügend ausgebildeten Piloten am Boden stehen bleiben müssen?

Charles Riesen





Mit Deiner persönlichen und individuellen Flugschule vom Privat- bis zum Linienpilot.

alpaviation ag
+41 31 960 22 22
www.alpaviation.ch

alpaviation
Flight & Training Center Bern



regal

Im Notfall überall.

Jetzt Gönner werden: www.rega.ch



GRIBI's
EAT & DRINK
BERN AIRPORT

...das Wohlfühl-Restaurant am Flughafen Bern-Belp
Flugplatzstrasse 69, Terminal Nord, 3123 Belp

Reservierungen unter:
031 961 47 47
info@gribis.ch

Mehr Informationen unter www.gribis.ch



Strassenbau | Tiefbau | Spezialtiefbau | Ingenieurtiefbau | Hochdruck-Wasserstrahlen | Rückbau | Steinbruch | Verkehrssicherheit | Hochbau | Damm- und Deponiebau | Gussasphalt | Untertagbau | Gleisbau und Bahntechnik | Bodenbeläge | Betonsanierungen | Sportbeläge | Wasserbau | TU-Infrastruktur | Immobilienentwicklung

Walo Bertschinger – Ihr Partner für alle Bauwerke.

Walo Bertschinger AG Bern
Feldstrasse 42
3073 Gümligen/Bern
Telefon 031 941 21 21
walo.bern@walo.ch
www.walo.ch



20 Jahre neuer Tower

Liebe Flughafen Bern!
20 Jahre darf ich nun Dein Wahrzeichen sein. Im Juni 1998 wurde ich geboren. Und seit damals...



Lieber Flughafen Bern

20 Jahre darf ich nun Dein Wahrzeichen sein. Im Juni 1998 wurde ich geboren. Und seit damals wache ich über Dich, Tag und Nacht, im Winter wie auch im Sommer, bei Sonnenschein und Nebel. Nichts kann mich vom schönsten Flughafen der Welt vertreiben.

Viele Jahre lang hatte ich meinen kleinen Vorgänger noch zur Seite, allerdings zweckentfremdet. Der alte Turm zierte noch lange Dein Bild, aber im Jahre 2015 wurde er schliesslich doch abgerissen. Vorher war er Sitzungszimmer und Restaurant, ein Relikt aus vergangenen Zeiten. Ich sah Tausende von Fliegern kommen und gehen, grosse und kleine, mit wichtigen und weniger wichtigen Persönlichkeiten an Bord. Meine Mitarbeiter (die FlugverkehrsleiterInnen) haben in meiner Kanzel allerhand Leute am Berner Himmel herumgelotst: Kofi Annan, François Hollande oder Céline Dion, um nur einige zu nennen. Dazu transportieren Airlines Tausende von Passagieren in die Ferien und zurück nach Bern.

Wetterkapiolen kamen und gingen, einmal stand gar der ganze Flughafen unter Wasser. Und ich hatte als einziges Gebäude auf dem Flughafen noch Strom. Ich habe allem getrotzt und bin immer noch da. Mich bringt nichts aus der Ruhe. Apropos Ruhe: Konzentriert, ruhig und verlässlich sorgen meine MitarbeiterInnen täglich für einen sicheren und effizienten Flugverkehr von und nach Bern. Aber nicht nur das, sie kümmern sich um den gesamten Flugverkehr bis auf 3500 Meter im ganzen Mittelland. Seien es Militär- oder Zivilflüge, Trainings- oder Linienflüge. Jeder Flug wird flugsicherungstechnisch vollumfänglich betreut!

Übrigens: Im Jahre 2013 bekam ich ein neues Innenleben! Die Kanzel wurde an die gewachsenen Bedürfnisse und das Equipment an die geltenden technischen Anforderungen angepasst.

Lieber Flughafen Bern, auch wenn die Zeiten momentan verkehrsmässig etwas ruhiger sind als auch schon – wir sind ein eingespieltes Team, Du und ich. Ich freue mich auf die nächsten 20 Jahre und bin gespannt, was wir uns bei meinem nächsten Jubiläum zu berichten wissen!

Dein *Ben Tower*

Text: Sascha Herzog, Flugverkehrsleiter TWR/APP Bern



Der Tower in Bern-Belp

Der neue Tower inkl. Betriebsgebäude wurde am 21. Juni 1998 in Betrieb genommen. Während einer Bauzeit von 19 Monaten wurden CHF 6 Mio. verbaut. Der Tower ist 22 Meter hoch und wurde vom Büro Burkhardt & Partner geplant. Die Tower-Crew besteht zurzeit aus 14 FlugverkehrsleiterInnen und 5 Trainees. Jährlich werden von der skyguide Dienststelle Bern-Belp aus rund 70 000 Flugbewegungen geleitet und koordiniert.

«Die Schweiz fliegt!»

Unter dieses Motto stellt das Verkehrshaus der Schweiz eine Sonderausstellung zur Luft- und Raumfahrt und widmet die Jahre 2018 und 2019 schwergewichtig der Fliegerei in unserem Land.



■ Die Flugobjekte unter dem Hallendach, die Flugzeugmodelle der Luftfahrtgeschichte, der Ausstellungsteil «Leichter als Luft» mit einem «Zeppelin-Simulator» oder die Bereiche «Flugzeugmotoren» und «Historische Flughäfen» wurden alle neu inszeniert. Wir picken nachstehend einige Leckerbissen aus dem vielfältigen Menü heraus, um Sie «gluschtig» zu machen, und empfehlen Ihnen Ausstellung und themenverwandte Anlässe wärmstens zum Besuch.

Die Flugsicherung in der Schweiz

Selbst wenn Ihnen bereits bekannt sein sollte, wie skyguide am Himmel für Ordnung sorgt, lohnt sich ein Besuch!

In einem interaktiven Spiel können Sie ein Luftfahrzeug sicher durch den Schweizer Luftraum lotsen. Ein Relief der Schweiz zeigt den Flugverkehr live in den verschiedenen Flugsicherungs-Sektoren. Wie die Piloten im Cockpit mit den Flugverkehrsleitern kommunizieren, wird anhand eines Fluges von Zürich nach Genf erlebbar. Zudem werden die vielseitigen Berufsbilder im Unternehmen skyguide porträtiert.

Medizinische Hilfe aus der Luft

Sie erleben den Anflug eines Rettungshelikopters hautnah im «Abwind-Simulator». Sie lernen die Funktionsweise der Rega-Einsatzzentrale und der Gebirgs- und Arbeitsluftfahrt kennen. Besichtigen Sie den Rettungshelikopter Agusta A109 auf einer Original-Landeplattform oder beantworten Sie spannende Fragen zur Luftrettung.



Oben: Neu inszenierte Halle Luftfahrt.

Links: Rettungshelikopter A109 auf Landeplattform.



Trudeln im Multi-Axis-Trainer



Unterwegs im schweizerischen Luftraum.



Original Raumanzug.

Fotos: Verkehrshaus der Schweiz

Die Welt der SWISS

Auch die SWISS präsentiert sich mit überraschenden interaktiven Elementen: Ein Flugsimulator lädt ein, den Anflug auf einen Flughafen in verschiedenen Schwierigkeitsstufen zu üben. Als Andenken sendet er bei erfolgreicher Landung eine Pilotenlizenz via iPad direkt nach Hause. Eine Rutschbahn führt von der Flugzeugkabine eines nachgebauten Rumpfes einer A340 zum Erdgeschoss. Die Online-Info-Station zeigt in Echt-

zeit die Position aller SWISS-Flugzeuge auf der ganzen Welt.

Space – The Exhibition

In der schweizweit einzigartigen Themenwelt wird die faszinierende Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Raumfahrt vermittelt. Ein besonderer Fokus liegt auf den Leistungen der Schweizer Raumfahrtindustrie und der Weltraumforschung.

Zu den Highlights der Ausstellung gehören

der «Space Transformer», ein begehbarer, sich drehender Würfel, der «oben» und «unten» zu relativen Begriffen macht, ein «Multi-Axis-Trainer», der das Trudeln in einer Welt- raumkapsel simuliert, und eine «begehbarer Marslandschaft» mit drei Mars-Rovern in Originalgrösse.

Also, Freunde der Luftfahrt, nichts wie auf nach Luzern ins Verkehrshaus!

Andreas Fuhrimann

«La Suisse en vol»

■ Sous cette appellation, le Musée Suisse des Transports consacre les années 2018 et 2019 à une exposition spéciale sur l'aviation et la navigation spatiale et plus particulièrement sur l'aviation en Suisse.

vers secteurs de sécurité. Au moyen d'un vol Zurich–Genève, vous vivez en direct comment les pilotes communiquent dans leur cockpit avec les responsables du trafic aérien. De plus, sont mis en portrait les domaines professionnels extrêmement variés de l'entreprise skyguide.

Aide médicale par la voie des airs

Dans un simulateur, vous ressentez en personne l'atterrissement d'un hélicoptère de sauvetage. Vous apprenez à connaître le fonctionnement de la centrale d'intervention de la Rega et du transport aérien opérationnel en montagne. Visitez l'hélicoptère de sauvetage Agusta A109 sur une plateforme originale d'atterrissement et répondez aux questions passionnantes sur le sauvetage aérien.

La compagnie aérienne SWISS

La compagnie SWISS se présente au moyen d'éléments interactifs étonnantes : un simulateur de vol invite à exercer l'atterrissement sur l'aéroport en divers degrés de difficulté. En guise de souvenir et en cas d'atterrissement réussi, le simulateur vous envoie chez vous via iPad une licence de pilote. Un tobog-

gan vous conduit du ventre reconstruit d'un A340 jusqu'au parterre. Une station online-info montre en direct la position de tous les avions SWISS dans le monde entier.

Espace – Journées thématiques

Vous apprenez à connaître la fascinante histoire, actuelle et futur, de la navigation spatiale. Le centre est porté sur les prestations de l'industrie et de la recherche aérospatiale suisse.

Font partie des moments forts de l'exposition le «Space Transformer», un cube accessible le pivotant, qui transforme les notions «en haut» et «en bas» en notions relatives, un «Multi-Axis-Trainer», qui simule les roulements en vrille ressentis dans une capsule spatiale et un paysage martien accessible, avec trois rovers en grandeur originale.

Donc: amis du transport aérien, cap sur le Musée Suisse des Transports à Lucerne!

Andreas Fuhrimann

BERNMOBIL: Bitte einsteigen!

Eine attraktive ÖV-Verbindung zwischen dem Flughafen und dem Stadtzentrum ist heute unabdingbar. Deshalb hat BERNMOBIL zusammen mit dem Kanton und dem Flughafen Bern in den vergangenen Jahren nach der besten Lösung für die Anbindung des Flughafens Bern an die Berner Innenstadt gesucht.



■ Es hat sich gezeigt, dass eine direkte Buslinie vom Bahnhof Bern zum Flughafen nicht den gewünschten Erfolg zeigte. Mit der heutigen Lösung, S-Bahn bis Belp Bahnhof und Busverbindung Belp Bahnhof – Bern Flughafen, konnte das ÖV-Angebot zum gleichen Preis wesentlich verdichtet werden: Ein zentraler Erfolgsfaktor, damit die Fluggäste auf den ÖV umsteigen. Nach der Ankunft wollen die Fluggäste rasch weiter zu ihrem Ziel und beim Abflug möglichst kurz vorher ankommen – ein wichtiger Vorteil des kompakten und übersichtlichen Flughafens Bern mit kurzen Check-in/Out-Zeiten. Daher verbindet heute der BERNMOBIL-Bus 160 zu den Hauptverkehrszeiten alle 15 Minuten den Bahnhof Belp mit dem Flughafen und bringt die Fahrgäste von der S-Bahn direkt vor den Eingang des Terminals.

Zusätzliche Services wie eine grosse Gepäckablage im Bus oder ein Abfahrtsmonitor mit Echtzeitangaben vor Ort komplettieren das Angebot. Vor rund zwei Jahren hat BERNMOBIL zudem eine zusätzliche Verbindung eingeführt, um auch die Fluggäste vom letzten ankommenden Flieger spätabends abzunehmen. Dabei werden auch verspätete Ankünfte abgewartet.

Wichtiger Service public

Mit etwas über ¼ Million Fahrgästen pro Jahr, die zwischen Belp Bahnhof und dem Flughafen die Buslinie 160 benützen, spielt diese gemessen an der Anzahl Fahrgäste zwar eine untergeordnete Rolle im Liniennetz von

BERNMOBIL, auf dem jährlich über 100 Millionen Fahrgäste unterwegs sind. Die Buslinie von und zum Flughafen ist aber ein unverzichtbarer Service public. Neben den Fluggästen wird sie auch von vielen Fahrgästen für ihre Freizeitaktivitäten in diesem Gebiet rege benutzt. Daher freut sich BERNMOBIL, diese Linie auch künftig betreiben zu dürfen. Soeben hat BERNMOBIL endgültig den Zuschlag aus der öffentlichen Ausschreibung der Buslinien im Raum Münsingen/Belp erhalten. Es ist übrigens bereits das zweite Mal, dass BERNMOBIL den Betrieb des Flughafenbus-

ses aufgrund einer öffentlichen Ausschreibung erhalten hat. Bereits 2009 hat der Kanton Bern den Betrieb des Flughafenbusses öffentlich ausgeschrieben und an BERNMOBIL vergeben. BERNMOBIL hat also bewiesen, dass sie die beste ÖV-Partnerin für den Flughafen Bern ist. Das wollen wir auch in Zukunft bleiben.

Rolf Meyer
Leiter Unternehmenskommunikation
BERNMOBIL



Bequemes Umsteigen am Bahnhof Belp.

Fotos: zvg



«Lions Air Group – die Löwen fliegen auf Kurs!»

Die Lions Air Group AG ist eine etablierte und international operierende Aviatikgruppe mit über dreissigjähriger Erfahrung und an die 120 Mitarbeitenden. Die Hauptgeschäftsfelder des bis heute Inhaber-geführten Unternehmens sind die VIP-Businessfliegerei sowie Ambulanztransporte in der Luft und am Boden.

■ Am 17. Dezember 1987 gründete der Pilot Jürg Fleischmann die Lions Air. Daraus ist im Laufe der Jahre die heutige Lions Air Group AG entstanden. In der Gruppe sind aktuell die Firmen Lions Air Skymedia AG, AAA Alpine Air Ambulance AG, Alpine Aviation AG, skyAir Aircraft Maintenance AG, skyEmotions AG sowie das Birrfelder Flugplatzrestaurant «Cockpit» zusammengeschlossen. Die Firma hält ebenfalls eine Beteiligung an der AP³ Luftrettung, die Ende 2017 von der deutschen DRF Luftrettung, der österreichische ARA Luftrettung und der Schweizer Alpine Air Ambulance AG (AAA) gegründet wurde, sowie am Schweizer Verkehrsnachrichtendienst viasuisse.

Businessfliegerei als Kerngeschäft

In der Businessaviation setzt die Lions Air Group AG auf das Management von Highend-VIP-Flugzeugen und -Helikoptern. Das Flugunternehmen mit Sitz am Flughafen Zürich hat zwei weltweit gültige Air Operator Certificates (AOC) für den Einsatz von Flugzeugen und Helikoptern. Die Firma bietet exklusive, massgeschneiderte Gesamtlösungen für Firmen und Privatpersonen rund um alle Wunsch-Destinationen an. Die Lions Air ist auch Teil der «Official Carrier Organisation» am World Economic Forum (WEF) und fliegt dann täglich von den Hubs Zürich-Kloten, Zürich-Dübendorf, Genf und Altenrhein mit ihren Helikoptern nach Davos. Aus Diskretions- und Sicherheitsgründen bleibt immer vertraulich, wer mitfliegt.

Neuer Fokus auf medizinische Transporte

2011 kam die Alpine Air Ambulance AAA zur Unternehmensgruppe, mit der die Lions Air Group einen neuen Schweizer Flugrettungs- und Repatriierungsanbieter lancierte. Im Fokus stehen heute Rettungen, Repatriierungen und Patientenverlegungen. Ergänzend bietet die AAA auch Transporte von stabilen Nicht-Notfallpatienten mit Bodenambulanzen oder Rollstuhltaxis an. Seit Sommer 2012 ist die AAA von Swiss-

transplant für sämtliche nationale und internationale Organtransplantate mandatiert. Seit 2013 ist der Intensiv- und Rettungshelikopter «Lions 1» auf dem Flugplatz Birrfeld stationiert. Via die Notrufzentrale 144 ist die Basis in die Rettungsnetze der Kantone Aargau, Luzern, Nidwalden, Obwalden, Schaffhausen, Schwyz, Solothurn, Zug, Basel-Stadt, Basel-Land und Zürich eingebunden und trägt ebenfalls zur Notfallversorgung des süddeutschen Raums bei. Rund um die Uhr stehen Notärzte, Rettungssanitäter und Piloten in Bereitschaft – aufgeboten werden sie dann, wenn sie am schnellsten am Einsatzort sein können. Kurze Flugzeiten erhöhen die Überlebenschancen und senken das Risiko von Folgeschäden bei Notfallpatienten.

Weitere Infos: lionsairgroup.com.

Petra Seeburger



Daniel Bloch Ragusa & Co.

Ragusa und Torino von Camille Bloch prägen Generationen von Schoggi-Liebhabern. Und drei Bloch-Generationen prägen diesen Erfolg: Grossvater Camille, Vater Rolf und Sohn Daniel. Jeder auf seine ganz individuelle Art, Letzterer seit 2005.

Entspannt und mit feinem Humor begrüßt der CEO von Camille Bloch, Daniel Bloch, am Sitz der Unternehmung im bernjurassischen Courtelary das mit Verspätung eintreffende Interviewteam. Und schnell schon entwickelt sich ein angeregtes, äusserst offenes Gespräch.

Offen auf Leute zuzugehen entspricht Daniel Blochs Naturell. Der studierte Jurist und MBA-Absolvent der Kaderschmiede INSEAD entspricht in keiner Weise dem Klischee, welches man sich von einem Abgänger einer Eliteschule macht. Er weiss um dieses Vorurteil und schreibt dazu in seinem Buch «Creating Passion» mit feiner Ironie: «Ehrlich gesagt bedauerte ich damals, dass ich bei den aufregenden Anekdoten meiner Mitabsolventen über pompöse Headquarters und verlockende Jobangebote nicht mitreden konnte.» Und fährt fort: «Heute bin ich froh, diesen trügerischen Verlockungen nicht ausgesetzt gewesen zu sein.» Daniel Blochs Zukunft war «seine» Camille Bloch SA, ein KMU mit 200 Mitarbeitenden. Bei KMU setzt er seine Befreiung auf das U: U wie Unternehmer!

In 3. Generation

Der 1963 geborene CEO führt seine Unternehmung in dritter Generation. Und natürlich kennt er auch dazu das gängige Klischee: Die erste Generation schafft das Vermögen, die zweite verwaltet es, und die dritte studiert Kunstgeschichte. Die Zahlen sprechen allerdings eine andere Sprache, auch trotz – oder wegen? – Kunst und Kultur. Diese nehmen beim Unternehmensleiter nämlich einen wichtigen Platz ein.

Grossvater Camille war der klassische Visionär. Wie er sein Geschäft von Bern nach Courtelary verlegte und sich dabei vorausschauend Landreserven sicherte, von denen die Unternehmung auch 80 Jahre später noch profitiert. Oder seine Kreation Ragusa, quasi aus der Not heraus geboren. Vater Rolf dann

der klassische Patron, hochangesehen, sozial. Neben seiner unternehmerischen Tätigkeit engagierte er sich für verschiedene staatspolitische Anliegen.

«Natürlich hat mich mein Vater stark geprägt. Aber für mich war immer klar: Sollte ich ein-



Besucherzentrum: Ein Torino entsteht.



Fotos: volcano

Kostproben im Besucherzentrum.



mal die Firma führen, werde ich mich nicht hinter seinem Namen verstecken», sagt der in Bern wohnhafte Chef der 3. Generation. «Als Jugendlicher war für mich die berufliche Zukunft bei Camille Bloch nur eine Option unter anderen. Es muss ja auch passen. Es gibt nie eine Garantie, dass es auch funktioniert.»

Von Bern in den Berner Jura

Es sei eine Mischung aus Zufall und Glück sowie viel Weitsicht seines Grossvaters und der lokalen Behörden gewesen, 1935 von Bern nach Courtelary zu ziehen. Bloch: «In dieser Region haben wir viel Goodwill. So hat es zum Beispiel beim letzten grossen Bauvorhaben – Erweiterung von Produktion und Logistik sowie ein topmodernes Besucherzentrum – keine einzige Einsprache gegeben.» Letzteres wurde im Oktober 2017 fertiggestellt.

Ein Erlebnis für alle Besucher – und eine erstaunliche Erkenntnis: Die unvergleichbaren Ragusa-Riegel sind in der Entstehung kein klassisches Marketingprodukt. Während heute immer wieder neue Produkte auf den Markt geworfen werden – um nach kurzer und erfolgloser Zeit wieder aus den Regalen genommen zu werden – ist das Ragusa aus der Not heraus entstanden: Als im Zweiten Weltkrieg die Beschaffung von Kakao immer schwieriger wurde, experimentierte Camille



Oben: CEO Daniel Bloch.
Links: Bunte Paletten für Schleckmäuler und Geniesser.

Bloch mit der Zugabe von Haselnüssen, welche, ähnlich wie Kakaobohnen, geröstet und gemahlen werden können. So wurde die Haselnussmasse mit den ganzen Nüssen als Füllung gebraucht, mit Schokolade überzogen und in die Form eines Riegels gebracht. Das neue Format war ein Volltreffer! Man traf den Geschmack der Kunden und die Riegelform war der Beginn eines Trends in der gesamten Schokoladeindustrie!

Heute produzieren die Hersteller in einem gesättigten Markt; es werden pro Kopf und Jahr noch etwa 10,5 kg Schokolade gegessen. Noch vor wenigen Jahren lag diese Marke bei 12 kg. Unter diesen Vorzeichen sind Innovationen, Qualität oder Menge gefragt. Mit einer Jahresproduktion von etwas über 3700 Tonnen ist Camille Bloch ein «Kleiner». Die Menge macht es nicht. Sich erfolgreich zu behaupten läuft also nur über die Qualität. Und Innovationen: Ragusa und Torino noir und blond sowie Ragusa for Friends. Zudem gibt es auch koschere Angebote und mit der Marke Torino noir auch eine vegane Variante. Daniel Bloch hat seine Unternehmung gut im Markt positioniert.

Max Ungricht

Camille Bloch SA

Umsatz 2017: CHF 59,3 Mio.

Grösste Märkte: Schweiz, Deutschland, Frankreich, Skandinavien, Duty Free

Einkauf Kakao 402 t: Ghana & Südamerika

Zucker 1377 t, Milch 267 t: Schweiz

Haselnüsse 578 t: Frankreich, Georgien, Türkei

Kakaobutter 367 t: in Holland verarbeitet

100 % Rohstoffe natürlichen Ursprungs. Die Unternehmung legt grossen Wert auf die Arbeitsbedingungen in den Anbaugebieten.

Besucherzentrum

Multimedialer und interaktiver Rundgang mit 360 °-Spektakel, Demo-Produktionslinien, Bistro, Shop. Gruppen bis 24 Personen können selber ein Ragusa herstellen.

www.camillebloch.swiss

MAF-BEGEGNUNGSTAG AUF DEM FLUGHAFEN BERN

Die Luftbrücke ins Spital



Am Samstag, 18. August, trafen rund 400 Besucher im Hangar 4 auf dem Flughafen Bern ein, um über die aktuelle Arbeit der humanitären Fluggesellschaft MAF (Mission Aviation Fellowship) informiert zu werden. Vier in Entwicklungsländern stationierte Piloten waren mit ihren Familien anwesend und präsentierten ihre Arbeit.

Das kleine Mädchen Ama in einem Dorf im Südosten Liberias ass ohne zu fragen Reis-Überreste, worauf ihre Tante sie bestrafte, indem sie Amas Hände in heisses Öl tauchte. Ama wurde in eines der wenigen Spitäler des Landes in der Stadt Harper gebracht – jedoch konnte man ihr dort die notwendige medizinische Behandlung nicht geben. Der Transport ins 600 km entfernte Monrovia auf den häufig schlammigen Pisten hätte zwei Tage gedauert. Diese Tortur musste Ama zum Glück nicht auch noch erleiden: MAF flog sie innerst zwei Stunden in das spezialisierte Spital der Hauptstadt, wie MAF-Pilot Emil Kündig und seine Frau Margrit bei ihrer Präsentation in Belp berichteten. Die beiden sind in Liberia für den MAF-Flugdienst verantwortlich.

Unterhaltung, Networking und Informationen

Nebst Liberia hatten auch Piloten aus Uganda, Arnhemland (Australien), Osttimor und Madagaskar von ihrer Arbeit berichtet – und konnten im Rahmen persönlicher Gespräche auch Kontakte zu interessierten und Unterstützern pflegen. Für Unterhaltung sorgten die

Brassband Arni, Worb, der Jugendchor Bad Essen (D) sowie weitere Musiker. Auch für ein Kinderprogramm war gesorgt – und am MAF-Infostand fand ein Gewinnspiel für Rundflüge statt, das eine Tagesgewinnerin hervorbrachte.

Über MAF

Mission Aviation Fellowship ist eine internationale Non-Profit-Organisation, die Versorgung via Luftweg in schwer erreichbaren Gegenden gewährleistet. Dort ist fliegen kein Luxus, sondern lebenswichtig. MAF fliegt über Urwälder, Wüsten, Sumpfe, um unzähligen Menschen medizinische Versorgung, Not- und Entwicklungshilfe sowie christliche Hoffnung zu bringen. MAF bedient über 1400 Flugpisten und unterstützt dabei mehr als 1500 Organisationen mit 128 Flugzeugen in 26 Ländern. Alle vier Minuten startet oder landet ein MAF-Flugzeug irgendwo auf der Welt.

Daniel Dubouloz

Airport-Infos

WWW.BERNAIRPORT.CH

Check-in-Zeit Linienflüge 20 Min.

- heure limite d'enregistrement pour les vols de ligne
- check-in time scheduled flights

Check-in-Zeit Charterflüge 45 Min.

- heure limite d'enregistrement pour les vols charter
- check-in time charter flights

Online Check-in bernairport.ch/checkin

Öffnungszeiten Flughafen

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

Airport Lounge vorhanden bernairport.ch/lounge

- Salon « Airport Lounge »
- Airport Lounge available

Zentrale Flughafen

- informations générales
- general enquiries

031 960 21 11

info@bernairport.ch

Flughafenpolizei

- police de l'aéroport
- airport police

031 960 23 11

Reservationen & Buchungen

- Ticketoffice
- Helvetic Airways

031 960 21 21

ticketing@bernairport.ch

www.helvetic.com

Lost & Found

- objets perdus

031 960 21 59

lostandfound@bernairport.ch

Assistance

031 960 21 31

groundservices@bernairport.ch

WLAN

- Gratis-Zugang im Terminal

Wi-Fi-Name

QUICKLINE-FREE-WLAN

Restaurants

- Gribi's Eat & Drink
- Charly's Check-in

031 961 47 47

031 964 07 50

BERNMobil Bus 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

www.sbb.ch

S-Bahn / Bus

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

www.bernairport.ch/parking

- 1 Tag ab CHF 10.–/1 Woche ab CHF 50.–
- 1 jour dès CHF 10.–/1 semaine dès CHF 50.–
- 1 day from CHF 10.–/1 week from CHF 50.–

BERN
AIRPORT

Herausgeber/Verlagsgemeinschaft

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

Redaktionskoordination/Gestaltung

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

Redaktionsteam

Rolf Ellwanger, Andreas Fuhrmann

Inserate, Druck, Spedition

Ast & Fischer AG, Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern
Tel. 031 963 11 11, info@ast-fischer.ch

Papier

MultiArt Silk, hochweiss, FSC, 135g/m², geliefert durch Papyrus Schweiz AG
www.papyrus.com PAPYRUS

Auflage

8000 Exemplare

Erscheinungsweise

März / Juni / Oktober

Mitarbeiter dieser Nummer

José González, Mathias Ganterbein, Ruth Neidhart, Charles Riesen, Dr. Beat Brechbühl, Inès Abdelali, Christian Wasserfallen, Katharina Rufer, Valentin Lagger, Edi Inäbnit, Lukas Rösler, Roger Lehmann, Erich Weber, Michael Gerner, Karin Münger, Max Ungrich, skyguide, BERNMOBIL, Mission Aviation Fellowship, Lions Air, www.guterText.ch

IN EIGENER SACHE

Alle für einen – den Berner Luftverkehr!



«Dank einem grossen Engagement seitens der Skywork Airlines und privaten Investoren war der Bern Airport bis vor kurzem an das internationale Flugnetz angeschlossen und generierte weit über direkte 100 Arbeitsplätze und eine grosse volkswirtschaftliche Wertschöpfung für die ganze Region. Ich danke Martin Inäbnit und seinem Team für den unermüdlichen Einsatz und bedaure sehr, dass dieser nicht langfristig zum Erfolg führt. Es gilt, alles daran zu setzen, dass die Bundeshauptstadt Bern nicht längerfristig ohne internationale Luftanbindung degradiert wird. Die Infrastruktur des Regionalflughafens ist weiterhin für Linien- und Charteranbindungen zu nutzen. Kooperationen mit anderen Regionalflughäfen zwecks optimaler Auslastung sind zu prüfen.»

Nationalrat Christian Wasserfallen, Präsident Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr (IGBL)



«Der Unterstützungsverein pro belpmoos steht mit aller Kraft hinter dem schönsten Flughafen der Welt, dem Belpmoos! Für die Menschen und auch für das wirtschaftliche Wohlergehen in und rund um Bern ist es extrem wichtig, dass weiterhin gilt: <Spick mi furt vo hie, Bäupmoos!>»

Valentin Lagger, Präsident Verein pro belpmoos



«Wir von der <Allgemeinen Luftfahrt> (General Aviation) brauchen in Bern einen gut funktionierenden Flugplatz.»

Eduard Inäbnit, Präsident Berner Aero-Club (BAeC)



«Allen Unkenrufen zum Trotz sind wir überzeugt, dass Linienverkehr ab dem Flughafen Bern seine Berechtigung hat.»

Michael Gennner, Präsident Flugzeugerkennung Bern (FEBE)

«Mösli Uno – Clear to land»

■ Eine grossartige Flieger-Karriere geht dort, wo sie begonnen hatte, nach 50 Jahren zu Ende.

Am 31. Juli beendete Beat Neuenschwander mit einem Flug in den Jura und über das Seeland seine fliegerische Laufbahn. Wie könnte es anders sein als in einer perfekten «Two-Ship-Formation», zusammen mit seinem langjährigen Militärpiloten-Kameraden Urs Ramel. Beat Neuenschwander war nicht nur Fliegeroberst und Staffelkommandant, er hat sich auch in der zivilen Aviatik sehr verdient gemacht, so u. a. als Zentralpräsident des AeCS sowie von 1998 bis 2013 als Verwaltungsratsmitglied der Flughafen Bern AG. Nach seiner aktiven Militärpiloten-Zeit freute er sich, zusammen mit seiner Gattin Helen, über viele Flüge mit seiner AF 22 «BRAVO» HB-HFX. Unvergessen bleiben auch seine Auftritte an zahlreichen Airshows mit dem «Mösli-Team» als dessen «Uno»-Leader.

Elisabeth Schenk



Die Flugplätze als Basis der Schweizer Luftfahrt

Hinter diesem Motto steht mit dem Verband Schweizer Flugplätze (VSF) eine Organisation, die sich engagiert für die Anliegen der mittleren und kleineren Flugplätze einsetzt.



Hunderttausende von Erwachsenen und Kinder identifizieren sich mit den kleinen und mittleren Flugplätzen. Sie sind aus den Regionen nicht mehr wegzudenken. Sie haben aber nicht nur einen Freizeitwert, sondern entlasten unsere Landesflugplätze und leisten einen wertvollen Beitrag an die Grundausbildung von Zivil- und Militärpiloten!

Andreas Fuhrimann



Links oben: Flugplatz St. Stephan
Oben: Künftige Anforderungen an heutige Luftraumstrukturen und Flugplätze.

■ Der Verband wurde 1981 gegründet und vertritt engagiert und professionell die Interessen der Regionalflugplätze mit Linienverkehr und der Flugplätze, die der Allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsfliegerei dienen. Präsident des Verbands ist Dr. rer. pol. Jürg P. Marx, die Geschäftsführung liegt bei lic. iur. Jorge V. Pardo. Es sind wohl seit der Gründung die bedeutungsvollsten Problemfelder verbunden mit zum Teil existentiellen Fragen für die Flugplätze, an denen der VSF derzeit mitarbeitet:

Überregulierung

Die von den europäischen Luftfahrtbehörden erlassenen Vorschriften und Regulationen orientieren sich oft einseitig an den international operierenden Fluggesellschaften und den Hubs. Diese Direktiven werden in der Schweiz vielfach 1:1 für alle Kategorien von Flugplätzen umgesetzt und zum Teil sogar noch verschärft. Der Verband Schweizer Flugplätze fordert deshalb diesbezüglich vom Bund nachdrücklich, dass er die Interessen seiner Mitglieder gegenüber den europäischen Instanzen besser vertritt und für sie wirtschaftlich tragfähige Rahmenbedingungen schafft.

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt SIL

Der Sachplan gibt einen Überblick über die politischen, planerischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen, den Bestand der Luftfahrtinfrastruktur sowie die Entwicklungstrends und Herausforderungen im Bereich der Zivilluftfahrt. Davon ausgehend legt er die Ziele und Planungsgrundsätze für die Raumplanung im Allgemeinen und die künftige Infrastruktur der Luftfahrt im Besonderen fest.



Dr. rer. pol. Jürg P. Marx, Präsident des VSF.



lic. iur. Jorge V. Pardo, Geschäftsführer des VSF.

Über 110 Jahre Automobilgeschichte

■ Als Carl Benz im Januar 1886 seinen «Motorwagen Nummer 1» zum Patent einreicht, legt er den Grundstein für die Entwicklung des modernen Automobils. Genau 20 Jahre später, im Januar 1906, erhält die Schweiz mit der «Automobil-Revue» ihre erste grosse Autozeitung. Heute, mehr als 112 Jahre später ist die AR die älteste Auto-Fachzeitung Europas und hat somit nahezu die gesamte Geschichte des Automobils mitbegleitet und dokumentiert.

Geschichte zum Durchblättern

Damit diese Geschichte nicht irgendwo in einem Keller verstaubt, hat sich autoarchiv.ch daran gemacht, das ganze Archiv der Automobil Revue aus der Versenkung zu holen und aufzubereiten.

Und in über 100 Jahren kommt so einiges an Publikationen zusammen – von Zeitschriften über Kataloge und Illustrierte bis hin zu Magazinen.

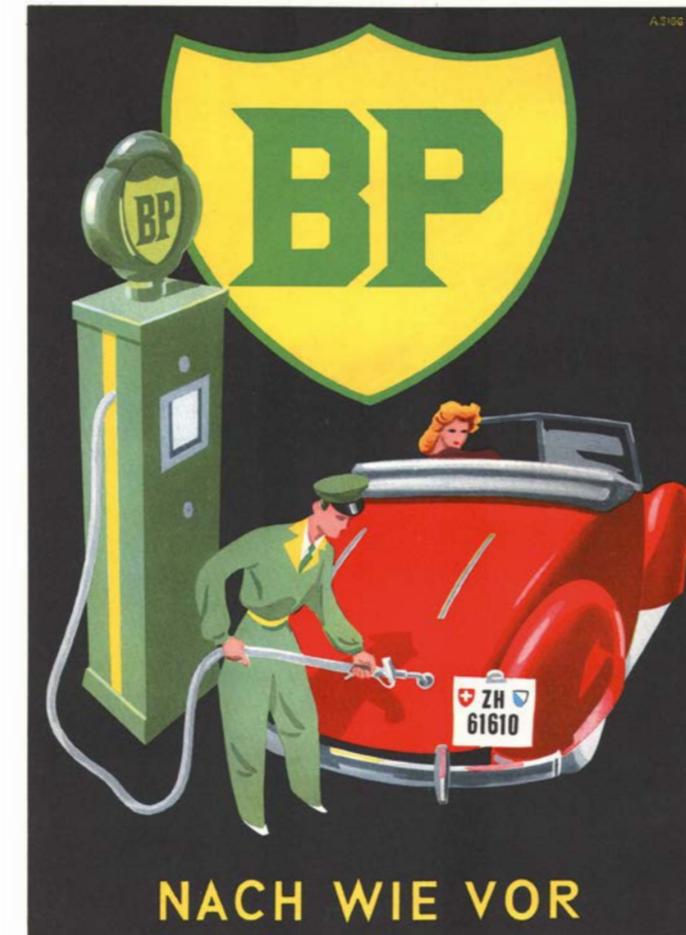
All das hat autoarchiv.ch digitalisiert und seiner eigenen Webseite öffentlich zugänglich gemacht, wo Interessierte alle Publikationen virtuell durchblättern können, entweder um etwas bestimmtes zu suchen oder um mit dem Tablet in der Hand an einem Herbstabend vor dem Kamin in Erinnerungen zu schwelgen.

«Die AR war schon immer eine Zeitung für alle Generationen. Der Sohnemann schaut sich die Bilder an, der Vater liest die Testberichte, der Grossvater interessiert sich für die Oldtimer. Dieses Erlebnis wollen wir auch auf autoarchiv.ch bieten können», sagt Roy Schläfli, CEO der Automobil Revue Archiv AG.

Der wirklich grosse Schatz ist aber gerade erst daran, ausgegraben zu werden – das redaktionsinterne Archiv mit hunderten, bisher nicht publizierten Dokumenten. Unterlagen mit Hintergrundinformationen zu fast jedem Auto der letzten hundert Jahre, Bilder von längst vergangenen Auto-Messen in Genf, Paris, Tokyo oder Detroit, Notizen und Fotos von getesteten Wagen, all das wird jetzt in Zusammenarbeit mit dem Emil Frey Classic Center in Safenwil (AG) professionell katalogisiert und digitalisiert. «Ab Anfang 2019 werden wir auf autoarchiv.ch in einzigartiger Weise auf über 100 Jahre automobile Entwicklung zurückblicken können», so Schläfli.

Auch auf Papier

Das Erlebnis des Archivs soll sich aber nicht auf die digitale Ebene beschränken. «Wir haben immer noch einen kleinen Lagerbestand an alten Ausgaben des «Kataloges der Automobil Revue», in dem die AR seit 1947 jedes Jahr die techni-



schen Daten aller Autos der Welt publiziert. Diese sind bei Sammlern sehr begehrte», erklärt Schläfli fasziniert. «Unser Ziel ist es, dass wir irgendwann jede beliebige Publikation der letzten 112 Jahre «on-demand», also auf Bestellung, nachdrucken und unseren Fans nach Hause liefern können.»

Mehr unter www.autoarchiv.ch.
(Abonnement CHF 20.– pro Jahr)



Die Berner Aviatiker und der Flughafen Bern trauern um Peter Häberli

■ Am 24. August 2018 ist Peter Häberli, nach einem tragischen Unfall in der Natur, kurz vor seinem achtzigsten Geburtstag verstorben. Peter Häberli war der Luftfahrt während einer langen und bewegten Zeit eng verbunden, beruflich als Jurist im BAZL und privat in verschiedenen aviatischen Verbänden und Organisationen, wie auch als Pilot. Bereits in den 80er-Jahren, als eine starke Opposition auf politischem Weg gegen den Berner Flughafen angetreten ist, half Peter Häberli ungeachtet seiner Stellung im damaligen Luftamt engagiert mit, dass der breiten Bevölkerung die Wichtigkeit und der Nutzen einer bernischen Luftverkehrsanbindung, wie auch einer soliden Basis mit der Allgemeinen Luftfahrt, vor Augen geführt worden ist. Diese Anliegen hat Peter Häberli bis zu seinem Tode aktiv unterstützt.

Mitbegründer und Mitorganisator der Grossanlässe Internationale Belpmoostage

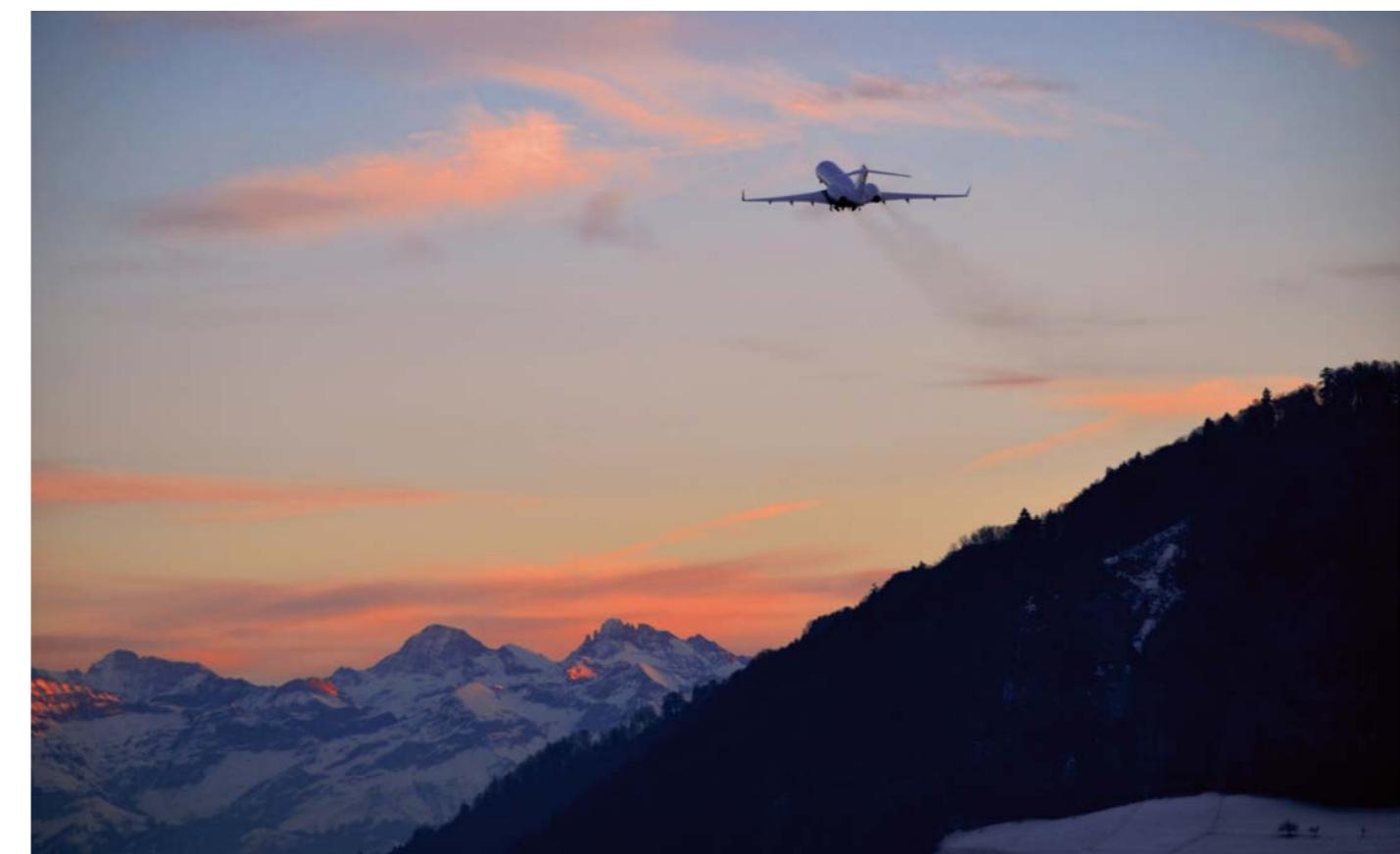
Peter Häberli war Mitbegründer und Mitorganisator der Internationalen Belpmoostage

IBT, den vielbeachteten Gross-Anlässen, welche ganz wesentlich zu Akzeptanz und Erhalt des Berner Luftverkehrs und des Flughafens beigetragen haben. Der Bund schrieb dazu auf der Frontseite zu den IBT 83: «75 000 Zuschauer... Es gibt offensichtlich nicht nur Flugplatzgegner.»

Seine ruhige und besonnene Art wurde sehr geschätzt, er war außerordentlich hilfsbereit und sein Wort zählte. Die Schweizer Aviatik, aber insbesondere die Berner Luftfahrt, der Flughafen Bern und der Berner Aero-Club BAeC, dessen Ehrenmitglied er war, haben einen engagierten Förderer verloren – und seine Kameraden und Freunde einen treuen, lieben Weggefährten.

Wer im Gedächtnis seiner Freunde lebt, ist nicht tot, er ist nur fern. Tot ist, wer vergessen wird.

Charles Riesen
Ehem. Präsident BAeC und IBT



16. Ikarus-Tag im Belpmoos: Ein voller Erfolg!

Der Berner Aero-Club führte am 2. Juni zum 16. Mal den IKARUS-Tag durch. Am diesjährigen Nachwuchsanlass nahmen total 25 Jugendliche teil, darunter auch vier Teilnehmerinnen.

Die begeisterten Jungaviatiker kamen an diesem sonnigen Samstag in den Genuss diverser Schnupperflüge in Begleitung eines Fluglehrers. Insgesamt starteten diese zu 18 Motor-, acht Segel- und drei Helikopterflügen. Zu Beginn führte Marc Inäbnit von der Segelfluggruppe Bern in seinem ausführlichen Briefing alle Beteiligten in die lokalen fliegerischen Gegebenheiten ein. Die Jugendlichen wurden dabei von Beginn an aktiv einbezogen. In der Folge sammelten sie, begleitet von erfahrenen Fluglehrern, ihre ersten fliegerischen Erfahrungen am Doppelsteuer. Die Flugsicherung Skyguide ermöglichte den Besuchern einen exklusiven Einblick in den Berner Kontrollturm. Mit ihrer Demonstration inklusive Formationsflügen begeisterte die Modellfluggruppe Riggisberg die Zuschauer. Der Skywalking-Club Bern ermöglichte die Besichtigung eines Ballonkorbs aus nächster Nähe. Mit einem Absprung aus einem Helikopter setzte das Fallschirm-Demo-Team einen weiteren Programmhohepunkt. Der Lions-Club Muri sorgte mit Grillwürsten sowie Getränken für das leibliche Wohl.

Wichtiger Anlass für aviatischen Nachwuchs

Um den Jugendlichen diese unvergesslichen Schnupperflüge zu ermöglichen, war ein beachtlicher organisatorischer Koordinationsaufwand notwendig. Die Segelfluggruppe verzichtete auf den eigenen Flugbetrieb und stellte die Villa Thermik und das Gelände zur Verfügung. Alle Beteiligten – darunter auch die acht Fluglehrer – arbeiteten ehrenamtlich. Im Vorfeld wurden deshalb rund 80 kantonale Ausbildungsstätten angeschrieben, um auf diesen Anlass aufmerksam zu machen. Der jährliche IKARUS-Tag trägt entscheidend dazu bei, die verschiedenen Berufe in der Fliegerei einem jungen Publikum bekannt zu machen und das fliegerische Interesse zu wecken. Anlässe wie dieser sind essenziell für die Förderung und Sicherstellung des langfristigen aviatischen Nachwuchses der Schweiz.



Einmal selber am Steuer eines Motorflugzeugs Platz zu nehmen und die Kontrolle zu übernehmen ist für die Jugendlichen ein bleibendes Erlebnis.



Die Vorfreude auf den bevorstehenden Flug mit dem Segelflugzeug ASK-21 ist den Teilnehmern deutlich anzusehen.



Vor dem Flug führen die beiden erfahrenen Segelfluglehrer Flavio Caluori und Bruno Ruch der SG Bern die Jugendlichen eingehend in die Besonderheiten der ASK-21 «HB-1811» ein.

Lukas Rösler

Fotos: Lukas Rösler

VOLCANO KM PARTNER

Noch schöner als fliegen!

Nichts sei schöner als fliegen wird allgemein kolportiert. Ob das stimmt? Das am Flughafen Bern ansässige PR- und Pressteam volcano findet: Noch schöner als fliegen ist es, darüber zu schreiben!

Beinahe 20 Jahre gehen die Wurzeln von volcano am Flughafen Bern zurück. Und was immer im Büro im Hangar 6 entstand – es hatte mit Texten rund um die Fliegerei zu tun. Medien- und Redaktionsarbeiten, PR-Konzepte, Kommunikation, Organisation, Coaching, Schulung.

Die Fliegerei ist eine emotionale Sache. Ein Flug von A nach B ist nicht einfach nur Transport. Zwar sind täglich Millionen Menschen irgendwo auf der Welt in einem Flugzeug unterwegs. Aber sich als Pilot oder Passagier in der 3. Dimension zu bewegen, ist noch immer spezieller als die ebenerdige Art der Fortbewegung. Logisch, denn Millionen von Jahren war das Fliegen den Vögeln vorerthalten. Das oft zitierte Flieger-Gen ist kaum hundert Jahre alt.

Arbeitsmittelpunkt Flughafen Bern

PR-Firmen wie volcano mag es einige geben. Wo also liegt der Unterschied? Der Standort: am Flughafen Bern! Mittendrin als Teil des Ganzen. Wer anders hat das Privileg, die Piste eines Flughafens vor dem Bürofenster zu haben? Es müssen wohl Zehntausende von Landungen sein, die bewusst oder unbewusst mitverfolgt wurden. Wo anders gibt es diesen faszinierenden Mischverkehr? Charterflüge, Helikopter, Segelflug. VIP-Verkehr und Basis-schulung, Bundesbasis, Unterhalt. Und wo anders gibt es dieses familiäre Zusammengehörigkeitsgefühl? Wo auch immer auf dem Tarmac unterwegs: ein freundliches Winken, ein netter Gruss, ein kurzer Schwatz. Und volcano mittendrin. Man kennt sich.

Bei volcano KM Partner steht das K für Karin, das M für Max, beide mit Leib und Seele schon viele Jahre in der Fliegerei unterwegs. Sie geniessen das Privileg, an diesem sympathischen Ort arbeiten zu dürfen. Aber es ist auch eine Verpflichtung: Es ist ihre (PR-) Pflicht, den Bernerinnen und Bernern zu vermitteln, welches Privileg sie mit diesem perfekten Flughafen vor der eigenen Tür besitzen!

Karin Münger & Max Ungrich



Fotos: volcano

Privilegierter Blick aus dem Fenster: Blick auf den General Aviation-Bereich, die Piste und im Hintergrund das Segelfluggelände.

Manchmal hat auch der grösste Fliegerfan Lust auf etwas anderes. Aus purer Freude hat volcano darum ein Kinderbuch produziert. (Vor-)lesen, ausmalen, Lieder singen: Die lustige Geschichte «Giri und Zebi von Makambako» spricht Kinder von 4 bis 10 Jahre an.

volcano
KM Partner Ltd.

Die Finanzierung der Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen

«EIN PARADIGMENWECHSEL MIT HÜRDEN» – DEN REGIONALFLUGHÄFEN DROHEN HOHE KOSTEN



Foto: skyguide

■ Bis zum Inkrafttreten der Luftfahrtgesetzrevision per 1. Januar 2017 waren die Gebühren für die Flugsicherung auf allen Schweizer Flugplätzen gleich. Mit einem Paradigmenwechsel ging die Finanzierung der An- und Abflugsicherung der skyguide auf die Regionalflughäfen über – und das Prinzip der schweizweit gleichen Gebühren wurde aufgehoben. Gleichzeitig wurde damit auch die bisherige Quersubventionierung per Gesetz ausgeschlossen. Damit fallen nun, trotz Beiträgen aus der Spezialfinanzierung im Luftverkehr, nicht tragbare Kosten für die Regionalflughäfen und deren Kunden an. Die Suche nach Kosteneinsparungen brachte (noch) nicht den erhofften Erfolg. Es bleibt die Frage: Wie geht es weiter mit der Flugsicherung? Vor allem: Wie lässt sich die Finanzierung realisieren, sodass die Regionalflughäfen ihre Funktionen und Aufgaben gemäss der Luftfahrtpolitik des Bundes erfüllen können?

Die Schweiz schliesst die seitens der EU vorgesehene Quersubventionierung aus

Die EU regelt mit einer Verordnung die grundsätzliche Gebührenfrage. Sie lässt den angeschlossenen Staaten jedoch offen, diese Verordnung auf kleinen und mittleren Flugplätzen, bis zu einer Grenze von 50 000 gewerbsmässigen Flugbewegungen, nicht anzuwenden, damit die nicht-kostendeckende Flugsicherung weiterhin quersubventioniert werden kann. Die Schweiz macht davon keinen Gebrauch und legt das Quersubventionierungsverbot in der revidierten Luftfahrtgesetzgebung (LFG) fest.

Ungleichbehandlung der Regionalflugplätze

Im Rahmen dieser Gesetzesänderung sind die Flugplätze bezüglich der Flugsicherung in Kategorien eingeteilt worden. Kat. I umfasst Zü-

rich und Genf – während Bern, Lugano, Altenrhein, Grenchen, Les Eplatures, Buochs, Samaden und Sion in Kat. II eingeteilt worden sind. Die Kategorisierung bedeutet, dass für die beiden Landesflughäfen weiterhin die skyguide für die Finanzierung aufkommt und bei den Regionalflughäfen die Finanzierungsverantwortung den Flugplatzhaltern übertragen worden ist.

Ursprüngliches Ziel: die Mittel für die Finanzierung reichen aus

Die Flughäfen gingen von der Annahme aus, dass die Flugsicherung auf den Regionalflughäfen optimiert wird, die Finanzierung aber unter anderem über Gebühren und Gelder aus der Spezialfinanzierung im Luft-

verkehr gesichert bleibt. Dem ist leider nicht so, denn es zeigen sich substanzielle Deckungslücken im sechsstelligen Bereich zwischen den Gebühreneinnahmen, den Mitteln aus der Spezialfinanzierung im Luftverkehr (BV Art. 86) und der Rechnungstellung des Monopolisten skyguide. Paradoxerweise fällt für die zweckgebundenen Mittel aus der Treibstoffsteuer-Spezialfinanzierung zusätzlich auch noch die Mehrwertsteuer im sechsstelligen Bereich an.

Die intensive Suche nach einer Lösung geht weiter

Trotz unzähligen Gesprächen zwischen dem BAZL, der skyguide und dem Verband Schweizer Flughäfen an Runden Tischen, in einem Projekt-Team, einer Task-Force und einem Steuerungsausschuss konnte bis heute noch keine Lösung für eine effiziente, sichere, wettbewerbsfähige – und vor allem finanziell tragbare Flugsicherung für die Regionalflughäfen gefunden werden.

Die Flughafen Bern AG und die IGBL engagieren sich weiter auf verschiedenen Stufen, zusammen mit skyguide, BAZL und dem Verband Schweizer Flughäfen im Projekt-Team und der Task-Force, für eine gemeinsame Lösungsfindung. Für den Flughafen Bern, mit Status als Bundesstadt-Flughafen und Flughafen der Hauptstadtrregion Schweiz, stellt die Finanzierung der Flugsicherung eine dringliche Aufgabe dar, deren kurz- und langfristige Sicherung hohe Priorität hat.

Charles Riesen, Vizepräsident IGBL

Sind Security-Massnahmen im öffentlichen Luftverkehr eine hoheitliche Aufgabe?



Foto: Flughafen Zürich

Die Gefahrenabwehr ist grundsätzlich Sache des Staates

Der Kernbereich des staatlichen Gewaltmonopols lässt eine wirkungsvolle Prävention und Abwehr Privater gegen widerrechtliche Handlungen im Luftverkehr gar nicht zu. Juristische Gutachten und Publikationen zu diesem Thema sprechen sogar davon, dass die Security-Massnahmen den Flughafenhaltern anzulasten verfassungs- und gesetzeswidrig ist. Neben kaum abschätzbaren Verantwortlichkeiten im Falle einer widerrechtlichen Massnahme werden durch den Skaleneffekt die Regionalflughäfen auch finanziell überproportional belastet. Zumindest ein Teil der anfallenden Kosten kann, die öffentliche Hand entlastend, durch die zweckgebundene Spezialfinanzierung im Luftverkehr (Art. 86 BV) getragen werden.

Charles Riesen, Vizepräsident IGBL

Der Verein IGBL wurde am 30. Oktober 1985 gegründet und beweckt 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

- 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 E-Mail an:
Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr IGBL, Postfach 5464,
3001 Bern, Fax 031 388 87 88, igbl@igbl.ch.
Elektronische Anmeldung unter www.igbl.ch.

Highlights am Berner Flughafen

Speziell schöne, interessante oder seltene Flugzeuge und Helikopter, aufgenommen von Fotografen der Flugzeugerkennung Bern FEBE.

Infos unter: www.BernAirNews.ch.



Im Rahmen eines Arbeitsbesuchs des österreichischen Verteidigungsministers weilte diese Lockheed C-130 Hercules am 17. Mai am Berner Flughafen.
Foto: P. Gerber, FEBE



Regelmässig in Bern zu Gast ist die Gulfstream G550 VP-BSI von Seaflight Aviation. Foto: M. Genner, FEBE



Erst seit Januar 2016 im kommerziellen Einsatz, weckt der HA-420 HondaJet grosses Interesse bei den Fotografen. Foto: B. Wasem, FEBE



Die Embraer 145 F-HRAM der französischen Regourd Aviation brachte eine Musikgruppe zu einem Konzert nach Bern. Foto: B. Wasem, FEBE



Im schönsten Morgenlicht konnte die Embraer 135 CE-02 der belgischen Luftwaffe fotografiert werden. Foto: P. Gerber, FEBE



Auf einem Charterflug aus Oostende kam die schwarze ATR 72-600 OY-CLZ der dänischen Alsie Express zum Einsatz. Foto: P. Gerber, FEBE



Comlux Malta betreibt die Global 6000 9H-CIO, welche Anfang Juni erstmals am Berner Flughafen zu bestaunen war. Foto: M. Genner, FEBE



Leonardo Flyers AG aus Zürich betreibt den mit Studien von Leonardo da Vinci bemalten Pilatus PC-12 HB-FVM. Foto: B. Wasem, FEBE



In der Dämmerung präsentierte sich die attraktiv bemalte Challenger 604 D-AFAD dem Fotografen. Foto: M. Genner, FEBE



Ende Mai absolvierte die Dornier 328 D-CIRP von MHS Aviation einige Flüge im Auftrag von SkyWork Airlines. Foto: M. Genner, FEBE



Mitgliederflug mit historischer Antonov AN-2

«Ready for takeoff» hiess es am 8. September 2018 um 10 Uhr in Belp für den grössten einmotorigen Doppeldecker, die Antonov AN-2.



Hochkonzentriert: Pilot Christoph Dubler im Cockpit der Antonov AN-2.

Die Antonov AN-2, liebevoll «Tante Anna» genannt, auf dem Gstaad Airport.

■ Pilotiert von Christoph und Hansruedi Dubler, startete das historische Flugzeug Richtung Saanen. Mit an Bord: Vizepräsident des Vereins pro belpmoos Erich Weber, Mitorganisator des Flugs Reto Bucher sowie Videojournalistin Laila Huber von Telebärn und neun Mitglieder des Vereins. Nach einem kurzen Sicherheits-Briefing wurde der 1000 PS starke, luftgekühlte Neunzylinder-Sternmotor gestartet und kurz darauf hob die Maschine nach einer ungewohnt kurzen Startstrecke Richtung Berner Oberland ab. Auf dem atemberaubenden Flug bei bestem Wetter wurde jedem Passagier Gelegenheit geboten, das Cockpit zu besichtigen.

Besichtigung Gstaad Airport

In Saanen wurde der Flieger bereits von Flughafenleiter Marc Steiner sowie Vertretern der lokalen Presse erwartet. In der gediegenen Privat-Lounge des Flughafens konnten die Passagiere eine Erfrischung geniessen, bevor Marc Steiner die Gruppe durch das erst zwei Monate zuvor neu eröffnete Flughafengebäude führte. Neben der topmodernen Infrastruktur beeindruckten vor allem die drei neuen Hangars des Gstaad Airports: So ist eine der Hallen mit einem Drehteller versehen

– damit kann die Handhabung der Hangarierung wesentlich vereinfacht werden. Sichtlich stolz erzählte Marc Steiner, dass kürzlich eine Falcon direkt von Los Angeles nach Saanen geflogen sei. Und erst vor einigen Tagen kam eine Maschine aus England mit Passagieren, die hier nur kurz einen Tee tranken, bevor sie wieder nach Hause flogen.

Stärkung im Landhaus Saanen

Im Restaurant Landhaus in Saanen konnte sich die muntere Reisegruppe mit einem feinen Mittagessen stärken und gleichzeitig den Piloten und Präsidenten des Antonov Vereins Schweiz (AVS), Christoph Dubler, über die «Tante Anna», wie die Antonov AN-2 liebevoll genannt wird, ausfragen. Auch Telebärn-Reporterin Laila Huber, die sich über die Mitflugmöglichkeit sichtlich freute, hatte Gelegenheit, der Vereinsleitung, den Piloten und den Passagieren Fragen zu stellen.

Retour übers Hahnenmoos

Auf dem Rückflug nach Bern wählte Pilot Dubler die Route über das Hahnenmoos, wo zahlreiche Modellflieger beobachtet werden konnten. Mit einer Reisegeschwindigkeit von rund 180 km/h ging der Flug weiter nach Frutigen.

gen, Spiez und schliesslich entlang des Stockhorns zurück nach Bern. Um 15.15 Uhr setzte die AN-2 auf der Piste in Belp auf – und bereits am gleichen Abend um 18 Uhr konnte die von der Videojournalistin erstellte Zusammenfassung des erlebnisreichen Ausflugs auf Telebärn betrachtet werden.

Roger Lehmann



Glückliche Gesichter auf dem Flug von Bern nach Gstaad-Saanen.

Mitgliederversammlung 2018

Regierungspräsident Christoph Neuhaus überraschte mit einer emotionalen Rede.

■ 128 Personen nahmen am 18. Juni 2018 im Hangar 7 der Mountain Flyers an der diesjährigen Mitgliederversammlung teil. Präsident Valentin Lagger konnte mit Christoph Neuhaus (Regierungspräsident des Kantons Bern), Martin Leibundgut (CFO/Vizedirektor Flughafen Bern AG), Ruedi Kummer (skyguide), Beat Iseli (Belpmoos Reisen), Tom Rufer (CEO alpaviation ag) und Patrick Linder (Gemeinderat Allmendingen) eine prominente Gästeschar begrüssen.

Abwechslungsreiche Versammlung

Christoph Graf, Geschäftsführer der Mountain Flyers und Gastgeber der Versammlung, faszinierte die Anwesenden mit einem packenden Kurzfilm über Foto- und Filmflüge. Die Vorstandsmitglieder Daniel Bachofner und Peter Moser wurden an der Versammlung für zwei Jahre wiedergewählt. Demissioniert haben Philip Spengler, Iris Huggler und Heinz Lehmann. Philip Spengler wurde 2008 in den Vorstand gewählt und hat den Verein während zehn Jahren in den Bereichen Marketing und Event tatkräftig unterstützt. Iris Huggler war im Vorstand sechs Jahre für das Ressort Tourismus und die Artikel im Bern Airport-Magazin zuständig und Heinz Lehmann amtete seit 2003 als Kassier.

Attraktive Aktionen

Vizepräsident Erich Weber konnte auf ein Jahr mit attraktiven Aktionen zurückblicken: So war der Flug mit einer Do 328 an die Do-Days in Friedrichshafen für die 32 Passagiere ein einmaliges Erlebnis. Aber auch an der Ferienmesse und mit einer Standaktion im Coop Center Schönbühl sorgte Erich Weber dafür, dass der Verein sowie der Flughafen interessierten Besuchern nähergebracht werden konnte. Schliesslich bekannte sich Regierungspräsident (und ehemaliges Mitglied des Vereins) Christoph Neuhaus mit einer launigen Rede als Anhänger des Flughafen Berns. Neuhaus betonte, dass das «Mösl» für



Hatte die Zuhörenden fest im Griff: Regierungspräsident Christoph Neuhaus; rechts Vizepräsident pro belpmoos Erich Weber.

ihn ein Stück Heimat bedeutet, und dass er bei jeder Gelegenheit ab Bern fliege. Der Abend wurde mit einer grosszügigen Verlosung – zu gewinnen gab es Flüge, Stadtrundflüge, Libero-Tageskarten, Eintritte zum Trucker & Country-Festival Interlaken sowie Tower-Besichtigungen – und einem leckeren Imbiss abgeschlossen.

Roger Lehmann

NEWS aus dem Vorstand

■ An der Mitgliederversammlung 2018 musste der Präsident den Rücktritt von drei verdienten Vorstandsmitgliedern bekannt geben und dankte ihren Einsatz unter Applaus der Anwesenden (128 Mitglieder und Gäste). An dieser Stelle nochmals ein grosses Dankeschön und die besten Wünsche für die Zukunft (siehe Haupttext)! Gleichzeitig konnten vier neue Vorstandsmitglieder begrüßt werden. Diese setzen sich in den Bereichen Event-Team, Airport-Magazin und Kasse ein. Herzlich willkommen und viel Spass bei euren neuen Aufgaben. Die Wahl der Neuen findet an der MV 2019 statt. Der Vorstand hat sich mit der Flughafenführung dahingehend abgesprochen, dass der Verein auf Abruf sofort eingesetzt werden kann für die Unterstützung gemäss Artikel II unserer Statuten. Bis zu allfälligen Aktionen zugunsten des Flughafens werden die Aktivitäten für die Mitglieder gefördert. Ein erster Höhepunkt fand am 8. September statt, ein einmaliger Oldtimerflug mit der Antonov AN-2 von Bern nach Saanen-Gstaad retour fand unter idealen Bedingungen statt (Bericht und Bilder auf der Homepage, www.probelpmoos.ch). Weitere Aktionen werden in unregelmässigen Abständen durchgeführt; das Programm auf der Homepage wird laufend aktualisiert.

Vorstand Verein pro belpmoos



Die glücklichen Gewinner eines Helikopter-Rundflugs konnten noch am selben Abend mit Pilot Markus Kohler (rechts) von den Mountainflyers abheben.

RANGE ROVER VELAR

DER STIL DER AVANTGARDE.



ABOVE & BEYOND



Land Rover geht von jeher neue Wege. Bereits 1948, mit dem ersten Land Rover überhaupt, später dann mit dem Debüt des Range Rovers, der 1970 als erster SUV eine völlig neue Kategorie definierte. Der Range Rover Velar führt diese Tradition auf ausgezeichnete Art und Weise weiter. Innovativ. Intelligent. Inspirierend.

Jetzt Probefahrt buchen.



Emil Frey AG, Autocenter Bern

Milchstrasse 3, 3072 Ostermundigen

Tel. 031 339 44 44, www.bern.landrover-dealer.ch



WINNER

WORLD CAR AWARDS

2018 WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR



Das stilistischste Auto
der Schweiz 2018