

Aviatic Zentralschweiz

Einst und Heute

Einleitung (Sinn und Zweck der Chronik):

Die nachfolgende Datensammlung entstand aus der jahrelangen Bearbeitung und Archivierung von einschlägigen Akten und aus der Fachliteratur. Einerseits ergab sich daraus eine umfassende Chronologie der Aviatikentwicklung in der Zentralschweiz über einen Zeitraum von rund 100 Jahren. In dem versucht wird, die Datenblöcke laufend der neuesten Entwicklung nachzuführen, ergibt sich damit andererseits ein aktueller Überblick über den Ist-Zustand. Die Datei soll dazu dienen, bei der Bearbeitung von Aviatikproblemen einen raschen und vollständigen Einblick in den Aviatikzustand der Zentralschweiz aus historischer und aktueller Sicht zu vermitteln. Die Daten der einzelnen Blöcke sollen, soweit dies noch möglich ist, durch die entsprechenden Körperschaften vervollständigt und überprüft werden.

Datenquellen:

- Waldis u. Britschgi „*Flugpioniere in und über Luzern*“, Comenius-Verlag
- Aviatikarchiv Otto Britschgi, Udligenswil/LU
- Roman Mina, 1977, Diplomarbeit Sekundarlehrer-Patent; „*Luzern und sein Flugverkehr 1899-1977*“
- SIL = Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt v. 08.10.2000
- SPM = Sachplan Militär
- Aero Revue
- AeCS Festschrift zum 100. Jubiläum „*Am Anfang war der Traum*“
- Hanns A. Wirz, Alt Zentralsekretär AeCS
- Chronik der Motorfluggruppe Beromünster 1964 –1994
- FLUBAG „*Geschichte Flpl Beromünster*“
- Festschrift der Segelfluggruppe Obwalden (50 Jahre SGOW 1997)
- Akten der AeCS Sektion Luzern und der dem RV angeschlossenen Fluggruppen
- Liquidationsakten der „*Flugplatzgenossenschaft Luzern*“ (FGL)
- BAMF-Info 4/95 (BA für Militärflugplätze)
- Luftwaffenzeitung, Kdo Luftwaffe
- LNN = Ex-*Neueste Luzerner Nachrichten*
- NLZ = *Neue Luzerner Zeitung*
- Luzerner Kantonsblatt (Amtsblatt Kt. LU)
- Chronik der HELOG 2002
- AMF Dübendorf (1979) „*Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914*“
- FLYING-RANCH AG, Bruno Müller „*Geschichte Flugplatz Flying-Ranch Triengen*“
- *Luzerner Woche*
- „*Chronik der Segelfluggruppe Luzern 1931-1981*“ (Fredy Lang, Aktuar der SGL, Robert Sidler)
- Festschrift: „*50 Jahre AeCS-Regionalverband Nidwalden*“ (1995)
- Albert Camenzind (SGN), *Segelfluggruppe Nidwalden* und *AeCS-Regionalverband NW*
- „*Start*“ Werkzeugzeitung Eidg. Flugzeugwerk Emmen Nr. 97/98, Mai 1993 (50 Jahre F+W)
- Aviatik-Archiv von Otto Britschgi, 6044 Udligenswil
- Chronik des Flugplatzes Emmen: (www.vbs-ddps.ch/internet/luftwaffe)
- Peter Brotschi „*Gebrochene Flügel*“, Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe

Datenstand: 04.12.2012

Copyright by: Aero-Club Zentralschweiz (AeCZS) Regionalverband im AeCS, Sekretariat
Verfasser: AeCZS-Altsekretär Hans Achermann, 6006 Luzern, Schädritrain 2
E-Mail: h.achermann.ch@bluewin.ch

Inhaltsverzeichnis

Seite:	Jahr:	Datenblock	Bearbeitungs- zustand:
		Beginn des Aviatikzeitalters	
	1783	Beginn des Ballonzeitalters	
	1891	Beginn des Flugzeitalters „schwerer als Luft“, erste Gleitflüge	
	1903	Beginn des Motorflugzeitalters	
		Beginn der Aviatik in der Zentralschweiz	
	1784	1. unbemannte Heissluftballonsstarts in Luzern	Abgeschlossen
	1899	1. Ballonstart in Luzern mit dem Gasballon „Espérance“	Abgeschlossen
	1900	Start mit dem Gasballon „Jupiter“	Abgeschlossen
	1908	1. Luftschiffüberflug über Luzern	Abgeschlossen
	1910	Genossenschaft Aero Luzern	Abgeschlossen
	1910	Bau der Luftschiffhalle im Tribschenmoss, Luzern	Abgeschlossen
	1910	1. Passagierflug in der Schweiz ab der Allmend in Luzern	Abgeschlossen
	1911	Max Bucher, Luzern, 1. Nachtflug in der Schweiz	Abgeschlossen
	1913	Bau und Flüge des Sitzgleiters (Segelflugzeug) „Geier II“ in Luzern	Abgeschlossen
	1913	Luzern will einen Militärflugplatz	Abgeschlossen
	1920	Einsatz von Flugbooten auf dem Vierwaldstättersee bei Weggis	Ergänzen
	1923	Flugbetrieb auf dem Flugfeld Allmend Luzern	Ergänzen
	1928	Flugsport und Luftverkehrsverein Zentralschweiz	Abgeschlossen
	1929	Evaluation für ein Segelfluggelände in der Zentralschweiz	Abgeschlossen
	1931	Verein: AeCS Sektion Luzern, Regionalverband im AeCS ab 29.04.2005: Aero-Club Zentralschweiz (AeCZS)	Stand Mai 2005
	1931	Verein: Segelfluggruppe Luzern	Abgeschlossen
	1932	1. Nationales Segelfluglager auf der Rigi	Abgeschlossen
	1936	Verein: Modellfluggruppe Luzern (MGL)	Ergänzen
	1937	Militärflugplatz Buochs (LSMU)	Ergänzen
	1937	Militärflugplatz Alpnach (LSMA)	Ergänzen
	1938	Militärflugplatz Emmen (LSME)	Stand Sept. 2006
	1938	Absturz der 5. Staffel der FI Kp 10 im Pragelpass-Gebiet	Abgeschlossen
	1939	Firma: Pilatus Flugzeugwerke AG Stans	Stand Febr. 2005
	1939	Ex-Militärflugplatz Kägiswil (LSPG)	Ergänzen
	1940	Verein: Modellbaugruppe Wolhusen	Ergänzen
	1942	Interessengemeinschaft Segelflugforschung Rigi	Stand März 2006
	1942	Verein: Segelfluggruppe Nidwalden	Stand März 2006
	1943	Flugbetrieb in Schüpflheim, Flugfeld Furen	Ergänzen

	1943	Flugzeugwerk Emmen (F+W)/ RUAG-Aerospace	Stand 2005
	1945	Verein: AeCS-Regionalverband Nidwalden	Abgeschlossen
	1946	Verein: Motorfluggruppe Luzern (MFGL)	Ergänzen
	1947	Verein: Segelfluggruppe Obwalden (SGOW)	Stand 2004
	1947	1. Flugbewegung auf dem nachmaligen Flpl Gelände Beromünster	Abgeschlossen
	1947	Flugfeld Triengen (LSPN)	Stand 2003
	1948	Modellflugtage auf der Allmend Luzern	Ergänzen
	1948	Verein: SIGI / Segelflug-Interessengemeinschaft Innerschweiz	Abgeschlossen
	1953	Sperrung der Allmend Luzern für den gesamten Flugbetrieb	Ergänzen
	1954	Zulassung der zivilen Mitbenützung des Militärflugplatzes Kägiswil	Stand 2004
	1954	Luzerner Modellflugtage	Abgeschlossen
	1955	Flugplatzgenossenschaft Luzern (FGL)	Abgeschlossen
	1956	Verein: Modellfluggruppe Obwalden	Ergänzen
	1956	Verein: Modellfluggruppe Nidwalden	Ergänzen
	1958	Verein: Para-Sport-Club Triengen (PSCT)	Ergänzen
	1960	Initiativkomitee für das Projekt Zivilflugfeld Beromünster	Ergänzen
	1961	Flugplatzgenossenschaft Luzern Beromünster	Ergänzen
	1961	Verein: Modellfluggruppe Schwyz-Uri	Ergänzen
	1963	Flugfeld Luzern-Beromünster (LSZO)	Ergänzen
	1964	Verein: Motorfluggruppe Beromünster (MFGB)	Ergänzen
	1966	Firma: Flugbetriebs AG Beromünster / FLUBAG	Ergänzen
	1967	Verein: Segelfluggruppe Pilatus (SGP)	Ergänzen
	1970	Kanton und Stadt Luzern; Kauf des Flugplatzareals in Beromünster	Ergänzen
	1970	Verein: Motorfluggruppe Pilatus (MFG-Pil)	Stand 2005
	1972	Verein: Para-Club Beromünster (PCB)	Ergänzen
	1972	Verein: Segelfluggruppe Landenberg (SGL)	Ergänzen
	1972	Luftfahrrhalle im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern	Ergänzen
	1973	AeCS Eröffnung des AeCS-Zentralsekretariates in Luzern	Stand Febr. 2005
	1974	Verein: Fallschirmgruppe Freiamt (FGF)	Ergänzen
	1977	Verein: Fallschirmgruppe Tittlis (FGT)	Ergänzen
	1981	Firma: Heliswiss Internatinal AG (ex HELOG AG)	Ergänzen
	1983	Verein: Ballongruppe Zentralschweiz (BGZ)	Stand Jan. 2005
	1984	Firma: Heli Gotthard AG, Erstfeld	Ergänzen
	1988	Firma: Flugbetriebs AG Sarnen-Kägiswil (FBAG)	Ergänzen
	1988	Verein: Fluggruppe Sarnen-Kägiswil I (FGSK)	Ergänzen
	1990	Verein: Ballon-Team Sempach	Ergänzen
	1996	Firma: RUAG AEROSPACE Alpnach	Ergänzen
	1997	Firma: Airport-Buochs AG	Ergänzen

	1998	Grossrat Kt. Luzern; Postulat GR Stocker (GB), Einstellung des Flugbetriebes in Beromünster	Abgeschlossen
	2000	Verein: „Ja zur zivilen Nutzung des Flugplatzes Buochs“	Ergänzen
	2000	Firma: LIGHTWING AIRCRAFT AG, Stans	Ergänzen
	2004	Verein: „Freunde der Mirage Militärflugplatz Buochs“	Ergänzen
	2007	Verband: Flugplatzgenossenschaft Obwalden (FGOW)	Stand 2007

Aviatic Zentralschweiz

Anfang bis zur Gegenwart

Datenstand: 04.12.2012

Copyright by: Aero-Club Zentralschweiz / AeCZS (Regionalverband im AeCS)
 Verfasser: AeCZS-Altsekretär Hans Achermann, 6006 Luzern, Schädritrain 2
 E-Mail: h.achermann.ch@bluewin.ch

	Beginn des Aviatikzeitalters	Quellen:
1783	Beginn des Ballonzeitalters 21.11.1783 - Die Gebrüder Montgolfier starten den ersten mit Fahrgästen bemannten Heissluftballon bei Paris	Robert Sidler (SGL)
1891	Beginn des Flugzeitalters „schwerer als Luft“. Erste Gleitflüge. - Zwischen 1891 und 1896 führt Otto Lilienthal über 2000 Gleitflüge von bis zu mehreren hundert Metern von den Rhinower Bergen bei Rathenow in der Mark Brandenburg (D) durch. Sein Ziel war nicht der Segel- sondern der „nützliche“ - also Motorflug. Der 48 jährige Ingenieur und Vater von 4 Kindern stürzt am 9. August 1896 zufolge Strömungsabriss aus 15 m Höhe ab. Tags darauf stirbt er.	W. Schwipps; Otto Lilienthals Flugversuche 1966
1903	Beginn des Motorflugzeitalters 17.12.1903 - Es gelingt den Gebrüder Orville u. Wilbur Wright in Kitty Hawk (USA) der 1. auf der Welt dokumentierte Motorflug mit einem Doppeldecker von 12.29 m Spannweite und einer Rumpflänge von 6.43 m, Gewicht 340 kg. Antrieb ist ein 12 PS Wriugh-Vierzylindermotor. Der Flug dauert 12 Sek. über eine Strecke von 36 m.	
Aviatic in der Zentralschweiz		
1784	1. unbemannter Heissluftballonstart in Luzern 26.02.1784 - Franz Placid und Franz Xaver Schumacher lassen einen Heissluftballon mit einer Katze als Passagier vom Luzerner Seebecken aus aufsteigen. Landung hinter Meggen. 27.05.1784 - Die Regierung von Luzern verbietet die Luftfahrten, nachdem ein dritter Heissluftballon während der Fahrt verbrannte.	Waldis u. Britschgi (Zeittafel u. S. 18) Roman Mina
1900	Start mit dem Gasballon «Jupiter» 02.09.1900 - Eduard Spelterini (geb. 02.06.1852 in Bazenheid-Kirchberg/SG, mit dem bürgerlichen Name Eduard Schweizer) startet mit dem Gasballon „Jupiter“ (1500 m3) um 04:45 Uhr von der Hausermatte an der Halde in Luzern. Passagier ist der Hoteldirektor Hauser vom Hotel Schweizerhof. 06:35 Landung in Einsiedeln.	Waldis u. Britschgi (Zeittafel u. S. 21-22) Roman Mina

1908	<p>1. Luftschiffüberfahrt über Luzern</p> <p>01.07.1908 - Das Luftschiff LZ 4, Länge 200 m, von Graf Zeppelin überquert Luzern auf seiner ersten Schweizerfahrt. 1) Die LZ 4 startete am Morgen des 1. Juli 1908, um 08:36 Uhr, mit 10 Mann Besatzung in Friedrichshafen. Die 12 stündige Fahrt führte über Konstanz, Schaffhausen, Bremgarten/AG nach Luzern und zurück über Zug, Zürich, Rorschach. Auf der 384 km langen Fahrt waren erstmals 2 Passagiere beteiligt.</p>	<p>Waldis u. Britschgi (Zeittafel)</p> <p>Roman Mina</p> <p>1) NLZ 21.06.2008</p>
1910	<p>Gründung: Genossenschaft Aero Luzern (aufgelöst 1923)</p> <p>Zweck der Genossenschaft: Luftschiffahrtbetrieb zur Förderung des Fremdenverkehrs.</p> <p>Geschichte: <u>Vorgeschichte:</u> Oberst Alois Geissbühler gründete 1892 ein Ballonflugkomitee, das vorerst den Gütsch oberhalb der Stadt Luzern für die Landung von Luftschiffen vorsah. Die dazu notwendige Waldrodung wurde nicht erlaubt (Quelle: Gesellschaft für Kunstgeschichte, „Architektur u. Stadtbau, Luzern 1850-1920“).</p> <p>02.02.1910 - Gründungsversammlung der Genossenschaft Aero Luzern. Initiatoren sind Luzerner Hoteliers und andere Flugbegeisterte luzerner Geschäftsleute.</p> <p>03.02.1910 - Vertrag mit der Compagnie Général Transaérien für den Betrieb von 2 Luftschiffen ab Luzern. - Bau der Luftschiffhalle im Tribschenmoos (Länge 96, Breite 46 m, Höhe 30 m). Das Modell der Luftschiffhalle ist in der Luftfahrtabteilung des Verkehrshauses Luzern ausgestellt.</p> <p>14.07.1910 - Eröffnung der 1. Luftschiff-Station der Schweiz in Luzern (1. Passagierflugbetrieb in der Welt).</p> <p>24.07.1910 - Mit dem Luftschiff „Ville de Lucerne 1“ wird der Rundfahrtbetrieb aufgenommen. 1910 –1911; 97 Fahrten mit 281 Passagieren, 1912; 23 Fahrten mit 160. Passagieren</p> <p>10.- 13.09.1910 - 1. Luzerner Flugwoche, Start und Landungen von Motorflugzeugen auf der Allmend von Luzern. 3 Motorflugzeuge gehen zu Bruch.</p> <p>30.09.1910 - 1. Städteflug Luzern-Zürich mit dem Luftschiff „Ville de Lucerne 1“. Einsatz des Luftschiffes „Schwaben“.</p> <p>26.08 – 25.09.1912 - Einsatz des Luftschiffes „Parseval P VI“ für Rundfahrten im Raum Luzern.</p> <p>1910–1912 - In diesem Zeitabschnitt erfolgten auf den Luftschiffen 121 Fahrten mit total 441 Passagieren.</p> <p>1912 - Abbruch der Zusammenarbeit mit der <i>Compagnie Général Transaérien</i>. Neuer Zusammenarbeitsvertrag mit der <i>Luftverkehrsgesellschaft Berlin</i>.</p> <p>05.07.1914 - 2. Internationales Flugmeeting auf Tribschenmoos. Der franz. Pilot Poulet fliegt Akrobatikfiguren u.a. Loopings.</p> <p>01.08.1914 - Schliessung des Zeppelinfahrtbetriebes. Die Luftschiffhalle wird für die Lagerung von Stroh verwendet. 1923 Abbruch der Luftschiffhalle</p> <p>11.01.1923 - Liquidation der <i>Genossenschaft Aero Luzern</i>.</p>	<p>Waldis u. Britschgi (Zeittafel u. S. 25–42)</p> <p>Roman Mina</p>
1910	<p>Bau der Luftschiffhalle im Tribschenmoos, Luzern <u>Bauherr:</u> Genossenschaft Aero-Luzern</p> <p>Geschichte:</p>	<p>Waldis u. Britschgi (S. 26 - 28)</p> <p>Roman Mina</p>

	<p>14.03.1910 - Baubeginn an der Luftschiffhalle im Tribschenmoos. Holzhalle aus 12 Nagelbinder-Bogenträger; Länge 96 m, Breite 46 m, Höhe 30 m, erbaut von den Zimmereien Sieber, Eggenstein u. Lohr. Kosten Fr. 219'000.--.</p> <p>- Standplatz des Luftschiffes „Ville de Lucerne 1“.</p> <p>22.06.1910 - Abschluss der Bauarbeiten an der Luftschiffhalle.</p> <p>24.07.1910 - Eröffnungsfahrt mit dem Luftschiff „Ville de Lucerne 1“.</p> <p>10.08.1913 - In der Zeppelinhalle wird zum 100. Geburtstag von Richard Wagner ein Gedächtniskonzert aufgeführt.</p> <p>01.08.1914 - Schliessung der Luftschiffhalle.</p> <p>- Während dem 1. Weltkrieg wird die Luftschiffhalle von der Armee für das Einlagern von Heu und Stroh benützt.</p> <p>April 1923 - Abbruch der Luftschiffhalle.</p> <p>Das Modell der Luftschiffahrtshalle steht heute in der Luftfahrtabteilung des Verkehrshauses in Luzern.</p>	
1910	<p>1. Passagierflug in der Schweiz ab der Allmend in Luzern</p> <p>12.09.1910 - Während der internationalen Flugwoche vom 10. – 13.09.1910 in Luzern (veranstaltet von der Luftschiffstation Tribschen/LU), nimmt auf der Allmend der franz. Pilot René Vallon auf seinem Zweidecker seine Gattin mit in die Luft und führte damit den ersten Passagierflug in der Schweiz durch.</p>	<p>Aero-Revue Nr. 12 2002/1 2003 „Die Kinderjahre des Motorflugs“</p> <p>Waldis u. Britschgi (S. 32 -33)</p>
1911	<p>Max Bucher, Luzern, erwirbt das Schweiz. Flugbrevet Nr. 11</p> <p>04.10.1911 - Der Luzerner Max Bucher führt den 1. Nachtflug in der Schweiz durch.</p>	<p>75 Jahr Jubiläums- schrift AeCS</p>
1913	<p>Bau des Sitzgleiters „Geier II“ in Luzern</p> <p>- August Hug, Franz Rotter, Werner Dolder und Thomas Lampert bauen als junge Studenten mit einfachen Mitteln (Draht, Holzplatten und Japanpapier) und einem Budget von Fr. 50.-- einen Gleiter mit zwei Schneekufen und einer Radsteuerung. Der anfänglich noch eingebaute Einzylindermotor von 250 ccm überstand den Probelauf in der Remise an der Schlossergasse in der Altstadt von Luzern nicht. Nach einer Serie von stetig erhöhten Gleitflügen - ausgeführt nördlich der Luzerner Muggmauer von Allenwinden gegen die Spitalstrasse - gelingt Thomas Lampert im Winter 1913/14 ein sensationeller Flug von beinahe 120 m Distanz ! Der 1. Weltkrieg verhindert weitere Flugexperimente.</p>	<p>Waldis u. Britschgi (S. 57/58)</p> <p>Quellen: Chronik der SG-Luzern bzw. Interview von Hans- Peter Brunner. 29.8.79. Luzerner Tagblatt.</p>
1913	<p>Luzern will einen Militärflugplatz</p> <p>- 1913; Der Luzerner Ständerat Josef Winiger verlangt beim EMD in Bern den Aufbau eines Militärflugplatzes im Raum Luzern. Dem Antrag wird nicht entsprochen, weil die Priorität beim Aufbau des Militärflugplatzes Dübendorf liegt.</p> <p>- 1915 erarbeitete der Luzerner Stadttingenieur Otto Businger einen Entwurf für einen Flugplatz auf der Luzerner Allmend.</p> <p>- Ab 1918 nutzte das Militär die Allmend als Fliegerstützpunkt.</p> <p>- 1923 baute der Bund auf der Allmend 2 Fliegerschuppen.</p>	<p>Roman Mina</p> <p>Stadtarchiv Luzern <i>Die Ursprünge der Luzerner Allmend</i></p>
1920	<p>Passagierflüge mit Flugbooten auf dem Vierwaldstättersee</p> <p>Geschichte:</p>	<p>Roman Mina</p> <p>Eckert; „die Entwick-</p>

	<p>1920 - Die <i>Schweizerische Luftverkehrs AG Ad Astra</i> eröffnet am Nationalquai von Luzern einen Rundflugbetrieb mit Wasserflugzeugen. 15 Min. Flugzeit kosteten Fr. 70.--.</p> <p>Aug. 1922 - Der Stadtrat von Luzern verbietet den Rundflugbetrieb mit Wasserflugzeugen im Seebecken wegen zu grossen Lärmimmissionen. Die <i>Ad Astra</i> erhebt dagegen Einsprache und setzt den Flugbetrieb fort.</p> <p>April 1925 - Der Stadtrat von Luzern bewilligt Alfred Comte den Wasserflugzeugbetrieb vom Carl-Spittelerquai aus (StRP 29.04.1925).</p> <p>1926 - In der Zeit vom 21.06. und 10.09.1926 wird zwischen Luzern-Zürich und Luzern-Interlaken ein Linienverkehr mit Wasserflugzeugen betrieben. (Luzern-Zürich 61 Flüge, Luzern-Interlaken 29 Flüge, transportiert wurden 203 zahlende Passagiere u. 158 Gratispassagiere).</p> <p>1927 - Neue Klagen wegen Flug-Lärmimmissionen von der Hotellerie an der Haldenstrasse.</p> <p>10.08.1929 - Der Stadtrat von Luzern verbietet generell den Wasserflugzeugverkehr im Luzerner Seebecken (StRP 08.08.1929).</p>	<p>lung des modernen Reise- und Fremdenverkehrs im Gebiet Vierwaldstättersee“.</p> <p>Waldis u. Britschgi; (Zeittafel)</p>
<p>1923</p>	<p>Flugbetrieb auf dem Flugfeld Allmend Luzern</p> <p>Geschichte:</p> <p>1910 - Die Luftschiffstation Tribtschen führte erstmals eine Flugwoche mit Flugzeugen schwerer als Luft, mit einer Beteiligung von 4 Flugzeugen auf der Allmend durch. 3 Flugzeugen gingen beim Start zu Bruch (siehe dazu Jahr 1910).</p> <p>1918 - Die Luftwaffe der Armee nutzte die Allmend als Fliegerstützpunkt für die Flugrouten Zürich-Thun und Zürich-Tessin.</p> <p>10.12.1923 - Die Eidg. Flugplatzdirektion schliesst mit der Stadt Luzern für die Benützung der Allmend als Flugfeld und als Korpsammelplatz für das 3. Fluggeschwader einen 10-Jahresvertrag ab. Zugelassen wird folgende Benützung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aussenlandeübungen - Notlandeplatz - Mobilmachungsplatz für mobile Fliegereinheiten - Mitbenützung für den zivilen Flugverkehr mit Verkehrs- und Sportflugzeugen - Schaufliegen <p>- Die Luftwaffe baute auf der Allmend 2 Fliegerschuppen</p> <p>06.09.1924 - Mit Bericht und Antrag formulierte der Stadtrat von Luzern die Schaffung eines Zivilflugplatzes auf der Allmend Luzern zur Ergänzung der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik der Stadt Luzern.</p> <p>12.09.1927 - Zwischen den Restaurants Schützenhaus und Militärgarten stürzt ein Flugschüler ab.</p> <p>1927-1928 - Betreibt die Fluggesellschaft <i>Balair</i> einen Linienflugverkehr zwischen Luzern und Basel (1927 31 Passagiere, 1928 35 Passagiere).</p> <p>1928 - Der Pilot Karl Sönnig, München, startete in Düsseldorf mit dem zweisitzigen Motorflugzeug Klemm-Daimler zu einem Flug nach Wien. Der Pilot verirrt sich nach Luzern und landet auf der Allmend, wo er um 09:00 landet. Er startet erneut um 09:30 Uhr, wobei nach dem Start der Motor versagt. Das Flugzeug landet in der Kuonimatt (Kriens) zwischen Bäumen (1).</p> <p>21.04.1930 - Absturz eines Motorflugzeuges (Pilot Charles Kolp) wegen einer Windböe. Der Passagier wird leicht verletzt.</p> <p>1931 - Die bisherigen Fluggesellschaften <i>Ad Astra</i> und <i>Balair</i> fusionieren und gründen die <i>Swissair</i>. Der Linienflugverkehr zwischen Luzern und Zürich (Dübendorf) wird nach Bedarf betrieben (1932 54 Flüge).</p> <p>27.09.1931 - Während dem Flugmeeting stürzt der Militärpilot Oblt Fritz Gerber mit</p>	<p>Roman Mina, Stadtarchiv Luzern</p> <p>Waldis u. Britschgi (Zeittafel, S. 75-76)</p> <p>SPM zum Flpl Emmen S. 20</p> <p>Chronik der Segelfluggruppe Luzern (Robert Sidler SGL)</p> <p>Hanns A. Wirz</p> <p>Aero Revue 4/2004 S. 31</p> <p>Akten des AeCZS</p> <p>1) Archiv Otto Britschgi</p> <p>Stadtarchiv Luzern <i>Die Ursprünge der Luzerner Allmend</i></p>

	<p>einem De Haviland Doppeldecker bei der Vorführung eines Akro-Programmes aus einer senkrechten Pirouette (Vrille) in die Zuschauer (anwesend ca. 20'000). 3 Tote und 30 Verletzte .</p>	
1932	<p>- Bau der Militärkaserne Allmend. Der Flugverkehr wird mit der zunehmenden gemischten Nutzung der Allmend (Aviatic, Waffenplatz, Sport u. Erholungsraum) problematisch.</p> <p>- Erste Gleit- und Segelflüge auf der Allmend, ausgeführt von Mitgliedern des 1931 neu gegründeten „Segel Flugsportklub Luzern“ (nachmals <i>Segelfluggruppe Luzern</i>).</p>	
31.03.1934	<p>- Mit der <i>Verordnung über die Benützung der Allmend von Luzern durch den Militärflugdienst</i> wird die Benützung der Flugpiste Allmend für den zivilen Flugverkehr untersagt. Ausgenommen wird der Segelflugbetrieb an den Wochenenden.</p>	
1935	<p>- Sept. der deutsche Segelflieger Heinrich Dittmar startet mit einem Segelflugzeug während einem Hochalpinen AeCS-Segelfluglager auf dem Jungfrauoch und landet nach einem Streckenflug von 61 km auf der Allmend in Luzern.</p>	
1936	<p>- Gründung der Modellfluggruppe Luzern, Aufnahme des Modellflugbetriebes auf der Allmend.</p>	
1938	<p>- 23. Jan., ein Segelflugschüler kollidiert auf dem 1. Alleinflug mit einem Baum und wird schwer verletzt.</p> <p>- 21. März, Notlandung eines Motorflugzeuges aus Zürich mit Gefährdung von Personen auf dem Flugfeld Allmend.</p> <p>- 10. Mai, Der Stadtrat erlässt während 5 Monaten ein Flugverbot für Einzelflieger wegen Gefährdungen anderer Allmendnutzern.</p>	
1939	<p>- Die 1931 gegründete <i>Segelfluggruppe Luzern</i> nimmt den Flugbetrieb auf der Allmend auf.</p> <p>- Sept.; Ausbruch des 2. Weltkrieges. Das Flugfeld Allmend wird durch Ausheben von Gräben für die aviatische Benützung unbrauchbar gemacht (Verfügung des Kdo Fl. u. Flab Trp.).</p>	
1943	<p>- Die Segelflieger dürfen an den Wochenenden das Flugfeld wieder benützen, wobei die Sperrgräben während dem Flugbetrieb mit Brettern überdeckt werden. Einsatz einer Motor-Schleppwinde für den Segelflugstart.</p> <p>- 28. April, das Kdo Fl.- u. Flab. Trp. Bewilligt für die Segelfluggruppe Nidwalden die Aufnahme des Segelflugbetriebes mit einem Aktionsradius von 5 km und 1500 m Höhe.</p>	
1945	<p>- Juni, die AeCS Sektion Luzern erhält die Erlaubnis von der Direktion Militärflugplätze (DMP) das Flugfeld Allmend wieder aviatisch nutzbar zu machen. Die Stadt Luzern lässt die Sperrgräben wieder eindecken.</p>	
1946	<p>- 26. Jan., die DMP (Direktion für Militärflugplätze) gibt die Benützung des Flugfeldes Allmend als Militärflugfeld auf, dieses wird jedoch als Notlandeplatz für Militärflugzeuge bis zum 21.02.1955 bei der LW weiter aufgeführt.</p> <p>- Gründung der Motorfluggruppe Luzern (siehe 1946). Aufnahme des Flugbetriebes auf dem Flugfeld Allmend.</p>	
1947	<p>- 14. Juni, 118 Anwohner des Bireggquartiers verlangen in einer Petition vom Stadtrat die Verlegung des Flugbetriebes wegen den Lärmimmissionen.</p>	
1948	<p>- März, die an die Allmend angrenzenden Anwohner der Gemeinden Horw und Kriens beantragen in einer Petition mit 272 Unterschriften beim kant. Militärdepartement die Schliessung des Flugbetriebes Allmend.</p> <p>- 14. März, der Luzerner Kunstmaler Hans Erni erwirbt auf der Allmend das Motorflugbrevet Nr. 1135.</p> <p>- 21. März, die <i>Segelfluggruppe Luzern</i> muss ihren Flugbetrieb auf unbestimmte Dauer auswärts verlegen. Sie schliesst sich der <i>Segelflug-Interessengemeinschaft Innerschweiz (SIGI)</i> an, in der die Segelfluggruppen Nidwalden, Obwalden und Luzern unter Zusammenlegung des Flugzeugparks und des Hilfsmaterial einen Gemeinschaftsflugbetrieb führen (siehe auch 1931 SGL).</p> <p>- 31. März, Sperrung des Segelflug- und des übrigen Sportflugbetriebes durch den Stadtrat von Luzern (StRP 491/26.02.48). Die AeCS</p>	

	<p>1952 1953</p> <p><i>Sektion Luzern</i> reicht beim Eidg. Luftamt Rekurs ein, welches den Motorflugbetrieb weiterhin gestattet (BD 030-10/1 v. 30.04.1948).</p> <p>- 10. Aug., Motorflugzeugabsturz im Bireggwald, 1 Toter.</p> <p>- 31. Juli, Verbot des gesamten Flugbetriebes auf dem Flugfeld Allmend durch den Stadtrat von Luzern zugunsten des Waffenplatzbetriebes der Kaserne Allmend. Rekurs der <i>AeCS Sektion Luzern</i> beim Stadtrat von Luzern der nochmals einen beschränkten Flugbetrieb bis zum 31.12.1953 zulässt (StRP 2100/09.10.1953).</p> <p>- 31. Dez., Entgültige Einstellung des Flugbetriebes auf der Allmend von Luzern.</p> <p>- Die <i>Motorfluggruppe Luzern</i> setzt vorerst den Flugbetrieb mit dem zum Wasserflugzeug umgebauten Piper Hochdecker HB – ODH ab der Horwerbucht weiter. Das Flugzeug bleibt im Flugzeugschuppen der Allmend hangariert und wird jeweils per Straßentransport zur Horwerbucht geschleppt. 1954 605 Starts mit 428 Passagieren. 1954 installiert sich die <i>Motorfluggruppe Luzern</i> auf dem Militärflugplatz Kägiswil in Obwalden (siehe 1954 Mil Flpl Kägiswil).</p>	
<p>1928</p>	<p>Gründung des Vereins: Flugsport und Luftverkehrsverein Zentralschweiz (aufgelöst)</p> <p>Vorläuferkörperschaft der AeCS Sektion Luzern, Regionalverband im AeCS (siehe 1931 - Aero-Club Zentralschweiz)</p> <p>Gründungsdatum: 17.05.1928</p> <p>Geschichte:</p> <p>1930 - Dem Verein gehören 89 Mitglieder aus dem Bereich Politik, Militär und Wirtschaft an.</p> <p>1931 - Der Verein evaluiert Flugplatzprojekte in der Zentralschweiz: Projekt Littauerschachen: - Zu teuer, Probleme sind der Landerwerb und die Strassenverlegung. Projekt Alpnacher-Allmend: - Ungünstige Zufahrtsverhältnisse, hohe Meliorationskosten. Projekt Allmend Buochs: - Wird bereits als Militärflugplatz genutzt, das Projekt wäre realisierbar. Die Genossenkorporation Buochs könnte 612'000 m² Land in Pacht zur Verfügung stellen. Projekt Haslifeld Emmen: - Das Gelände könnte in Pacht genommen werden. Es sind hohe Kosten zu erwarten. Der Stadtrat von Luzern hat zur Vorprüfung eine Kommission eingesetzt (siehe 1938; Militär Flugplatz Emmen).</p> <p>Mitgliedschaft von Fluggruppen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Segelfluggruppe Luzern (gegr. 1931) <p>1. Präsident Major L. Willimann</p>	<p>Waldis u. Britschgi S. 84</p> <p>Archiv Otto Britschgi</p>
<p>1929</p>	<p>Evaluationen für ein Segelfluggelände in der Zentralschweiz</p> <p>- Nachmalige Gründungsmitglieder der Segelfluggruppe Luzern nehmen Windmessungen im Gebiete des Pilatus, der Rigi und am Zugerberg vor</p> <p>- Im Gründungsprotokoll der Segelfluggruppe Luzern wird bedauernd bestätigt, dass auf und an der Rigi Zürcher Segelflieger bereits erste Pionierarbeiten geleistet hatten.</p>	<p>Robert Sidler (SGL) - Chronik der SGL - Gründungsprotokoll der SGL vom 31.7.1931</p>

<p>1931</p>	<p>Gründung des Vereins: AeCS Sektion Luzern, Regionalverband im AeCS (Regionalverband des Aero-Clubs der Schweiz)</p> <p>Namensänderung an der GV v. 29.04.2005 in: Aero-Club Zentralschweiz (AeCZS)</p> <p>Aviatikgruppen-Bestand des AeCZS (2009):</p> <table border="0"> <tr> <td>Motorfluggruppe Beromünster (1964)</td> <td>36</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fluggruppe Sarnen-Kägiswil (1988)</td> <td>187</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Motorfluggruppe Pilatus (1971)</td> <td>80</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Segelfluggruppe Pilatus (1967)</td> <td>52</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Segelfluggruppe Obwalden (1947)</td> <td>37</td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Segelfluggruppe Landenberg (1972)</i></td> <td></td> <td>2008 aufgelöst</td> </tr> <tr> <td>Segelfluggruppe Nidwalden (2004)</td> <td>98</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ballongruppe Zentralschweiz (1963)</td> <td>7</td> <td>2012 aufgelöst</td> </tr> <tr> <td>Paraclub Beromünster ()</td> <td>181</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fallschirmgruppe Titlis (1975)</td> <td>18</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Para Sport Club Triengen (1958)</td> <td>153</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fallschirmgruppe Freiamt (1974)</td> <td>39</td> <td></td> </tr> </table> <hr/> <p>Total Aktivmitglieder 2008: 783</p> <p>Geschichte:</p> <p>1931 - Nov., Gründung der AeCS Sektion Luzern als <u>Regionalverband des AeCS</u>. Die Herbstdelegiertenversammlung des AeCS vom 19.12.1931 im Hotel Schweizerhof in Zürich beschliesst die Aufnahme der <i>Sektion Luzern des Ae.C.S.</i></p> <p>1931 - 31. Juli, Gründung des <i>Segelflugsport Klubs Luzern</i> (siehe 1931 Segelfluggruppe Luzern), 1. Spartenverein in der AeCS Sektion Luzern.</p> <p>1932 - 25.-28. Aug., 1. Segelfluglager auf der Rigi, organisiert mit der Segelfluggruppe Luzern.</p> <p>1934 - Abschluss von Land-Vorkaufsrechtsverträgen für die Schaffung eines Zivilflugplatzes im Emmenfeld (siehe 1938, Mil Flpl Emmen)</p> <p>1935 - Projektstudie für den Flugplatz Luzern-Emmenfeld (Projektakten im Dossier Mil Flpl Emmen des AeCZS)</p> <p>1936 - Flugzeug-Auto-Fuchsjagd mit dem AeCS Bern</p> <p>1939 - 1. Sitz des AeCS-RV bei der Handelskammer Luzern, Sekretär Heinrich Jlli</p> <p>1938 - Der AeCS-RV beteiligt sich aktiv am Abstimmungskampf in der Stadt Luzern für die Schaffung eines Regionalflugplatzes in Emmen (Beteiligungskredit der Stadt Luzern von Fr. 550'000.--). Die Vorlage wird vom Hotelier Fritz Frey-Fürst massiv bekämpft und am 11.12.1938 mit 5280 Nein gegen 3495 Ja abgelehnt.</p> <p>1948 - Das Gesuch der AeCS-Sektion Luzern und des Stadtrates von Luzern auf Zulassung des zivilen Flugsportbetriebes auf dem Mil Flpl Emmen wird vom EMD angelehnt.</p> <p>1953 - 10. Juli, der Stadtrat von Luzern verfügt nach einer Intervention des Waffenplatzkommandos die Einstellung des Flugbetriebes auf der Allmend Luzern. Der AeCS-RV wehrt sich gegen diese Verfügung, worauf der Stadtrat mit Entscheid vom 09.10.1953 die Fortsetzung des Flugbetriebes bis zum 31.12.1953 wieder verlängert.</p> <p>1954 - 21. Jan., Abschluss des zivilen Mitbenützungsvertrages für den Mil Flpl Kägiswil zwischen dem AMF und der AeCS Sektion Luzern. Die AeCS-Sektion Luzern übernimmt die Funktion des zivilen Flugplatzhalters auf dem Flugfeld Kägiswil.</p> <p>1955 - 18. Jan. Gründung der Flugplatzgenossenschaft Luzern durch die AeCS-Sektion Luzern mit dem Auftrag, im Raum Luzern ein Projekt für einen Flugsportplatz zu erarbeiten (1. Präsident Francois Chapius). (siehe dazu 1955 unter FGL)</p>	Motorfluggruppe Beromünster (1964)	36		Fluggruppe Sarnen-Kägiswil (1988)	187		Motorfluggruppe Pilatus (1971)	80		Segelfluggruppe Pilatus (1967)	52		Segelfluggruppe Obwalden (1947)	37		<i>Segelfluggruppe Landenberg (1972)</i>		2008 aufgelöst	Segelfluggruppe Nidwalden (2004)	98		Ballongruppe Zentralschweiz (1963)	7	2012 aufgelöst	Paraclub Beromünster ()	181		Fallschirmgruppe Titlis (1975)	18		Para Sport Club Triengen (1958)	153		Fallschirmgruppe Freiamt (1974)	39		<p>Waldis u. Britschgi S. 84</p> <p>Tilgenkamp</p> <p>Aero-Revue Dez.1931</p> <p>Roman Mina</p> <p>AeCS- Jahresberichte</p> <p>Akten des AeCS-RV Sektion Luzern</p> <p>Daten geprüft: AeCZS Sekretär H. Acher- mann Datum: 15.03.2010</p>
Motorfluggruppe Beromünster (1964)	36																																					
Fluggruppe Sarnen-Kägiswil (1988)	187																																					
Motorfluggruppe Pilatus (1971)	80																																					
Segelfluggruppe Pilatus (1967)	52																																					
Segelfluggruppe Obwalden (1947)	37																																					
<i>Segelfluggruppe Landenberg (1972)</i>		2008 aufgelöst																																				
Segelfluggruppe Nidwalden (2004)	98																																					
Ballongruppe Zentralschweiz (1963)	7	2012 aufgelöst																																				
Paraclub Beromünster ()	181																																					
Fallschirmgruppe Titlis (1975)	18																																					
Para Sport Club Triengen (1958)	153																																					
Fallschirmgruppe Freiamt (1974)	39																																					

1968	<ul style="list-style-type: none"> - 31. Mai, Aufnahme der SG-Pilatus in den AeCS-RV - Gründung eines Initiativkomitees für das Projekt Zivilflugfeld Beromünster (Mitglieder Bucherer, Dürrmüller, Rauch). 	
1970	<ul style="list-style-type: none"> - Kanton und Stadt Luzern kaufen die Landparzellen des Zivilflugfeldes Beromünster. Die AeCS Sektion Luzern setzt sich für die zukünftige Sicherung des Flugfeldes für seine dort aktiven Fluggruppen (SG-Pilatus, MFG-Beromünster) ein. 	
1971	<ul style="list-style-type: none"> - 26.09. – 02.10., Organisation der FAI-Konferenz im Verkehrshaus Luzern in Zusammenarbeit mit dem AeCS-Zentralsekretariat in Luzern. 	
1973	<ul style="list-style-type: none"> - 21. Mai, Abschluss des Mitbenützungsvertrages für den Flpl Beromünster zwischen der AeCS Sektion Luzern und der FLUBAG. Der Vertrag ist Voraussetzung für den Pachtvertrag der FLUBAG u. den Flpl. Eigentümern (Stadt u. Kanton Luzern) für den Betrieb des Flpl Beromünster und sichert den AeCS-Fluggruppen (Motorfluggruppe Beromünster, Segelfluggruppe Pilatus, Parasportclub Beromünster) die Ausübung des Flugbetriebes auf dem Flpl Beromünster. 	
1976	<ul style="list-style-type: none"> - Jubiläums-Flugmeeting aus Anlass von 75 Jahre AeCS in Emmen. OK-Präsident Kurt Rost, Präsident der AeCS-Sektion Luzern. 	
1988	<ul style="list-style-type: none"> - 29. März, die AeCS Sektion Luzern gründet mit den Aktiven aus der am 29.01.1988 aufgelösten Motorfluggruppe Luzern die Flugbetriebs AG Sarnen-Kägiswil (FBAG) im Hotel Monopol Luzern, Aktienkapital Fr. 50'000.-- (Barliberierung aus den Aktiven der aufgelösten MFG). Alleinaktionär ist die AeCS Sektion Luzern. 	
1994	<ul style="list-style-type: none"> - Die Luftwaffe gibt den Flugbetrieb auf dem Mil Flpl Kägiswil auf. Die AeCS Sektion Luzern übernimmt, in der Funktion des zivilen Flugplatzhalters, die gesamte Flpl-Infrastruktur zur Fortsetzung des zivilen Flugbetriebes mit den bereits auf dem Flugfeld ansässigen Fluggruppen der AeCS Sektion-Luzern. 	
1997	<ul style="list-style-type: none"> - 25. Nov., Letzte Generalversammlung der Flugplatzgenossenschaft Luzern (FGL). Beschluss zur Auflösung der FGL und Liquidation durch die eingesetzt Liquidationskommission bestehend aus VA-Mitglieder der AeCS-Sektion Luzern (siehe dazu 1955 unter FGL). 	
1999	<ul style="list-style-type: none"> - 19. Nov., die AeCS Sektion Luzern verkauft der am 15.04.1988 gegründeten Fluggruppe Sarnen-Kägiswil das gesamte Aktienpaket der Flugbetriebs AG Sarnen-Kägiswil. Die Fluggruppe wird damit Eigentümerin des FBAG-Flugzeugparks. 	
2002	<ul style="list-style-type: none"> - 23. März, Organisation der AeCS-Delegiertenversammlung im Hotel Krone in Sarnen. 	
2004	<ul style="list-style-type: none"> - Abschluss eines neuen Rahmenvertrages zwischen der FLUBAG und dem AeCS-RV Sektion Luzern für die Nutzung des Flugplatzes Luzern-Beromünster durch die dort ansässigen AeCS-Fluggruppen (Ersatz des bisherigen Mitbenützungsvertrages vom 21.05.1973). Projektleiter René Notter, SG-Pilatus. 	
2005	<ul style="list-style-type: none"> - 29. April, die Generalversammlung stimmt der Namensänderung in Aero-Club Zentralschweiz (AeCZS) zu und genehmigt die neuen Statuten des AeCZS. 	
2007	<ul style="list-style-type: none"> - 27. Juni, der AeCZS (Flugplatzhalter des Ex Mil Flpl Kägiswil) gründet für die operative Führung des Flugfeldes Sarnen-Kägiswil im Hotel Metzger, Sarnen, die Flugplatz-Genossenschaft Obwalden. 	
2008	<ul style="list-style-type: none"> - 30. Mai, AeCZS-GV, Wechsel im Präsidium, Arnold Ming wird von Ulrich Wenger abgelöst. Arnold Ming wird 1. Ehrenmitglied des AeCZS. Die SG Landenberg hat sich aufgelöst. 	
2009	<ul style="list-style-type: none"> - Der AeCZS-Präsident Ulrich Wenger übernimmt das Präsidium des OK Flugmeeting Emmen 2010 aus Anlass des AeCS-Jubiläumjahres „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“. - 18. Mai; Abschluss des Flpl Benützungsvertrages VBS-AeCZS mit der armasuisse-Immobilien für das Flugfeld Sarnen-Kägiswil, Laufzeit 01.01.2009 bis 31.12.2013. - 10. Dez.; Aus dem AeCZS-Flugförderungsfonds wird gemäss Beschluss des AeCZS-Gesamtvorstandes vom 23.04.2009 ein Betrag von Fr. 20'000.-- an die SIL-Verfahrenskosten der FLYING RANCH AG in Triengen ausbezahlt. 	
2010	<ul style="list-style-type: none"> - 22. Febr.: Der AeCZS gibt die 1968 von der FLUBAG errichtete Inha- 	

	<p>berobligation im Nominalwert von Fr. 20'000.-- als Entschädigung für die LSZO SIL-Verfahrenskosten an die FLUBAG zurück. Die Inhaber-Obligation stammte aus der Liquidation der <i>Ex-Flugplatz-Genossenschaft Luzern</i>. Mit der Rückgabe der Obligation entfällt die Schuldverpflichtung der FLUBAG gegenüber dem AeCZS.</p> <p>- 24. Juli: Der AeCS veranstaltet aus Anlass des Jubiläums „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“ auf dem Flugplatz Emmen ein Flugmeeting mit historischen und derzeitigen Zivil- und Militärflugzeugen.</p> <p>- Der AeCZS unterstützt den Anlass aus dem Flugförderungsfond mit einer Spende von Fr. 20'000.--.</p> <p>- 10. Dez.: Flugfeld Luzern-Beromünster (LSZO) Abschluss des Zusatzvertrages über die Flugfeldnutzung und den Flugbetrieb zwischen dem Flugfeldhalter FLUBAG und dem AeCZS sowie den LSZO-Aviatikgruppen (SG-Pilatus, Paraclub, Motorfluggruppe)-- Der Zusatzvertrag ergänzt den Rahmenvertrag vom 20.07.2004 zwischen der FLUBAG (Flugfeldhalter) und dem AeCZS betr. den Flugbetrieb der AeCZS-Aviatikgruppen in LSZO.</p> <p>- Der Kantonsrat von Obwalden hatte auf Antrag des Regierungsrates am 13.09.2012 den Kauf des Ex Mil Flpl Kägiswil und beschloss damit bis 2016 die Einstellung des Zivilflugbetriebes. Die Flugplatzbetreiberin (FGOW) sammelte im Kt. OW 2757 Unterschriften für das Referendum gegen diesen KR-Beschluss. An der Volksabstimmung vom 03.03.13 lehnten die OW-Stimmbürger mit 4666 Ja- gegen 7750 Neinstimmen den Flugplatzkauf ab und befürworteten damit die Fortsetzung des LSPG-Flugbetriebes. Der AeCZS unterstützte den Abstimmungskampf mit Fr. 20'000.-- aus dem Flugförderungsfonds.</p> <p>Präsidenten:</p> <p>1931 Oberst L. Willimann 1935 Alphonse von Vivis 1936 Dr. jur. Albert Riedweg 1942 Dr. Werner Bucher (Segelflieger) 1949 Dr. jur. Theo Käslin.(Mitglied im AeCS Dir. Komitee) 1966 Werner Stalder 1976 Kurt Rost 1987 Heinrich Schawalder (Mitgl. der MFG-Beromünster) 1995 Arnold Ming (Mitgl. der SGOW, Mitgl. im AeCS Zentralvorstand bis 2007) 2008 Wenger Ulrich (Mitgl. der Fluggruppe Sarnen-Kägiswil) 2013 Notter René (Mitgl. der Segelfluggruppe Pilatus)</p> <p>Mitgliederbestände:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1938 = 58 • 1939 = 55 • 1955 = 526 • 1975 = 371 (Festschrift 75 Jahre AeCS) • 2005 = 12 Aviatikgruppen mit 724 Aktiven • 2008 = 11 Aviatikgruppen mit 765 Aktiven • 2010 = 11 Aviatikgruppen mit 738 Aktiven 	
1931	<p>Gründung des Vereins: Segelfluggruppe Luzern (SGL)</p> <p>(aufgelöst am 18.04.1980, bzw. fusioniert mit der Segelfluggruppe Pilatus)</p> <p>Geschichte:</p> <p>31.07.1931 - Vereinsgründung unter dem Namen Segelflugsport-Klub Luzern (Baulokal in der Alten Kaserne Luzern). - Die Gründungsmitglieder der SGL hatten sich bereits 1913/14 im „Bund Luzerner Gleitflieger“ zusammengefunden und hatten hinter</p>	<p>- Alfred Lang, u. Robert Sidler SGL.</p> <p>- Chronik der SGL</p> <p>- Waldis u. Britschgi (Zeittafel S. 58-62)</p> <p>- Aero-Revue Nr. 1 1932</p> <p>- Hanns A.. Wirz,</p>

	der Museggmauer in Luzern mit einem Gleiter Flugversuche unternommen (siehe 1913 "Sitzgleiter Geier II").	AeCS-Zentralsekr.
1931	- 1. Gruppensegelflugzeug „Kassel 12“ (Gummiseilstarts am Biregghang)	- Info-Schrift der SGL zur Fusion mit der SG-Pilatus vom 25.02.80/SI
1931	- 28. Sept. Teilnahme am grossen Flugmeeting auf der Allmend Luzern. Start des freitragenden Hochdeckers „Syr I“ (Konstrukteur August Hug) am Pilatus, Pilot Willi Farner (siehe 1923 „Flugbetrieb auf der Allmend Luzern“).	- Akten des AeCZS
1932	- 1. Mai, Segelfliegertreffen auf der Seebodenalp (Rigi) mit dem Flugtechnischen Verein Zürich. - 25.-28. Aug. Organisation des 1. nationalen AeCS-Segelfluglagers auf der Rigi. - 25. Aug., Absturz des Fluglehrers +Hans Reutemann an der Rigi.	
1933	- Gummiseilstarts vom Rooterberg aus.	
1934	- 21.12. Abkommen mit dem AeCS.	
1936	- Juli-August, Segelflugtage auf der Allmend und am Himmelrich in Kriens. Erster Einsatz einer Autoseilwinde. Gummiseilstarts am Pilatushang vom „Himmelreich“ aus. Akrovorführungen mit einer Rhönsperber durch Ernst Spahni.	
1937	- Der Segelflugbetrieb wird auf der Allmend Luzern eingeschränkt (Betrieb nur noch bis 12:00 Uhr). Versuchsflugbetrieb in Finsterwald und im Hüswilermoos.	
1938	- Absturz des Flugschülers +Arthur Koch beim Windenstart auf der Allmend. - 11.10.1938 neue Statuten.	
1939	- Rolf Walthard, Vizedirektor des F+W Emmen, wird 1. Segelflugmeister im Streckenflug mit 69,5 km (Bern-Buochs). - 1. Sept., Ausbruch des 2. Weltkrieges . Das Flugfeld Allmend wird durch Ausheben von Gräben für die aviatische Benützung unbrauchbar gemacht (Verfügung des Kdo Fl. u. Flab Trp.). Die SGL stellt ihre Gruppenflugzeuge (unbespannter Karpf Zögling, Grunau Baby, Hütter 17) auf dem Bahnhofplatz und im Floragarten von Luzern aus.	
1941	- Juli, Teilnahme der SGL am Pro Aero Segelfluglager auf Rigi Kulm mit den eigenen Gruppenflugzeugen.	
1942	- Organisation des Segelfluglagers auf der Rigi. - Wiedezulassung des beschränkten Windenschleppbetriebes auf der Allmend Luzern. - Fluglehrer Erwin von Euw erreicht am Pfingstsonntag mit einer Klinkhöhe von 180 m eine 1000 m Überhöhung mit einer Flugzeit von 1 ¼ Std. (Bericht im Luzern Tagblatt v. 28.05.1942)	
1943	- Die Segelflieger dürfen an den Wochenenden das Flugfeld wieder benützen, wobei die Sperrgräben mit Brettern überdeckt werden. Einsatz einer Motor-Schleppwinde für den Segelflugstart. Wiederaufnahme des Segelflugbetriebes mit einem Aktionsradius von 5 km und 1500 m Höhe. (Verfügung des Kdo Fl. u. Flab.-Trp. Vom 28.04.1943).	
1945	- Juni, die AeCS Sektion Luzern erhält die Erlaubnis von der Direktion Militärflugplätze (DMP) das Flugfeld Allmend wieder aviatisch nutzbar zu machen. Die Stadt Luzern lässt die Sperrgräben wieder eindecken. - Flugleistungen 1945: 1163 Starts, Flugzeit total 107:58:04.	
1948	- Flugverbot für Segelflugzeug auf der Allmend durch den Stadtrat von Luzern. - Die SG Luzern schliesst sich der Segelflug-Interessengemeinschaft Innerschweiz (SIGI) an und verlegt den Flugbetrieb auf den Mil Flpl Buochs. - Einsatz der Elektro-Schleppwinde Ward-Leonard.	
1953/54	- Teilnahme an den Segelflug-Forschungslagern auf der Rigi.	
1955	- 16. Juli, Flugbetriebsverlegung der SGL nach Olten auf den Flugplatz „Gheid“ der SG-Olten. - Kauf der Ka-6 HB-582.	
1957	- 26. Aug., Flugzeugausstellung (Ka-6, S-17) zu Werbezwecken in der Altstadt von Luzern.	

	<p>1962 - Kauf der Ka-8 HB 668.</p> <p>1963 - Kauf der Standart Austria HB-676, getauft auf den Namen „Waldstätte“.</p> <p>1964 - 1. Aug., Eröffnung des Flugplatzes Beromünster. - Es werden zwei SGL-Segelflugzeuge nach Beromünster verlegt zur Erkundung der Aufwind- und Streckenflugverhältnisse. Dies löst in der SGL Kontroversen aus bezüglich des zukünftigen Standortes. Die Mitglieder Mehrheit möchte in Olten verbleiben.</p> <p>1967 - 9. Juni, Mitglieder-Aufsplitterung in die SG-Olten und in die am 18.08.1967 gegründete Segelfluggruppe Pilatus (Gründer Karl Tischer) in Beromünster.</p> <p>1968 - Die Benützung des Flugplatzes in Olten wird eingeschränkt. Planungsaufnahme für einen Ersatz-Flugplatz Kestenholz.</p> <p>1970 - Die Baubewilligung des Luftamtes für den Flugplatz Kestenholz ist erteilt. Das Projekt wird von den umliegenden Gemeinden bekämpft.</p> <p>1971 - 25. April, Kauf der ASW-15 für den Flugbetrieb in Olten.</p> <p>1972 - Tödlicher Unfall des Ehren- u. Gründermittgliedes Franz Rotter (76) in seiner Werkstatt beim Probelauf eines selbstgebauten Helikopters.</p> <p>1973 - 26. Aug., Absturz von +Christoph Rüttimann (18) am Born (Olten) mit einer Ka-8.</p> <p>1974 - Kauf einer Pilatus B-4 als Ersatz für die abgestürzte Ka-8.</p> <p>1978 - Auf dem Flugplatz Gheid in Olten wird der Einsatz von Schleppflugzeugen verboten. Zugelassen ist nur noch der Windebetrieb.</p> <p>1979 - 7. Juli, das Flugplatzprojekt Kestenholz scheitert am Bundesgericht.</p> <p>1980 - 18. April, die a.o. GV beschliesst die Auflösung der SGL, nach der Fusion mit der <i>Segelfluggruppe-Pilatus</i>, Beromünster. Letzte GV der noch in der SGL verbliebenen 14 Mitglieder in Luzern im Hotel Des Alpes. - Die SGL bringt die Segelflugzeuge ASW-15 HB 998 und Pilatus-B4 HB 1129 in die SG-Pilatus ein. - Mehrere Aktivmitglieder schliessen sich der SG-Olten an.</p> <p>Obmänner: 1931 Franz Rotter, Gründungspräsident war Henri Krause 1932 Viktor Willimann, Rico Schobinger, Theodor Willi, Josef Jurt 1938 Josef Jurt 1941 August Rippstein 1945 Hans Diana 1950 Josef Ming 1952 Hans Farmer 1954 Hans Landis 1956 Heinrich Schälchlin 1959 Alois Stöckli 1965 Karl Tischer (1967 Gründungspräsident der SG-Pilatus) 1967 Robert Sidler 1971 Alois A. Burri 1977 Christian Hiltbrand</p>	
1932	<p>1. Nationales Segelfluglager auf der Rigi</p> <p>25.8. – 28.8. 1932. Auf Initiative und Einladung des Flugtechnischen Vereins Zürich FTV (SG-Zürich) und des Segelflugsport Klubs Luzern (<i>SG-Luzern</i>) wird von der AeCS-Sektion Luzern das 1. Nationale Rigi-Segelfluglager organisiert. Die Medien-Präsenz und -Resonanz ist enorm.</p> <p>Lagerorganisation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flugleitung: Hug August, technischer Leiter der SGL. • Bauleiter und Reparaturdienst: Franz Rotter (SGL) • Empfang und Repräsentation: Obmann Rico Schobinger • Verpflegung und Unterkunft: Silvan Meier • Administration, Meteo, Rücktransport, Hangarierung, Jury: SG Luzerner in Zu- 	<p>Robert Sidler (SGL)</p> <p>Akten der Segelfluggruppe Luzern.</p>

	<p>sammenarbeit mit weiteren schweizerischen Segelfluggruppen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piloten der SGL: Oblt. Ambühl, Rico Schobinger, Viktor Willimann, Franz Rotter, Baldur Meier. • Weitere Beteiligte: Luzerner Pfadfindergruppen, Arth-Rigi-Bahn, ETH-Zürich (Prof. Brückmann, Meteo), Sanitätsdienstes Goldau (Edi Simon). <p>Lagerverlauf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die neue Kassel 12 der SGL, mit aerodynamisch verkleidetem Rumpf und vergrößertem Höhenleitwerk, kommt zum Einsatz. - Am Auftakttag 25.8. stürzt der 21 jährige Hans Reuttemann mit dem „Bergeist“ des Flugtechnischen Vereins Zürich kurz nach dem Start über eine Felswand ab. Bergung von Wrack und Leiche sowie Untersuchung des tödlichen Unfalls erfolgen, ebenso wie die Gedenkfeier an den toten Kameraden, während des weitergeführten Wettbewerbes. - 26.08. Oblt. Ambühl gewinnt mit der SGL klubeigenen und von Amrein Sport „gesponsorten“ Kassel 12 den ersten Preis im Ziellandewettbewerb von Rigi Kulm zum Klösterli. - 27.08. der Zürcher Pilot Felix Binder und Mitglied der SG-Zürich gewinnt mit dem „Spir II“ (Konstrukteur August Hug) die Strecken- und Dauerflugdisziplin mit der Landung auf der Luzerner Allmend. 	
1936	<p>Gründung des Vereins: Modellfluggruppe Luzern (MGL)</p> <p>Standort: Militärflugplatz Emmen Internet: www.mgluzern.ch</p> <p>Anzahl Mitglieder: 2003 = 160</p> <p>Geschichte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1936 Vereinsgründung, Aufnahme des Flugbetriebes auf der Allmend in Luzern. • Mitglied im AeCS, Modellflugregion 3 <p>Obmänner:</p> <p>1936 Werner Morf 1937 Hans Willen 1962 Hans Diana xxxx Hans Schmid 199x Bruno Müller bruno.mb.mueller@freesurf.ch</p>	<p>Waldis u. Britschgi S.9, 61 u. 62</p> <p>Daten geprüft: MGL (Namen) Datum:</p>
1937	<p>Baubeginn: Militärflugplatz Buochs (LSMU) Zivilaviatische Mitbenützung durch die Airport Buochs AG, Stans (ABAG)</p> <p>Standortgemeinden: Buochs, Ennetbürgen, Stans</p> <p>Flpl Infrastruktur: Bundeseigene Fläche 65 ha Hauptpiste 2000 x 40 m Hartbelag Nebenpiste 1500 x 40 m Hartbelag 3 Flugzeughallen Kaverne 1 Flugzeugunterstand U-80 1 Flugzeugunterstand U-16 15 Flugzeugunterstände U-43/48</p> <p>Geschichte:</p> <p>1928 - April/Mai erste Belegung mit Militärflugbetrieb 1937 - 1. WK-Flugbetrieb</p>	<p>- SPM Objekt Nr. 07.31</p> <p>- BAMF-Info 4/95</p> <p>Daten geprüft: LSMU (Namen) Datum:</p>

	<p>1939 - Inbetriebnahme der Flugzeughalle 1</p> <p>1940 - Baubeginn an der Pisten (600 m) und an der Flugzeughalle 2</p> <p>- - 1. Febr., Betriebsaufnahme des Armeeflugparkes „Gruppe Hug“, Kdt. Hptm Emil Hug.</p> <p>1940 - Werkflugplatz für die PILATUS Flugzeugwerke AG</p> <p>- - Bau der Flugzeughalle 3 und des Motorenprüfstandes Ennetmoos.</p> <p>1941 - Baubeginn Piste 2 (900 m), 1949 auf 1500 m verlängert</p> <p>1964 - Bau des Kontrollturmes</p> <p>1986 - Hauptpistenverlängerung auf 2000 m</p> <p>1994 - Internationale Airshow „AIR 94“, 100'000 Zuschauer</p> <p>1998 - Die Airport Buochs AG (ABAG) übernimmt die Funktion des zivilen Flugplatzbetreibers und Flugplatzhalters. Abschluss eines zivilen Benützungsvertrages zwischen dem VBS-BLW und der ABAG.</p> <p>2003 - Ab 15. Mai, Einsatz des Luftschiffes (Blim) 600 N605SK der Firma Skycruise mit Heliumfüllung. Länge 61 m Höhe 20 m, 13 Passagiere, Geschwindigkeit 45 km/h (www.skycruise.ch).</p> <p>2004 - 1. Jan.; Die Luftwaffe stellt den Flugbetrieb ein. Der Mil Flpl Buochs wird nur noch als sleeping base betrieben.</p> <p>2006 - 1. April; Die Skyguide übernimmt die Flugsicherung in der CTR Buochs.</p> <p>- Juli; Vorläufige Einstellung des Luftschiffbetriebes der Fa. Skycruise.</p> <p>2007 - 5. März; Info-Veranstaltung in der Mehrzweckhalle Ennetbürgen über die Zukunft des Mil Flpl Buochs. Teilnehmer: RR NW, Pilatus-Werke, Airport Buochs AG.</p> <p>2010 - 09. Juni: Der Landrat des Kt. NW stimmt folgenden Anträgen des RR des Kt. NW zu: Kauf von rund 230'000 m² Flugplatzgelände im südlichen Flugplatzbereich für Fr. 2'415'000.--. Baukredit von Fr. 3'900'000.-- für bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und den Neubau des Towers.</p> <p>LW-Dienststelle Buochs des LW-Betriebes Emmen:</p> <p>- Jet, Propellerflz, Helikopter, Drohnen</p> <p>- 01.01.2004 Einstellung des Luftwaffenflugbetriebes.</p> <p>- Anzahl Arbeitsstellen im Jahr 2003: 8</p> <p>RUAG-Dienststelle des RUAG-Aerospace-Betriebes Emmen. www.ruag.com</p> <p>Betriebsleiter:</p> <p>-</p> <p>Zivile-Mitbenützung des Mil Flpl Bouchs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Ziviler Flpl Halter</u>: Airport Buochs AG (siehe 1998) • Werkflugplatz der 1939 gegründeten Pilatus Flugzeugwerke AG Stans, Betriebsaufnahme Juni (siehe 1939) • Standortflugplatz der Segelfluggruppe Nidwalden (siehe 1942) • Mitbenützung durch die Modellfluggruppe Nidwalden <p>Flugbetriebspotential Zivilflugverkehr:</p> <p>- Aktuell jährlich ca. 14'000 Flugbewegungen</p> <p>- SIL Potential 8000</p>	<p>SIL 18.10.2000</p>
<p>1937</p>	<p>Baubeginn: Militärflugplatz Alpnach (LSMA)</p>	<p>- SPM Objekt Nr. 06.31</p>

<p>Flpl Infrastruktur: Bundeseigene Fläche 80 ha Hauptpiste 1950 m Hartbelag (2003 auf 1500 m gekürzt) Ausweichpiste 2 Helikoptereinstellhallen 1 Flugzeughalle Kaverne 2 Flugzeugunterstände U-80 8 Unterstände U-43 2 Holzhangars</p> <p>Geschichte:</p> <p>1937 - Baubeginn (Flpl Areal von 900 x 200 m entwässert) 1939 - 25. Nov., Baubeginn an der Piste 1940 - Aug, Areal auf 220 x 1000 m erweitert 1942 - Herbst Aufnahme des Flugbetriebes (Fl Kp 18 mit Moranne D-3801) 1943 - Asphaltierung der Piste (875 m) 1952 - Bau der Kavernenanlage (Inbetriebnahme Febr. 1960), Verlängerung der Hauptpiste auf 1500 m 1964 - Alpnach wird Heli-Basis der Luftwaffe 1959 - Verlängerung der Hauptpiste auf 1950 m 1996 - Gründung der Firma RUAG AEROSPEACE Alpnach (siehe 1996) 1998 - Die Hauptpiste wird im Zuge der Aktion „Natur, Landschaft und Armee“ auf 1'500 verkürzt. 2000 - Lärmbelastungskataster erstellt, 18'500 Flugbewegungen zugelassen. 2001 - 16. Febr., der erst neue Transporthelikopter TH-98 COUGART T-333 trifft in Alpnach ein. 2002 - 27. Sept., alle 12 neuen COUGART TH-98 Transporthelikopter werden der LW übergeben. 2003 - Seeseitiger Abbau von 200 m von der Hauptpiste auf 1'500 m abgeschlossen (Renaturierung). Ausbau der Truppenunterkünfte, der Büros mit Einsatzzentrale und Personalrestaurant. Erweiterung der Heli-Flugbetriebshalle. 2004 - 26. Juni, Jubiläum 40 Jahre Heli-Basis der LW, Eröffnung der beiden LW-Hallen 2004 - 6. Dez., das VBS gibt an einer Pressekonferenz in Bern bekannt, im Rahmen der notwendigen Restrukturierungsmaßnahmen bei der Armee (Umsetzung der Armee XXI) werde der Luftwaffenbetrieb in Alpnach aufgegeben und der Flugplatz geschlossen. 2005 - Juli; Der VBS-Beschluss vom 06.12.2006 wird nicht umgesetzt. Der Mil Flpl Alpnach verbleibt als Helikoptereinsatzbasis, mit der Unterstellung als Dienstbetrieb beim LW-Kdo Emmen. - Einsatz der Super Puma-Helikopter für Hilfsflüge nach der Tsunami-Katastrophe in Indonesien. - Der Flpl Alpnach wird bei der Hochwasserkatastrophe in der Zentralschweiz von ende Aug. überschwemmt. - Aug. Heli-Katastropheneinsatz im Überschwemmungsgebiet Engelberg. 2008 - 1. Juli; LSMA wird wieder eigenständig - Die Unterstellung als Dienststelle des LW-Kdo Emmen wird aufgehoben. Dübendorf wird dem Flp Kdo Alpnach als Dienststelle unterstellt. - LSMA ist Sitz des Flugplatzkommandos 2. Oberst Thomas Bucher wird Flugplatzkommandant.</p> <p>Flugplatzkommando 2: - Einsatzstelle Lufttransporte (ELTA) - Helikopter u. Flächenflugzeug-Betrieb - Anzahl Arbeitsstellen im Jahr 2004: 185 (NLZ-OW 18.08.2004)</p> <p>Flugplatz-Kommandant:</p>	<p>- Luftwaffenzeitung Herbst 2002</p> <p>- BAMF-Info 4/95</p>
---	--

	<p>- 01.07.08, Oberst Thomas Bucher</p> <p>RUAG Aerospaec-Betrieb Alpnach: - Helikopter-Unterhalt</p> <p>Zivile-Mitbenützung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1963, zivile Mitbenützung durch die Modellfluggruppe Obwalden 	
1938	<p>Baubeginn: Militärflugplatz Emmen (LSME)</p> <p>Flpl Infrastruktur: - Bundeseigene Fläche 174 ha - Hauptpiste 2500 m Hartbelag - 6 Flugzeughallen</p> <p>Betriebsarten: Jet, Propellerflz, Helikopter Anzahl Arbeitsstellen im Jahr 2005: ?</p> <p>Geschichte:</p> <p>1924 - 06.09. Der Stadtrat von Luzern stellt als Programmpunkt der Luzerner Verkehrs- und Wirtschaftspolitik die Schaffung eines Zivilflugplatzes im Raum Luzern zur Diskussion.</p> <p>1926 - Das Eidg. Luftamt überweist dem Stadtrat von Luzern ein Gutachten über den Anschluss Luzerns an den Flugverkehr.</p> <p>1928 - Ein Komitee will im Auftrag der Stadt Luzern im Emmenfeld (Gelände westlich der Strasse Emmen-Waldibrücke) einen Flugplatz projektieren (Ersatz für das Flugfeld Allmend Luzern). Die Verhandlungen mit den Landeigentümern scheitern am Landpreis.</p> <p>1930 - Das Fliegerwaffenkommando berichtet über die Besichtigung des projektierten Flugplatzes Haslifeld Emmen und zieht Vergleiche mit dem ebenfalls vorgesehenen Flugplatz Buochs.</p> <p>1934 - Die AeCS Sektion Luzern verhandelt mit den Landbesitzern über ein auf zwei Jahre befristetes Vorkaufsrechte. Die Landkaufssumme kann aber nicht aufgebracht werden.</p> <p>1936 - Die Direktion für Militärflugplätze beantragt beim Chef Mil Flugdienste auf dem projektierten Haslifeld-Flugplatz auch die Flugzeugfabrikation vorzusehen.</p> <p>1937 - 07. Juli, Der Stadtrat von Luzern, unter der Führung von Stadtpräsident Zimmerli, einigt sich mit der Gemeinde Emmen ein Projekt für ein Eidg. Flugzeugwerkes und den Bau eines Zivil-Armeeflugplatzes im Emmenfeld weiterzuverfolgen. Man rechnet mit Kosten von 3,2 Mio. Fr., woran die Stadt Luzern Fr. 660'000.-- und Emmen Fr. 200'000.-- aufbringen müssten.</p> <p>1938 - 24- April; Die Gemeinde Emmen beschliesst an der Abstimmung mit einer Stimmbeteiligung von 70% mit 1373 Ja gegen 173 Nein die Schaffung eines Flugplatzes und bewilligt den dazu verlangten Kredit von Fr. 200'000.--.</p> <p>1938 - Der Bund erwirbt das Land im Emmenfeld für 5,5 Mio Fr. Mit Beschluss des Bundesrates vom 17.05.1938 wird das EMD beauftragt, in Emmen einen Militärflugplatz zu errichten. Der Aufraben wird auf einer Länge von 1'600 m eingedeckt. Baubeginn der Flugzeughalle 1.</p> <p>1938 - 11. Dez.; Die Stadt Luzern lehnt an der Abstimmung den zuvor vom Stadtparlament mit 27 zu 6 Stimmen gutgeheissenen Kredit von Fr. 550'000.-- für den Bau eines Luzerner Zivilflugplatzes im Emmenfeld mit 5280 Nein gegen 3495 Ja ab. Gegen das Projekt hatte der Bürgenstock-Hotelier Fritz Frey-Fürst massiv opponiert.</p> <p>1939 - Juli, Beginn der Bauten für das Flugzeugwerk Emmen (F+W).</p> <p>1939 - 7. Juli, 11:30 Uhr; Erste Landung auf dem Flugfeld Emmen. Oberstlt Walter Burkhard, Direktor der DMP landet mit einem Bucker.</p>	<p>- Chronik des Flugplatzes Emmen: (www.vbs-ddps.ch/internet/luftwaffe)</p> <p>Sachplan Militär 03.31</p> <p>Waldis u. Britschgi S. 94 - 99</p> <p>BAMF-Info Blatt 4/95</p> <p>AMF Dübendorf Flz. LW 1979</p> <p>Luftwaffenzeitung Okt. 2003</p> <p>Luzerner Woche 13.10.04</p> <p>Aero-Revue 11/03, 6/04</p>

1939	- 1. Sept., als 1. Flpl-Chef wird Hans Giger eingesetzt.	
1940	- 15. April, Betriebsaufnahme im F+W Emmen, Montage des Jägers „Morane“. Bau der Flugzeughallen 2 u. 3. Bau der Hartbelagspiste von 600 m und der Querpiste von 600 m. Bau der Flab-Kaserne.	
1941	- 1. Aug., Einsatz des Armeeflugpark-Detachements 61, Kdt. Walter Nievergelt. Die D-3801 MORANE wird bei der Truppe eingesetzt. - Auseinandersetzung zwischen dem Bund und der Gemeinde Emmen über den von der Gemeinde Emmen verlangten Ausbau der Kolbenstrasse.	
1942	- Verlängerung der Hartbelagspiste auf 700 m. Der Bundesrat beschliesst die Schaffung des Flugzeugwerkes Emmen als selbständigen Regiebetrieb. - Einführung des Jagdflugzeuges C-3603-1.	
1943	- 4. Jan., Offizielle Inbetriebnahme der Eidg. Flugzeugwerke (F+W) Emmen (siehe 1943, F+W Emmen). - Einführung der Messerschmitt ME-109 G-2.	
1945	- Verhandlungen zwischen dem DMP und der Stadt Luzern über die Benützung des Militärflugplatzes durch Zivilflugzeuge und die Verlängerung der Hauptpiste um 300 m und der Querpiste um 200 m.	
1946	- Herbst, Verhandlungen der DMP und der KTA mit der Flugplatzkommission Zentralschweiz betr. einer zivilen Mitbenützung des Mil Flpl Emmen. Das EMD wäre dazu bereit, wenn die Stadt Luzern 1 Mio Fr. an die Erstellung der Flugplatzweiterungen leistet und jährlich mindestens Fr. 20'000.-- an die Unterhaltskosten des Flugplatzes bezahlt. - Inbetriebnahme des Schleppflugzeuges C-3603-1 und des Aufklärers C-3604. - Pistenverlängerung auf 1100 m.	
1947	- Einführung des Schulflugzeuges PILATUS P2-05.	
1948	- Das Gesuch der AeCS-Sektion Luzern und des Stadtrates von Luzern für die Zulassung des zivilen Flugsportbetriebes auf dem Mil Flpl Emmen wird vom EMD angelehnt. - Einführung des P-51D MUSTANG Jagdflugzeuges aus den USAF-Beständen	
1949	- Bau des Kontrollturmes auf der Halle 1. - 1. Juli Absturz des N-20 Gleiters bei der Landung in Emmen. - Inbetriebnahme des DE HAVILAND DH-100 Mk. 6 VAMPIRE. - Einführung des PILATUS P2-06.	
1951	- Bau der Rollstrasse ab Pistenende bis zur Halle 4. - Pistenverlängerung um 400 m in südwestlicher Richtung auf eine Länge von 1500 m. - 25./26. Aug. Nationales Flugmeeting. - Versuchsflüge mit dem vom F+W entwickelten Versuchs-Flugzeuges ARBALETTE.	
1952	- Die Flugplatzkommission Luzern ersucht beim EMD um Zulassung des Zivilflugbetriebes für Linien- u. Lufttaxibetrieb, Touristik und Exportfliegerei.	
1953	- Einführung des VENOM DH-112 Mk1. - Einführung des VAMPIRE-TRAINERS DH.115.	
1956	- Einführung DH-112 Mk 4 VENOM	
1957	- Verlängerung der Piste 1 auf 2500 m, (600 m südwest, 400 m nordost Seiten).	
1958	- Bau der Pisten-Nachtflugbeleuchtung. - Einführung des Kampflugzeuges HUNTER MK 58 - Einführung des Schulflugzeuges PILATUS P-3-05	
1959	- Einbau des Jet-Trainers in der Halle 1.	
1960	- Baubeginn des neuen Kontrollturmes bei der Halle 1.	
1962	- Fertigstellung des Kontrollturmes. - Baubeginn der Flab-Lenk Waffen-Schulstellung.	
1963	- Fertigstellung der Flab-Lenk Waffen-Schulstellung. - Einführung des Helikopters ALOUETTE SE-3160 - Einführung von 4 MIRAGE III BS (Trainer)	
1964	- Brand eines HUNTER-Kampfflugzeuges beim Standlauf. Baubeginn der Flab-Lenk Waffen-Basiswerkstatt Halle 1.	

	<p>nen Partei im Grossrat des Kantons Luzern.</p> <p>2004 - Armee XXI tritt in Kraft. Das bisherige BABLW wird BLW BZ (Betriebe Luftwaffe, Betrieb Zentralschweiz). - 6. Dez., das VBS gibt an einer Pressekonferenz in Bern bekannt, im Rahmen der notwendigen Restrukturierungsmaßnahmen bei der Armee (Umsetzung der Armee XXI) werde der Luftwaffenbetrieb in Dübendorf, Mollis und Alpnach aufgegeben und die dortigen Flugplätze würden geschlossen. Der Luftwaffenbetrieb in Emmen werde fortgesetzt. Das Konzept des VBS geht in die politische Vernehmlassung. Im Sommer 2005 soll der Bundesrat endgültig entscheiden.</p> <p>2005 - Emmen bleibt Luftwaffenbasis. - Neue Bezeichnung: <i>Flugplatzkommando Emmen</i> - Der Mil Flpl Alpnach wird als Dienststelle dem Flpl Kdo Emmen unterstellt. - Es wird die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes für den RUAG-Betrieb vorgesehen. Das Vorhaben scheiterte am Widerstand der Flugplatzgegner</p> <p>2006 - 2. Sept.; 3. Air-Show der Luftwaffe im Rahmen der Swiss Air Force Competition 2006. 25'000 Zuschauer verfolgten die Vorführungen.</p> <p>2010 - 24. Juli Flugmeeting aus Anlass des AeCS-Jubiläums „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“. Rund 45'000 verfolgten das ganztägige Flugshowprogramm und die historische Ausstellung der Aviatikentwicklung über 100 Jahre.</p> <p><u>Frühere Bezeichnungen des LW-Betriebes:</u> DMP bis 1968 AMF bis 1979 BAMF bis 31.12.1995 BABLW bis 31.12.2003 BLW BZ ab 01.01.2004 Flpl Kdo Emmen ab 01.01.2006</p> <p><u>Anzahl Arbeitsstellen im Jahr 2003:</u> 146 Betrieb Emmen 248 in den gesamten Betrieben der Zentralschweiz</p> <p>Betriebsleiter des Luftwaffen-Betriebes in Emmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1939, Hptm Walter Nievergelt, 1. Betriebsleiter Betriebsgruppe Emmen - 1944, Hptm Robert Scheitlin - 1950, Hptm Ernst Widmer - 1956, Georges Rappo - 1963, Pius Schürch - 1995, Leo Furrer - 2000, Oberst Peter Rohrer, Kdt Flugplatzkommando Emmen 	
<p>1938</p>	<p>Absturz der 5. Staffel der Lw Kp 10 im Pragelpass-Gebiet</p> <p>27.08.1938 - Die 5. Staffel der Luftwaffen Lw Kp 10 war um 15:33 Uhr ab dem Mil Flpl Dübendorf mit 5 Focker CV zum Überflug über die Alpen gestartet. <u>Auftrag:</u> Teilnahme am Flugtag „Gornata Internationale Aviatora 1938“ in Lugano. Beim Überflug über die Alpen geriet die aus 5 Focker CV bestehende Staffel, welche in Keilformation flog, im Gebiet Pragelpass (Drusberg, Heuberg) zwischen zwei übereinander gelagerten Wolken-schichten. In der darauf eingeleiteten Umkehrkurve kollidierten 4 Flugzeuge die Hänge des Heuberges und stürzen ab. 4 Piloten und 3 Beobachter wurden getötet. Der Beobachter des Staffelführer-Flugzeuges, Oblt. Hugo Sommerhalder, welches in einer Kurve mit dem Boden kollidierte, überlebte. Die 5. Maschine (Pilot Werner Guldemann und Mechaniker Arthur Favre) konnte sich aus der Gefahrenzone absetzen, überquerte via Walensee, Rheintal, Oberalppass den Gotthard und</p>	<p>Aviatik Archiv Otto Britschgi</p> <p>Peter Brotschi <i>Gebrochene Flügel</i></p> <p>Neue Luzerner Zeitung (Sa. 27.04.2013) <i>Das Drama an den Heubergen.</i></p>

	<p>landete um 17:40 Uhr in Bellinzona.</p> <p>Opfer:</p> <p>Fokker CV C-337, Absturzort: Drusberg, 15:58 Uhr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pilot + Hptm Decio Bacilieri, *1905 <p>Fokker CV C-356, Absturzort: Vorder Heubrig</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pilot + Oblt Sven Mumenthaler, *1906 - Beobachter + Oblt Carlo Bonetti, *1909 <p>Fokker CV C-319, Absturzort: Hinter Heubrig</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pilot + Oblt Frédéricico del Grande, *1910 - Beobachter + Gino Romegialli, *1909 <p>Fokker CV C-311, Absturzort: Vorder Heubrig</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pilot + Lt Oskar Stäuble, *1914 - Mech + Wm Hans Schlegel, *1911 	
1939	<p>Gründung der Firma: Pilatus Flugzeugwerke AG Stans</p> <p>Standort: Stans, Militärflugplatz Buochs</p> <p>Anzahl Arbeitsstellen im Jahr 2008: Total: 1372, Stans: 1253 ³⁾</p> <p>Geschichte:</p> <p>1939 - 16. Dez.; Gründung der Firma Pilatus Flugzeugwerke AG Stans als Tochterfirma der Oerlikon-Bührle AG, VRP Emil Georg Bührle.</p> <p>1940 - März, Baubeginn an den Fabrik-Anlagen</p> <p>1941 - Juni, Inbetriebnahme der Werkstatt mit 65 Beschäftigten für die Montage der C-35 und der Reparaturen an der Me-108. Chef-Konstrukteur Ing. Henry Fierz.</p> <p>1942 - 5. Febr.; Offizielle Einweihung in Anwesenheit von General Henri Guisan. Auftrag des Luftamtes zur Entwicklung des fünfsitzigen SB-2 „Pelikan“.</p> <p>1943 - Auftrag der Schweiz.-Luftwaffe zur Modifikation von 33 in den FW-Emmen konstruierten C-3603. Entwicklung des zweisitzigen Trainingsflugzeuges P-2 (Erstflug am 27.04.1945).</p> <p>1944 - 30. Mai; Erstflug der SB-2 „Pelikan“ HB-AEP.</p> <p>- Auftrag der Schweiz.-Luftwaffe zur Montage von 17 Morane D-3801.</p> <p>1945 - 27. April; Erstflug des Prototyps P2-01 HB-GAB, Testpilot Horst Siegfried. Start zum Serienbau von 53 P2-05 u. P2-06.</p> <p>- Entwicklung u. Bau des fünfsitzigen Kleintransporters Pilatus P-4, 1450 kg Abfluggewicht. 22.03.1948, Erstflug des Prototyps HB-AET am 22.03.1948 (abgestürzt am 13.10.1957 auf dem Steingletscher). Vorläufer des PC-6.</p> <p>1947/48 - Bau von 3 Segelflugzeugen WLM-1 für militärische Trainingszwecke.</p> <p>- Bau des Segelflugzeuges Spyr V.</p> <p>- Auftrag der Schweiz.-Luftwaffe für den Lizenzbau von Teilen des DH-112 Vampire und DH-112 Venom (250 Einheiten), Änderungen an den AT-16 (55 Maschinen).</p> <p>1951 - Entwurf des Artillerie-Beobachtungs-Flz. Pilatus P-5 (nicht weiter entwickelt).</p> <p>1953 - Entwicklung des Schul- u. Übungsflugzeuges P3. 03.09.1953 Erstflug des Prototyps P3-01 HB-HON, Pilot Georg Gyssler. Produktion von 78 Einheiten P3-03 u. P3-05 für die Schweiz.-Luftwaffe bis 1958.</p> <p>1957/58 - Entwicklung des PC-6, Pilatus-Porter, einmotoriger, abgestrebter Hochdecker, Spannweite 15.00 m, Reichweite 1000 km, mit extrem kurzen Start- und Landeeigenschaften. 04.05.1959 Erstflug des PC-6/a HB-FAN, Pilot Rolf Böhm.</p> <p>1960 - Teilnahme des PC-6 HB-FAN Porter „Yeti“ an der schweiz. Dhaulagiri-Expedition, mit Landungen auf 5500 m.M. (Weltrekord, Piloten Ernst Saxer u. Emil Wick).</p> <p>1962 - Auftrag der Schweiz.-Luftwaffe für den Bau von 54 Komponenten der</p>	<p>Jubiläumsausgabe der Pilatus-Post 3.99 zum 50. Jubiläum der Pilatus-Flugzeugwerke AG</p> <p>Waldis u. Britschgi (S. 101 ff)</p> <p>AMF Dübendorf <i>Flz. der LW 1979</i></p> <p>1) NLZ 06.04.05 2) NLZ 04.01.05 3) NLZ 10.04.08 4) Aero-Revue 4/06 5) NLZ 04.11.06</p>

	Mirage III S, III RS.	
1964	- Lizenzvergabe des PC-6 an die Fairchild-Hiller Corp. USA.	
1965	- Konstruktion eines zweimotorigen Baumusters Twin-Porter PC-8D , 28.11.67 Erstflug der HB-KAO, Pilot Hans Galli. Kein Serienbau wegen der zu schwachen Einmotorenleistungen. - Weiterentwicklung des P-3 mit einer Freilaufturbine PT6A für den Turbotrainer PC-7 , 13.05.1975 Erstflug. 13.05.1976 Aufnahme der Serienproduktion.	
1966	- Weiterentwicklung des P-3 mit Gasturbinen-Antrieb (Pratt & Whitney PT6A-20, 550 SHO), 07.04.1966, Erstflug.	
1968	- Entwicklung und Bau von vollautomatischen Autowaschanlagen der Marke „Pilatus“. - 15. Nov.; Höhenrekord mit einer PC-6 mit einer Höhe von 13'485 m.	
1970	- Lizenzproduktion von 66 Helikopter-Rümpfen Alouette III für die Schweiz.Luftwaffe. - Projektierung des PC-10 , zweimotoriger Transporter für 16 Passagiere (nicht produziert). 1973 Entwicklung eingestellt. - Erwerb des Baurechts für das Metall-Segelflugzeug B4 (Konstrukteuren-Team: I. Herbst, M. Küppers, R. Reinike im Auftrag von Gerd Basten). Entwicklung des umkonstruierten Baumusters B4/PC-11 . 14.04.1972 Erstflug des B4 HB-1100, Produktion von 322 Einheiten. 1978 Baurecht für den B4 nach Japan an die Firma NIPPI verkauft.	
1972	- Auftrag der Schweiz.-Armee für die Fertigung von 1572 Lastwagenanhängern.	
1974	- Konstruktion eines zweisitzigen Gleitflächenbootes ZSOCH 74 mit 265 PS 4-Scheiben-Kreiskolbenmotors, Versuchfahrten auf dem Vierwaldstättersee, 1975 Abbruch der Entwicklung. - Bau eines 2. Prototyps des PC-7 für die Flugerprobung. 11.07.1979 BAZL-Baumusterzulassung.	
1975	Beteiligung an der Konstruktion der europäischen Weltraumrakete ARIANE	
1975	- 12. Mai; Erstflug der PC-7 HB-HOZ	
1978	- 8. Aug.; Erstflug des PC-7 HB HAO	
1979	- Übernahme des britischen Flugzeugwerkes Britten-Norman. Firmenbezeichnung Pilatus Britten-Norman (Belegschaft ca. 250), produziert zweimotorige Transportflugzeuge. 1998 Verbindung aufgelöst.	
1982	- Neukonzept des Turbotrainers, Baumuster PC-9 . 11.05.1984 Erstflug des PC-9 HB-HPA. 1985 Lizenzbau in Australien. 1990 Abkommen mit Beech USA für die Produktion PC-9 Mk II (ca. 900 Flz.). 1993 60 Flz. für Südafrika. - 3. Okt.; Brandanschlag „Morgenrot am Bürgenstock“ auf die Pilatuswerke.	
1987	- Entwicklungsbeginn des einmotorigen Transport- und Passagierflugzeuges PC-12 (400 kg Abfluggewicht, Spannweite, 16 m, 9 – 14 Sitzplätze, Druckkabine, Einziehfahrwerk, Turbinen-Triebwerk 1605 SHP, Reisegeschwindigkeit 487 km/h, Reichweite 4025 km). 31.05.1991, Erstflug des PC-12 HB-FOA.	
1994	- 30. März; BAZL Zulassung für den PC-12. - 15. Juni; Zulassung des PC-12 durch die Federal Aviation Administration (FAA) USA.	
1996	- Gründung der Pilatus Buisness Aircraft Ltd (PIBAL) in Colorado.	
1999	- Gründung der Pilatus Australian Pty Ltd in Canberra.	
1998	- Jan.; Start des Entwicklungsprogrammes für den PC-21 , Turbo-Trainingsflugzeug. 24. Sept.; Verleihung des Umweltschutzpreis der „Albert-Koechlin Stiftung“.	
2004	- Produktion von 83 PC-12, 4 PC-6 1)	
2004	- Nov.; Fertigstellung des 500. PC-12 - Dez.; Zertifizierung des PC-21 durch das BAZL (Produktionsaufnahme). - Aufnahme der Serienproduktion des PC 21	
2005	- 13. Jan.; Absturz des 2. Prototyps des PC-21 HB-HZB auf dem Flugplatz Buochs während einem Akrotraining (+Andy Ramseier, Chef-	

	<p>Werkpilot).</p> <p>2006</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufnahme der Serienproduktion für den PC-21 2) - März; Lieferauftrag für 10 Turob-Trainer PC 10 für die Malaysia-Airforce (4). - 28. Sept.; Die AERO-SUISSE vergibt im Verkehrshaus Luzern der PILATUS Flugzeugwerke AG den <i>AERO-SUISSE Aviation-Award 2006</i>. - Nov.; 1. Lieferauftrag über 19 PC-21 für die Singapurs-Airforce mit einem Auftragsvolumen von 600 Mio. SFr. (5) <p>2008</p> <ul style="list-style-type: none"> - 8. Mai; Inbetriebnahme der neuen Flugzeugmontagehalle mit Büro-Annex (Baubeginn im Juni 2007). Baugrösse 72.00 x 122.00 m, stützenfreie Holzkonstruktion (2500 m³ Holz) auf 336 gerammten Betonpfählen von 18 m Länge. Investitionsvolumen 27 Mio. SFr. <p>2010</p> <ul style="list-style-type: none"> - 18. Juni; Die 1000. PC-12 wird ausgeliefert. <p>2011</p> <ul style="list-style-type: none"> - 20. Aug.; Übergabe der P2 U-22 und der P3 A-870 Flugzeuge an die Flugzeugsammlung des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern. <p>2013</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vertrag mit China für die Lieferung von 50 PC-6 und PC-12 Flugzeugen, die in China montiert werden sollen für 200 Mio. Fr. - An der EBACE in Genf (Geschäftsflugzeugausstellung) präsentiert die PILATUS erstmals den noch in der Entwicklung begriffenen „Super Versatile Jet“ PC-24. <p>2014</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Aug. Rollout des PC-24 auf dem Flpl Buochs mit einer grossen Flugschau. <p>Produkte der Pilatus Flugzeugwerke AG:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SB-2 „Pelikan“, fünfplätziges Langsamflugzeug • 1943 P-2 Trainingsflugzeug (53) • 1953 P-3 (78) • 1957 PC-6 Pilatus-Porter (ca. 500) • 1965 Linzenbau der Mirage III S u. RS • 1972 B4/PC-11 Ganzmetall-Segelflugzeug (322) • 1976 PC-7 Turbotrainer (1981, Auftrag Schweiz.-Luftwaffe für 40 Flz., total produziert bis 1999 = 450) • 1982 PC-9 Mk II Turbotrainer, 1990 Produktion in den USA, ca. 900 Flz. für die US Air Force u. US Navy • 1987 PC-12 einmot. Turboprop-Passagierflugzeug • 1999 PC-21 Turbotrainer • 2014 PC 24, Buisnes-Jet <p>VRP u. Betriebsleiter:</p> <p>1939 VRP Div. R. von Graffenried, Dir. Henry Alioth 1973 Dir. Ulrich Aschmann u. Stefan Balmer 1974 Dir. Heinrich Uehlinger 1985 Dir. W. Gubler 1994 CEO Oskar J. Schwenk, ab 1996 Verwaltungsratsdelegierter 01.07.2006 CEO Thomas Bosshard, VRP Oskar J. Schwenk</p>	
<p>16 m, 1939</p>	<p>Baubeginn:</p> <p>Militärflugplatz Kägiswil/OW (LSPG)</p> <p>Standort: Ursprünglich in der Dorfschaftsgemeinde Sarnen und der Bezirksge- meinde Kägiswil, beide per 01.01.2004 zur Einwohnergemeinde Sarnen vereinigt.</p> <p>Flpl Infrastruktur:</p> <p>Bundeseigene Fläche 6 ha (Stand 2004) Hartbelagspiste 900 x 40 m 8 Unterstände U-43 1 Holzhangar Flugzeug-Tankstelle</p> <p>Geschichte:</p>	

	<p>1939 - Baubeginn</p> <p>1943 - Ausbau der Piste mit Hartbelag</p> <p>1954 - Öffnung für die zivile Mitbenützung durch die Fluggruppen des AeCS RV Sektion Luzern</p> <p>1994 - Militärflugbetrieb eingestellt. Der bisherige zivile Flugplatzhalter (Aero-Club Zentralschweiz) übernimmt die Fortsetzung des Zivilflugbetriebes als Mieter der Flugplatzanlage.</p> <p>2004 - Das VBS verkauft aus dem Flugplatzareal 1,4 ha Landwirtschaftsland, GB Sarnen Parzellen 447 (6'634 m²) u. 1903 (7'502 m²), an Landwirt Peter Kuchler, Bleicki, bisheriger Pächter.</p> <p>2006 - Okt.; Der Betonunterstand U43 Nr. 5 muss wegen Einsturzgefahr abgebrochen werden.</p> <p>2007 - 27. Juni; Die in Kägiswil stationierten AeCZS-Aviatikgruppen (Fluggruppe Sarnen-Kägiswil, Segelfluggruppe Obwalden, Motorfluggruppe Pilatus, Fallschirmgruppe Titlis) gründen unter der Federführung des zivilen Flugplatzhalters, <i>Aero-Club Zentralschweiz (AeCZS)</i>, im Hotel-Metzgern in Sarnen die Flugplatzgenossenschaft Obwalden (FGOW). Die FGOW übernimmt den operativen Betrieb der Flugfeldanlage.</p> <p>2008 Sanierung der noch vom Zivilflugbetrieb benützten U/43 (Nr. 2, 3, 4, 6 u. 8). Abbruch der Rückwände und Neuaufbau. Abbruch der nicht mehr benützten U1 u. U7)</p> <p>2009 - Neue Nutzungsverträge zwischen der <i>armasuisse-Immobilien (VBS)</i> und dem AeCZS als Flugfeldhalter (Benützungsververeinbarung), bzw. der FGOW als Nutzer der Flugfeldinfrastruktur (Mietvertrag betr. die Infrastruktur) Vertragsdauer bis 31.12.2013.</p> <p>2012 - 17.08.12: Der Regierungsrat des Kt. OW erlässt eine Medienmitteilung, wonach dem Kantonsrat der Antrag unterbreitet wird, vom VBS den Ex Mil Flpl Kägiswil abzukaufen mit der Absicht, den Flugbetrieb aufzuheben und die Flpl-Infrastruktur weitgehend abzubauen, um landwirtschaftliches Kulturland zu gewinnen. - 13.09.12: Verhandlung im Kantonsrat OW über den Flugplatzkauf Zwei Anträge der SVP und der FDP auf Änderung des RR-Antrages, der Flugbetrieb sei weiterhin zuzulassen, werden knapp abgelehnt. - Dem Flugplatzkauf wird mit 30 zu 0 Stimmen zugestimmt. 19 KR enthielten sich der Abstimmung. - Die Flugplatz-Genossenschaft Obwalden bildet vorerst eine Kommission, um den KR-Beschluss politisch zu bekämpfen. Es wird das Referendum gegen den KR-Beschluss vom 13.09.12 erhoben. Das Referendumsbegehren wird von 2750 Obwaldner-Stimmbürger unterschrieben (notwendig dazu wären 100 Unterschriften).</p> <p>2013 - 3. März; Die Stimmbürger des Kt. Obwalden lehnen den Antrag des Regierungsrates, welcher am 13.09.2012 auch vom Kantonsrat abgesegnet wurde, „vom VBS die Ex Militärflugplatz Anlage Kägiswil zu kaufen, die Flugplatzanlage abzubauen, um Landwirtschaftsland zu gewinnen“, mit 7750 Nein gegen 4666 Ja, bei einer Stimmbeteiligung von 51,33 % ab. Damit ist das Fortbestehen des Flugplatzes gesichert. Es muss jetzt beim BAZL die Umnutzung der militärischen Anlage in einen Zivilflugplatz beantragt werden. Wer zukünftig Eigentümer dieser Flugplatzanlage sein wird, muss ebenfalls noch geklärt werden. Dieser Abstimmungserfolg ist auf den massiven, im ganzen Kanton OW geführten Abstimmungskampf der von der Flugplatz-Genossenschaft Obwalden (FGOW) eingesetzten und geführten Task-Force zurückzuführen.</p> <p>Geschichte der Zivilaviatik Flugfeld Kägiswil, siehe Jahr 1954: „Zulassung der zivilen Mitbenützung des Militärflugplatzes Kägiswil“.</p>	
1940	<p>Gründung des Vereins: Modellbaugruppe Wolhusen</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2002 ?</p>	<p>Akten des AeCZS</p> <p>Daten geprüft: MBGW (Namen) Datum:</p>

	<p>Geschichte: 1940 - 30.06.1940 Gründung der MGW - Beitritt zur AeCS Sektion Luzern</p> <p>Obmänner: 1940 Bruno Haab</p>																																																																		
1942	<p>Gründung: Interessengemeinschaft Segelflugforschung Rigi Initianten: Segelfluggruppe Goldau</p> <p>Geschichte: 04.07.1942 - Rigi-Lager (SG Luzern)</p> <p>Präsidenten: - Albert Kirsten</p> <p><u>Flugplatzchef:</u> - Josef Blum</p>	Waldis u. Britschgi (S. 58 ff)																																																																	
1942	<p>Gründung des Vereins: Segelfluggruppe Nidwalden (SGN) Konzessionierte Segelflugschule</p> <p>Standort: Militärflugplatz Buochs Internet: www.sg-nidwalden.ch</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2007 = 99</p> <p>Flugzeugpark (Stand 2005):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>REG</u></th> <th><u>Baujahr</u></th> <th><u>Type</u></th> <th><u>MTOW [kg]</u></th> <th><u>Pers.</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>Segelflugzeug ASK 21</td> <td>Doppelsitzer</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Schulungseinsitzer PW 5</td> <td>Einsitzer</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Segelflugzeug Pilatus B4</td> <td>Einsitzer</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Segelflugzeug LS4</td> <td>Einsitzer</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Segelflugzeug LS4</td> <td>Einsitzer</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Segelflugzeug DG 2002</td> <td>Einsitzer</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Segelflugzeug ASW 20</td> <td>Einsitzer</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Segelflugzeug DG 800</td> <td>Einsitzer</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Segelflugzeug Twin 3</td> <td>Doppelsitzer</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Segelflugzeug DG-1000T</td> <td>Doppelsitzer</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Motorsegler Dimona</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Motorflugz. Robin DR 400</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Hilfsmaterial (Stand 2005): 1 Baulokal ausgerüstet mit den wichtigsten Einrichtungen und Werkzeugen 1 Doppeltrommelwinde Fabrikat Tost, mit 2 X 1400 m Stahlseil 1 Fahrnisgebäude im Eigenbau erstellt mit Einstellboxen und Vorplatz 2 Unterstände U43 in Miete mit Vorplatz 1 Startwagen 1 Pistenauto Fallschirme</p> <p>Statistik (Stand 2005):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seit Flugbetriebsbeginn 1945: ca. 70'000 Starts ca. 80'000 Std. • In den letzten 10 Jahren durchschnittlich p.a. ca. 1350 Starts, ca. 1800 Flug- 	<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>			Segelflugzeug ASK 21	Doppelsitzer				Schulungseinsitzer PW 5	Einsitzer				Segelflugzeug Pilatus B4	Einsitzer				Segelflugzeug LS4	Einsitzer				Segelflugzeug LS4	Einsitzer				Segelflugzeug DG 2002	Einsitzer				Segelflugzeug ASW 20	Einsitzer				Segelflugzeug DG 800	Einsitzer				Segelflugzeug Twin 3	Doppelsitzer				Segelflugzeug DG-1000T	Doppelsitzer				Motorsegler Dimona					Motorflugz. Robin DR 400			<p>Festschrift: AeCS-RV NW 1995</p> <p>Expose zur SGN- Geschichte von Al- bert Camenzind (SGN) v. 21.08.2005</p> <p>Akten des AeCZS</p>
<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>																																																															
		Segelflugzeug ASK 21	Doppelsitzer																																																																
		Schulungseinsitzer PW 5	Einsitzer																																																																
		Segelflugzeug Pilatus B4	Einsitzer																																																																
		Segelflugzeug LS4	Einsitzer																																																																
		Segelflugzeug LS4	Einsitzer																																																																
		Segelflugzeug DG 2002	Einsitzer																																																																
		Segelflugzeug ASW 20	Einsitzer																																																																
		Segelflugzeug DG 800	Einsitzer																																																																
		Segelflugzeug Twin 3	Doppelsitzer																																																																
		Segelflugzeug DG-1000T	Doppelsitzer																																																																
		Motorsegler Dimona																																																																	
		Motorflugz. Robin DR 400																																																																	

stunden davon p.a. 550 Windenstarts, davon Schulung ca. 80 %

Geschichte:

- Aktenkundig ist die Gründung der Segelfluggruppe Nidwalden unter dem Datum - vom **19. Januar 1942**.

- Im Brief vom 23.2.1942 an den Aero-Club der Schweiz, Sektion Luzern, erwähnt der Obmann (der erste Präsident) Fritz Studer aus Ennetbürgen die Aufnahme der SGN im Schweizerischen Segelflugverband und ersucht die AeCS Sektion Luzern um den Anschluss der SGN im AeCS-Regionalverband. Der Verein präsentiert dazu eine Mitgliederliste mit 16 Gründungsmitgliedern. Der Gründungs-Vorstand konstituierte sich wie folgt:

- Obmann: Fritz Studer, Ennetbürgen
- Kassier und Aktuar: Paul Dold, Buochs
- Bauleiter: Guido Good, Stans
- Beisitzer: Rabaglio Constantin, Buochs/ Bernhard Hans, Buochs
- Fluglehrer: August Hug

Motivation: „Wenn 2 dasselbe tun gründet man einen Verein.“

Ab 1932 begann die Armee mit der Erstellung des Militärflugplatzes Buochs und damit verbunden bevölkerten nach und nach viele „fremde Fetzel“ vor allem die Gemeinden Stans, Buochs und Ennetbürgen, die beruflich mit der Fliegerei bekannt und ausgebildet waren. Es lag auf der Hand, dass sich bald ein Häuflein Flugbegeisterter zusammen mit Einheimischen Gleichgesinnten formierte und organisierte. Aber Segelfliegen in Buochs war deshalb noch längere Zeit nicht möglich, da mussten noch einige Instanzen durchlaufen werden. Im eigenen Baubetrieb während den „stillen Jahren“ von 1942 - 1945 wurde der Einsitzer-Segler Zögling, die Eigenkonstruktion des Doppelsitzers Spyr 5a und die Infrastruktur in Angriff genommen. Immerhin hatten damals die SGNler die Möglichkeit auf der Luzerner Allmend ab 1943 ihrem Hobby zu frönen (Aktionsradius auf 5 Km und 1500 m Höhe beschränkt). Für die Zulassung des Segelflugbetriebes auf dem Militärflugplatz Buochs verlangte dann das damalige Eidgenössische Luftamt die Gründung einer eigenen Sektion Nidwalden des Aero-Clubs der Schweiz als Vertragspartner für den Zivilflugverkehr.

Chronologische Geschichte:

- 1937** - Flugbetriebsaufnahme auf dem Mil Flpl Buochs.
- 19.01.1942** - **Gründung der SGN** (Gründungspräsident Fritz Studer).
- 31.01.1942** - Aufnahme der SGN in der Segelflugkommission des AeCS.
- 01.04.1942** - Beitritt zum AeCS-Regionalverband Sektion Luzern.
- 28.04.1943** - Das Kdo Fl.- u. Flab. Trp. Bewilligt für die Segelfluggruppe Nidwalden die Aufnahme des Segelflugbetriebes auf der Allmend in Luzern mit einer Beschränkung des Aktionsradiuses auf 5 km und 1500 m Höhe.
- 20.09.1945** - Denkwürdiges Referat von August Hug (Präs. der AeCS-Segelflugkommission) im Hotel Engel in Stans zum Thema „Segelflug“.
 - Kauf des Grunau-Baby HB-403.
- 25.10.1945** - **Gründung des AeCS-Regionalverbandes Nidwalden** durch die SGN zum Zweck der zivilen Mitbenützung des Militärflugplatzes Buochs und zur definitiven Gründung der SGN.
- 25.10.1945** - **Definitive Gründung der SGN.**
- 1946**
 - 5. Febr.; Bewilligung des Eidg. Luftamtes zur Betriebsaufnahme auf dem Mil Flpl Buochs.
 - 7. Juni; Bewilligung des Eidg. Luftamtes zum Betrieb einer Segelflugschule auf dem Mil Flpl Buochs.
 - 8.-10. Juni; 1. öffentliche Flugtage (Nidwaldner Segelflugtage) auf dem Militärflugplatz Buochs.
- 27.11.1949** - **Erstflug des Segelflugzeuges Spyr Va HB-509** (Doppelsitzer, Konstrukteur August Hug, Eigenbau der SGN, unter Mithilfe der Pilatuswerke). Bauaufwand 3'300 Std. 1954, Tagessieg der HB-509 an der Segelflug-Weltmeisterschaft in England.
- 1970** - Herbst Einweihung des neuen Baulokals beim Unterstand 2. Die SGN-Mitglieder leisten 428 Bau-Frondienststunden.

	<p>1971 - Totalrevision des Zögling HB-362 für die Luftfahrthalle des Verkehrshauses in Luzern.</p> <p>25.10.2002 - Abschluss des Flugplatz-Mitbenützungsvertrages mit der <i>Airport Buochs AG (ABAG)</i> für den Segelflugbetrieb.</p> <p>09.05.2003 - Auflösung des <i>AeCS-Regionalverbandes Nidwalden</i>.</p> <p>2004 - 7. Juli; Beitritt der SGN zum AeCS-Regionalverband Sektion Luzern (heute <i>Aero-Club Zentralschweiz</i>). - 8. Juli; Unfall bei der Landung des Schleppflugzeug Robin, Kollision mit einer Radfahlerin (+) auf der Redundanzpiste.</p> <p>2006 - Bezug des Alarmunterstandes U16 als Ersatz für die aufzugebenden U-43, Unterständen Nr. 2 u. 15.</p> <p>Flugzeugpark (chronologische Reihenfolge der Beschaffung):</p> <p>1945 Grunau Baby HB-403 Occasion-Kauf 1949 Spyr 5a Doppelsitzer HB-509 Eigenbau - Aufwand 3'300 Std. (geplant 1'000 Std.) - Tagessieger Weltmeisterschaft 1954 in England</p> <p>1955 Mü-13 Doppelsitzer leihweise übernommen 1956 S-18 HB-287 Occasion-Kauf 1962 Rhönlerche Doppelsitzer HB-702 Neukauf Teilsubventioniert vom Bund für die Schulung. Bis zur Totalrevision Winter 1980 16'572 Landungen und 2'729 Flugstunden.</p> <p>1962 S-22 HB-276 Occasion-Kauf 1968 Ka-6 HB-601 Occasion-Kauf 1969 Ka-8 HB-920 Occasion-Kauf 1970 Ka6E HB-839 Occasion-Kauf 1970 Winde im Eigenbau in Betrieb genommen 1971 Blanik Doppelsitzer HB-1045 Neukauf in der Tschechoslovakei 1978 Schleppflugzeug Robin DR 400 HB-EXW</p> <p>Obmänner:</p> <p>1942 Fritz Studer 1945 Otto Weber 1955 Guido Good 1962 Edy Lischer 1970 Ernst Zraggen 1975 Albert Camenzind 1983 Alois Bissig 1089 Peter Wittwer 1999 Walter Steiner 2000 Thomas Bosshart 2003 Reto Amstutz 2004 Beat Zimmermann b.zimmermann@freyag-stans.ch</p>	
<p>1943</p>	<p>Flugfeld Furen, Schüpfeim</p> <p>- Privatflugfeld (Segelflug-Aussenlandefeld) im Eigentum der Familie Renggli - Flugplatz der Modellfluggruppe Amt Entlebuch</p> <p>Infrastruktur: - Lage: Bei den Gehöften Furen und Unter-Furen, zwischen der Kantonsstrasse Hasle-Schüpfeim und der Kleinen Emme. - Piste 04 u. 22, 30 x 500 m Gras</p> <p>Geschichte:</p> <p>1943 - Aussenlandefeld der Luftwaffe. 1973 - 1. Flugtag 1982 - 2./3.Okt.; 2. Flugtag, veranstaltet von der MFG-Pilatus und der Modellfluggruppe Furen-Schüpfeim. 1983 - Trainingsplatz der Modellfluggruppe Amt Entlebuch. 1987 - 5./6. Sept.; Entlebucher Flugtage, veranstaltet von der MFG-Pilatus und der Modellfluggruppe Amt Entlebuch. 2003 - 6./7. Sept.; Flugtage, Veranstalter: Motorfluggruppe-Pilatus und Modell-</p>	<p>NLZ 02.09.03</p> <p>Dokumentation der MFG-Pilatus über die Flugtage in Schüpfeim.</p>

	fluggruppe Amt Entlebuch.	
1943	<p>Flugzeugwerk Emmen / RUAG-Aerospace (Hauptsitz Emmen) P.O. Box 301, 6032 Emmen www.ruag.com / info.aerospace@ruag.com</p> <p>Betriebsbezeichnungen: 04.01.1943 F+W; <i>Eidg. Flugzeugwerke Emmen</i> Verselbstständigung des seit April 1940 in Emmen geführten Zweigbetriebes für Flugzeugbau der Eidg. Konstruktionswerkstätte Thun. 1996 SF; <i>Schweiz. Unternehmen für Flugzeuge und Systeme im RUAG Konzern</i> 1999 RUAG-Aerospace</p> <p>Aktuelle Betriebsdaten: - Konzernchef u. VR-Del.: Toni J. Wicki, CEO RUAG-Aerospace - Anzahl Arbeitsstellen im Jahr 2008: Betriebe Zentralschweiz 1640 1),</p> <p>Produktion, Forschung und Entwicklung im Betrieb der F+W Emmen, SF und RUAG Aerospace:</p> <p>4. Jan. 1943, Betriebsaufnahme als F+W Emmen 1943 – 1952 <u>Produktion:</u> - Endmontage des Mehrzweck-Kampfflugzeuges C-3603 (60 Stk. 1943-45), C3604 (13 Stk. 1945-48) - Lizenzbau 2. Serie des Jagdflugzeuges D-3801 Morane (107 Stk. 1943-48) - Lizenzbau Strahlflugzeug DH-100 Vampire (100 Stk. 1949-52) - Lizenzbau Strahlflugzeug DH-112 Venome (150 Stk. 1951-56) <u>Forschung u. Entwicklung:</u> - Weiterentwicklung des Kampfflugzeuges C-3603 zum leistungsstärkeren C-3604, Bau eines Prototyps und einer 10er Vorserie. - 1945, Beginn der Entwicklung des N 20 „Aiguillon“ Nurflügler-Prototypen mit Strahltriebwerken. - 17.04.1948 1. Flug des N-20-Modells in 2/3. Grösse (Gleitflug im Schlepp mit C-36) mit dem KTA Testpilot Walter Läderach. - 16.11.1951, Erstflug des 2. N-20.2 Modells „Arbalète“ (Massstab 2:5), mit 4 Kleindüsen-Triebwerken, mit dem KTA-Testpilot Max Mathez. Entwicklung aus Kostengründen am 13.02.1953 eingestellt. - 1952 1. Prototyp „Aiguillon“ (N20.10) fertiggestellt, 08.04.53 1. Probeflug und darnach (1954) Einstellung der Entwicklung aus Kostengründen. 1953 – 1962 <u>Produktion:</u> - Lizenzbau des Kampfflugzeuges DG-112 Venom (100 Stk. 1954-58) - Teillizenzbau des Vampire-Trainers DH-115 (30 Stk. 1953-58) - Lizenzbau Strahlflugzeug DH-100 Vampire (3 Stk. 1959-60) - Mitentwicklung am CH-Kampfflugzeug-Projekt FFA P-16. - Ausbau der Vampire DH-100 mit Schleudersitzen. - Nachrüstung der in England gekauften Hawker-Hunter Kampfflugzeuge. - Vorbereitung des Lizenzbaues der AMD-Mirage III Kampfflugzeuge. <u>Forschung u. Entwicklung:</u> - F+W-Projekt Leichtjäger L-10 - F+W-Projekt STOL-Flugzeug - Projektarbeiten und Vorversuche am F+W-Projekt „Falter“ 1963 – 1972 <u>Produktion:</u> - Lizenzbau Mirage III-S/RS/BS/DS/III RS (58 Stk. 1963-69) - Umbau der Venom (Pumpnase für Funkanlage). - Umbau der C-3606, Neumotorisierung als Schleppflugzeug (22 Stk. 1969-72). - Widermontage der Hunter Serie 2 u. 3 (60 Stk. 1973-76) <u>Forschung u. Entwicklung:</u> - Entwicklung Schleppflugzeug C-3605 - Entwicklung eines Wasserabscheiders für die Mirage III - Entwicklung und Aufbau einer Ermüdungsanlage für das Flugzeug Venom,</p>	<p>1) NLZ 28.10.2008</p> <p>Betriebsdaten u. Geschichte:</p> <p>1943-1993: F+W Werkzeitschrift Mai 1993 „Start“, Nr. 97/98 (Heini Kamber)</p> <p>1993 - ergänzen</p>

Durchführung der Versuche.

- Erste Raumfahrtaktivitäten: Mitarbeit in der „Swiss Study Group ESRO II“.

1973 – 1982 Produktion:

- Lizenzbau des Helikopters Alouette III (60 Stk. 1970-74)
- Bau der Triebwerks gondel für das Verkehrsflugzeug AMD-Mercure.
- Bau der 150-Gallonen-Treibstofftanks für das Hunter Kampfflugzeug.
- End- und Wiedermontage des Kampfflugzeuges Tiger F-52 (110 Stk. 1978-81)
- Konstruktion/Fabrikation von „Mechanical Ground Support Equipment“ für Mete-o-Sat (Zusammenbau und Test des „Dolly“-Satelliten).
- Fabrikation der Nutzlastverkleidung der ESA Ariane Raketen 1 (15 Stk 1976-82) und 3 (16 Stk. 1982-87)

Forschung u. Entwicklung:

- Konstruktion Ariane-Nutzlastverkleidungen 3 u. 4, Entwicklung/Test 5 Instrumentierung und Separationssystem.
- Entwicklung und Einsatz der Heisswasser-Rakete Pohwaro.
- Entwicklung und Aufbau der Mirage-Ermüdungsanlage, Versuche.
- Entwicklung Fallschirmabwurfbehälter für die Untersuchung von Schleudersitz-Schirmen.
- Entwicklung und Bau einer 600-g-Schocktestanlage für die Prüfung von Elektronikelementen in Lenkwaffen.
- Entwicklung eines Schleppziels und eines Trefferanzeigergerätes für die Sofortauswertung bei Übungsschiessen der Flieger- und Flabtruppen.

1983 – 1993 Produktion:

- Lizenzbau von Lenkwaffen: Rapier (1987-93), Dragon (1980-87), Tow 1987-93), Stinger (1989-) Sidwinder (1992-)
- Entwicklung und Erprobung eines Splitterbombensystems CH-TABO.
- Endmontage des Schulflugzeuges Hawk Mk 66 (20 Stk. 1989-91)
- Endmontage des Transporthelicopter Super Puma (15 Stk. 1990-93)
- Nachrüstung der Mirage-Kampfflugzeuge.
- Konstruktion/Fertigung von Baugruppen für die Zivilflugzeuge MD-80, Fokker, Airbus, Pilatus etc.).
- Fabrikation von „fliegenden“ Teilen für das Spacelab (Bio-Rack, Incubator-Rack, Control-Zentrifuge).
- Entwicklung/Bau der Nutzlastverkleidung für die Ariane-Raketen 4 (32 Stk. 1988-90) u. 5.
- Entwicklung/Bau der Nutzlastverkleidung für die Commercial Titan-Rakete (7 Stk. 1988-90).
- Bau einer mobilen Datenmessstation.

Forschung u. Entwicklung:

- Entwicklung, Erprobung und Bau von Zelle und Motor der Aufklärungsdrohnen Ranger (52 Stk. 1982-87), T-Bird (2 Stk. 1984-87), Scout (4 Stk. 1985-86) ADS-90 Ranger (8 Stk. 1986).
- Entwicklung und Inbetriebnahme eines Katapultes für den Start unbemannter Flugzeuge (Ranger).
- Kampfverstärkungsprogramm für die Lenkwaffe Dragon.
- Entwicklung der Nutzlastverkleidung der Ariane-Rakete 4 und 5.
- Entwicklung der Nutzlastverkleidung der Commercial Titan-Rakete.
- Automatisches Überwachungs- und Verfolgungssystem für bewegliche Objekte (Zielverfolgung von Lenkwaffen usw.).
- Entwicklung eines drehbaren 6.t-Heli-Lasthakens.
- Entwicklung u. Konstruktion des 2000-L-Überschalltanks „Rafale“.
- Windkanalversuche für die Auto- und Rennwagenindustrie.
- Berechnung im Hyperschallbereich für das Projekt „Hermes“.

1993 – 2003 Produktion: ergänzen

- 1996, Lizenzbau der F/A-18 Hornet.
- 03.10.1996 Erstflug der im Lizenzbau in Emmen gebauten F/A-18D J5232 ab Emmen. Übernahme durch die Luftwaffe am 23.10.1997.

Forschung u. Entwicklung: ergänzen

2003 – Produktion: ergänzen

Forschung u. Entwicklung: ergänzen

Geschichte:

- 15.04.1940** - Betriebsaufnahme des Zweigbetriebes der Eidg. Konstruktionswerkstätte Thun in Emmen (Montage der Morane).
- 04.01.1943** - Verselbständigung des Betriebes als „**Eidg. Flugzeugwerk Emmen**“ (**F+W**).
- 1943 – 1952**
- Bau der Fabrikations- und Montagehallen I u. II.
 - Bau für die Technische Abteilung, der Kantine und des Rohmaterialmagazines.
 - Bau des Verwaltungsgebäudes, des Magazingebäudes mit der Heizungsanlage.
 - Bau und Inbetriebnahme des grossen und kleinen Unterschallwindkanals.
 - Bau und Inbetriebnahme des Höhenprüfstandes für Kolben-Flugtriebwerke.
 - Entwicklung und Bau des Transonic-Windkanals für Mach 1,25.
- 1953 – 1962**
- Erweiterung des Rohmateriallagers.
 - Bau und Inbetriebnahme des Überschallwindkanals für Mac 4.5.
 - Installation und Einführung des Computers Standart ZEBRA für die Auswertung von Windkanal- und Prüfstandversuchen.
- 1963 – 1972**
- Bau der Montage- und Flugversuchshall III mit der Schalldämpferhalle „Silender“ für Triebwerkstandläufe.
 - Erweiterung Halle II und Vergrösserung durch Anbau.
 - Erweiterung des Verwaltungsgebäudes.
 - Inbetriebnahme der Flatter-Messstrecke im Windkanal.
 - Automatische Datenerfassung in allen Windkanälen.
 - Ausbau des Triebwerkprüfstandes für Turbotriebwerke bis 9 t Schub.
- 1973 – 1982**
- Bau einer neuen Lagerhalle.
 - Bau eines Lenkwaffengebäudes für die Montage/Prüfung von Lenkwaffen.
 - Ausbau des Grossen Windkanals: Halbmodell-Messungen, Heckstielaufhängung und Triebwerksimulation.
- 1983 – 1993**
- Inbetriebnahme der Zentralen Materialwirtschaft.
 - Bau u. Inbetriebnahme der erweiterten Ariane-Halle 5.
 - Neubau und Erweiterung des Halle 4.
 - Aufbau und Inbetriebnahme der Durchflussmessstation zur Prüfung und Eichung von Flugzeug-Brennstoffsystemen.
 - Inbetriebnahme des „Rollenden Bodens“ für Windkanalversuche mit Fahrzeugen.
 - Erweiterungsbau für die Abteilung Aerodynamik/Flugmechanik.
 - Aufstockung der Halle III.
 - Inbetriebnahme des „Dellemesseinrichtung“ für die Untersuchung der Strömung hinter Windkanalmodellen.
- 1994 – 2003** ergänzen
- 1996** - Das F+W wird zur eigenständigen Firma: „**Schweiz. Unternehmung für Flugzeuge und Systeme (SF)**“.
- 1999** - Gründung der Firma: **RUAG Aerospace** (Nachfolgeunternehmen der bisherigen Fa. **SF Emmen**).
- 2002** - 20. Dez.; Teilübernahme der Fa. Fairchild-Dornier, Oberpfaffenhofen/D
- 2004 -** ergänzen
- 03.07.2004 + CEO Peter Schneuwly

Direktoren / CEO:

- 04.01.1943 Max Burri
 01.10.1961 Rolf Waltherd
 01.01.1965 Lucien Othenin-Girard
 01.02.1987 Hansjürg Kobelt

ergänzen

Peter Schneuwly		
1945	<p>Gründung des Vereins: Sektion Nidwalden des Aero-Club der Schweiz Regionalverband im AeCS (AeCS-RV NW) (2003 aufgelöst)</p> <p>Vereinszweck: Übernahme der Funktion des zivilen Flugplatzhalters für den Zivilflugbetrieb auf dem Militärflugplatz Buochs.</p> <p>Angeschlossene Aviatikvereine (Stand 2003): - 1945 Segelfluggruppe Nidwalden - 1956 Modelfluggruppe Nidwalden - 1992 Ballongruppe Sempach</p> <p>Nach der Auflösung des RV NW schloss sich die Segelfluggruppe Nidwalden dem <i>AeCS-Regionalverband Sektion Luzern</i> (am 29.04.2005 umbenannt in <i>Aero-Club Zentralschweiz</i>)</p> <p>Geschichte: 25.10.1945 -Verbandsgründung (Gründungsversammlung im Hotel Engel in Stans). Gründungskomitee: Fritz Studer, August Hug, Willi Eppenberger. 1946 - 5. Febr.; Bewilligung des BAZL für den zivilen Flugbetrieb auf dem Militärflugplatz Buochs. - 2. Mai; Abschluss des Mitbenützungsvertrages zwischen der DMP (Direktion für Militärflugplätze) und dem AeCS-RV NW für die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes Buochs durch die Segelfluggruppe Nidwalden. - 7. Juni; Bewilligung des BAZL für den Betrieb einer Segelflugschule auf dem Militärflugplatz Buochs. 1995 - 50. Jubiläum zur Gründung des AeCS-RV NW 2003 - 9. Mai; Auflösung des AeCS-RV NW. Der Vereinszweck wurde hinfällig, nachdem die am 01.09.2001 gegründete Firma AIRPORT-BUOCHS AG die Funktion des zivilen Flugplatzhalters auf dem Mil Flpl Buochs übernommen hatte.</p> <p>Präsidenten: 1946 Henry Alioth 1965 Ruedi Plüss 1975 Walter Ziegler 1985 Peter Gubelmann 1990 Ueli von Steiger 1994 Hans Bryner 1998 Erich Bucher 2001 Thomas Bosshart</p>	<p>Festschrift: 50 Jahre AeCS-RV NW 1995</p> <p>Akten des AeCZS</p> <p>Ergänzung von Albert Camenzind (SG Nidwalden)</p>
1946	<p>Gründung des Vereins: Motorfluggruppe Luzern (MFGL) (1988 aufgelöst)</p> <p>Letzter Standort: Militär-Flugplatz Kägiswil</p> <p>Geschichte: 1946 - Gründung der MFGL, Aufnahme des Flugbetriebes auf der Allmend von Luzern. Die Flugzeuge werden im Fliegerschuppen Nr. 17 hangariert, der 1923 für das Einstellen von Militärflugzeugen vom Bund auf der Luzerner Allmend erstellt wurde. 1953 - Der Flugbetrieb auf der Allmend Luzern muss aufgegeben werden, nachdem der Stadtrat von Luzern für die Allmend ein allgemeines</p>	<p>Waldis u. Britschgi (Zeittafel u. S. 63 – 68)</p> <p>Akten des AeCZS</p> <p>Liquidationsakten der MFGL (Archiv der FBAG Sarnen-Kägiswil)</p>

	<p>Flugverbot erlassen hat.</p> <p>- Der Flugbetrieb wird mit der zum Wasserflugzeug umgebauten Piper LA HB-ODH von der Horwerbuch des Vierwaldstättersee aus fortgesetzt.</p> <p>1954 1979</p> <p>- Verlegung des Flugbetriebes auf den Militärflugplatz Kägiswil. - 28. Juli, 13:12; Flugzeug-Kollision im Anflugsbereich 03 des Mil Flpl Kägiswil und Absturz der kollidierten Flugzeuge der MFGL in das Sarner-Seebecken.</p> <p>HB-PAU Piper PA 18-150 (1963), Pilot +Alois Fischer (Endanflug auf 03 nach Segelflugschlepp) HB-ETK Morane-Ralley 100 S (1974), Pilot +Dr. Paul Krakulec (1944), Passagier + Dr. Frederick Strobl (1928)</p> <p>1988</p> <p>- 29. Jan.; Auflösung der MFGL (Beschluss der a.o. Generalversammlung im Hotel Monopol in Luzern).</p> <p>- Das Vermögen der MFGL (Aktivbilanz und das Flugmaterial) wurde unmittelbar nach der Auflösung des Vereins dem AeCS-Regionalverband Sektion Luzern übergeben. Dieser konstituierte vorerst zur Fortsetzung des Motorflugbetriebes auf dem Flugplatz Kägiswil eine Flugbetriebskommission aus den bisherigen Vorstands-Mitgliedern der MFGL.</p> <p>- Am 15.04.1988 gründete der AeCS-RV Sektion Luzern mit dem Vermögen der aufgelösten MFGL die Flugbetriebs AG Sarnen (FBAG).</p> <p>- Nachdem aufgrund des revidierten Aktienrechtes der AeCS-RV Sektion Luzern das Aktienkapital der FBAG auf Fr. 100'000.-- erhöhen musste, verkaufte der AeCS-RV die FBAG per. 01.01.2000 an die am 15.04.1988 gegründete Fluggruppe Sarnen-Kägiswil (siehe 1988, Gründung der FGSK).</p> <p>Obmänner der MFGL: 1946 Walter Läderach, Gründer der MFGL (+ 23.04.1949 Flugzeugabsturz)</p> <p>Anton Bucheli Sigi Lötscher Bruno Weibel (letzter Obmann der MFGL)</p> <p><i>Die Akten der aufgelösten MFGL befinden sich z.T im Archiv der AeCS-RV Sektion Luzern und andererseits bei der Nachfolgegesellschaft FBAG.</i></p>																																									
<p>1947</p>	<p>Gründung des Vereins: Segelfluggruppe Obwalden (SGOW) Konzessionierte Segelflugschule</p> <p>Standort: Flugfeld Sarnen-Kägiswil Internet: www.sgow.ch</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2007 = 41</p> <p>Flugzeugpark (Stand 20113):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>Registriert:</u></th> <th><u>Baujahr</u></th> <th><u>Type</u></th> <th><u>MTOW [kg]</u></th> <th><u>Pers.</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HB-EDB</td> <td>1971</td> <td>Robin DR 300/180R Schleppflugzeug</td> <td>1000</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>HB-3011</td> <td>1989</td> <td>LS4</td> <td>472</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>HB-1697</td> <td>1983</td> <td>G103 A Twin II</td> <td>580</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>HB-3076</td> <td>1992</td> <td>LS4b</td> <td>525</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>HB-3220</td> <td>1996</td> <td>LS4b</td> <td>525</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>HB-3146</td> <td>1994</td> <td>LS6</td> <td>525</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>HB-3175</td> <td>1995</td> <td>LS6</td> <td>525</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Geschichte:</p>	<u>Registriert:</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>	HB-EDB	1971	Robin DR 300/180R Schleppflugzeug	1000	4	HB-3011	1989	LS4	472	1	HB-1697	1983	G103 A Twin II	580	2	HB-3076	1992	LS4b	525	1	HB-3220	1996	LS4b	525	1	HB-3146	1994	LS6	525	1	HB-3175	1995	LS6	525	1	<p>Festschrift SGOW 1997</p> <p>Hanns A. Wirz</p> <p>Akten über die Gründung der SG Landenberg im Archiv des AeCZS</p> <p>Daten geprüft: SGOW Ach Datum: 30.03.2005</p>
<u>Registriert:</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>																																						
HB-EDB	1971	Robin DR 300/180R Schleppflugzeug	1000	4																																						
HB-3011	1989	LS4	472	1																																						
HB-1697	1983	G103 A Twin II	580	2																																						
HB-3076	1992	LS4b	525	1																																						
HB-3220	1996	LS4b	525	1																																						
HB-3146	1994	LS6	525	1																																						
HB-3175	1995	LS6	525	1																																						

	<p>1947 26. Jan.; Gründung der SGOW. - Aufnahme in den AeCS-Regionalverband Sektion Nidwalden. - Flugbetrieb auf dem Mil Flpl Buochs mit dem HB-221, Kranich-Spalinger.</p> <p>1954 - Übertritt zum AeCS AeCS-Regionalverband Sektion Luzern.</p> <p>1956 - Aufnahme des Flugbetriebes auf dem Mil Flpl Kägiswil</p> <p>1957 - 1. Nov.; Aufnahme des Schulungsbetriebes.</p> <p>1966/67 - Bau des Werkstattgebäudes auf dem Mil Flpl Kägiswil.</p> <p>1967 - 2. Juli; Absturz der Rhönlerche HB-598 am Pilatus nach einer Kollision mit einem Seil, Pilot + Ernst Eppenberger.</p> <p>1969 - 1. Aug. Notlandung der Ka-7 HB 769 nach einem Seilriss im Schleppflug im Melchtal, Verletzte: Pilot Karl Jäger („Hui“) u. Passagier Bernhard.</p> <p>1972 - Abspaltung einer Mitgliedergruppe als Folge eines Mitglied-Ausschlusses aus der SGOW, was zur Gründung der <i>Segelfluggruppe Landenberg</i> führte.</p> <p>1976 - Erster 500 km Streckenflug ab Kägiswil, Hongrin Staumauer, St. Anton am Arlberg, Kägiswil v. Bodo Fütterer („Strick“).</p> <p>1980 - Abschluss der Werkstatterweiterungsbauten (Pläne u. Projektleitung: Hans Achermann („Riss“).</p> <p>1982 - Streckenflug-Schweizerrekord 713 km (Kägiswil-Montbovon-Timmersdorf/A) v. Walter Gisler („Gips“).</p> <p>1884 - Beschaffung des 1. gruppeneigenen Schleppflugzeuges Robin DR 300/180R HB-EDB.</p> <p>1992 - 9. Aug.; Höhen-Bestleistung 9400 m/M, mit LS-4 D-4295 (HB-3076) v. Stefan Blättler („Komet“).</p> <p>1997 - 50 Jahr Vereinsjubiläum mit Jubiläums-Ausstellung in Sarnen.</p> <p>2006 - Landeunfall im Segelfluglager San Vittore. Pilot mittelschwer verletzt, Totalschaden am Zweisitzer HB-3018 (1989) Grob Twin III Akro. - 14.-19. Juni; Organisation der 1. Segelflug-Regionalmeisterschaft „Unterwalden“ auf dem Flpl Kägiswil (OK-Chef Hanspeter Gerber „Akro“).</p> <p>2007 - 26. Aug., 60 Jahr Vereinsjubiläum, Mitgliedertreffen mit Familien im Unterstand 2.</p> <p>2013 - 03. Aug.: Beim Landeanflug auf die Piste 03 des Flugfeldes Kägiswil blockierten beim Doppelsitzer HB-3410 (DG-1000S) die ausgefahrenen Landeklappen, weshalb das Flugzeug im Final über dem Dorf Sarnen zu stark absank. Die Landepiste konnte nicht mehr erreicht werden. Das Flugzeug touchierte den First des letzten Hauses im Anflug 03, wobei der rechte Flügel abgerissen und das Flugzeug auf den Rücken gedreht wurde. Darnach erfolgte der Sturz in die Sarner-Aa. Der Flugschüler erlitt einige Schürfwunden, der Fluglehrer blieb unverletzt.</p> <p>Obmänner: 1947 Hanns Adalbert Wirz („Storch“), Gründer der SGOW 1973 Arnold Ming („Span“) 2000 Jürg Studach („Memo“) 2013 Peter Steinmann („Reuti“), <peter.steinmann@swissonline.ch></p>	
1947	<p>1. Flugbewegung auf dem nachmaligen Flpl Beromünster</p> <p>- 5. Juli, Notlandung einer Piper Super-Cup, Pilot Walter Friedli, auf dem nachmaligen Flugfeld von Beromünster,</p>	
1947	<p>Eröffnung des Flugfeldes Triengen (LSPN)</p> <p>Flugbetriebsunternehmung der <u>Flying Ranch AG Triengen</u>, VRP Müller Bruno</p> <p>Standortgemeinde: Triengen/LU</p>	<p>Waldis u. Britschgi S. 82</p> <p>Flpl Geschichte von Bruno u. Trudi Müller</p>

Flugplatzeigentümer / Flugplatzhalter: Flying Ranch AG, Bruno Müller, 6234 Triengen

Info: www.flyingranch.ch / info@flyingranch.ch

Anzahl Arbeitsplätze (2003): 4

Flugplatzinfrastruktur:

- Piste 395 x 15 m, befestigt
- Hangarplätze 50
- Flugzeugunterhaltsbetrieb für Flugzeuge bis 5,7 Tonnen nach JAR 145
- Gastrobetrieb mit Kinderspielplatz

Flugbetriebspotential:

- Aktuell jährlich ca. 25'000 Flugbewegungen
- SIL Potential: 32'500 Flugbewegungen

Motorflug und Motorflugschulung:

- Flying Ranch AG Motorflugschule Flugplatz 6234 Triengen

Fallschirmsprungbetrieb und Schulung:

- Para-Sport-Club Triengen

Flugzeugpark (Stand 2003):

REG	Baujahr	Type	MTOW [kg]	Pers.
HB-ODE	1944	Piper L4	580	2
HB-ONE	1944	Piper L4	580	2
HB-CDA	1972	F 150 L	726	2
HB-CXN	1976	F 150 M	726	2
HB-CNI	1978	F 152	758	2
HB-CXW	1978	F 152	758	2
HB-CGN	1982	172 P	1089	4
HB-KCG	1989	DR 400/140 B	1000	4
HB-EUQ	1973	DR 400/180 R	1000	4
HB-KEC	1992	R 3000	1150	4
HB-CKT	1984	C-172 RG	1202	4
HB-NDC	1992	RC 114 B	1474	4

Geschichte:

- 1947** - Heinrich Müller sen., (Initiant des Flugfeldprojektes) der Grossvater der heutigen Generation auf dem Flugplatz Triengen, nimmt zufällig an einem Rundflug teil, und wird vom Geist der Fliegerei gepackt. Der damalige Rössliwirt und Bauer lernt bei Major Walter Laederach, einem Pionier der Schweizer Fliegerei, das Führen eines Flugzeuges auf der Allmend in Luzern.
- 1947** - Erste Landung von Heinrich Müller sen. auf dem Moos in Triengen. Das Land scheint damals wertlos und muss aufwendig entwässert und zusammengelegt werden. Es ist die Gründungszeit des Flugplatzes Triengen.
- 1948** - Der erste Piper mit der Immatrikulation HB-OCF wird unter zwei Eichenbäumen im Moos stationiert, um das Flugzeug bei Gewittern und der Gefahr von Blitzschlägen gleich wieder loszubinden. Beim Piper handelt es sich um einen ehemaligen Aufklärer der Amerikaner, der nie mehr zurücktransportiert wurde. Bis zu diesem Zeitpunkt werden die Flugzeuge in Luzern gemietet und dienen vom Bauernhof in Triengen aus, um Rundflüge mit Verwandten und Bekannten durchzuführen. Ein Start oder eine Landung mit dem „Rössliheiri“ am Steuer gilt als Attraktion und jedesmal scharen sich Menschen auf dem Moos zusammen. Jeder in Triengen kennt ihn und sein Flugzeug.
- 1948** - Ein erster Hangar muss aus Sicherheitsgründen mit vier Traktoren verschoben werden. Die Aktion misslingt, der Hangar stürzte ein, Heiri Müllers Helfer, Franz Tanner bricht sich dabei ein Bein. Das Flugzeug

Daten geprüft:

LSPN

Bruno Müller

Datum: Juli 2003

	<p>bleibt unter den Trümmern begraben. Inzwischen besorgt man sich einen Ersatz.</p> <p>- Der Vater und der Onkel der heutigen Generation lernen das Fliegen schnell. Beide probieren in Abwesenheit von Heiri Müller sen. zuerst das Rollen, dann das Hüpfen bis zu ersten Flügen. Damit die heimlich geflogenen Versuche nicht auffallen, wird der Treibstofftank anschliessend mit Benzin aus dem Traktor nachgefüllt. Die Flugzeuge operieren noch mit gewöhnlichem Fahrzeugtreibstoff.</p>	
1949	<p>- Die Piper geht am Karfreitag bei einer Notlandung im Entlebuch zu Bruch. Heiri Müller und Franz Tanner kommen mit einem Schrecken und einigen zerrissenen Kleidern davon. Aus Ersatzteilen eines anderen „Vogels“ wird die Piper wieder flugtüchtig gemacht.</p> <p>- Auf dem Gelände des heutigen Flugplatzes entsteht ein Landwirtschaftsbetrieb.</p>	
1952	<p>- Ein Wirbelsturm zerstört den Hangar erneut.</p>	
1956	<p>- Ein Fehlstart in Reinach/AG endet mit einer Bruchlandung im Kartoffelfeld.</p>	
1963	<p>- Aus dem Duo Heiri Müller, Franz Tanner wird mit dem neuen Partner, Franz Müller, ein Trio.</p>	
1964	<p>- Ein grösserer Hangar wird erstellt.</p>	
1965	<p>- Triengen wird für die Luzerner und Aargauer Piloten zum Stammflugplatz mit Graspiste.</p>	
1966	<p>- Nach Erledigung zahlreicher Einsprachen (wegen Fluglärm/Strassenverhältnisse/Drainageleitungen/Güterzusammenlegungen) kann endlich eine Hartbelagpiste gebaut werden. Der befreundete Strassenbauer Josef Zimmermann hilft.</p>	
1967	<p>- Die Hartbelagpiste kann eingeweiht werden.</p>	
1968	<p>- Der fliegende Bauernhof feiert einen Internationalen Flugtag.</p>	
1969	<p>- Fliegertaufe mit einer Radio DRS-Direktsendung, gestaltet von Wysel Gyr.</p>	
1969	<p>- Der Onkel der heutigen Generation, Franz Müller, gründet die Flugschule „Flying-Ranch Triengen“</p>	
1970	<p>- Franz Müller, stirbt bei einem Flugzeugabsturz mit einem Schüler. Man entschliesst sich, den Flugbetrieb weiterzuführen.</p>	
1973	<p>- Der Begründer und Pionier des Flugplatzes Triengen, Heiri Müller sen., stürzt zusammen mit einem Fliegerkollegen auf dem Flugplatz Hasenstrick ab. Er überlebt den Unfall nicht. Sein Sohn Heinrich führt den Flugplatz alleine weiter. Die Fallschirmspringer wählen die Flying-Ranch zu ihrem Heimatflugplatz.</p>	
1979	<p>- Der Flugplatz wird immer mehr zum Ausflugsziel. Mit dem Erfolg melden sich auch die Gegner. Im Bestreben um ein erträgliches Immissionsmass führt der Flugplatz als Selbsteinschränkung die Mittagsruhe ein. Von 12:00 bis 14:00 h sind keine Starts mehr erlaubt. Der Existenzkampf um den Flugplatz geht jedoch weiter.</p>	
1989	<p>- Bruno und Heinrich Müller jun. (Dritte Generation) übernehmen die Leitung des Flugplatzes. Bruno Müller führt seither den Flugplatz in fliegerischen Belangen, Heinrich leitet die Restaurationsbetriebe. Bruno Müller erwirbt zur Ausübung seiner neuen Aufgabe den Fähigkeitsausweis für Flugzeugmechaniker und die Fluglehrerzulassung.</p>	
1994	<p>- Nach langem Hin und Her kommt es in Triengen zu einer Volksabstimmung mit Rekordbeteiligung, wobei sich zeigt, dass ein Grossteil der Bevölkerung hinter dem Flugplatz und der Unternehmerfamilie Müller steht.</p> <p>- Das Gelände kann umgezont werden, was die Möglichkeit schafft, einen neuen Hangar mit Werkstatt zu bauen. Ein 20-jähriger Wunsch geht damit in Erfüllung und ein langer Existenzkampf nimmt eine Wende.</p>	
1997	<p>- Der Flugplatz kann mit einem Fliegerfest sein 50-jähriges Bestehen feiern.</p>	
2007	<p>- 10. Dez.; Die Gemeindeversammlung von Triengen (360 Stimmberechtigte) stimmt der Erweiterung der Flugplatzanlage (Verlängerung der Piste um 160 m auf total 575 m zu und bestätigt den Dienstbarkeitsvertrag mit der Fa. Flying Ranch AG.</p>	

	2010 - Beginn der Bauarbeiten an der Pistenverlängerung.	
1948	Modellflugtage auf der Allmend Luzern - Der Stadtrat von Luzern verbietet den Segelflug auf der Allmend.	Waldis u. Britschgi (Zeittafel)
1948	Gründung der Segelflug-Interessengemeinschaft Innerschweiz (SIGI) (aufgelöst) Zweck der Vereinigung: - Die 3 Segelfluggruppen; Luzern, Nidwalden und Obwalden betreiben gemeinsam den Segelflugbetrieb auf dem Militär Flugplatz Buochs und vereinigen zu diesem Zweck ihr gesamtes Flug- und Hilfsmaterial zur gegenseitigen Nutzung. Die 3 Vereine bleiben jedoch als Rechtskörperschaften selbstständig. Juli 1953; Auflösung der SIGI: - Die SG Nidwalden verbleibt auf dem Militärflugplatz Buochs. - Die SG Obwalden verlegt den Flugbetrieb vorerst auf den Flugplatz Birrfeld und ab 1956 nach Kägiswil. - Die SG Luzern zieht nach Olten und nimmt am 16.07.1955 mit der SG Olten den Flugbetrieb auf den Flugplatz „Gheid“ auf.	Hanns A. Wirz
1953	Entgeltige Einstellung des gesamten Flugbetriebes auf der Allmend Luzern (Siehe vorstehend Jahr 1923 „Flugbetrieb auf dem Flugfeld Allmend“)	Roman Mina
1954	Zulassung der zivilen Mitbenützung des Militärflugplatzes Kägiswil Zivil-Flugfeld Sarnen-Kägiswil (LSPG) (Baugeschichte des Militärflugplatzes und Militärflugbetrieb siehe vorstehend Jahr 1939) Standortgemeinde: Einwohnergemeinde Sarnen/OW Ziviler Flugplatzhalter: Aero-Club Zentralschweiz (AeCZS) Flugplatzbetreiber: Flugplatzgenossenschaft Obwalden (FGOW) Flugfeldleiter: Jost Vogler, vjost@bluewin.ch Infrastruktur: - Fläche Eigentum Bund 60'080 m ² - Flugpiste 900 x 40 m Hartbelag - 1 Holzhangar - 5 Unterstände U/43 (2008 Abbruch der U1, U5 u. U7) Flugbetriebspotential: (SIL vom 18.10.2000) • Aktuell jährlich ca. 11'000 Flugbewegungen • SIL Potential: 17'000 Flupplatznutzer: <u>Motorflug und Motorflugschulung:</u> • Flugbetriebs AG Sarnen-Kägiswil (FBAG): 2002 = 6 Motorflugzeuge	Akten des AeCZS Daten geprüft: AeCZS, Sekr. H. Achermann Datum: März 2011

	<ul style="list-style-type: none"> • Fluggruppe Sarnen-Kägiswil (FGSK) Alleinaktionär der FBAG. • Motorfluggruppe Pilatus: 2002 = 3 Motorflugzeuge • Private Flugzeughalter: 2002 = 9 Motorflugzeuge, <p><u>Segelflug und Segelflugschulung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Segelfluggruppe Obwalden: = 9 Segelflugzeuge, 1 Motorflugzeug <p><u>Fallschirmsport:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fallschirmgruppe Titlis <p>Geschichte:</p> <p>1954 - 21. Jan.; Abschluss des Mitbenütungsvertrages zwischen der AMF und der AeCS Sektion Luzern. Die AeCS-Sektion Luzern übernimmt die Funktion des zivilen Flugplatzhalters.</p> <p>- Flugbetriebsaufnahme durch die Motorfluggruppe Luzern (MFGL)</p> <p>1956 - Flugbetriebsaufnahme durch die Segelfluggruppe Obwalden (SGOW)</p> <p>1974 - Zulassung der 1970 gegründeten Motorfluggruppe Pilatus (MFG-Pilatus) zum Flugbetrieb</p> <p>1979 - 28. Juli, 13:12; Flugzeug-Kollision im Anflugsbereich 03 und Absturz der kollidierten Flugzeuge der MFGL in das Sarner-Seebecken. HB-PAU Piper PA 18-150 (1963), Pilot +Alois Fischer (Endanflug auf 03 nach Segelflugschlepp) HB-ETK Morane-Ralley 100 S (1974), Pilot + Dr. Paul Krakulec (1944), Passagier +Dr. Frederick Strobl (1928)</p> <p>1988 - Auflösung der MFGL (siehe 1946) - Zulassung der Fallschirmgruppe Titlis zum Sprungbetrieb - Betriebszulassung für die neu gegründeten Flugbetriebs AG Sarnen-Kägiswil (FBAG)</p> <p>1994 - Dez. Einstellung des Mil Flpl Betriebes. - Die AeCS Sektion Luzern (AeCZS) übernimmt in der Funktion des zivilen Flugplatzhalters die gesamte Flpl Infrastruktur zur Fortsetzung des Ziviflugbetriebes mit allen Rechten und Pflichten.</p> <p>2000 - 21. Sept.; der Kantonsrat von Obwalden beschliesst den Kauf der Flugfeldanlage zwecks Sicherstellung einer Landreserve für die Entwicklung von Gewerbe und Industrie und genehmigt einen Kaufkredit von Fr. 700'000.--. <i>Der Kauf wird vorläufig nicht vollzogen, da rechtliche Unklarheiten in bezug auf ein Vorkaufsrecht eines bisherigen landw. Pächters und ein Baurecht für das SGOW-Werkstattgebäude bestehen (Stand: Febr. 2003).</i></p> <p>2001 - 15. März; der Kantonsrat von Obwalden beschliesst die Anpassung des kant. Richtplanes bezüglich dem Areal Flugfeld Sarnen-Kägiswil für die Einzonung als Industrie- und Gewerbezone.</p> <p>2002 - Nov.; Brand der landw. Scheune der Korporation Freiteil Sarnen neben dem Holzhangar. 2003 Neubau der Scheune.</p> <p>2003 - Aug.; Nachdem auf dem Ex Mil Flpl St. Stephan (BE) bei Umbauarbeiten ein Flugzeugunterstand U/43 eingestürzt war, befürchtet die Abteilung Immobilien Militär bei der GST, alle während dem 2. Weltkrieg erbauten U/43 seien baufällig und kündigt daher die Mietverträge per 30.11.2003. Damit wird die Existenz der Fluggruppen in Frage gestellt. Es gelingt dem Flugplatzhalter (AeCS Sektion Luzern) dies zu verhindern, indem die Verantwortung für die Nutzung der U/43 mit dem VBS rechtlich neu festgelegt wurde.</p> <p>2004 - Das VBS verkauft aus dem Flugplatzareal 1,4 ha Landwirtschaftsland (GB Sarnen Parzellen 447 u. 1903) an Landwirt Peter Küchler, Bleicki. Die Familie Küchler prozessierte zuvor gegen den Kt. OW, der das Vorkaufsrecht der Küchlers gemäss dem BG über das Bäuerliche-Bodenrecht nicht anerkannte.</p> <p>2005 - 2. Juli; Der Motorflugverband der Schweiz (MFVS) führt in Kägiswil das jährlich Fly-in des MFVS durch. Teilnahme von 33 auswärtigen Motorflugzeugen.</p> <p>2006 - Juni; Die Segelfluggruppe Obwalden führt erstmals in Kägiswil eine regionale Segelflugmeisterschaft durch (RM Unterwalden 2006). Teilnahme von 16 Piloten. - 3. Sept.; Flugplatzfest. Nachholen des Jubiläums 50 Jahre Ziviflug-</p>	
--	---	--

	<p>betrieb auf dem Flugfeld Sarnen-Kägiswil.</p> <p>- Okt. Abbruch des Unterstandes Nr. 5 (U/43) wegen Einsturzgefahr. Das Fundament des Deckenbogens verschob sich seitlich. Abbruch der Baute durch das Kat Hi Bat 4.</p> <p>2007</p> <p>- 22. Juni; Gründung der Flugplatzgenossenschaft Obwalden (FGOW) im H. Die Genossenschaft, die von den 4 auf dem Flugfeld domizilierten Aviatikgruppen (FGSK, SGOW, MFG-Pil, FGT) gebildet wird, handhabt die operative Betriebsführung der Flugfeldanlage anstelle des bisherigen Flugfeldbetreibers <i>Aero-Club Zentralschweiz</i>. Der AeCZS bleibt noch ziviler Flugfeldhalter und handhabt die strategische Führung.</p> <p>- 10. Okt; Die HB-YML, Experimentel VAN RV-9 (Privatflugzeug), die zuvor in Kägiswil gestartet war, musste zufolge Motorausfall im Steigflug im Industrieareal von Kägiswil notlanden. Der Pilot Thut Heinz bleibt unverletzt.</p> <p>2008</p> <p>- 25.07.08; Beim Anflug auf das Flugfeld Sarnen-Kägiswil stürzte der in Deutschland mit der Ecoligth D-MFFO gestartete + Bernd Londschien im Sarner-Dorfquartier Bitzighofen bei der Liegenschaft „Felsenheim“ zwischen den Wohnhäusern auf eine Wiese ab. Ursache: zu tiefer Anflug im Final. Die Maschine und der Pilot verbrannten.</p> <p>- Herbst 08; Die <i>armasuisse-Immobilien</i> (Armee-Immobilienverwaltung) saniert die U/43 Unterstände 2 – 4, 6 u. 8. Es werden die Rückwände neu aufgebaut. Die Unterstände Nr. 1 u. 7 werde abgebrochen.</p> <p>2009</p> <p>- 18. Mai; Abschluss des Fipl Benützungsvertrages VBS-AeCZS mit der <i>armasuisse-Immobilien</i> (VBS) für das Flugfeld Sarnen-Kägiswil, Laufzeit 01.01.2009 bis 31.12.2013. Gleichzeitig schliesst die FGOW mit der <i>armasuisse-Immobilien</i> für die gleiche Laufzeit einen neuen Mietvertrag für die Fipl-Infrastruktur ab.</p> <p>2012</p> <p>- 17.08.12: Der Regierungsrat des Kt. OW erlässt eine Medienmitteilung, wonach dem Kantonsrat der Antrag unterbreitet wird, vom VBS den Ex Mil Fipl Kägiswil abzukaufen mit der Absicht, den Flugbetrieb aufzuheben und die Fipl-Infrastruktur weitgehend abzurechnen, um landwirtschaftliches Kulturland zu gewinnen.</p> <p>- Das von den Flugplatznutzern unter der Leitung der FGOW gebildete Komitee <i>Pro Flugplatz Kägiswil</i> sammelt für eine Petition für die Beibehaltung des Flugplatzes 10'899 Unterschriften, die am 07.09.12 bei der OW-Staatskanzlei hinterlegt werden.</p> <p>- 13.09.12: Verhandlung im KR OW über den Flugplatzkauf Zwei Anträge der SVP und der FDP auf Änderung des RR-Antrages, der Flugbetrieb sei weiterhin zuzulassen, werden knapp abgelehnt.</p> <p>- Dem Flugplatzkauf wird mit 30 zu 0 Stimmen zugestimmt. 19 KR enthielten sich der Abstimmung.</p> <p>- Die Flugplatz-Genossenschaft Obwalden bildet eine <i>Task-Force</i>, um den KR-Beschluss politisch zu bekämpfen. Es wird das Referendum gegen den KR-Beschluss vom 13.09.12 erhoben, wofür 2755 Unterschriften (notwendig 100 Unterschriften) von OW-Stimmbürger gesammelt und am 22.10.12 bei der OW-Staatskanzlei eingereicht werden.</p> <p>2013</p> <p>- 3. März; Die Stimmbürger des Kt. Obwalden lehnen den Antrag des Regierungsrates, welcher am 13.09.2012 auch vom Kantonsrat abgesegnet wurde, vom VBS die Ex Militärflugplatz Anlage Kägiswil zu kaufen, die Flugplatzanlage abzurechnen, um Landwirtschaftsland zu gewinnen, mit 7750 Nein gegen 4666 Ja, bei einer Stimmbeteiligung von 51,33 % ab. Damit ist das Fortbestehen des Flugplatzes gesichert wird, muss beim BAZL die Umnutzung der militärischen Anlage in einen Ziviflugplatz beantragt werden. Wer zukünftig Eigentümer dieser Flugplatzanlage sein wird, muss ebenfalls noch geklärt werden. Dieser Abstimmungserfolg ist auf den massiven, im ganzen Kanton OW geführten Abstimmungskampf der von der Flugplatz-Genossenschaft Obwalden (FGOW) eingesetzten und geführten Taske-Force zurückzuführen.</p> <p>- 14. April: Bildung des LSPG-Steering Comitees zur Aktivierung des SIL-Koordinations-Protokolles.</p> <p>- 15. Mai: Antrag beim BAZL für den definitiven Eintrag des Ziv.-Fipl Kägiswil in den SIL.</p>	
--	--	--

1954	Luzerner Modellflugtage - Nationaler Wettbewerb für Kreisflugmodelle - Nationaler Wettbewerb für Wasserflugmodelle	Aero-Revue Okt. 54
1955	<p>Gründung der Firma: Flugplatzgenossenschaft Luzern (FGL) (aufgelöst)</p> <p>Genossenschaftszweck: Schaffung, Betrieb u. Ausbau eines Sport- und Touristik-Flugplatzes in der Umgebung von Luzern.</p> <p>Geschichte:</p> <p>1949 - Das Tiefbauamt der Stadt Luzern beginnt mit der Projektierung eines Sportflugplatzes im Littauerboden (Schachen-Thorenberg)</p> <p>1954 - Die Motorfluggruppe Luzern projektiert die Gründung der FGL.</p> <p>1955 - 18. Jan.; Gründungsversammlung der FGL</p> <p>- Weiterprojektierung des Sport- u. Touristikflugplatzes Thorenberg</p> <p>1958 - 25. Sept.; Das Luftamt lehnt das Projekt Flugfeld Thorenberg wegen der Nähe des Militärflugbetriebes Emmen und Grundwasserproblematik ab.</p> <p>1959 - Es wird ein Flugfeldprojekt für Segelflugbetrieb im Bereich der Papierfabrik Perlen aufgenommen.</p> <p>1961 - Das Flugplatzprojekt Luzern-Beromünster wird vom Initiativkomitee der AeCS-Sektion Luzern aufgenommen und von der FGL unterstützt..</p> <p>1966 - Der Genossenschaftsgründer F. Chappuis ist verstorben und hinterlässt der FGL ein Legat von Fr. 10'000.--.</p> <p>1978 - Letzte ordentliche von der AeCS Sektion Luzern durchgeführte GV der FGL.</p> <p>1997 - 25. Nov.; Die vom AeCS RV, Sektion Luzern, organisierte ausserordentliche GV unter der Leitung des letzten FGL-Präsidenten, Kurt Rost, beschliesst im Hotel De La Paix in Luzern die Auflösung der Genossenschaft und bestimmt die Liquidationskommission unter der Leitung des Sektions-Sekretärs Achermann.</p> <p>Präsidenten: 1955 Dr.iur. Francois Chappuis Protokollführer: Hugo Imthurn 1966 Dr. Theo Käslin 1976 Kurt Rost</p> <p>Liquidationskommission : - Hans Achermann, Sekretär des AeCS-RV Sektion Luzern - Leo Burri, Ex-Kassier der FGL - Leander Dobmann, Revisor des AeCS-RV Sektion Luzern</p> <p><i>Die Liquidationsakten der FGL sind beim Aero-Club Zentralschweiz archiviert</i></p>	Liquidations-Akten der FGL im Archiv des AeCZS
1956	<p>Gründung des Vereins: Modellfluggruppe Obwalden Internet: www.mgow.ch</p> <p>Standort: Militärflugplatz Alpnach</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2003 = 84</p>	Daten geprüft: 20.11.2003 MGOW Willy Ramsteiner

	<p>Geschichte: 10.06.1956 - Vereinsgründung auf Initiative der Segelfluggruppe Obwalden. - AeCS-Mitglied in der Modellflug-Region 3 1963 - Zulassung zum Flugbetrieb auf dem Militärflugplatz Alpnach. 1978 - Ausbau einer Weidscheune auf dem Militärflugplatz Alpnach zum Clublokal. 1997 - Modellflug-Ausstellung in Zusammenarbeit mit der SGOW in Sarnen. 1994 - 2000 - Flugerlaubnis an 2 Wochentagen von 17.00 bis 20.00 Uhr von April bis Sept. 2000 - Flugerlaubnis an allen Wochentagen von 17.30 bis 20.30 Uhr von April bis Sept.</p> <p>Obmänner: xxxx Niklaus Schälín 1981 Willy Egger 1986 Kurt Hasler 1990 Walter Reinhart 1998 Willi Ramsteiner <wramst@bluewin.ch></p>											
1956	<p>Gründung des Vereins: Modellfluggruppe Nidwalden (MGN) Internet: www.mg-nw.ch E-Mail: take-off@mg-nw.ch</p> <p>Standort: Militärflugplatz Buochs</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2007 =</p> <p>Geschichte: 1956 - 29. Sept.; Vereinsgründung und Beitritt zum AeCS-RV NW 1979 - Sepp Waser, Teilnahme an der WM Kat. Freiflugmodelle 1984 - Equipe Konrad Oetiker, Kat. F4C, Mannschaftsweltmeister 1986 - Equipe Konrad Oetiker, Kat. F4C, Mannschaftsweltmeister</p> <p>Obmänner: 1956 August Cueni Anton Nägeli Robert Buschor Alfred Gisel Werner Näpflin Jürg Rothebühler Andreas Gfeller Walter Müller Konrad Oetiker Franz Niederberger Rudolf Krähenbühl</p>	<p>Festschrift: AeCS-RV NW 1995</p>										
1958	<p>Gründung des Vereins: Para-Sport-Club-Triengen (PSCT) Konzessionierte Sprungschule</p> <p>Standort: Flugfeld Triengen psc.triengen@swissonline.ch</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2007 = 156</p> <p>Flugzeugpark (Stand 2002):</p> <table border="1" data-bbox="247 1982 1189 2049"> <thead> <tr> <th><u>REG</u></th> <th><u>Baujahr</u></th> <th><u>Type</u></th> <th><u>MTOW [kg]</u></th> <th><u>Pers.</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HB-FCK</td> <td></td> <td>Pilatus Porter</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>	HB-FCK		Pilatus Porter			<p>www.psctriengen.ch</p> <p>Akten des PSCT</p> <p>Protokoll der GV 1999 des AeCZS</p> <p>Daten geprüft: PSCT (Namen) Datum</p>
<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>								
HB-FCK		Pilatus Porter										

	<p>Geschichte:</p> <p>1958 - Gründung des PSCT, Gründer: Erich Grätzer, Sprungbetrieb in Sis-seln</p> <p>1972 - Sprungbetriebsaufnahme auf dem Flugfeld Triengen</p> <p>1982 - Beschaffung des clubeigenen Absprungflugzeug, Pilatus-Porter HB-FKC</p> <p>1999 - Aufnahme in die AeCS Sektion Luzern</p> <p>Obmänner:</p> <p>1958 Erich Grätzer 199x Edi Weilenmann 2000 Peter Stucki 2001 Norus Eskandari 2005 Peter Stucki 2007 Frank Hufenus 2010 Thomas Wohler</p>	
<p>1960</p>	<p>Initiativkomitee für das Projekt Zivilflugfeld Beromünster</p> <p>Initiator: AeCS Regionalverband Sektion Luzern</p> <p>Komiteemitglieder: Bucherer, Dürmüller, Rauch</p>	
<p>1961</p>	<p>Gründung der Firma: Flugplatz Luzern-Beromünster Genossenschaft Luzern (FLBG) (1966 aufgelöst)</p> <p>Präsident: Erich Bucherer, Luzern</p> <p>Zweck: Projektierung und Aufbau des Flugfeldes Luzern-Beromünster</p> <p>Geschichte:</p> <p>1961 - 3. Aug. Gründung der Genossenschaft, 1. Statuten der FLBG. Gründungsmitglieder sind: Erich Bucherer, Louis Dürmüller, Edgar Steger, Metzger u. Josef Schnarwiler (Landeigentümer). - Prüfung des 1. Projektes Flugplatz Beromünster durch das Eidg.-Luftamt - 5./6. Sept. 1. Flugtag in Beromünster - Das 1. Initiativkomitee hat finanzielle Schwierigkeiten. Die AeCS Sektion Luzern unterstützt mit finanziellen Mitteln. - Es wird ein reduziertes Projekt erarbeitet.</p> <p>1963 - 1. Aug. Das AeCS-Initiativkomitee (Bucherer, Kälin, Steger) eröffnet den Flugplatz Beromünster mit der Rasenpiste von 520 x 30 m auf der Westseite der Wyna. Es werden folgende Bauten erstellt: Hangar, Reparaturwerkstatt, Büro, Funkturm, Betankungsanlage.</p> <p>1966 - 20. März: Kollision von 2 von der FLBG gecharterten Motorflugzeugen; HB-OYC, Piper-Supercup, Pilot Adolf Siegenthaler (Schleppflugzeug des Segelflugbetriebes) mit dem HB-OYB, Pilot Walter Wespi, im Landeanflug auf den Flugplatz Beromünster. Beide Piloten sind verletzt, Sachschaden ca. Fr. 60'000.-- (Luzern Tagblatt 21.03.1966) - 20. Juli: Die FLBG meldet den Konkurs an. Es wird ein Sachwalter (Dr. Fritz Frank, Fa. Frank & Co. Luzern) eingesetzt. Nachfolgegesellschaft wird nach dem gewährten Konkursaufschub (25.07.1966) die Firma Flugbetriebs AG (FLUBAG) gegründet. Die FLBG wird liquidiert. (Kantonsblatt Luzern v. 30.07.1966).</p>	<p>Waldis u. Britschgi S. 83</p> <p>Akten des AeCZS</p> <p>Kantonsblatt Luzern 30.07.1966</p>
<p>1961</p>	<p>Gründung des Vereins: Modelfluggruppe Schwyz-Uri</p>	

	<p>Standort: Internet: www.modellflug-schwyz-uri.ch</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2002 = 70</p> <p>Geschichte: 1961 Vereinsgründung. AeCS-Mitglied in der Modellflug-Region 3</p> <p>Obmänner: - 19xx Gery Pfyl</p>	
1963	<p>Eröffnung: Flugfeld Luzern-Beromünster (LSZO)</p> <p>Standortgemeinden: Beromünster u. Neudorf</p> <p>Flugplatzeigentümer: Stadt und Kanton Luzern Flugfeldhalter: FLUBAG admin@flubag.ch</p> <p>Flugfeldleiter:</p> <p>Flugplatzinfrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ostpiste: Motorflug, 540 x 30 m, Graspiste • Hangar, Rep.-Werkstatt, Betankungsanlage, Flugfeld-Restaurant • Westpiste: Segelflug, 510 x 30 m, Graspiste • SF-Hangar, Clublokal der SG Pilatus <p>Flugbetriebspotential:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktuell jährlich ca. ? Flugbewegungen • SIL Potential ? • FLUBAG: ? Motorflugzeuge • Motorfluggruppe Beromünster: ? Motorflugzeuge • Privat Flugzeughalter: ? Motorflugzeuge, ? Segelflugzeuge • Segelfluggruppe Pilatus: ? Segelflugzeuge, ? Motorflugzeug <p>Geschichte:</p> <p>1950 - 1. Flugbewegung, Notlandung einer Piper Super Cup, Pilot Walter Friedli. - Sept. erste Versuchsflüge durch die Motorfluggruppe Luzern.</p> <p>1960 - Die AeCS Sektion Luzern gründet ein Komitee für das Projekt <i>Zivilflugfeld Beromünster</i>.</p> <p>1961 23. Jan.: 1. schriftlicher Bericht mit Kostenberechnungen des Eidg. Luftamtes über das Projekt der nachmaligen FLBG für die Erstellung eines Flugplatzes mit einer Piste von 1000 m in der Ebene zwischen Beromünster und Neudorf (Moos) mit Kosten im Endausbau von 4,8 Millionen. - 15. Mai; Vorkaufsrechtsvertrag zw. dem Landeigentümer Josef Schnarwiler und dem Initiativkomitee <i>Flugplatz Beromünster-Luzern</i> für 8600,06 m² Acker- und Wiesland der Wynaholzmatte, gültig bis 11.10.1966.. - 3. Aug.; Gründung der <i>Flugplatz Luzern-Beromünster Genossenschaft Luzern (FLBG)</i>.</p> <p>1962 - 26. Juni; Abschluss einer Vereinbarung zwischen der FLBG und Landwirt Josef Schnarwiler betr. der Beanspruchung von landw. Grundstücken für die Flugplatzbedürfnisse. - 18. Juli; das Eidg. Luftamt erteilt der LFBG die Bewilligung zum Bau</p>	<p>Waldis u. Britschgi S. 83</p> <p>Kantonsblatt Luzern 30.07.1966</p> <p>LNN 14.04.1970</p> <p>FLUBAG „Geschichte Flpl Beromünster“</p> <p>Chronik der MFGB zum 30. Jubiläum 1964 - 1994</p> <p>Akten des AeCZS: Geschichte Flpl Luzern-Beromünster</p>

	<p>der Flugplatzanlage Beromünster.</p> <p>- 1./2. Sept.; 1. Flugtag auf der Graspiste in Beromünster, Veranstalter: AeCS-RV Sektion Luzern.</p> <p>- 24. Okt.; Der Gemeinderat von Neudorf erteilt die Baubewilligung für die Erstellung eines Hangars.</p>	
1963	<p>- 1. Aug. Eröffnung des Flugplatzes Luzern-Beromünster</p> <p>Rasenpiste 520 x 30 m Westseite der Wyna.</p> <p>Initiantin für die Flugplatz-Eröffnung war die FLBG mit dem Präsident Erich Bucherer.</p>	
1964	<p>- 1. Flugplatzchef: Heinrich Schawalder</p> <p>- 4. Nov.; Gründung der Motorfluggruppe Beromünster (MFGB), mit Flugbetrieb auf dem Flugfeld Luzern-Beromünster. 17.11.1964 Genehmigung der 1. Statuten der MFGB durch den AeCS-RV Sektion Luzern.</p>	
1966	<p>- 20. März; Kollision zwischen 2 von der FLBG eingesetzten Motorflugzeugen; HB-OYC, Piper-Supercup, Pilot Adolf Siegenthaler (Schleppflugzeug des Segelflugbetriebes) mit dem HB-OYB, Pilot Walter Wespi, im Landeanflug auf den Flugplatz Beromünster. Beide Piloten sind verletzt, Sachschaden ca. Fr. 60'000.-- (Luzern Tagblatt 21.03.1966)</p> <p>- Die <i>Flugplatz Luzern-Beromünster Genossenschaft Luzern</i> meldet den Konkurs an. Am 25.07.1966 wird der Konkursaufschub gewährt und ein Sachwalter eingesetzt.</p> <p>- Neuer Flugplatzbetreiber wird die neu gegründete Flugbetriebs AG Beromünster FLUBAG als Nachfolgerin der liquidierten FLBG.</p> <p>- Inbetriebnahme der Ostpiste für den Motorflugbetrieb, Länge 750 m</p> <p>- Gründung der Segelfluggruppe Pilatus (SG Pil), mit Flugbetrieb auf der Westpiste des Flugfeldes Luzern-Beromünster.</p>	
1967	<p>- 1. Okt., Das L+A erteilt die Betriebsbewilligung für die Ostpiste.</p>	
1970	<p>- Kanton und Stadt Luzern erwerben das Flugplatzareal.</p> <p><u>Eigentumsanteile:</u></p> <p>Kanton Luzern 2/3 (Fr. 744'000.--)</p> <p>Stadt Luzern 1/3 (Fr. 387'000.--)</p>	
1973	<p>- 21. Mai; Abschluss eines Mitbenützungsvertrages zwischen der FLUBAG und der AeCS Sektion Luzern zum gemeinsamen Betrieb des Flugfeldes.</p>	
1974	<p>- 1. Okt.; Abschluss des Baurechts- und Pachtvertrages zwischen der FLUBAG den Flugfeld-Eigentümern.</p>	
1976	<p>- 15. März; Abschluss eines separaten Baurechts und Pachtvertrages für die Westseite des Flpl Beromünster zwischen der SG-Pilatus und den Flugplatz-Eigentümern (Kanton u. Stadt Luzern). Die SG-Pilatus sichert sich mit diesen Verträgen den selbständigen Flugbetrieb auf der Westpiste des Flpl Beromünster.</p>	
1992	<p>- 9. Nov.; Marie Jurt-Disler, Eigentümerin der Parzelle Nr. 143/GB Neudorf, erhebt Klage gegen die FLUBAG beim Amtsgericht Sursee betr. Eigentumsverletzung durch zu tiefe Überflüge über ihrer Liegenschaft (Besitzesstörung gemäss Art. 641 ZGB).</p>	
1997	<p>- 1. Dez.; Brief der AeCS Sektion Luzern an den Regierungsrat des Kantons Luzern und an den Stadtrat von Luzern betr. Wahrung der Mitbenützungsrechte bei den Vertragserneuerungen mit der FLUBAG.</p>	
1998	<p>- 14. Sept.; Vor dem Grossrat des Kantons Luzern wird das Postulat Christa Stocker (GB) i.S. Einstellung des Flugbetriebes auf dem Flugfeld Luzern/Beromünster abgelehnt (VA Aktennotiz vom 14.09.1998).</p>	
1999	<p>- Einschränkung des Anfluges auf der Ost-Piste 034 aufgrund einer Klage der Flugplatzanrainer Fam. Jurt (Prozessbeginn Nov. 1992, letztinstanzliches Urteil Obergericht Kt. Luzern vom 20.01.1999).</p> <p>- 1. Nov.; Sperrung der Piste 034 (Ostseite) durch das BAZL wegen Klagen der Flugplatzanrainer Jurt aus den Auflagen gemäss Urteil des OG vom 20.01.1999.</p>	
2001	<p>- Das BAZL genehmigt das neue Anflugverfahren auf die Piste 034 rechts.</p>	
2008	<p>- 28. Febr.; Öffentliche Info-Veranstaltung des Flpl-Halters FLUBAG zum SIL-Koordinationsprotokoll-Verfahren. Es entsteht in Beromünster eine Oppositionsbewegung wegen des Fluglärms (<i>IG Flug-</i></p>	<p>Bericht in der <i>NLZ</i> vom 31.07.2008</p>

	<p>Obmänner: 1964 Angelo Poli 1966 Adolf Siegenthaler 1967 Franz Kälin 1971 Heinrich Schawalder 1982 Oscar Wagner 1988 Bernhard Fürst 1991 Urs Mosimann 1992 Jürg Wildi juerg.wildi@swissonline.ch</p>																																				
1966	<p>Gründung der Firma: Flugbetriebs AG Beromünster / FLUBAG Flugbetriebsunternehmung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Motorflugbetrieb - konzessionierte Motorflugschule - Werkstatt für Flugzeugunterhalt - Flugplatz-Restaurant - Flugfeldhalter Flugfeld Luzern-Beromünster <p>Standort der Unternehmung: 6025 Neudorf Flugfeld Beromünster (Ostpiste) Internet: www.flubag.ch E-Mail: flubag@flubag.ch</p> <p>Flugzeugpark (Stand 2003):</p> <table border="1" data-bbox="239 1019 1189 1243"> <thead> <tr> <th><u>REG</u></th> <th><u>Baujahr</u></th> <th><u>Type</u></th> <th><u>MTOW [kg]</u></th> <th><u>Pers.</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>HB – CQL</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>HB – CCF</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>HB – CIE</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>HB – CGD</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>HB – OYB</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>HB – ORA</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>Geschichte: 1961 - Gründung der Flugplatzgenossenschaft Luzern-Beromünster 1966 - Die Genossenschaft ist im Konkurs. - 25. Juli; Der Konkursrichter gewährt den Konkursaufschub und es wird ein Sachwalter eingesetzt. - Gründung der Flugbetriebs AG Beromünster / FLUBAG als Auf-fanggesellschaft der konkursiten <i>Flugplatzgenossenschaft Luzern-Beromünster</i>. 1975 - Absturz des FLUBAG-Motorflugzeuges Fuji FA 20 HB-ETV bei Neu-dorf. Pilot + Otto-Reinhard Wetter. 2010 Der AeCZS gibt die 1968 von der FLUBAG errichtete Inhaberobligation im Nominalwert von Fr. 20'000.-- als Entschädigung für die LSZO SIL-Verfahrenskosten an die FLUBAG zurück. Die Inhaber-Obligation stammte aus der Liquidation der <i>Ex-Flugplatz-Genossenschaft Luzern</i>. Mit Rückgabe der Obligation entfällt die Schuldverpflichtung der FLUBAG. - 10. Dez.: Abschluss des Zusatzvertrages über die Flugfeldnutzung und den Flugbetrieb zwischen dem Flugfeldhalter FLUBAG und dem AeCZS sowie den LSZO-Aviatikgruppen (SG-Pilatus, Paraclub, Motorfluggruppe). Der Zusatzvertrag ergänzt den Rahmenvertrag vom 20.07.2004 zwischen der FLUBAG (Flugfeldhalter) und dem AeCZS betr. den Flugbetrieb der AeCZS-Aviatikgruppen in LSZO.</p> <p>Verwaltungsratspräsidenten: 19xx – 1982 Heinrich Schawalder</p>	<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>	HB – CQL					HB – CCF					HB – CIE					HB – CGD					HB – OYB					HB – ORA					<p>Luzerner Kantons-blatt vom 30.07.1966</p> <p>Daten geprüft: FLBAG (Namen) Datum:</p>
<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>																																	
HB – CQL																																					
HB – CCF																																					
HB – CIE																																					
HB – CGD																																					
HB – OYB																																					
HB – ORA																																					

	1982 – 2003 Robert Gut 2003 – Hansruedi Müller hmr@airportheli.ch											
1967	<p>Gründung des Vereins: Segelfluggruppe Pilatus (SGP) Konzessionierte Segelflugschule</p> <p>Standort: Flugfeld Beromünster, Westpiste Internet: www.sgpilatus.ch</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2007 54</p> <p>Flugzeugpark (Stand 2002):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>REG</u></th> <th><u>Baujahr</u></th> <th><u>Type</u></th> <th><u>MTOW [kg]</u></th> <th><u>Pers.</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p>Geschichte:</p> <p>1967 - 18. Aug.; Gründung der SGP unter dem Obmann Karl Tischer im Restaurant Fasan in Emmenbrücke. Fusion mit einem Teil der ehemaligen SG Luzern-Mitgliedern (Vorgeschichte siehe vorstehend Jahr 1931 „Segelfluggruppe Luzern“).</p> <p>1968 - 31. Mai; Aufnahme der SGP in den AeCS-Regionalverband Sektion Luzern.</p> <p>1976 - Abschluss von selbständigen Pachtverhältnissen für die Flugplatz-Westseite in Beromünster (Vertrag v. 15.03.1976) - Abschluss eines Baurechtsvertrag mit den Flpl Eigentümern für die Flugplatz-Westseite in Beromünster (Vertrag v. 12.04.1976)</p> <p>1980 - 18. April; Auflösung der Segelfluggruppe Luzern (SGL), Fusion mit der SGP. Die an der letzten GV der SGL verbliebenen 14 Mitglieder schliessen sich der SGP an. Die SGL bringt die Segelflugzeuge ASW-15 HB 998 und Pilatus-B4 HB 1129 in die SGP ein.</p> <p>Obmänner: 1967 Karl Tischer 19xx Kurt Rost 19xx Franz Arnet farnet@datacom.ch</p>	<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>						<p>Akten der aufgelösten Segelfluggruppe Luzern</p> <p>Akten des AeCZS</p> <p>Daten geprüft: SGP (Namen) Datum:</p>
<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>								
1970	<p>Kanton u. Stadt Luzern beschliessen den Kauf des Flugplatz Areal in Beromünster</p> <p>Zweck: - Aufbau eines Regionalflugplatzes. - Geschichte siehe Jahr 1963, Flugbetrieb Flugfeld Luzern-Beromünster</p> <p>Eigentumsanteile: - Kanton Luzern 2/3 (Fr. 744'000.--) - Stadt Luzern 1/3 (Fr. 387'000.--)</p>	LNN-Bericht v. 14.04.1970										
1970	<p>Gründung des Vereins: Motorfluggruppe Pilatus (MFG-Pil) - Werksfluggruppe der Pilatus Flugzeugwerke AG Stans - Konzessionierte Motorflugschule</p> <p>Aktivmitglieder: (Stand 2007) 68</p> <p>Standort: Flugfeld Sarnen-Kägiswil Internet:</p> <p>Flugzeugpark (Stand 2004):</p>	<p>1) AERO Revue 11/2003</p> <p>Dokumentation der MFG-Pil</p> <p>Daten geprüft: MFG-Pil H. Spring Datum: 30.03.2005</p>										

	<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>	
	HB-ONA	1944	Piper J3C	580	2	
	HB-UCM	1978	Gulfstream AA-5B	1089	4	
	HB-EZW	1983	Socata TB10 Tobago	1150	4	
	Geschichte:					
	1970	- 30. Nov.; Gründung der MFG-Pilatus als Motorflugsportgruppe des Werkpersonals der PILATUS FLUGZEUGWERKE AG, Stans. Gründer: Dr. Karl Zimmermann. - Flugbetriebsaufnahme auf dem Flugfeld Triengen. Die Luftwaffe lehnte die zivile Mitbenützung des Mil Flpl Buochs ab.				
	1971	- Kauf der Piper HB-ONA, Baujahr 1944. Das Flugzeug erreichte 1999 nach 55 Betriebsjahren 7570 Flugstunden bei ca. 33'000 Starts.				
	1972	- 30. Juni - 1. Juli; 1. Flugtag auf dem Flugfeld Furen in Schüpfheim.				
	1974	- 11. Febr.; Zulassung zum Flugbetrieb auf dem Mil Flpl Kägiswil als Untergruppe der MFGL, Einmieten des U6 als Flz.-Hangar. - Kauf der Grumman American Traveller HB-UBY				
	1979	- Kauf der Piper Archer HB-PEI				
	1982	- 2./3. Okt.; 2. Flugtag auf dem Flugfeld Furen in Schüpfheim. - 3. Okt.; Die Piper Archer HB-PEI wird bei den Pilatus-Werken in Stans beim Brandanschlag „Morgenrot am Bürgenstock“ zerstört.				
	1983	- Kauf der Tobago TB-10 HB-EZW als Ersatz für die zerstörte Piper Archer HB-PEI.				
	1987	- 5./6. Sept.; 3. Flugtag auf dem Flugfeld Furen in Schüpfheim.				
	1989	5. Mai; Kollision der im Ausflug aus dem Flugfeld Kägiswil befindlichen HB-UBY mit einem im Landeanflug auf den Mil Flpl Alpnach befindlichen Schulflugzeug PC-7 der Luftwaffe. Absturz der HB-UBY mit dem Fluglehrer und MFG-Pil-Präsidenten +René Cerf und dem Flugschüler +Hanspeter Schmid. - Kauf der Grumman Tiger HB-UCM als Ersatz für die abgestürzte HB-UBY				
	1990	- Die Totalflugleistungen der MFG-Pil erreichen den Höchststand von 874 Flugstunden.				
	1999	- Tiefststand der Totalflugleistungen mit 379 Flugstunden.				
	2003	- 6./7. Sept.; Flugtage in Zusammenarbeit mit der Modellfluggruppe Entlebuch auf dem improvisierten Flugfeld Furen in Schüpfheim (Entlebuch) mit 4 Helikoptern, 1 Pilatusporter und 1 Piper L4 (1). 102 Start/Landungen.				
	2013	Die Obwaldner Stimmbevölkerung spricht sich in einer Abstimmung gegen den Kauf des Flugplatzareals durch den Kanton aus. Ein starkes Zeichen zum Fortbestand der Motorfluggruppe Pilatus und der zivilen Aviatik im Kanton Obwalden.				
	Obmänner:					
	19xx	Armin von Rotz				
	19xx-1989	René Cerf				
	1997-2002	Daniel Hänni				
	2002-2008	Peter Eggenschwiler				
	2009-	Kundert Daniel daniel.kundert@pilatus-aircraft.com				
1972	Gründung des Vereins: Para-Club Beromünster (PCB)					Daten geprüft: PCB (Namen) Datum:
	Standort: Flugfeld Beromünster Internet: www.paraclub.ch					<i>In Bearbeitung beim PCB</i>
	Aktivmitglieder: Stand 2007 = 88					

	<p>Geschichte: 1972 - Gründung des PCB in Neudorf. 2005 - 18. – 21. Aug.; Durchführung der Schweizermeisterschaft der Fallschirm-Sommersportarten auf dem Flugfeld Beromünster. 2006 - 1.- 3. Sept.; Durchführung der Schweizermeisterschaft in den Freifalldisziplinen. 2008 21. Sept.; Absturz des Absetzflugzeuges PAC bei Gumefens/FR (Pilot + Fabian Galliker * 1983, Passagierin + Simone Buser * 1971).</p> <p>Obmänner: 199x 199x-2002 Jens Stahel 2002- Reto Müller reto@paraclub.ch</p>	
1972	<p>Gründung des Vereins: Segelfluggruppe Landenberg (SGL) (aufgelöst 2008)</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2007 = 2</p> <p>Geschichte: 1972 - 26. Mai; Gründung der SG-Landenberg in Sarnen durch eine Gruppe von ehemaligen Mitgliedern der Segelfluggruppe-Obwalden. In der SGOW wurde damit eine jahrelange Auseinandersetzung um den Ausschluss eines Mitgliedes beendet. 1974 - Aufnahme in den AeCS-Regionalverband Sektion Luzern. Die SG-Landenberg finden keinen festen Flugplatzstandort und kann sich damit nicht entwickeln. 2008 - In der Mitgliederkontrolle des AeCS ist bei der SGL nur noch 1 Aktivmitglied aufgeführt. Der Vereins ist gemäss Art. 76 ZGB erloschen.</p> <p>Obmänner: 1972 - 2008 August Fuchs</p>	<p>Akten SGOW Archiv AeCZS</p>
1972	<p>Luftfahrrhalle im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern</p> <p>1972 - 1. Sept.; Eröffnung der Halle Luft- und Raumfahrt. 1975 - 2. Juni; Transport der Convair CV-990 Coronado auf dem Vierwaldstättersee vom Mil-Flpl Alpnach zum Lido-Vorplatz in Luzern, Verkehrshaus, durch das Mot.-Lastschiff Det. 75. 2000 - Okt.; Eröffnung des Hiflyer-Betriebes (Gas-Fesselballon). 2004 - Der Hiflyer-Betrieb muss wegen eines Unfalls (tödlicher Absturz eines Passagiers aus dem Ballonkorb) eingestellt werden. Der Ballon startete kurz vor einer Gewitterfront und wurde von den Windböen gegen die Verkehrshausbauten geworfen. 2005 - März; Abbruch des Hyflyer-Betriebes - Neukonzept der Luftfahrt-Ausstellung</p>	<p>Waldis u. Britschgi (S. 105 - 112)</p>
1973	<p>Aero-Club der Schweiz (AeCS) Eröffnung des AeCS-Zentralsekretariates in Luzern Verkehrshaus der Schweiz, 6006 Luzern, Lidostrasse 5</p> <p>Geschichte: 1901 - 31. März; Gründung des Schweizerischen Aero-Club in Bern im Café Rudolf, Gründer Oberst Theodor Schaeck. 1932 - Umbenennung in Aero-Club der Schweiz (AeCS). 1971 - 26. Sept. – 2. Okt.; Organisation der FAI-GV (<i>Federation Aéronautique Internationale</i>) in Luzern 1973 - Verlegung des Zentralsekretariates des AeCS von Zürich nach</p>	<p>www.aeroclub.ch Festschrift 75 Jahre AeCS Waldis u. Britschgi (S. 104) Hanns A. Wirz Daten geprüft: AeCS Marco Schnieder Datum: 14.02.2005</p>

	<p>Luzern, Verkehrshaus. 1976 31. März; 75. Jahrestag des AeCS in Luzern. 2001 - 100. Jahrestag des AeCS (23.03.2001 Jubiläums-DV in Sarnen). - 17. Okt.; Organisation der FAI-Generalkonferenz in Montreux. 2010 - Durchführung des Aviatik-Jubiläums 100 Jahr Luftfahrt in der Schweiz.</p> <p>Zentralsekretäre:</p> <p>1970-1987 Hanns A. Wirz (ab 01.04.70 - 31.10.87) 1988-1989 Daniel Gschwind (16.05.88 bis 31.03.1989) 1989 Reison Helene (StV Zentr.-Sekr. ab 01.04.1989) 1990-2000 Thomas Bosshard (ab 01.06.1990 bis 31.08.2000) 2000-2012 Felix Kiser (ab 01.09.2000 –</p>	
<p>1974</p>	<p>Gründung des Vereins: Fallschirmgruppe Freiamt (FGF) Konzessionierte Sprungschule</p> <p>Standort: Flugfeld Buttwil Internet: www.fgf.ch</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2008 = 41</p> <p>Geschichte: 1974 - Gründung der Fallschirmgruppe Freiamt - Sprungbetrieb auf dem Flugfeld Buttwil 1997 - Konzession für eine eigene Sprungschule 2002 - Aufnahme in die AeCS Sektion Luzern (AeCZS)</p> <p>Obmänner: 1974- ? 2002- Eveline Ritter-Zaug evelineritter@freesurf.ch</p>	<p>Protokoll der AeCZS GV 2002</p> <p>Daten geprüft: FGF (Namen) Datum:</p>
<p>1977</p>	<p>Gründung des Vereins: Fallschirmgruppe Titlis (FGT)</p> <p>Standort: Flugfeld Sarnen-Kägiswil Internet: www.fg.titlis.ch</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2008 = 19</p> <p>Geschichte: 1977 - Zusammenschluss militärischer Fallschirmspringer aus der Region Nid-, Obwalden und Luzern zum Zweck ausserdienstlicher Sprungtätigkeit im Sand bei Kerns 1988 - Zulassung zum Sprungbetrieb auf dem Mil Flpl Kägiswil</p> <p>Obmänner: 1977- 19xx- Roland Lüthi</p>	<p>Daten geprüft: FGT (Namen) Datum:</p>
<p>1981</p>	<p>Gründung der Firma: HELOG AG (in Konkurs; März 2008)</p> <p>Nachfolgeunternehmung:</p>	<p>(*) Chronik der HELOG zum 20. Jahrestag Jubiläum von 2002.</p> <p>Aero Revue</p>

	<p>Heliswiss International AG Helikopterunternehmung Küssnacht-Haltikon Spezialunternehmung für Schwerlasttransporte (international tätig)</p> <p>Helibasis: LSXN Haltikon-32, CH-6403 Küssnacht a.R. Internet: www.heliswissinternational.com Tel +41 41 854 32 23</p> <p>Arbeitsplätze: Anz. ?</p> <p>Helikopterpark (Stand 2010):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>REG</u></th> <th><u>Baujahr</u></th> <th><u>Type</u></th> <th><u>MTOW [kg]</u></th> <th><u>Pers.</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HB-</td> <td></td> <td>Kamov KA 32 A</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HB-</td> <td></td> <td>Super Puma C1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Mil Mi 26 T</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Geschichte:</p> <p>1981 - 15. Dez.; Gründung der HELOG AG in Küssnacht, Gründer: Ernst Schilliger, VR-Präsident der Schilliger Holz AG, Küssnacht-Haltikon</p> <p>1982 16. Juli; 1. Super-Puma HB-XNE</p> <p>1984 - Juni; Helitransporte mit dem Papst beim Besuch in der Schweiz</p> <p>1985 - Gründung der Service-Helicopter Genf u. Heli Bernina</p> <p>1988 - Mai; Einweihung Heli-Hangar, Basis Haltikon</p> <p>1994 - Gründung der HELOG France SA, F-68870 Bartenheim</p> <p>1995 - 1. K-Max HB-XHJ in der Schweiz</p> <p>1997 - Gründung der Heli Air Zägel Lufttransporte GMBH D-83404 Ainring</p> <p>1999 - ICRC-Einsatz in Albanien</p> <p>2002 - HELOG feiert sein 20 Jahre Firmenjubiläum (*)</p> <p>2005 - Abtrennen des Leichtlasttransportbereiches in der Zusammenarbeit mit der Heli Gotthard AG, Erstfeld.</p> <p>2007 - 5. März; Absturz des Super Puma in Zell am See/A. 7 Angestellte der HELOG finden den Tod.</p> <p>2008 - März; Die Fa. HELOG muss den Konkurs anmelden.</p> <p>- Die Fa. HELISWISS übernimmt die Betriebsfortsetzung auf der ehemaligen HELOG-Basis in Haltikon.</p> <p>Betriebsleiter:</p> <p>2005 Beat Ruckli 2008</p>	<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>	HB-		Kamov KA 32 A			HB-		Super Puma C1					Mil Mi 26 T			Jul./Aug. 2002
<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>																		
HB-		Kamov KA 32 A																				
HB-		Super Puma C1																				
		Mil Mi 26 T																				
1983	<p>Gründung des Vereins: Ballongruppe Zentralschweiz (BGZ) www.bg-zentralschweiz.ch</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2008 = 7</p> <p>Ballon-Park:</p> <ul style="list-style-type: none"> - HB – BDL „Pilatus-Markt“ (Pilatus-Markt, Kriens, 1983-1990) - HB – BMF „Kronospan“ (Kronospan-Werke, 1988-1994) - HB – BRG „Mauderli“ (Kunststoffwerke Mauderli, 1990-1995) - HB – BLK „Mauderli“ (Kunststoffwerke Mauderli, 1995- 2008 noch fahrtüchtig) - HB – BAQ „Kronospan“ (Kronospan-Werke, 1995-2001) - HB – BAQ „Kronoswiss“ (Kronospan-Werke, 2001- 2008 noch fahrtüchtig) <p>Geschichte:</p> <p>1983 - April; Gründung der BGZ im Hotel „Bad“ Wolhusen, Gründer: Anton Winiger</p> <p>2003 - Anton Winiger, 30 Jahre Pilot auf Gas- und Heissluftbalonen, 20 Jahre techn. Leiter der BGZ - Sepp Aregger erreicht 1000 Fahrstunden im Weidenkorb</p>	Daten geprüft: PCB, Sepp Aregger Datum: 15.04.03																				

	<p>- 17. Mai; 20 Jubiläum der BGZ 2004 - 2.- 5. Sept.; Durchführung der Heißluftballon-SM in Buttisholz. 2008 - 1. Juni; 25 Jubiläum der BGZ</p> <p>Obmänner: 1983-1987 Jack Caviezel 1987-2003 Thomas Hürlimann 2003-2xxx Christian Klemenjak (invo@bg-zentralschweiz.ch)</p>																										
<p>1984</p>	<p>Gründung der Firma: Heli Gotthard AG Helikopterunternehmung Erstfeld/UR Lastentransport, Taxiflüge, Rundflüge, Helisking</p> <p>Helikopterbasen in: CH-6472 Erstfeld (LSXE), Breiteli 21 Geschäftsführer: Lerch Markus Flugbetriebsleiter: Schuler Klaus</p> <p> CH-5735 Pfaffnau (LSXP), Brunnmatt 2 Basisleiter: Steiner Oskar</p> <p> CH-6403 Küssnacht a.R./Haltikon (LSXN), Basisleiter: Sialm Corsin</p> <p>Internet: www.heligotthard.ch</p> <p>Arbeitsplätze: (Stand 2005) Anz. ?</p> <p>Helikopterpark (Stand 2005):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>REG</u></th> <th><u>Baujahr</u></th> <th><u>Type</u></th> <th><u>MTOW [kg]</u></th> <th><u>Pers.</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HB-ZDX</td> <td></td> <td>Ecureuil AS 350 B3</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HB-ZEK</td> <td></td> <td>Ecureuil AS 350 B3</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HB-ZDS</td> <td></td> <td>Colibri EC 120 B</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HB-ZFM</td> <td></td> <td>Colibri EC 120 B</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Geschichte: 1984 - Firmengründung 2005 - Eröffnung des Basis in Küssnacht/Haltikon</p>	<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>	HB-ZDX		Ecureuil AS 350 B3			HB-ZEK		Ecureuil AS 350 B3			HB-ZDS		Colibri EC 120 B			HB-ZFM		Colibri EC 120 B			<p>www.heligotthard.ch</p>
<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>																							
HB-ZDX		Ecureuil AS 350 B3																									
HB-ZEK		Ecureuil AS 350 B3																									
HB-ZDS		Colibri EC 120 B																									
HB-ZFM		Colibri EC 120 B																									
<p>1988</p>	<p>Gründung der Firma: Flugbetriebs AG Sarnen-Kägiswil / FBAG - Motorflugbetriebs-Unternehmung im Eigentum der Motorfluggruppe Sarnen-Kägiswil (FGSK) - Konzessionierte Motorflugschule</p> <p>Adresse: Flugplatz Sarnen-Kägiswil, 6060 Sarnen E-Mail: fbag@gmx.ch Internet: www.motorfliegen.ch</p> <p>Standort: Flugfeld Sarnen-Kägiswi</p> <p>Flugzeugpark (Stand 2004):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><u>REG</u></th> <th><u>Baujahr</u></th> <th><u>Type</u></th> <th><u>MTOW [kg]</u></th> <th><u>Pers.</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HB-ODH</td> <td>1943</td> <td>Piper J3C</td> <td>580</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>HB-PEN</td> <td>1980</td> <td>Piper Dakota</td> <td>1361</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>HB-PNG</td> <td>1993</td> <td>Piper Warrior</td> <td>1107</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>HB-CKL</td> <td>1979</td> <td>Cessna F 182 Q</td> <td>1338</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>	HB-ODH	1943	Piper J3C	580	2	HB-PEN	1980	Piper Dakota	1361	4	HB-PNG	1993	Piper Warrior	1107	4	HB-CKL	1979	Cessna F 182 Q	1338	4	<p>Akten des AeCZS FBAG Daten geprüft: FBAG (Namen) Datum: 30.03.2005</p>
<u>REG</u>	<u>Baujahr</u>	<u>Type</u>	<u>MTOW [kg]</u>	<u>Pers.</u>																							
HB-ODH	1943	Piper J3C	580	2																							
HB-PEN	1980	Piper Dakota	1361	4																							
HB-PNG	1993	Piper Warrior	1107	4																							
HB-CKL	1979	Cessna F 182 Q	1338	4																							

	<p>Geschichte:</p> <p>1988 - 29. März; Gründungsversammlung im Hotel Monopol Luzern, Aktienkapital Fr. 50'000.-- (Barliberierung aus den Aktiven der aufgelösten MFGL). Alleinaktionär ist der AeCS-Regionalverband Sektion Luzern. 1. VR: Bruno Weibel VRP, Philipp Amrein, Alois Schmid, Christian Enz, Gotthilf Buchmüller, Bea Zimmermann, R. Cerf.</p> <p>1997 - 6. Juni; Erhöhung des Aktienkapitals auf Fr. 100'000.-- durch die AeCS-Sektion Luzern, Anpassung der Statuten.</p> <p>1999 - 19. Nov.; Die AeCS Sektion Luzern verkauft per 01.01.2000 die Aktien der FBAG an die Fluggruppe Sarnen-Kägiswil.</p> <p>2013 - 23. Juli Flugzeugabsturz in Kägiswil: Der C-Fluglehrer Peter Wey der FBAG Sarnen-Kägiswil unternahm mit einem Flugschüler-Anwärter und einem Passagier einen Schnupperflug mit der Piper-Cadet HB-PNR. Der während einem starken Gewitter ausgeführte Landeanflug um ca. 17:25 Uhr auf die Piste 21 gelang nicht. Nach dem Durchstart stürzte das Flugzeug in der Nähe der Autostrasse in eine Wiese. Alle 3 Flz.-Insassen erlitten den Tod.</p> <p>- 27. Aug. Flugzeugabsturz (HB-PDC, Piper der FBAG) im Wald bei Ramersberg. 1 toter Passagier, Pilot und Passagierin schwer verletzt, Flugzeug Totalschaden.</p> <p>Verwaltungsratspräsidenten:</p> <p>1988- Bruno Weibel 199x. Hans Sutter 199x-2009 Guerino Ercolani 2010 Willy Stephan</p>	
<p>1988</p>	<p>Gründung des Vereins: Fluggruppe Sarnen-Kägiswil (FGSK)</p> <p>Eigentümerin der Flugbetriebs AG Sarnen-Kägiswil (FBAG) Motorflugbetrieb und Schulung</p> <p>Standort: Flugfeld Sarnen-Kägiswil</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2005: 190</p> <p>Geschichte:</p> <p>1988 - 15. April; Gründung der Fluggruppe Sarnen-Kägiswil als Vereinigung der Piloten der zuvor aufgelösten MFGL. - Charterbetrieb mit der <i>FBAG Sarnen-Kägiswil</i>. - Aufnahme in die AeCS Sektion Luzern.</p> <p>2000 - 3. Febr.; Kauf der gesamten Aktien der <i>FBAG Sarnen-Kägiswil</i> vom AeCS-Regionalverband Sektion Luzern und 100 % Eigentums-Übernahme an der <i>FBAG Sarnen-Kägiswil</i> per 01.01.2000.</p> <p>2005 - 2. Febr.; Organisation des Fly-in 05 des Schweiz. Motorflugverbandes (Landing von ca. 50 Motorflugzeugen auf dem Flugfeld von Sarnen-Kägiswil).</p> <p>Obmänner:</p> <p>1988- Bruno Weibel</p> <p>19xx - 2004 Stefan Brunner 2004 - 2007 Adolf Niederberger 2008 Peter Enz 2009 Markus Leupi 2010 - Carlos Rieder carlos.rieder@isec.ch</p>	<p>Akten des AeCZS</p> <p>www.motorfliegen.ch</p> <p>Daten geprüft: FGSK (Namen) Datum:</p>
<p>1990</p>	<p>Gründung des Vereins: Ballongruppe Sempach (BGS)</p>	<p>Festschrift: AeCS-RV NW 1995</p>

	<p>www.</p> <p>Aktivmitglieder: Stand 2004 = 7</p> <p>Ballon-Park: - HB -</p> <p>Geschichte: 1990 - Gründung der BGS 1992 - Beitritt zum AeCS-RV Nidwalden</p> <p>Obmänner: 1992- Erich Bucher</p>	
	<p>RUAG AEROSPACE Alpnach Adresse: RUAG Aerospace Center Helikopter, 6055 Alpnach Standort: Militär Flugplatz Alpnach E-Mail: marketing.aerospace@ruag.com Internet: www.ruag.com</p> <p>Firmenzweck: Helikopterunterhaltsbetrieb für die Luftwaffe und Private - Luftwaffe: Super Puma, Cougar, Alouette, Dauphin, Eurocopter EC 635</p> <p>Betriebsgrösse: 2008 110 Beschäftigte davon 17 Lehrlinge.</p> <p>Geschichte: 1996 - Gründung der Firma unter der Bezeichnung „Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme (SF)“ 2005 - Juli, Standortentscheid der Luftwaffe: Der LW-Betrieb Alpnach bleibt als Dienststelle des Mil Flugplatzes Emmen für den Helikopterbetrieb. 2008 - Inbetriebnahme der neuen Montagehalle, für die Endmontage von 16 Helikoptern (Eurocopter EC 635) der Luftwaffe.</p> <p>Betriebsleiter: 2005- Heinz T. Scholl</p>	<p>Sondereinlage der NLZ vom 13.04.2005 „Wirtschaftsraum Obwalden“</p>
<p>1997</p>	<p>Gründung der Firma: Airport-Buochs AG (ABAG)</p> <p>Firmenzweck: Zivlflugbetrieb auf dem Militärflugplatz Buochs (LSMU) Firmensitz: c/o PILATUS-Flugzeugwerke AG, Stans www.airportbuochs.ch Adresse: Airport Buochs AG, 6371 Stans, Postfach 992 E-Mail: info@airportbuochs.ch</p> <p>- Ziviler Flugplatzhalter für den Militärflugplatz Buochs - Ziviler Flugplatzchef: Thomas Bienz (CEO der ABAG) thomas.bienz@airportbuochs.ch</p> <p>Ziviles Flugpotential Fipl Buochs: SIL-2000 = 8000 Flugbewegungen</p> <p>Geschichte: 1997 22. Dez.; Gründung der Aktiengesellschaft unter der Bezeichnung Flugplatzgesellschaft Buochs AG. Aktionäre: - PILATUS-Flugzeugwerke AG (50%), - Stiftung zur Erhaltung u. Förderung der Wirtschaft Region Nidwal-</p>	<p>NLZ 29.12.1997</p> <p>Akten des AeCZS</p>

	<p>den/Engelberg (50%).</p> <p>1998 - Abschluss des Benütungsvertrages mit dem VBS – BABLW für die zivile Benützung des Mi Flpl Buochs.</p> <p>2001 - 1. Sept.; Namensänderung auf Airport-Buochs AG (ABAG).</p> <p>2002 - 25. Okt.; Abschluss des Benütungsvertrages zwischen der ABAG und der Segelfluggruppe Nidwalden (SGN) für den Segelflugbetrieb auf dem Flpl Buochs.</p> <p>VR-Präsidenten: 1997-2001 Werner Odermatt, Reg.-Rat Kt. NW 2002 Marc Blöchliger 2003 Markus Kälin</p>	
1998	<p>Grossrat des Kt. Luzern zum Postulat Stocker (GB) Antrag auf Einstellung des Flugbetriebes auf dem Flpl Beromünster.</p> <p>- Die GB-Grossrätin Stocker verlangte in ihrem GR-Postulat vom 07.07.1997 die Einstellung des Flugbetriebes auf dem Flpl Beromünster. Die Überweisung des Postulates wird an der GR-Sitzung vom 14.09.1998 nach der Eintretensdebatte grossmehrheitlich abgelehnt.</p>	<p>NZL 27.08.97</p> <p>Akten des AeCZS</p>
2000	<p>Gründung des Vereins: Flugplatzkomitee Nidwalden</p> <p>2000 bis 2006: Verein „Ja zur zivilen Nutzung des Flugplatzes Buochs“ www.pro-flugplatz-buochs.ch</p> <p>Vereinszweck: Zusammenarbeit mit der AIRPORT BUOCHS AG , den PILATUS FLUGZEUGWERKEN und der Wirtschaftsförderung Nidwalden für die Erweiterung der zivilen Nutzung des Flugplatzes Buochs.</p> <p>Adresse: „Flugplatzkomitee Nidwalden“ Postfach 649, 6370 Stansstad E-Mail: pro-flugplatz-buochs@bluewin.ch</p> <p>Anzahl Mitglieder: 2006 = 603 (Einzelpersonen und Firmen)</p> <p>Geschichte: 2000 - 28. März; Vereinsgründung 2006 - Namensänderung Flugplatzkomitee Nidwalden</p> <p>Vereinspräsidenten: 2000-2003 Dr. Alfred Müller 2003- Ferdinand Meier</p>	
2000	<p>Gründung der Firma: LIGHTWING AIRCRAFT AG, Stans CH-6370 Stans, Spichermatt 14 E-Mail: info@lightwing.ch</p> <p>Firmenzweck: Entwicklung, Bau u. Vertrieb von Ecolight-Fluggeräten</p> <p>Geschichte: 2000 - Sept. Firmen-Gründung - Firmengründer: Marco Trüssel, Hans Gygax, Alois Amtstutz</p>	<p>Firmenunterlagen: www.lightwing.ch</p> <p>Daten geprüft: Lightwing: M. Trüssel Datum: 23.02.2005</p>

	<p>Produkte: - IKARUS Comaco C42 - Lightwing AC4, Ecolight (CS-LSA)</p> <p>Betriebsleiter: 2000 Trüssel Marco CEO</p>	
2004	<p>Gründung des Vereins Mirage Verein Buochs</p> <p>Vereinigung ehemaliger Mirage-Piloten, Kommandanten der Mirage-Staffeln, Techniker und Spezialisten der Mirage-Einheiten die in Buochs stationiert waren.</p> <p>E-Mail: mirage-buochs@bluewin.ch Internet: www.mirage-buochs.ch</p> <p>Vereinszweck: Sicherung des Kulturgutes des Mirage-Zeitalters auf dem Flugplatz Buochs, dieses zu pflegen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.</p> <p>Anzahl Mitglieder:</p> <p>Geschichte:</p> <p>2004 - 5. Nov.; Gründung des Vereins in Buochs, im Restaurant Nidair. - 26. Nov.; Kauf des Mirage-Aufklärers R-2109.</p> <p>2005 - 20. Mai; der Mirage-Aufklärer R-2109 wird mit dem Triebwerk ATAR s/n 12009 komplettiert.</p> <p>2007 - 15. Sept. Übernahme des Bremshauses auf dem Mil Flpl Buochs als Hangar für den Mirage R-2109.</p> <p>Vereinspräsidenten: 2004 Meyer Ferdinand, Stuidäwäg 11, 6386 Wolfenschiessen</p>	Nachgeführt bis: Datum: 05.08.2006
2007	<p>Gründung der Flugplatzgenossenschaft Obwalden (FGOW)</p> <p>Zweck der Genossenschaft:</p> <p>Art. 1 der Genossenschaftsstatuten: <i>Die FGOW bezweckt in gemeinsamer Selbsthilfe die Förderung und Sicherstellung der Ausübung von sportaviatischen Disziplinen im Kanton Obwalden, insbesondere die Sicherstellung der zivilen Nutzung eines Flugplatzes in Obwalden. Dies beinhaltet die Nutzung der betreffenden Flugplatz-Infrastrukturen für die dem Aero-Club Zentralschweiz (AeCZS) angeschlossenen Aviatikgruppen aller Sparten und privaten Flugzeughaltern.</i></p> <p>- Der Aero-Club Zentralschweiz (AeCZS) war auf dem Ex-Militärflugplatzes Kägiswil, seit der Zulassung der zivilaviatischen Nutzung im Jahr 1954, Flugplatzhalter und Flugplatzbetreiber in Kägiswil. Mit der Einstellung des Militärflugbetriebes per Ende 1994 musste die Zivilaviatik den Unterhalt der Flugplatzanlage und den Flugbetrieb in vollständiger Eigenverantwortung übernehmen. Der AeCZS als Regionalverband des AeCS konnte diese Flugplatzführungsaufgaben in Kägiswil nur mit seinem eigenen Vorstandsausschuss wahrnehmen. Dies führte zu einer Überbelastung im AeCZS-Vorstand und zum Entscheid, dass die Flugplatznutzer (4 Aviatikvereine der Sparten Motorflug (FGSK, MFG-Pilatus), Segelflug (SGOW) und Parasport (FG Titlis)) sich in einer Genossenschaft zusammen schliessen, um den Flugfeldbetrieb in eigener Verantwortung zu übernehmen.</p> <p>Geschichte:</p>	Akten-Archiv AeCZS

<p>2007</p> <p>2009</p> <p>2012</p> <p>2013</p> <p>Genossenschafts-Verwalter:</p> <p>2007</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 27. Juni; Gründungsversammlung der FGOW in Sarnen im Hotel Metzgern, Anwesend sind 66 Mitglieder der 4 Aviatikgruppen von Kägiswil. - 25. Juli; Eintragung der FGOW im Handelsregister - Abschluss des Mietvertrages für die Infrastruktur des Flpl Kägiswil mit der <i>armasuisse-Immobilien</i>. Eigenständige Übernahme der Verwaltung für die Flugfeldanlage LSPG. - 17. Aug.: Der Regierungsrat des Kt. OW erlässt eine Medienmitteilung, wonach dem Kantonsrat der Antrag unterbreitet wird, vom VBS den Ex Mil Flpl Kägiswil abzukaufen mit der Absicht, den Flugbetrieb aufzuheben und die Flpl-Infrastruktur weitgehend abzubauen, um landwirtschaftliches Kulturland zu gewinnen. - 13.09.12: Verhandlung im Kantonsrat OW über den Flugplatzkauf Zwei Anträge der SVP und der FDP auf Änderung des RR-Antrages, der Flugbetrieb sei weiterhin zuzulassen, werden knapp abgelehnt. - Dem Flugplatzkauf wird mit 30 zu 0 Stimmen zugestimmt. 19 KR enthielten sich der Abstimmung. - Die Flugplatz-Genossenschaft Obwalden bildet vorerst eine Kommission, um den KR-Beschluss politisch zu bekämpfen. Es wird das Referendum gegen den KR-Beschluss vom 13.09.12 erhoben. Das Referendumsbegehren wird von 2755 Obwaldner-Stimmbürger unterschrieben. - Die FGOW setzt eine Task-Force ein und gründet für den Abstimmungskampf gegen den Kantonsratsbeschluss vom 13.09.2012 den Verein <i>Pro Flugplatz Kägiswil</i> - 3. März; Volksabstimmung im Kt. OW über den Kantonsratsbeschluss vom 13.09.2012: <i>Kauf der Flpl-Anlage Kägiswil und Auflösung des Flugbetriebes, um aus der Flugplatzfläche Landwirtschaftsland zu gewinnen</i>. Die Stimmbürger des Kt. Obwalden lehnen den Antrag des Regierungsrates und den Kantonsratsbeschluss vom 13.09.2012 mit 7750 Nein gegen 4666 Ja, bei einer Stimmbeteiligung von 51,33 % ab. <p>2007 - Waser Rudolf (SGOW)</p>	
<p>2010</p>	<p>Gedenkjahr des AeCS „100 Jahre Aviatik in der Schweiz“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sonderflugschau im Verkehrshaus der Schweiz 24.07.2010 - Flugmeeting in Emmen (Hauptveranstaltung im Gedenkjahr) -Vorführungen über alle Sparten der Zivil- und Luftwaffenaviatik aus den Anfangs- bis in die Neuzeiten. - ca. 45'000 Zuschauer. 04.09.2010 - Wasserung von 4 Flugbooten im Seebecken von Luzern, worunter die zweimotorige Sykowski S-38 aus dem Film „Aviator“. 	