

Aero Revue

Das Schweizer Aviatik-Magazin



Nr. 4/2025 Fr. 9.00

AeroRevue Juli/August 2025

Pro Aero Jugendlager Der Nachwuchs ist bereit





PILOTENPRAKTIKUM MIT 10 FLUGSTUNDEN

sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

 **SPHAIR**

Liebe Leserinnen und Leser



Urs Holderegger
Chefredaktor

«Die Jugend ist unsere Zukunft!» Diesen Satz hört man oft an Veranstaltungen oder bei Reden. Wird er aber auch gelebt? Am Pro Aero-Jugendlager sagte mir ein 14-Jähriger, dass er gerne einer Modellfluggruppe beitreten möchte. Er habe sich dort gemeldet und ihm sei dann erklärt worden, dass momentan keine neuen Mitglieder aufgenommen werden. Trifft diese Geschichte so zu, ist das ein grobfahrlässiges Verhalten. Aber auch aus anderen Quellen hört man Andeutungen, dass gewisse ältere Herren lieber unter sich bleiben statt dem Verein, sei es im Modellflug oder in der personentragenden Fliegerei, neues frisches Blut zu zuzuführen.

Wer am Pro Aero-Jugendlager dabei war oder einen YES-Kurs betreut hat, spürt deutlich, dass die Fliegerei auf junge Menschen, darunter auch viele Mädchen, grosse Faszination und Begeisterung ausübt. Aber ist das Umfeld in gewissen Vereinen und Gruppen für Frauen wirklich ansprechend? Auch da hat man manchmal Zweifel. Gut, gibt es so viele Vereine und Personen, die das Gegenteil machen: Baukurse und Schnupperflüge organisieren, Jugendliche begeistern und mitnehmen.

Wir publizieren in dieser Ausgabe mehrere Beiträge, die sich mit Jugend und Aviatik befassen, seien es künftige Linienpiloten, ein erfolgreicher junger Segelflieger oder die Teilnehmer des 41. JULA im Engadin. Sie alle geben uns die Hoffnung, dass die Aviatik und damit auch der Aero-Club der Schweiz nicht ausstirbt.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme sommerliche Lektüre.

Chères lectrices, chers lecteurs

«La jeunesse est notre avenir!» On entend souvent ce slogan lors d'événements ou dans des discours, mais est-elle mise en pratique? Au camp Pro Aéro pour les jeunes, un adolescent de 14 ans m'a dit qu'il aimerait rejoindre un club d'aéromodélisme. Il s'y est présenté et on lui a alors expliqué qu'aucun nouveau membre n'était accepté pour le moment. Si cette histoire est véridique, il s'agit d'une négligence grave. Mais d'autres sources laissent également entendre que certains messieurs d'un certain âge préfèrent rester entre eux plutôt que d'apporter du sang neuf au club, que ce soit dans le domaine de l'aéromodélisme ou de l'aviation pilotée à bord.

Quiconque a participé au camp de jeunesse Pro Aéro ou a encadré un cours YES a clairement remarqué que l'aviation exerce un grand attrait et suscite beaucoup d'enthousiasme chez les jeunes, y compris chez de nombreuses filles. Mais l'environnement dans certains clubs et groupes est-il vraiment attrayant pour les femmes? Là aussi, on peut parfois avoir des doutes. Heureusement, il existe de nombreux clubs et personnes qui font le contraire: ils organisent des cours de construction et des vols d'initiation, enthousiasment les jeunes et les emmènent avec eux.

Nous publions dans cette édition plusieurs articles consacrés à la jeunesse et à l'aviation, qu'il s'agisse de futurs pilotes de ligne, d'un jeune pilote de planeur talentueux ou des participants au 41^e camp JULA en Engadine. Tous ces reportages nous donnent l'espoir que l'aviation, et avec elle l'Aéro-Club de Suisse, ne disparaîtront pas.

Nous vous souhaitons une agréable lecture estivale.

Inhalt /Sommaire





18



23

- 6 **Premiere**
Flugparade um die Rigi
- 10 **Schweizerinnen brillierten**
Paradodendro-Frauen sind Europameisterinnen
- 13 **Das Electrify-In Switzerland wird 9**
Veranstaltung zeigt nachhaltige Lösungen für die Luftfahrt

Storys

- 18 **Abenteuer Auslandsauftritt**
Isidor von Arx und die Nieuport 23-C1 in Old Warden
Apparition aventureuse à l'étranger
Isidor von Arx avec le Nieuport 23-C1 à Old Warden

- 23 **Leidenschaft Streckenflug**
Jungpilot Stefan Gertsch im Porträt
Passion pour le vol de distance
Jeune pilote Stefan Gertsch en portrait

- 28 **Safety**
Fehlende Routine und Geschwindigkeit
Routine et rapidité manquante

- 30 **Beagle-Pup**
Porträt einer exzentrischen Britin
Portrait d'une britannique excentrique

- 36 **Gruyères**
Vintage-Fly-In mit festiver Stimmung
Fly-In Vintage avec une ambiance festive

- 38 **Werkstattbesuch**
Der Storch aus der Kiste ist bald flügge
Visite à l'atelier
Le Storch sortant d'une boîte sais bientôt voler

- 42 **Pilotenschmiede Lufthansa Aviation Training**
Hier werden Berufsleute fürs Cockpit ausgebildet
École de pilotes Lufthansa Aviation Training
Ici les professionnels du cockpit sont formés

- 46 **Ambrì Fly & Grill**
120 Flugzeuge besuchten Fly-In in der Leventina
120 avions ont participé au Fly-In dans la Leventina

Aero-Club

- 53 **Aktiv ist das Lagerleben**
Pro Aero Jugendlager in S-Chanf
La vie du camp est active
Camp de jeunesse Pro Aero à S-Chanf

- 58 **Schwierige Situation**
Leichtaviatik muss für Erhalt ihrer Plätze einstehen
Situation difficile
L'aviation légère doit répondre pour garder leurs places

Titelbild

Das PC-7 TEAM der Schweizer Luftwaffe am Besuchstag des JULA in Samedan. Bild: Karin Gubler

Poster

Boeing Stearman Model 75 Boeing N2S-3 Kaydet.
Bild: Roger Steiner



Junkers F 13 über der Innerschweiz. | Le Junkers F 13 au dessous de la suisse centrale.

Schöne Aussichten

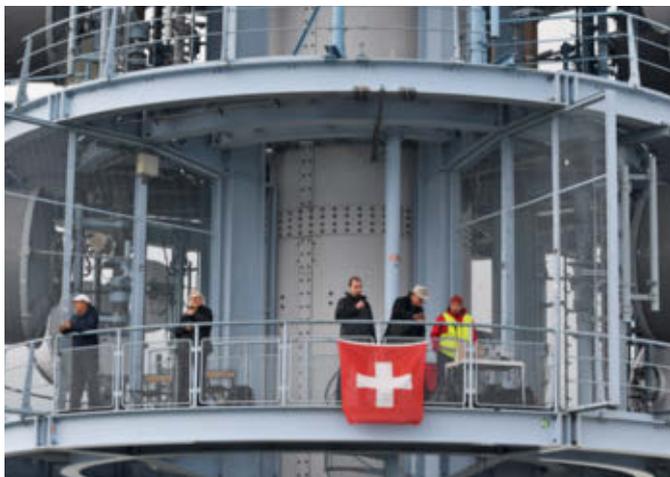
Flugparade auf der Rigi Am Nationalfeiertag

Am 1. August konnte die Flugparade an der Rigi stattfinden. Bei durchgezogenem Wetter nahm rund die Hälfte der ursprünglich geplanten Flugzeuge teil. Die Nebelschwaden, die die Rigi am Morgen des Nationalfeiertags umhüllten, verzogen sich gegen Mittag. Aufgrund des unstabilen Wetters überliessen es die Veranstalter jeder Crew, ob sie sich auf den Weg machen wollte. Schliesslich herrschten an den einzelnen Flugplätzen unterschiedliche Bedingungen.

Aus Sicht der Fotografen, von denen sich einige auf Rigi-Kulm begaben, bot die Flugparade eine fantastische Rundumsicht, die Bilder mit Hintergründen von Mythen bis Pilatus und das Vor-alpen-Gebiet erlaubte. Die Regenwolken zogen mehrheitlich an der Rigi vorbei. Erst ganz zum Schluss fielen ein paar Tropfen. **pd**



Pilatus PC-6 «Yeti» vor der Stadt Luzern. | Le Pilatus PC-6 « Yeti », en arrière plan la ville de Lucerne.



Bilder: Giti Schneberger

Kommandozentrale auf dem Sendeturm der Rigi. | Centrale de commande dans la tour de transmission sur la montagne du Rigi.



North American T-6 mit dem Zugersee im Hintergrund. | Le North American T-6 avec le lac de Zoug en arrière plan.

UFO mit Spezialeffekten in Flims zu Gast

Ballonclub Flims 52. Internationale Alpine Heissluftballonwoche

Vom Samstag, 27. September, bis Sonntag 5. Oktober 2025, treffen sich 16 Crews aus der Schweiz, Deutschland und Luxemburg auf der Ballonwiese in Flims, um mit ihren bunten Ballonen in den hoffentlich blauen Himmel aufzusteigen. An beiden Wochenenden wird der «City Destroyer» aus dem Film «Independence Day» zu bestaunen sein. «UFO gesichtet» – solche Nachrichten gingen über den Äther, kurz nachdem Thomas Gleixner seinen Sonderformenballon «City Destroyer» durch die Lüfte pilotiert hatte. Es handelt sich um einen Heissluftballon in der Form eines UFOs. Gebaut wurde er 1997 von Cameron Balloons England, anlässlich der Film Premiere von «Independence Day». Der Ballon stellt einen 25 km grossen «City Destroyer» der Ausserirdischen dar. Das Volumen der Hülle beträgt beachtliche 3150m³ und wiegt mit der eingebauten Technik 380kg. Der Ballon kann zwar keine Städte zerstören, aber er ist mit einigen Spezialeffekten ausgestattet. Neben Rauch und Feuer sind LEDs in der Hülle verbaut, die die schussbereite Laserkanone des Raumschiffs darstellen sollen. Der Ballon mit der niederländischen Immatrikulation PH-UVO wird anlässlich der Ballonwoche Flims an beiden Wochenenden auf der Ballonwiese präsentiert.

Die 1974 erstmals durchgeführte Ballonwoche Flims ist die älteste alpine Heissluftballonveranstaltung. Der Ballonclub Flims ist als Organisator für einen gemütlichen Festbetrieb auf der Ballonwiese bekannt. Mitten im Dorf können die Vorbereitungen und Starts der Heissluftballone aus nächster Nähe miterlebt werden. Zudem hat der

veranstaltende Ballonclub Flims wieder ein tolles Rahmenprogramm mit Kindernachmittag, Live-Musik an den Wochenenden und vielem mehr auf die Beine gestellt. [pd](#)

Detailliertes Programm und weitere Infos: www.ballonwoche-flims.ch/



Bild: zlg

In Flims werden immer wieder Sonderformen gezeigt: Hier der diesjährige Gast «City Destroyer», der mit verschiedenen Spezialeffekten ausgestattet ist. | À Flims plusieurs formes spéciales sont montrés: Ici «City Destroyer», l'invité de cette année, équipé de différents effets spéciaux.

Stinson L-5 Sentinel: 80 Jahre und kein bisschen müde

Dübendorf Am 15. August, genau 80 Jahre nach der militärischen Indienstellung des Stinson L-5 Sentinel, fand auf dem Militärflugplatz Dübendorf ein Gedenkflug statt. Zu diesem Anlass eingeladen waren geschichtsträchtige Flugzeuge, die in der Schweizer Luftwaffe eingesetzt wurden. Neben der Piper V-654 beehrten zwei Bucker, A-9 und A-22, eine T-6 Texan, ein Pilatus P-3, der Slepcev Storch sowie auch die Antonov A-2 dieses Jubiläum.

Geschichtlicher Exkurs: Während des Zweiten Weltkrieges kamen der Pilot Roy G. Abbott und sein Flugzeugmechaniker, Robert H. Hubbard, vom Kurs ab und gerieten über die Frontlinie. Die deutsche Fliegerabwehr beschoss den Stinson L-5 Sentinel. Das leichte Aufklärungsflugzeug mit der Seriennummer 42-99186 gehörte zur 315. Fighter Squadron der US-Luftstreitkräfte. In ihrer Not flog die Besatzung bei Bure in die Schweiz ein, wo weitere Schüsse auf sie abgefeuert wurden. Da ein Treffer die Benzinleitung zerfetzte, entschloss sich der Flugzeugführer zu einer Notlandung beim Hof Vacherie dessous in der heutigen Gemeinde Haute-Ajoie.

Von dort wurde die Maschine nach Dübendorf überführt, wo sie wieder in einen flugbereiten Zustand versetzt wurde. Dem Bordbuch ist zu entnehmen, dass der Stinson ab dem 23. März 1945 bei der damaligen Schweizerischen Fliegertruppe als A-96 registriert und in Dienst gestellt wurde, versehen mit der damals üblichen Neutralitätsbemalung. Nach dem Krieg wurde der Stinson an die USA zurückgegeben und stand bis 1949 dem amerikanischen Attaché in Bern-Belp zur

Verfügung. Ab 1950 diente er mit der zivilen Registrierung HB-TRY als Segelflugzeug-Schlepper in Belp und Thun, bevor er Ende 1968 eingemottet wurde. 1979 erwarben Hansruedi und Christoph Dubler das Wrack, das in einer Scheune im Dornröschenschlaf schlummerte. Nach einer Totalrestauration in Ungarn erfolgte im 2006 der erneute Jungfernflug in den Farben der Schweizer Luftwaffe von 1945. Der Stinson ist heute als A-96/HB-TRY auf dem Regionalflughafen Grenchen stationiert. **Roger Steiner**



Bild: Roger Steiner



VON SPITZENSport BIS TRAININGSORT

Swisslos fördert jede Facette der Schweiz:

Mit unserem Gewinn von rund 380 Millionen
Franken unterstützen wir Jahr für Jahr
über 17'000 gemeinnützige Projekte
aus Kultur, Sport, Umwelt und Sozialem.

Mehr auf [swisslos.ch/guterzweck](https://www.swisslos.ch/guterzweck)

SWISSLOS

für eine reichere Schweiz

Silbermünze Schweizer Luftfahrt

Der AeCS feiert nächstes Jahr sein 125-jähriges Bestehen. Unter dem Titel «Pioniere der Schweizer Luftfahrt» erscheint passend dazu am 18. September 2025 die erste von drei Silbermünzen.

Mit der neuen Sondermünzserie rückt ein bedeutendes Kapitel der Schweizer Landesgeschichte ins Rampenlicht und wird in Silber verewigt. Den Auftakt zur Serie macht die 20-Franken-Münze «Pioniere der Schweizer Luftfahrt», die den Beginn der Eroberung des Himmels durch Heissluftballone und Gasballone erzählt. Sie besteht aus reinem 999er-Silber, wiegt 20 g und hat einen Durchmesser von 33 Millimetern.

Die Bildseite zeigt verschiedene Ballonfahrten, deren Formen und Körbe die technischen Entwicklungen jener Zeit widerspiegeln. Diese Darstellung steht aber nicht nur für den technologischen Fortschritt, sondern auch für die Leidenschaft der frühen Schweizer Luftfahrtpioniere. Vor der Kulisse der Saanenland-Region mit den Schweizer Bergen Gummfluh, La Videmanette und dem Rüeblhorn steigen die Ballone in den Himmel hinauf, begleitet vom Schriftzug «Pioniere der Schweizer Luftfahrt».

Die Wertseite ziert ein Propellerblatt, welches den Fortschritt der Technik bis in die Gegenwart aufzeigt. Umrahmt wird es vom Schriftzug «CONFOEDERATIO HELVETICA 2025». Der Nennwert von 20 Franken sowie ein kleines «B» für Bern runden das Design ab.

Die Münze erscheint in einer limitierten Auflage von 7500 Exemplaren in einer unzirkulierten Fassung und einem Ausgabepreis von 25 Franken sowie als polierte Platte zu 3500 Exemplaren zu einem Ausgabepreis von 79 Franken. Erhältlich ist sie ab dem 18. September 2025 im offiziellen Online-Shop der Swissmint. [pd](http://www.swissmintshop.admin.ch/de/c/categories_swissmint)

www.swissmintshop.admin.ch/de/c/categories_swissmint

Pièce de monnaie en argent de l'aviation suisse

L'AéCS fêtera son 125^e anniversaire l'année prochaine. Sous le titre «Pionniers de l'aviation suisse», la première des trois pièces de monnaie en argent sera émise le 18 septembre 2025. La nouvelle série de pièces commémoratives met en lumière un chapitre important de l'histoire nationale suisse et l'immortalise en argent. La série débute avec la pièce de 20 francs «Pionniers de l'aviation suisse», qui retrace les débuts de la conquête du ciel par les ballons à air chaud et à gaz. Les pièces sont en argent fin 999, pèsent 20 grammes et ont un diamètre de 33 millimètres.

Le côté face de la pièce montre différents vols en ballon, dont les formes et les nacelles reflètent les avancées techniques de l'époque. Cette représentation symbolise non seulement le progrès technologique, mais aussi la passion des premiers pionniers suisses de l'aviation. Avec pour toile de fond la région de Saanen et les montagnes suisses Gummfluh, La Videmanette et le Rüeblhorn, les ballons s'élèvent dans le ciel, accompagnés de l'inscription «Pionniers de l'aviation suisse».

Le côté pile est orné d'une pale d'hélice qui symbolise les progrès techniques réalisés jusqu'à ce jour. Elle est encadrée par l'inscription «CONFOEDERATIO HELVETICA 2025». La valeur nominale de

20 francs et un petit «B» pour Berne complètent le design. La pièce est émise en édition limitée à 7500 exemplaires dans une version non mise en circulation au prix d'émission de 25 francs, ainsi que dans une version en flan bruni à 3500 exemplaires au prix d'émission de 79 francs. Elle sera disponible à partir du 18 septembre 2025 dans la boutique en ligne officielle de Swissmint. [pd](http://www.swissmintshop.admin.ch/fr/c/categories_swissmint)

www.swissmintshop.admin.ch/fr/c/categories_swissmint



Bild: Swissmint

Moneta in argento dell'aviazione svizzera

L'AeCs compirà 125 anni. Con il titolo «Pionieri dell'aviazione svizzera», la prima di tre monete in argento verrà emessa il 18 settembre 2025. La nuova serie di monete commemorative celebra un capitolo importante della storia nazionale svizzera e lo immortalata in argento. La trilogia inizia con la moneta da 20 franchi «Pionieri dell'aviazione svizzera», che ripercorre i primi passi verso la conquista del cielo grazie ai palloni aerostatici ad aria calda e a gas. Le monete sono in argwtno puro 999, pesano 20 grammi e hanno un diametro di 33 millimetri.

Sul lato dritto sono raffigurati diversi palloni in volo, le cui forme e i cesti riflettono i progressi tecnici dell'epoca. L'immagine simboleggia non solo l'evoluzione tecnologica, ma anche la passione dei primi pionieri svizzera dell'aviazione. Sullo sfondo della regione di Saanen e delle montagne svizzere Gummfluh, La Videmanette e il Rüeblhorn, i palloni s'innalzano nel cielo, accompagnati dall'iscrizione «Pionieri dell'aviazione svizzera».

Il rovescio è ornato di un'elica che simboleggia i progressi tecnici realizzati fino ad oggi. L'immagine è incorniciata dalla scrutta «CONFOEDERATIO HELVETICA 2025», completata dal valore nominale di 20 franchi e da una piccola «B» per Berna. La moneta verrà emessa in edizione limitata di 7500 esemplari in versione non coniata al prezzo d'emissione di 25 franchi. Ci sarà anche una versione di flan bruni limitata a 3500 esemplari al prezzo d'emissione di 79 franchi. Sarà disponibile a partire dal 18 settembre nel negozio online di Swissmint. [pd](http://www.swissmintshop.admin.ch/it/c/categories_swissmint)

www.swissmintshop.admin.ch/it/c/categories_swissmint

Schweizer Frauenteam holt sich EM-Gold

Klatovy Team Paradendro zeigt Spitzenleistung an der Fallschirm-EM



EM-Gold für (v.l.) Christina Franz, Mirjam Lutz, Erica Franz, Freddy Zbinden (Delegationsleiter), Claudia Grätzer und Barbara Bloch. | De gauche à droite: Médaille d'or aux Championnats d'Europe pour Christina Franz, Mirjam Lutz, Erica Franz, Freddy Zbinden (chef de délégation), Claudia Grätzer et Barbara Bloch.

Vom 7. bis 13. Juli wurde im tschechischen Klatovy die Europameisterschaft im Fallschirm-Ziel- und Stilspringen ausgetragen. Gleichzeitig diente der Anlass als dritte Station der diesjährigen Weltcup Serie. Die Schweiz war mit je einem Frauen- und Männerteam vertreten. Die Wetterbedingungen stellten die Athletinnen und Athleten vor grosse Herausforderungen: Starker Wind, Regen und eine tiefe Wolkendecke führten immer wieder zu Unterbrechungen und verlangten viel Geduld. Die Wettkampfpausen wurden indes genutzt, um internationale Kontakte zu pflegen – über 20 Nationen nahmen am Weltcup teil. An der Europameisterschaft selbst gingen 14 Männer- und vier Frauenteam an den Start.

Schweizer Frauen brillieren

Trotz der anspruchsvollen Bedingungen konnten die Schweizerinnen mit herausragenden Leistungen überzeugen. Die Frauen des Teams Paradodendro mit Christina

Franz, Erica Franz, Mirjam Lutz, Claudia Grätzer und Barbara Bloch kürten sich eindrucksvoll zu den neuen Europameisterinnen – und das mit deutlichem Vorsprung. Mit einer Gesamtabweichung von lediglich 49 cm (neuer Europarekord!) sicherten sie sich Gold und distanzieren das zweitplatzierte Team aus Frankreich um 21 cm. Bronze ging an Rumänien.

Gold in der Einzelwertung

Auch in der Einzelwertung der Frauen glänzten die Schweizer Springerinnen. Erica Franz holte sich mit nur 7 cm Abweichung aus acht Wertungssprüngen den Europameistertitel. Barbara Bloch verpasste als Vierte mit 10 cm nur knapp das Podest. Christina Franz, bis zum letzten Sprung noch in Führung, fiel nach einer Abweichung von 16 cm im Finaldurchgang auf Rang 9 zurück.

Das Männerteam mit Matthias Isler, Stephan Lehner, Andrin Frei, Hans-Jörg Baumann und Lukas Zwicker zeigte eine

durchgezogene Leistung. Am Ende stand Platz 9 von 14 Nationen mit einer Gesamtabweichung von 55 cm aus sechs Sprüngen zu Buche.

Weitere Erfolge in der Weltcup Serie

Auch im Rahmen der Weltcup-Wertung sorgten die Schweizer Frauen für Glanzlichter: Christina Franz siegte mit nur 4 cm Abweichung, gefolgt von Erica Franz mit 5 cm auf Rang zwei. Barbara Bloch musste sich erneut mit dem undankbaren vierten Platz zufriedengeben. In der gemischten ü50-Masterwertung mit 100 Teilnehmern holte Erica Franz zusätzlich Bronze. In der gemischten Weltcup-Teamwertung mit 43 Mannschaften erreichte das Schweizer Team «FACT+» mit Freddy Zbinden, Alain Grätzer, Thomas Saurer, Christian Frei und Marco Pflüger (D) den sensationellen 6. und «Paradodendro» den 11. Rang. **Janis Brügger**

Medaillenregen für Schweizer Teams

Cahors (FR) Militärsportler brillieren im Präzisionslanden

In Cahors (Frankreich) fand vom 30. Mai bis 1. Juni 2025 der erste Event der grössten Fallschirm-Wettkampfserie der Welt statt – der Skydive World Cup Series (SWCS) 2025. Rund 150 Athletinnen und Athleten aus acht Nationen mit über 30 Teams nahmen an diesem hochkarätigen Auftaktwettkampf teil. Darunter fanden sich auch vier Schweizer Teams, wovon zwei durch militärische Spitzensportler der Schweizer Armee bestückt waren. Die Disziplin des Wettkampfes war das Zielfallschirmspringen.

Das heisst: Präzisionslandungen mit dem Fallschirm auf eine zweifrankengrosse Zielscheibe nach einem Absprung aus einem Flugzeug oder Helikopter aus 1000 Meter über Grund. Die Schweizer Delegation setzte ein eindrucksvolles Zeichen: Mit vier Goldmedaillen und zwei Silbermedaillen in den Einzelwertungen sowie Gold und Silber in der Teamwertung sicherte sich die Schweiz einen Spitzenplatz in der internationalen Fallschirmsport-Szene.

Einzelernfolge mit Strahlkraft

Besonders herausragend: Leutnant Nicolas Baumann, Fallschirmaufklärer und Spitzensportler der Schweizer Armee, sicherte sich Gold in der Einzelwertung der Männer. Damit bewies er erneut seine Klasse auf höchstem internationalem Niveau und die Stärke des Milizsystems der Schweizer Armee. Nicht weniger beeindruckend: Gefreiter Georges Toth, ehemaliger Fallschirmaufklärer und ebenfalls Spitzensportler der Schweizer Armee, holte gleich zwei Einzelmedaillen: Silber bei den Männern sowie Gold in der Masters-Kategorie (50+ Jahre). Seine Disziplin und Kompetenz unterstreichen seine Ausnahmestellung im internationalen Feld seit vielen Jahren. Auch bei den Frauen durfte gefeiert werden: Christina Franz, Mitglied des zivilen Schweizer Frauennationalkaders im Fallschirmspringen, gewann die Goldmedaille in der Einzelwertung der Frauen. Ein weiteres starkes Signal für das hohe Niveau des Schweizer Frauensports im Fallschirmbereich.

Schweizer Armee mit Teamgeist auf höchstem Niveau

In der prestigeträchtigen Kategorie «Männer Team» brillierte die Schweiz mit einer makellosen Teamleistung. Das militärische Spitzensport-Team der Schweizer Armee um Lt Nicolas Baumann, Gfr Georges Toth, Gfr Marcel Schuster, Gfr Fabio Fornallaz und Gfr Till Vogt – alle aktuell dienende Spitzensportler der Schweizer Armee – sicherte sich verdient die Goldmedaille. Präzision, Disziplin und perfektes Timing führten das Team an die Spitze. Erfolg ebenfalls bei den Frauen: Das Team, bestehend aus Gfr Mirjam Lutz, Claudia Grätzer (ehemalige AdA), Christina Franz (zivil), Erika Franz (zivil) und Barbara Bloch (zivil), zeigte ebenfalls eine eindrucksvolle Leistung und durfte sich am Ende über die Silbermedaille freuen. Ein weiterer Beweis für die Konstanz und Qualität im Schweizer Fallschirmsport.

Diese grossen Erfolge sind kein Zufall, sondern das Ergebnis harter Arbeit und gezielter Förderung. Möglich ist dies dank der einzigartigen Unterstützung durch die Schweizer Armee, insbesondere dem Gefäss der Spitzensportförderung der Armee und der Schweizer Luftwaffe, die mit ihrer Infrastruktur, Mittel und ihrem Know-how massgeblich zum Erfolg beigetragen haben. Genau hier trifft erneut die Miliz- auf die Berufskomponente der Schweizer Armee und

vereint das Beste: Know-how und die Fähigkeiten zur Verteidigung der Werte der Schweizer Armee.

Auch im Spitzensport der Armee gilt die Ausrichtung nach Verteidigung, jedoch mit anderen Mitteln und auf der Ebene des Sportes im Bereich der bilateralen Beziehungen: «Stolz, Disziplin, Kameradschaft und Kompetenz. Das sind die Werte, die wir gemeinsam leben und verteidigen und die solche Erfolge möglich machen», heisst es aus dem Spitzensportteam der Schweizer Armee. Die Kombination aus schweizerischer militärischer Präzision und sportlicher Leidenschaft bildet erneut ein Erfolgsrezept, das international Anerkennung genießt. **Nicolas Baumann**



Präzise Punktlandung von Lt Nicolas Baumann. | Atterrissage de précision du lieutenant Nicolas Baumann.

Bild: zAg

Patrouille Suisse an der «Lugano Vola 2025»

Lugano-Agno Attraktive Airshow am 13. September

Nach zwei Jahren Pause kehrt die Veranstaltung «Lugano Vola 2025» am Samstag, 13. September 2025, auf den Flughafen Lugano-Agno zurück. Nach einer Pause kehrt die Veranstaltung «Lugano Vola» am Samstag, 13. September 2025, auf den Flughafen Lugano-Agno zurück. Der Aeroclub Lugano, mit Unterstützung des Flughafens Lugano und zahlreicher Akteure auf dem Flugplatz Agno, feilt derzeit am Programm für diesen Tag, der sowohl für Flugbegeisterte als auch für das breite Publikum interessant zu werden verspricht.

Zu sehen sein werden die seit Jahren südlich der Alpen nicht mehr zu erlebende Patrouille Suisse, das Akro Subito Team, eine Antonov 2 Demo, das Ttake Aerobatic Team mit Yak 52, das WEFLY Team, Turbinen-Modellflugzeuge und vieles mehr. Für Interessierte werden auch Flüge mit Flugzeugen und Hubschraubern organisiert.

Die Zuschauer können Agno bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen, während Autofahrern in der unmittelbaren Umgebung ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen. Diese sind mit Shuttle-Bussen zum Flughafen verbunden. Piloten, die den Flughafen mit dem eigenen Flugzeug



Bild: z/vg

erreichen möchten, können dies nach vorheriger PPR zwischen 08:00 und 12:00 Uhr tun. Ab 16:00 Uhr und bis 20:00 Uhr wird der Flughafen nach vorheriger PPR wieder für den Verkehr freigegeben. Der Eintritt ist wie üblich kostenlos. **pd**



Leserbild – Image de lecteur

Wir möchten Ihnen, liebe Leserin und lieber Leser, Gelegenheit geben, Ihre gelungensten Aviatik-Impressionen mit der Aero-Club-Gemeinschaft zu teilen.

Haben Sie kürzlich einen wunderschönen Flug erlebt oder eine Fahrt im Heissluftballon genossen und ist Ihnen dabei eine besondere Aufnahme gelungen? Waren Sie auf einem Flug- oder Modellflugplatz und haben dabei eine besondere Impression fotografisch festgehalten, die Sie mit unseren Leserinnen und Lesern teilen möchten?

Schicken Sie uns das Foto mit dem Vermerk «Leserbild» in einer hohen Auflösung an aerorevue@aeroclub.ch und schreiben Sie dazu, wann und wo Sie es aufgenommen haben. Aus der Auswahl der Einsendungen wählt die Redaktion in jeder Ausgabe ein Bild aus, das wir mit einer kurzen Beschreibung publizieren.

Chère lectrice, cher lecteur, nous souhaiterions vous donner l'occasion de partager vos impressions aéronautiques les plus réussies avec la communauté de l'Aéro-Club. Avez-vous vécu récemment un vol magnifique, ou avez-vous profité d'un voyage en ballon à air chaud et ce faisant réussi à faire un cliché particulier? Etiez-vous sur un aérodrome ou sur un terrain d'aéromodélisme, et pris en photo une impression particulière que vous souhaiteriez partager avec nos lectrices et nos lecteurs?

Envoyez-nous votre image en haute résolution avec la mention «Image de lecteur» à l'adresse aerorevue@aeroclub.ch et indiquez aussi quand et où vous l'avez effectuée. Pour chaque édition, la rédaction choisit une photo parmi celles envoyées et la publie avec une brève description.

Kurzmeldungen

Trauer um Air Zermatt-Gründer

Im Alter von 95 Jahren ist am 29. Juli Beat H. Perren verstorben. Mit ihm verlor die Air Zermatt ihren Gründer, Patron und Freund und das Wallis einen Pionier, der sein Leben der Helikopterrettung und den Menschen widmete. Beat H. Perren trat 2018 zum 50-Jahr-Jubiläum der Air Zermatt etwas kürzer und übergab das Verwaltungsratspräsidium an seinen Sohn Philipp. Das Geschehen rund um «seine» Air Zermatt verfolgte er aber bis zuletzt mit lebhaftem Interesse. **pd**

Stiftung Pro Aero ehrt Daniel Neuschwander

Der Anerkennungspreis der Schweizer Stiftung Pro Aero für besondere Leistungen in der Luftfahrt geht 2025 an Professor Daniel Neuschwander. Der Preis wurde dem Direktor der Abteilung Menschliche und Robotische Exploration (HRE) bei der European Space Agency (ESA) Mitte Juli in Köln übergeben. Neuschwander bekleidet seit 2002 verschiedene Ämter bei der ESA. **pd**

Flugshow über dem Säuliamt

Hausen am Albis Flugplatzfest 2025

In Hausen am Albis fand am 17. August ein weiteres Flugplatzfest mit Flugprogramm statt. Bei einem Mix aus Sonne und Wolken, aber sommerlichen Temperaturen bekamen die über 4000 Zuschauerinnen und Zuschauer zahlreiche fliegerische «Leckerbissen» zu sehen. Das Programm begann bereits am Vormittag mit der Ankunft von Fallschirmspringern. Kurz nach 11 Uhr traf das Super Puma Display Team der Schweizer Luftwaffe ein. Nach einem Trainingsflug widmeten sich dessen Piloten während einer Autogrammstunde den Fans. Auch Luftwaffenkommandant Peter «Pablo» Merz besuchte das Fest und gab Moderator Yves Burkhardt ein spontanes Interview.

Weiter begeisterten Bucker, Boeing Stearman, Stinson und Turbo Legend und die Slowbirds mit ihren Pilatus P3 im Formationsflug die Besucher. Was die Piloten geleistet hatten, wussten die Zuschauer, denn alle Vorführungen wurden fachkundig moderiert.

«Es lief immer etwas und der Anlass war gut organisiert», resümiert eine Besucherin, der es gefallen hat. Viele Gäste nutzten die Gelegenheit für einen Rundflug mit der Antonov An2 ab Hausen. pd/bo



Nachhaltigkeit in der Leichtaviatik verbessern

FlyGreen24 Nachfolgeplattform von volunt.aero ist gestartet



Bild: Urs Holderegger

Für viele von uns ist Fliegen mehr als nur Fortbewegung – es ist Leidenschaft, Berufung und Verantwortung zugleich. Angesichts des globalen Klimawandels rückt auch in der Allgemeinen Luftfahrt die Frage nach wirksamen Emissionsreduktionen zunehmend in den Mittelpunkt. Bis vor Kurzem fehlte es in diesem Bereich jedoch an einer wirksamen und praktikablen Lösung. Hier hat volunt.aero im letzten Jahr eine wichtige Pionierrolle eingenommen. Über eine digitale Plattform konnten Emissionen einfach berechnet und erstmals auch durch Investitionen in Sustainable Aviation Fuel (SAF) reduziert werden. Ein Ansatz, der nun unter dem neuen Namen FlyGreen24 konsequent weitergeführt und ausgebaut wird.

Mit FlyGreen24 erhält die digitale Plattform nicht nur ein frisches Erscheinungsbild, sondern auch ein erweitertes inhaltliches Angebot. Das Ziel bleibt dasselbe: Klimaschutz in der Allgemeinen Luftfahrt einfacher, transparenter und wirkungsvoller zu gestalten.

Ein zentraler Bestandteil des Angebots ist der Zugang zu SAF. Gemeinsam mit Jet Aviation ermöglicht FlyGreen24 einen standortunabhängigen Zugang zu SAF. Da SAF nicht an allen Flugplätzen verfügbar und nicht mit jedem Flugzeugtyp kompatibel ist, wird der Treibstoff dort beigemischt und genutzt, wo es technisch möglich ist.

Über die FlyGreen24-Plattform erwerben Kunden somit SAF-Zertifikate

(SAF) und erhalten den damit verbundenen Klimanutzen. Für die Allgemeine Luftfahrt ist dieses Modell essenziell, denn SAF gilt heute als Schlüsseltechnologie, um die Netto-Null-Ziele der Branche bis 2050 zu erreichen.

Doch allein mit SAF lassen sich nicht alle Emissionen vollständig vermeiden. Darum setzt FlyGreen24 neu auf hochwertige CO₂-Entfernungprojekte. Besonders im Fokus stehen dabei regionale Projekte wie das von Energie 360° und ihrer Tochterfirma Bioenergie Frauenfeld. Im Holzheizkraftwerk in Frauenfeld werden aus regionalem Restholz erneuerbarer Strom, Wärme sowie EBC-zertifizierte Biokohle hergestellt, die langfristig Kohlenstoff im Boden bindet – eine bewährte Methode mit nachweisbarem Klimaeffekt.

Somit lassen sich die Emissionen über die digitale Plattform nicht nur präzise erfassen, sondern auch unmittelbar durch den Einsatz von SAF, CO₂-Entfernungprojekten oder einer Kombination aus beidem ausgleichen. Dabei können Pilotinnen und Piloten festlegen, in welchem prozentualen Verhältnis sie ihren Beitrag leisten und welche Initiative sie unterstützen möchten.

Tipp: Wer bereits das digitale Flugbuch von capzlog.aero nutzt, profitiert von einer schnellen und nahtlosen Emissionsberechnung dank automatischer Übermittlung der Flugdaten. **pd**

Mehr unter www.flygreen24.com

Améliorer la durabilité dans l'aviation légère

Pour beaucoup d'entre nous, voler est plus qu'un simple moyen de transport: c'est à la fois une passion, une vocation et une responsabilité. Face au changement climatique mondial, la question de la réduction efficace des émissions devient également de plus en plus centrale dans l'aviation générale. Volunt.aero a joué un rôle important dans ce domaine l'année dernière. Grâce à une plateforme numérique, les émissions ont pu être facilement calculées et, pour la première fois, réduites grâce à des investissements dans les carburants durables pour l'aviation (SAF). Une approche qui se poursuit désormais sous le nouveau nom FlyGreen24.

Avec FlyGreen24, la plateforme numérique bénéficie non seulement d'une nouvelle apparence, mais aussi d'une offre de contenu élargie. L'accès aux SAF est un élément central de cette offre. En collaboration avec Jet Aviation, FlyGreen24 permet un accès aux SAF indépendamment du lieu. Les SAF n'étant pas disponibles dans tous les aéroports et n'étant pas compatibles avec tous les types d'avions, le carburant est mélangé et utilisé là où cela est techniquement possible. Les clients peuvent ainsi acheter des certificats SAF (SAF) via la plateforme FlyGreen24. Ce modèle est essentiel pour l'aviation générale, car les SAF sont aujourd'hui considérés comme une technologie clé pour atteindre les objectifs de zéro émission nette du secteur d'ici 2050.

Cependant, le carburant SAF ne permet pas à lui seul d'éviter complètement toutes les émissions. C'est pourquoi FlyGreen24 mise désormais sur des projets d'élimination de CO₂ de haute qualité. L'accent est mis en particulier sur des projets régionaux tels que celui d'Energie 360° et de sa filiale Bioenergie Frauenfeld. La centrale de chauffage au bois de Frauenfeld transforme les résidus de bois régionaux en électricité renouvelable, en chaleur et en biocharbon certifié EBC, qui fixe durablement le carbone dans le sol – une méthode éprouvée avec un effet climatique démontré.

Ainsi, la plateforme numérique permet non seulement de recenser précisément les émissions, mais aussi de les compenser immédiatement grâce à l'utilisation des SAF, à des projets d'élimination du CO₂ ou à une combinaison des deux. Les pilotes peuvent déterminer le pourcentage de leur contribution et l'initiative qu'ils souhaitent soutenir.

Astuce: ceux qui utilisent déjà le carnet de vol numérique de capzlog.aero bénéficient d'un calcul rapide et fluide des émissions grâce à la transmission automatique des données de vol. **pd**

Plus d'infos sur www.flygreen24.com

Electrifly-In 2025 – Event für eMobilität in der Luft

Bern Airport Zwei Tage im Zeichen der nachhaltigen Luftfahrt

Die 9. Ausgabe des Electrify-In Switzerland findet am Wochenende vom 13./14. September auf der Bundesbasis der Luftwaffe am Flughafen Bern statt. Besucher dürfen sich auf Schnupperflüge, ein vielfältiges Angebot an Referaten und Flugzeuge zum Anfassen freuen. Wie ist den Herausforderungen durch Emissionen in der Luftfahrt zu begegnen? Dieser Frage stellt sich das jährliche «Electrifly-In Switzerland». In den acht Jahren seines Bestehens hat sich der Event zur festen Grösse etabliert. Der Anlass bietet Gästen Einblick in innovative Antriebstechnologien und Entwicklungsteams Möglichkeiten zum Austausch von Ideen – aktiv und international.

Zu den Ausstellern zählt SEngineers aus Walzenhausen. Die Firma baut Brennstoffzellen und rüstet damit erstmalig kommerziell ein zweisitziges Reiseflugzeug aus, heisst es auf der Website. Mit solchen «Fuel Cell»-Antrieben kann eine grössere Reichweite

erzielt werden als mit Batterien. Mit der ETH Zürich und dem Projekt «Cellsius» ist ein Aussteller vor Ort, der noch in diesem Jahr einen Erstflug vorsieht. 2022 hob die e-Sling erstmals ab, nun folgt die wasserstoffbetriebene H2-Sling. Auch die Firma Smartflyer, deren Prototyp SFX1 im November 2024 seinen Rollout in Grenchen hatte, wartet mit News auf. Einblick in Innovationen im Segelflugbereich bietet das slowenische LZ design-Team. Weitere Aussteller sind AeroDelft, Flux Aviation, Elektra Solar, Kasaero, Gyron.Pro und AlpinAirPlanes.

Treibstoffe der Zukunft

Verteilt über beide Tage finden Symposiums-Vorträge statt. Ein Programmhöhepunkt ist der eTalk am Samstagnachmittag um 16 Uhr zum Thema «Flugzeugtreibstoffe der Zukunft». Moderiert von Alex Miescher diskutieren die Podiumsteilnehmer die Frage, ob sich Wasserstoff, Batterien oder

synthetische Treibstoffe künftig durchsetzen werden. Um nachhaltige Flug-Treibstoffe in der Luftwaffe geht es am Samstagmorgen im Referat von Amilcare Foglia, Chef Raum und Umwelt beim Armeestab.

Wer sich gerne einmal in der Luft von den Qualitäten eines Elektroflugzeugs überzeugen möchte, sollte die Schnupperflüge nicht verpassen. Für 100 Franken kann ein Rundflug in einer Pipistrel Velis Elektro mit Sightseeing-Schleife über Bern gebucht werden. Zum fünften Mal findet dieses Jahr die eTrophy statt. Der Preis für den längsten Non-stop-Flug nach Bern wird in den drei Kategorien Elektro, Hybrid und Segelflugzeuge mit Elektromotor verliehen. **EP**



Der e-Sling des ETH-Projekts «Cellsius» am Electrify-In 2024. | L'e-Sling du projet «Cellsius» de l'EPFZ lors de l'Electrifly-In 2024.

Bild: Markus Jegetelner / EFIS Kontak: fotojeger.ch



LUGANO VOLA 2025



Airshow
Aeroporto Lugano Agno
13 settembre 2025

- Patrouille Suisse, l'Akro Subito Team, Demo Antonov 2, Ttake Aerobatic Team con Yak 52, il WEFLY team, aeromodelli a turbina
- Voli in aereo, in elicottero e in mongolfiera per il pubblico
- Per i piloti: Aeroporto chiuso al traffico durante l'airshow dalle ore 12:00 alle 16:00, altri orari PPR

Entrata libera e gratuita



Fly the Diamond DA42

Realitätsnahes Fliegen im voll beweglichen
Flugsimulator der Diamond DA42



Neu im Laufental



- Einzelflüge
- Begleitete Trainingsflüge
- Flugangst-Seminar

Fly-Diamond
www.fly-diamond.ch

Hauptstrasse 45a
4243 Dittingen

+41 79 574 71 66
info@fly-diamond.ch

Die AeroRevue im Briefkasten



Als Abonnent oder Mitglied des Aero-Clubs der Schweiz erhalten Sie die AeroRevue sechs Mal jährlich frei Haus geliefert.

Jetzt abonnieren:
6 Ausgaben für CHF 54.-
aerorevue@aeroclub.ch

Mitglied werden:
1 Jahr für CHF 80.-
<https://aeroclub.ch/myaecs/ich-will-mitglied-werden/>





aerofax

Von Peter Merz

Kommandant Schweizer Luftwaffe |
Commandant des Forces aériennes suisses |
Comandante delle Forze aeree svizzere |

Der F-35A – das richtige Kampfflugzeug für die Schweiz

➔ **Mit dem F-35A** hat sich die Schweiz für das technologisch fortschrittlichste Kampfflugzeug entschieden – und damit für das richtige Mittel zur langfristigen Sicherung unseres Luftraums. Die ursprüngliche Dimensionierung mit 36 Flugzeugen erfolgte vor dem Krieg in der Ukraine und war auf die damalige Bedrohungslage ausgelegt. Die aktuellen sicherheitspolitischen Entwicklungen zeigen jedoch deutlich: Für eine glaubwürdige Verteidigungsfähigkeit braucht es eine Flottengrösse von 72 Flugzeugen. Der F-35A ist nicht nur das leistungsfähigste Mehrzweckkampfflugzeug seiner Generation, sondern auch das einzige am Markt verfügbare System, das eine echte Integration in ein modernes Verteidigungssystem erlaubt. Er bietet überlegene Fähigkeiten in den Bereichen Sensorik, Stealth, Situational Awareness und Interoperabilität. Trotz seiner Überlegenheit bleibt der F-35A weiterhin das kostengünstigste System im Wettbewerb – sowohl in der Beschaffung als auch im Betrieb. Das ist für die Schweiz in allen Einsatzformen von zentraler Relevanz.

In einem zunehmend vernetzten sicherheitspolitischen Umfeld sind internationale Kooperationen für die Schweizer Armee von zentraler Bedeutung. Die Luftwaffe pflegt enge partnerschaftliche Beziehungen zu befreundeten Streitkräften, insbesondere im Rahmen von Ausbildungen, Übungen sowie technologiebezogenem Austausch. Diese Zusammenarbeit stärkt nicht nur unsere Glaubwürdigkeit und Sichtbarkeit im internationalen Umfeld, sondern trägt auch direkt zur Weiterentwicklung unserer Fähigkeiten bei. Teilnahmen an hochrangigen Konferenzen und multinationalen Übungen ermöglichen es der Schweiz, sich aktiv in sicherheitsrelevante Debatten einzubringen, ihre Interessen zu vertreten und wertvolle Erkenntnisse zu gewinnen.

Die Verteidigungsfähigkeit als Kernauftrag der Schweizer Armee steht also wieder im Zentrum unseres Handelns. Mittels internationaler Kooperationen und der Weiterentwicklung unserer militärischen Fähigkeiten stellen wir uns zukunftsorientiert auf. Die neuen Systeme – insbesondere der F-35A – sind strategische Pfeiler für eine moderne, einsatzbereite und glaubwürdige Schweizer Armee.

Le F-35A – l'avion de combat idéal pour la Suisse

➔ **Avec le F-35A**, la Suisse a opté pour l'avion de combat le plus avancé sur le plan technologique, et donc pour le moyen adéquat pour assurer la sécurité de notre espace aérien à long terme. Le dimensionnement initial de 36 avions, avait été établi avant la guerre en Ukraine et était adapté à la situation de menace qui prévalait à l'époque. Les développements actuels en matière de politique de sécurité montrent toutefois clairement que pour disposer d'une capacité de défense crédible, il faut une flotte de 72 avions. Le F-35A n'est pas seulement l'avion de combat polyvalent le plus performant de sa génération, mais aussi le seul système disponible sur le marché qui permette une véritable intégration dans un système de défense moderne. Il offre des capacités supérieures en matière de technologie des capteurs, de furtivité, de conscience de la situation et d'interopérabilité. Malgré sa supériorité, le F-35A reste le système le plus économique parmi ses concurrents, tant en termes d'acquisition que d'exploitation. Cela revêt une importance capitale pour la Suisse dans tous les types d'engagement.

Dans un contexte de sécurité de plus en plus interconnecté, les coopérations internationales revêtent une importance capitale pour l'armée suisse. Les Forces aériennes entretiennent des relations étroites avec les forces armées amies, notamment dans le cadre de formations, d'exercices et d'échanges technologiques. Cette coopération renforce non seulement notre crédibilité et notre visibilité sur la scène internationale, mais contribue également directement au développement de nos capacités. La participation à des conférences de haut niveau et à des exercices multinationaux permet à la Suisse de s'impliquer activement dans les débats liés à la sécurité, de défendre ses intérêts et d'acquiescer des connaissances précieuses.

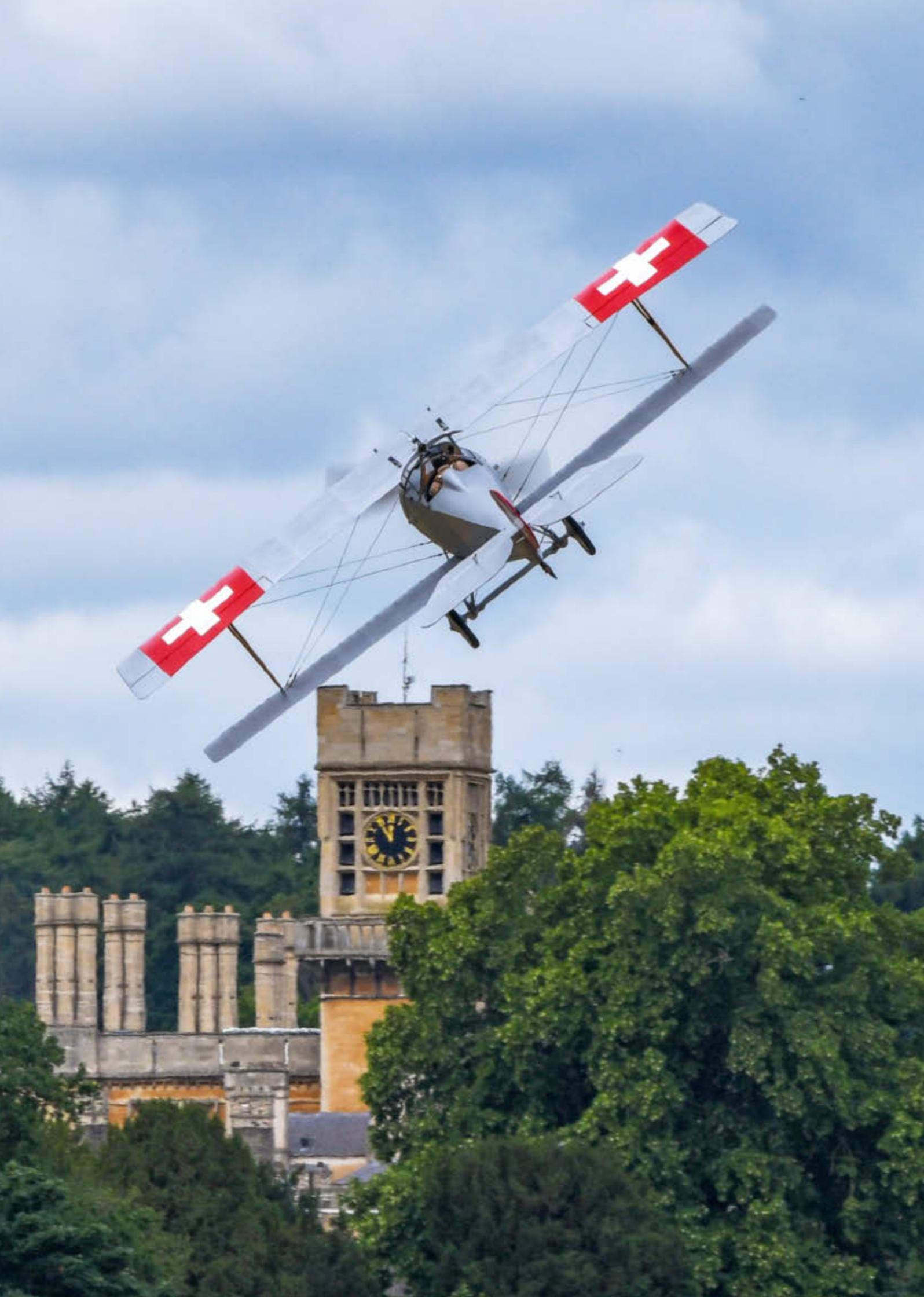
La capacité de défense, mission fondamentale de l'armée suisse, est donc à nouveau au cœur de notre action. Grâce à des coopérations internationales et au développement de nos capacités militaires, nous nous positionnons de manière prospective. Les nouveaux systèmes, en particulier le F-35A, constituent des piliers stratégiques pour une armée suisse moderne, opérationnelle et crédible.

F35A – L'aereo da combattimento ideale per la svizzera

➔ **Con il F-35A**, la Svizzera ha optato per l'aereo da combattimento tecnologicamente più avanzato e quindi per il mezzo più adeguato per assicurare la sicurezza, a lungo termine, del nostro spazio aereo. Il dimensionamento iniziale di 36 aerei era stato stabilito prima della guerra in Ucraina ed era appropriato alla situazione e alla minacce dell'epoca. Gli attuali sviluppi in materia di politica di sicurezza dimostrano chiaramente che, per disporre di una difesa credibile, è necessaria una flotta di 72 aerei. Il F-35A non solo è l'aereo da combattimento polivalente che offre le migliori prestazioni, ma è anche l'unico sistema disponibile sul mercato che possa integrarsi in un sistema di difesa moderno. Offre capacità superiori in termini di tecnologia dei sensori, furtività, percezione della situazione e interoperabilità. Nonostante la sua superiorità, il F-35A è il sistema più economico rispetto ai suoi concorrenti, sia all'acquisto che per le spese operative. Questo aspetto ha un'importanza capitale per la Svizzera, in tutte le sue forme di utilizzo.

In un contesto di sicurezza sempre più interconnesso, le cooperazioni internazionali assumono un'importanza capitale per la Svizzera. Le forze aeree intrattengono dei rapporti stretti con le forze armate amiche, in particolare nell'ambito della formazione, delle esercitazioni e degli scambi tecnologici. Questa cooperazione non solo rinforza la nostra credibilità e la nostra visibilità sulla scena internazionale, ma contribuisce direttamente allo sviluppo delle nostre capacità. La partecipazione a conferenze di alto livello e a esercitazioni multinazionali permette alla Svizzera di impiegarsi attivamente nei dibattiti legati alla sicurezza, di difendere i suoi interessi e di acquisire competenze preziose.

La capacità difensiva, missione fondamentale dell'esercito svizzero, è quindi di nuovo al centro delle nostre azioni. Grazie a cooperazioni internazionali e allo sviluppo delle nostre competenze militari, facciamo prova di lungimiranza. I nuovi sistemi, in particolare il F-35A, costituiscono dei pilastri strategici per un esercito svizzero moderno, operativo e credibile.



Grosser Auftritt für die Nieuport 23-Replika

Der Schweizer Pilot und Flugzeugbauer Isidor von Arx und sein Team erhielten Gelegenheit, mit der Nieuport 23 C-1 in Old Warden aufzutreten. Eine besondere Ehre, die dem ganzen Team viel abverlangte und auch finanziell gestemmt werden musste. Eine weitere Herausforderung erkannte von Arx erst nach dem ersten Flug vor Ort.

Autorin: **Andrea Bolliger**

Isidor von Arx' Eindrücke von seinem ersten Auftritt in Old Warden sind noch frisch, als er die Autorin trifft. Er erzählt vom herzlichen Empfang, der Unterbringung und von bis ins letzte Detail geplanten Briefings. «Diese begannen mit einem Countdown, dann war es mucksmäuschenstill.» Rund eine Stunde dauerten diese Einweisungen des Flight Display Directors. Ihm unterstellt waren fünf Subdirektoren, die den Piloten zugeteilt wurden und die mit ihnen jedes noch so kleine Detail besprachen: Wann man verschob, wann die Motoren gestartet wurden, nichts wurde dem Zufall überlassen. «Man war dort ohne jede Unbekannte», sagt von Arx. Und trotzdem blieb die Regie maximal flexibel. Doch dazu später mehr.

London muss warten

Isidor von Arx und sein Team reisten eine Woche vor der Airshow an. «Ich wollte genügend Zeit haben, um zu trainieren und mich an die Flughöhe zu gewöhnen. Wir wurden herzlich empfangen und in einem Hangar untergebracht, in dem es einen Raum mit Garderobe und Dusche gab, wohin wir uns jederzeit zurückziehen konnten. Sie fragten uns, ob wir Leute zur Unterstützung oder Werkzeug brauchen würden. Kurzum: Uns fehlte es an nichts!»

Eigentlich wollte sich von Arx während der Woche auch verschiedene andere Orte abseits Old Wardens ansehen. Geplant war etwa ein Besuch Londons. Dazu kam es nicht. «Uns wurde nie langweilig.» Bereits als sie am Tag nach der Ankunft das Flugzeug montierten, herrschte reger Betrieb in Old Warden. «Interessierte schauten bei uns vorbei, wir zeigten ihnen das Flugzeug und verteilten Postkarten.» Am Sonntag gönnte sich das Team einen Ausflug an die Airshow in Duxford. «Dort konnte ich interessante Kontakte knüpfen. Der Chef des Imperial War Museums in Duxford fragte mich sogar, ob ich im September bei ihnen fliegen würde. Doch das lehnte ich ab, weil ich das Flugzeug nicht so lange in England lassen möchte und ich schon andere Verpflichtungen eingegangen war.»

Am Montag wollte von Arx mit dem Training beginnen. Der Wind war dafür aber zu stark. Gleiches verhiesse die Prognosen für den Dienstag. So blieb genügend Zeit, um das Gelände zu erkunden, Presseterminen wahrzunehmen und sich mit den verschiedensten Menschen zu

unterhalten. «Für mich war wichtig, immer vor Ort zu sein. Die Entdeckungen, die wir gemacht haben, die Leute, die wir kennengelernt haben, waren mir das wert», sagt von Arx.

Aktive Bemühungen, aber kein Aufdrängen

Aber wie kommt man überhaupt zu der Ehre, sein Flugzeug in Old Warden vorzuführen? «Ich hatte mir vorgestellt, dass die Shuttleworth Collection die von Kuno Schaub und mir gebaute Nieuport einmal zeigen möchte, drängte mich aber nicht auf. Da mir jemand zusagte, dass er im Falle eines Engagements in England für die Organisation und die Kosten des Transports des Flugzeugs aufkommen würde, bemühte ich mich aktiv um einen Auftritt.» Im Vorjahr fuhr von Arx hin und fragte geradeaus, ob er dort auftreten könnte. Mit der Antwort «Yes, sure» im Gepäck reiste er in die Schweiz zurück.

«Kurzum: Uns fehlte es an nichts!»

Schliesslich folgte die Einladung. Diese zog einen grösseren administrativen Aufwand nach sich, der aber zu bewältigen gewesen sei. «Es kamen immer wieder neue Formulare. Ich rechnete damit, dass gegen Schluss eines mit Anforderungen kommen könnte, die ich nicht erfüllen könnte, doch das passierte nicht.» Wie bei einer Bewerbung musste er drei Referenzen nennen. «Von meinem Fluglehrer Bruno Müller und von Jörg Thurnheer vom BAZL weiss ich, dass sie befragt wurden und dass es nicht einfach eine Alibi-Übung der britischen Civil Aviation Authority CAA war. Vom Dritten, den ich nannte, Nick Buckenham, CIVA-Präsident und Punktrichter im Kunstflug, habe ich nichts gehört.»

Inspektor kam in die Schweiz

Um in England an einer Airshow zu fliegen, benötigt ein ausländischer Pilot ebenfalls eine britische Display Authorisation. Als von Arx im Vorjahr an einer Veranstaltung in Biel auftrat, lernte er David Barrell kennen. Der Display Authorisation Evaluator der Civil Aviation Authority CAA war nach Biel gereist, um das Display eines anderen



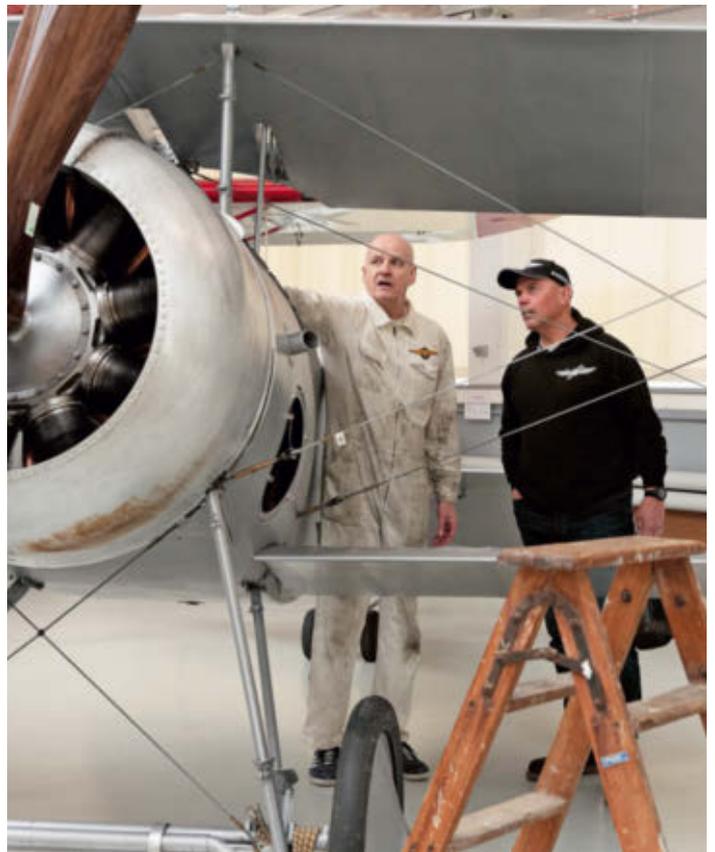
Vorführung im warmen Abendlicht Old Wardens.

Bild: David Trost

«Es ist unwahrscheinlich, dass wir das wiederholen können.»



Bilder: Andrea Bolliger



David Barrells Besuch auf dem Flugplatz Langenthal diente der Erlangung der britischen Display Authority. Einige Wochen später wurde das Flugzeug verladefertig gemacht.

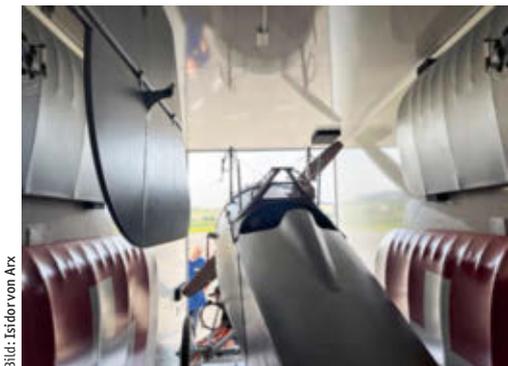


Bild: Isidor von Arx

Piloten abzunehmen. Dabei entdeckte er auch die Nieuport 23 C-1 und kam mit von Arx ins Gespräch. Es komme selten vor, dass er Abnahmen im Ausland durchführe, so Barrell. Seinem persönlichen Interesse am Nieuport-Projekt ist es geschuldet, dass er ein Jahr später erneut in die Schweiz reiste. Barrell, selbst ein erfahrener Display Pilot und Chefpilot der Aerosuperbatics, wollte es sich nicht nehmen lassen, den seltenen Umlaufmotor in Betrieb zu sehen.

Mitte Mai kamen Barrell und seine Frau Diana nach Langenthal. Die beiden waren begeistert vom Hangar mit den Drehtellern und der Sauberkeit des Flugplatzes. Auf einem Rundgang um die Nieuport befragte der Inspektor von Arx zum Flugzeug. Mal aus der Distanz, mal aus der Nähe beobachtete Barrell sehr genau, wie das Team arbeitete. Später flog von Arx sein Display in gewohnter Manier. Barrells Frau hielt alles auf Video fest – als Beweis, dass die Abnahme in der Schweiz tatsächlich stattgefunden hat. Zu bemängeln hatte der CAA-Inspektor weder das Handling des Teams am Boden noch den Flug. Er attestierte von Arx detailliertes Wissen über das Flugzeug und dessen Systeme, einschliesslich Schwerpunktberechnungen und Motorenhandling, bezeugte ihm umfassende Kenntnisse der relevanten Vorschriften (CAP 1724, CAP 403, SERA, ANO) und hatte alle erforderlichen Dokumente bereit. Kurzum, der Display Authorisation stand nichts mehr im Wege und die trudelte auch alsbald ein.

Anfang Juni standen die Demontage und der Verlad in den Hänger an. Etwas so Kostbares, das man in Tausenden Stunden mit den eigenen Händen gefertigt hat, in fremde Hände zu geben und auf eine so weite Reise zu schicken, löst Gedanken aus. «Ich war schon etwas nervös vor dem Transport», gibt von Arx zu. Da ein zerlegtes Motorflugzeug nicht für den Strassentransport versichert ist, musste eine separate Police dafür abgeschlossen werden. Gedanken machten

ihm auch die Geschichten, die man sich über Mehrwertsteuerforderungen am Zoll erzählt. Doch die Sorge erwies sich als unbegründet. Der von einem Bekannten engagierte Fahrer erwies sich als Profi. Bei der Ankunft in England habe der Chauffeur gar mit den Zöllnern für Fotos posieren müssen.

An andere Höhe gewöhnen

In der Schweiz beträgt die Minimalhöhe für ein Display 100 Meter – dort sind es 15 Meter. Sich daran zu gewöhnen, stellte sich von Arx zunächst einfacher vor, als es ist. «Vom Kunstflug her habe ich das Auge für Flughöhen» meint er. «Allerdings ist es nicht das Gleiche, wenn man von 105 auf 90 Meter absinkt, wie wenn man von 15 auf 10 Meter sinkt. Das ist dann viel zu tief.» Nach dem ersten Trainingsflug am Mittwoch zeigte man ihm Videoaufnahmen und sagte ihm, er sei zwischendurch auf 5 Metern vorbeigeflogen. Man rüffelte ihn zwar nicht, doch die Bemerkung nach der Bewertung «Brilliant, excellent, marvellous», die dort gerne und oft erteilt wird, nahm er sehr ernst. «Ich wollte nicht derjenige sein, der als rücksichtslos gilt.» Deshalb absolvierte er am Nachmittag nach einem Fotoflug noch einmal einige Vorbeiflüge, wobei er das Flugzeug wiederum etwas unter den 15 Metern übers Flugfeld bewegte.

Nachdem die nächsten beiden Tage wiederum keine Flüge erlaubten, kam der erste Tag des zweitägigen Festival of Flight. Schätzungsweise 7000 Besucher waren an diesem Samstag zugegen. von Arx verzichtete dennoch auf einen Flug. «Mir waren die 16 bis 25 Knoten Wind doch etwas zu viel.» Auch wenn es möglich gewesen wäre zu fliegen, so wollte er kein Risiko eingehen. Beeindruckt hat ihn, dass keine Bemerkungen in der Art fielen: «jetzt bist du einmal da, weshalb fliegst du nicht?» oder «jetzt sind so viele Leute da und

Nach der Nieuport flogen die «Edwardians».



du fliegst nicht.» Im Gegenteil: «Im Debriefing wurde tatsächlich all jenen gedankt, die wegen des Windes auf einen Start verzichteten.»

Dass man in Old Warden traditionell auch abends fliegt, hat zwei Gründe: Zum einen lässt der Wind abends nach, sodass die leichten Flugapparate vorgeflogen werden können, zum anderen sind die Lichtverhältnisse einmalig. Die Zuschauer haben die sich neigende Sonne im Rücken, während die Flugzeuge im Abendlicht erstrahlen. Rund zwei Drittel des Publikums bleiben bis zum Schluss, darunter viele Fotografen, die bei den fantastischen Lichtverhältnissen auf ihre Kosten kommen.

Flexibilität ist angesagt

Am Sonntag war die Luft deutlich ruhiger. Entsprechend plante von Arx den Tag. «Ich wäre nicht den ganzen Tag in der Sonne gestanden. Viel lieber zog ich mich etwas zurück.» Gegen Abend nahm der Wind wieder zu. Jetzt zeigte sich die absolute Flexibilität in der Regie der Organisation. Von Arx sollte die Nieuport um 20 Uhr vorführen. Danach waren die Flüge mit Flugzeugen aus der Edwardian-Epoche vorgesehen. Weil diese noch leichteren Apparate gar keinen Wind vertragen und zu deren Slot der Wind wieder zuzunehmen drohte, wurde beim Abendbriefing angekündigt, dass man sie vorziehen wolle, so dass sich der Slot für die Nieuport 20 Minuten nach hinten verschieben würde.

«Ich informierte also mein Team, dass wir um 19 Uhr zum Hangar fahren würden. Um 19.40 Uhr waren wir eigentlich schon bereit. Da fragte man uns, ob wir jetzt gleich starten könnten. Ich sagte, wenn der Luftraum frei ist, bin ich in fünf Minuten in der Luft. Alles in allem wurde der Zeitplan etwa fünf Mal umgestellt, aber immer nachvollziehbar aufgrund der zu erwartenden Windverhältnisse. Man tat alles, um dem Publikum möglichst alle Flugzeuge zu zeigen, und zollte gleichzeitig der Sicherheit Aufmerksamkeit.»

«Ich war schon etwas nervös vor dem Transport.»

Dieses Mal war auch die Flughöhe keine Herausforderung mehr. Nachdem im Briefing explizit darauf hingewiesen wurde, dass die 15 Meter als Minima und nicht als Ziel zu sehen sind, entschloss sich von Arx, höher zu fliegen. «Sie sagten, ich sei nie unter 20 m geflogen. Tatsächlich flog ich auch mal auf 50 m. Ich wollte es mir nicht verderben mit dem Organisator oder gar einen schlechten Eindruck hinterlassen.» Schliesslich stand einen Monat später ein zweiter Auftritt an der Summer Airshow bevor. Obschon weitere Einladungen angesprochen wurden, wird dies wohl die letzte Airshow dieser Nieuport in England gewesen sein.

Ein einmaliges Erlebnis

«Ich denke in Old Warden und auch in Duxford könnte ich jederzeit anfragen und ich würde nicht abgelehnt», sagt von Arx. «Aber ehrlich, das macht man so nur einmal. Es ist unwahrscheinlich, dass wir das wiederholen können.» Ein solches Ausland-Erlebnis kostet die Beteiligten nämlich sehr viel Geld. Der Veranstalter zahlt nur das Flugbenzin. Die restlichen Kosten wie den Transport des Flugzeugs, die Kosten des ganzen Teams für die Reise und Übernachtung bezahlten von Arx und seine Teammitglieder alle selbst. Die Anreise des CAA-Inspectors nach Langenthal kostete ebenso etwas wie Formalitäten und Versicherungen. «Es war für alle ein Abenteuer und meine Helfer waren bereit, den zeitlichen und finanziellen Aufwand auf sich zu nehmen, wofür ich ihnen natürlich sehr dankbar bin. Das zeigt, wie ehrenvoll die Sache für uns alle war.» ◀



Bilder: Beni von Arx

Das Team: Florian Dauwalder, Isidor von Arx, Beni von Arx und Edi Baumann.



Die historische Uniform trägt von Arx nur am Boden für die Zuschauer.



Seine Leidenschaft gilt dem Streckenflug: Stefan Gertsch, hier bei der Junioren-Schweizermeisterschaft in Buttwil 2025.

Bild: Archiv Stefan Gertsch

«Beim Segelfliegen fühle ich mich frei»

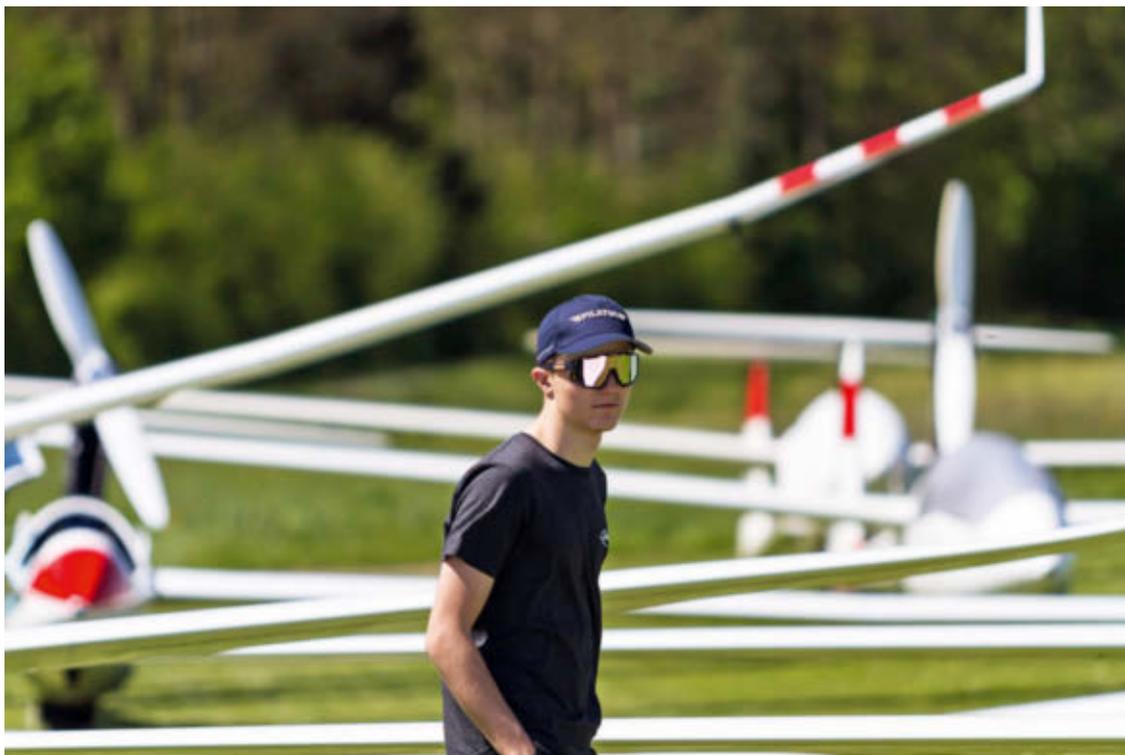
Er ist neunzehn und vom Segelflug begeistert. An der diesjährigen Schweizermeisterschaft in Grenchen hat Stefan Gertsch als jüngster Teilnehmer gleich mehrere Top Ten-Ergebnisse erfliegen. Wie ist er zum Wettbewerbsfliegen gekommen und was fasziniert ihn daran?

Autorin: Evelyn Pesentheiner

Die Begeisterung beginnt schon beim Grid, der Startaufstellung. Vor dem Wettbewerb werden alle Segelflugzeuge in eine bestimmte Reihenfolge gebracht. In kurzen Abständen ziehen die Schleppflugzeuge sie anschliessend hoch und bringen sie in die Startzone. «Der Grid sieht einfach cool aus», schwärmt Stefan. Über die Startlinie darf erst geflogen werden, wenn der letzte Teilnehmer hochgezogen worden ist. Zuvor wird in der Startzone gekreist. «So ist gewährleistet, dass beim Start alle die gleichen Wind- und Wetterbedingungen haben.» Beim wettkampfmässigen Streckensegelflug geht es darum, eine vorgegebene Strecke mit einem oder mehreren Wendepunkten abzufliegen und wieder zum Startflugplatz zurückzukehren.

Mit der Thermik zum Ziel

Die genaue Aufgabenstellung erfahren die Teilnehmer beim morgendlichen Briefing kurz vor dem Start. «Die Aufgabenstrecke wird so geplant, dass sie möglichst durch die Regionen mit der besten Thermik und den günstigsten Wetterbedingungen führt. Als Pilot wirfst du auch selbst einen Blick auf die Thermikvorhersagen und überlegst dir, wo heute die besten Aufwinde zu erwarten sind.» Wenn Stefan den Wettbewerbsablauf beschreibt, ist seine Faszination in jedem Wort zu spüren. Er liebt, was er tut, und will, dass sich sein Gegenüber ein Bild davon machen kann. Der Jungpilot wirkt zielstrebig, aber doch spontan. Eigenschaften, die sich beim Segelflug gefestigt hätten, wie er sagt.



Stefan Gertsch bei der Regionalmeisterschaft in Amlikon 2024. – Der Jungpilot liebt das Wettbewerbs-Feeling.

Seinen ersten Schnupperflug hatte Stefan mit fünfzehn bei der Segelfluggruppe Säntis. «In die Luft wollte ich schon immer», erzählt der Neunzehnjährige. Anfänglich habe er an Motorflug gedacht. «Doch dann konnte ich in Altenrhein einmal den Segelfliegern zuschauen und habe erfahren, dass für diese Ausbildung schon Vierzehnjährige zugelassen sind.» Zum Schnupperflug kam er durch die YES-Flugtage. Das vom Aero-Club entwickelte Förderprogramm «Young Eagles of Switzerland», kurz YES, hat zum Ziel, das Interesse der Jugendlichen an der Welt des Fliegens zu wecken. Bei Stefan war es nicht das Interesse am Fliegen, sondern die Begeisterung für den Segelflug, die mit YES ihren Anfang nahm. «Nach den zwei Schnupperflügen, die man am YES-Tag machen darf, nahm mich ein Pilot noch mit und zeigte mir das Thermikfliegen. Damit war für mich klar: Das will ich lernen.» Stefan mag die Herausforderung, die das Segelfliegen und insbesondere der Streckenflug mit sich bringen. «Thermikflüge faszinieren mich, weil du da die ganze Kraft der Natur spürst. Du kannst nicht einfach einen Motor starten und von A nach B fliegen.»

Fokus auf den Streckenflug

Im Besitz seiner Segelflugglizenz (SPL) ist Stefan seit Juli 2023. Dieses Jahr hat er bereits an der Regionalmeisterschaft in

Birrfeld, der Schweizermeisterschaft in Grenchen und an der Junioren Schweizermeisterschaft in Buttwil teilgenommen. Der Jungpilot legt ein ziemliches Tempo vor. Insgesamt 210 Flugstunden hat er schon in seinem Logbuch stehen. 100 davon ist er in diesem Jahr geflogen. Wie ist er auf die Idee gekommen, bei Wettbewerben mitzufliegen? Er habe sich gefragt, wie er nach der Prüfung weitermachen wolle. «Vereinsmitglieder haben mich im Doppelsitzer mitgenommen. Das war cool. So habe ich andere Fluggebiete kennengelernt und ganz unterschiedliches Wetter erlebt. Letztes Jahr habe ich mich im Training dann auf den Streckenflug fokussiert.» Ebenfalls 2024 durfte er zusammen mit seinem Obmann, Guido Halter, im Doppelsitzer als Copilot an der Regionalmeisterschaft in Amlikon teilnehmen. «In Absprache mit Guido habe ich mich dieses Jahr für meine ersten Wettbewerbe angemeldet. Er ist Mitglied der Schweizer Segelflug-Nationalmannschaft und quasi mein Trainer.»

Stefans bisher längster Flug hat 8 Stunden und 20 Minuten gedauert. 644 Kilometer sind auf der Strecke von Schaffhausen nach Regensburg und zurück zusammengekommen. «Das war einen Tag nach der SM. Ich habe im Auto geschlafen, um rechtzeitig in Schaffhausen zu sein.» Stefans dunkle Augen leuchten, wenn er von seinen Erlebnissen erzählt. Von engen Zeitplänen lässt er sich

nicht stressen. «Bei der Junioren-SM war zuerst nicht klar, ob ich daran teilnehmen kann, weil ich am ersten Flugtag noch BM-Prüfungen hatte.» Der Berner Oberländer ist im letzten Lehrjahr als Polymechniker am Militärflugplatz Meiringen. Im Juni fanden Zwischenprüfungen für die Berufsmatura statt. In Absprache mit der Wettbewerbsleitung konnte er dennoch teilnehmen. Er hätte dann einfach eine Tageswertung weniger gehabt. Letztlich spielte das keine Rolle. Der erste Wettkampftag wurde neutralisiert. Das Wetter liess keine Flüge zu. Und wie steht es mit dem Fokussieren? «Das ist kein Problem. Ich bin flexibel und kann schnell umschalten.»

«Wir haben es immer lustig»

Flexibilität, Offenheit und eine gewisse Abenteuerlust findet Stefan zentral für einen Wettbewerbs-Piloten. «Nicht nur, weil wir wetterabhängig sind und man nicht im Voraus alles genau planen kann.» Die Meisterschaften dauern immer mehrere Tage. Da wird auch mal im Zelt übernachtet. Die Stimmung bei den Wettbewerben liebt Stefan. «Wir haben es immer sehr lustig, vor allem bei den Junioren.» An Regentagen oder abends vor den Zelten werden auch Geschichten über vergangene Wettkämpfe erzählt. «Ich frage oft, wie machst du das? Da kann man viel lernen.» Die Junioren, betont Stefan, halten

zusammen. «Wettbewerb heisst nicht, immer jeder gegen jeden.» Als Junior erhalte er auch viel Unterstützung vom Verein, finanziell und praktisch. «Von der SG Säntis sind meistens mehrere Piloten bei einer Meisterschaft. So hast du auch immer einen Rückholer, wenn du mal eine Aussenlandung machen musst.»

Um bei Wettbewerben mitfliegen zu können, braucht es eine Sportlizenz. Die bestätigt, dass ein Pilot die Reglemente kennt. Eine zusätzliche Ausbildung ist dafür nicht erforderlich. Der Verband bietet einen Breitenförderungskurs zum Thema «Einführung Wettbewerbsflug» an und die meisten Wettbewerbe schreiben eine Flugstundenzahl vor. Für internationale Wettbewerbe ist ein offizielles Streckenflug-Leistungsabzeichen Pflicht. Das Silber-C verlangt eine Strecke von 50 km und mindestens 5 Stunden in der Luft mit einem Höhenunterschied von 1000 m. Stefan hat sein Silber-C bereits in der Tasche.

Und der Motorflug? «Der wird in Zukunft sicherlich wieder ein Thema sein.» Nach Abschluss seiner Lehre will Stefan beim SPHAIR-Programm mitmachen. Sein Traum wäre Kampffjetpilot. Doch darauf versteifen will er sich nicht. Das strenge Auswahlverfahren ist ihm bekannt. Aktuell ist er auf der Suche nach einem Sponsor. Sein nächstes Ziel ist die Teilnahme an der Segelflug-Junioren-WM 2026. Nominiert dafür ist er schon. ◀

Stefans Webseite: <https://thecloudracer.ch/>

**Er mag die Herausforderungen beim Segelfliegen:
Stefan Gertsch, hier im Segelfluglager in Saanen.**



Anflug Birrfeld im Regen – Bei Wettbewerben müssen die Piloten mit verschiedenem Wetter zurechtkommen.



Um viele Erfahrungen reicher

Nach vielen Jahren «Fliegen im Flachland» und unzähligen Flügen am Rande der Alpen reizte Guido Deplazes der Gedanke, einmal richtig im hochalpinen Gebiet zu fliegen. Die ideale Gelegenheit dazu bietet der Breitenförderungskurs Einführung Gebirgsflug, den der Schweizerische Segelflugverband alljährlich in Samedan ausrichtet. Im Beitrag erzählt Deplazes, wie er den Kurs erlebt hat.

Von der SG Cumulus durften Fluglehrer Rolf König und ich den Arcus 1C und die LS8-18 7C an diesen Kurs mitnehmen. Die erste Woche verbrachten wir im Doppelsitzer mit Fluglehrer. Langsam würden wir an die Thematik herangeführt werden, um in der zweiten Woche allein mit der einsitzigen LS-8 zu fliegen. Nach einem kurzen Theorieblock «Flugplatz-Briefing» ging es gleich richtig los: Der erste Flug sollte alles beinhalten, was dazugehört: Hangflug, Thermikflug, Wellenflug und Landung auf einer Hartbelagpiste.

Zuerst ein Windenstart mit mässiger Ausklinkhöhe, dann zum Muottas fliegen und den Hang in engen Achter-Schleifen polieren, um damit langsam an Höhe zu gewinnen. Nach gefühlt Hunderten von weiteren Anweisungen von meinem Cumulus-Fluglehrer Rolf König haben wir die Bergstation Muottas Muragl unter uns gelassen.

Okay und wie weiter? Natürlich! Einen Thermikschlauch suchen. Das kann ich, dachte ich. Den Horizont im Schlauch halten, wie ich das vom Flachland gewohnt bin, erwies sich wegen den verschiedenen Bergflanken aber als äusserst anspruchsvoll. Mit weiteren «Speed» und «Banks-Anweisungen schraubten wir uns schlussendlich immer höher, bis die Wolkenbasis erreicht war. Die Windverhältnisse an den Bergflanken waren günstig, so dass es sogar noch höher ging. Vor die Wolke fliegen und dann in die Welle einsteigen! Plötzlich wird es ganz ruhig und doch steigt es kontinuierlich weiter, bis die Wolken erst neben und schlussendlich unter dir sind. Vorsorglich haben wir bei «Alps Radar» eine Höhenfreigabe beantragt und erhalten. Wir steigen weiter bis auf 4800 Meter. So hoch oben war ich mit einem Segelflugzeug noch nie.

Langsam wurde es Abend und das Engadin lag bereits im Schatten. Jetzt langsam absteigen und erstmals auf einer Hartbelagpiste landen. Wow, was für ein erster Flug! Einer, den ich nie vergessen werde.

Über die Theorie ins Cockpit

Der Breitenförderungskurs ist so aufgebaut, dass am Morgen jeweils ein Debriefing des Vortages stattfindet. Danach folgt ein Theorieteil über Windenstart, Hangflug, Thermikflug, Luftraumüberwachung und Wellenflug. In der Theorie werden aber auch menschliche Faktoren behandelt wie die Verarbeitung der Signale des Auges, Atmung, Sauerstoffbedarf, Hyperventilation, Ernährung und Flüssigkeitshaushalt. Zudem werden gewonnene Lehren aus Zwischenfällen vermittelt.

Bevor es Ende Vormittag ans Montieren der Flugzeuge geht, wird ein Meteobriefing durchgeführt. So kann kurz nach dem Mittag mit dem Fliegen begonnen werden. Idealerweise wird die Theorie vom Morgen gleich im Flug am Nachmittag

angewandt. Die «Do's and Don't's», die einem vom Fluglehrer vermittelt werden, sind sehr wertvoll. Vor allem das Verstehen der Windsysteme und der daraus resultierenden Aufwinde sind äusserst komplex. Das Zusammenspiel von Segelfliegern und anderen Flugzeugen in diesem engen Tal ist äusserst faszinierend. Eine ordentliche Voice-Communication am Funk mit Samedan Information ist daher unabdingbar. Als krönender Abschluss wird jeweils auf der langen Hartbelagpiste gelandet. Nach drei Tagen wurden das Flugzeug und der Fluglehrer gewechselt. Wiederum bekam ich einen Arcus zugeteilt. Auf jedem Flug machten wir neue Erfahrungen und erhielten wertvolle Tipps. Auch das Wetter hat mit unterschiedlichen Windsystemen mitgespielt, sodass wir unzählige Hänge und Thermikschläuche im Engadin ausfliegen konnten.

Während dem Kurs fliegen die Teilnehmenden über den Naturschönheiten des Engadins.



Am Piz Bernina und Bianco-Grat vorbei

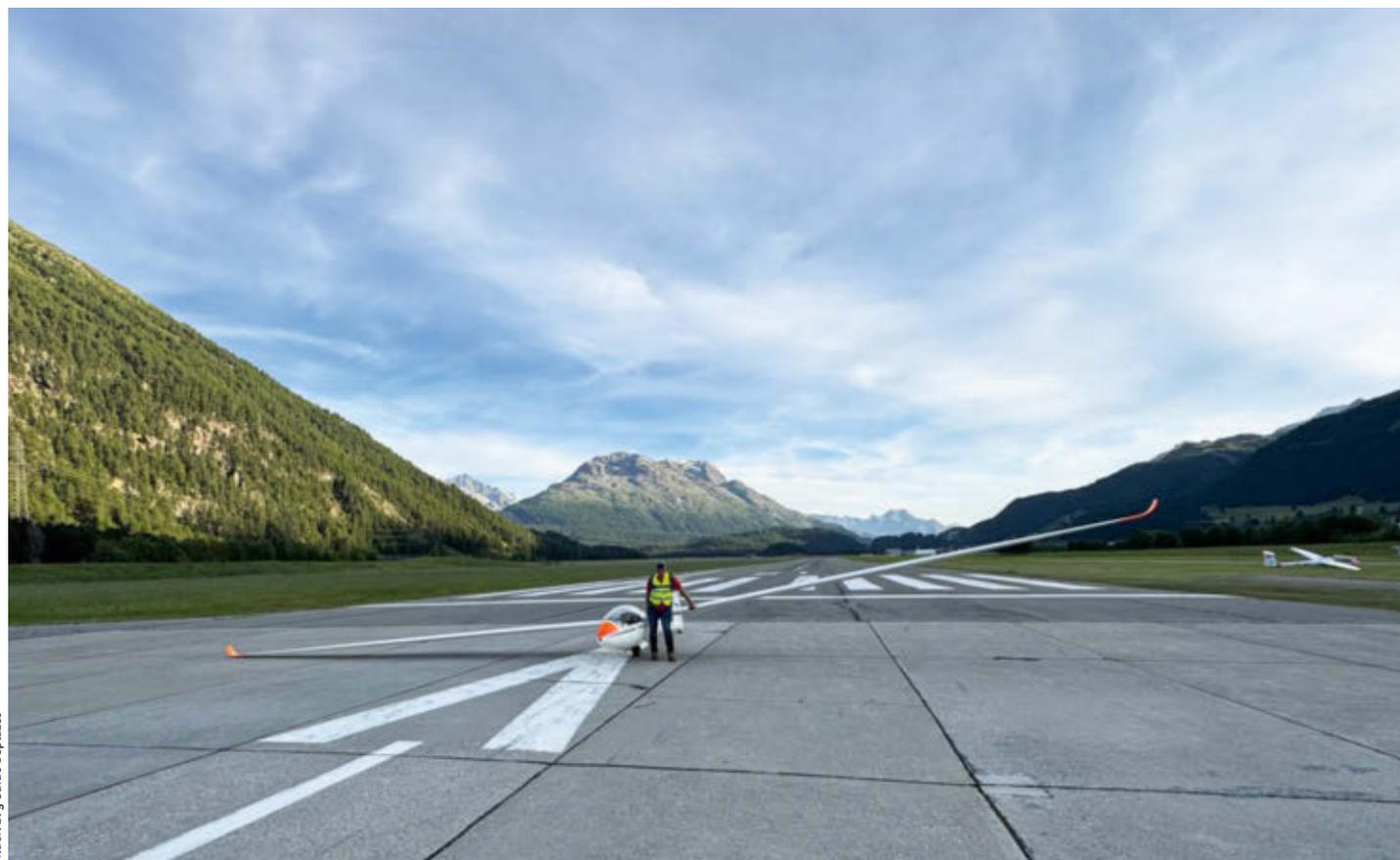
Als sich die erste Woche im Doppelsitzer und mit Fluglehrer dem Ende zuneigte, stiegen die Vorfreude, aber auch Nervosität merklich. Nach einer Freigabe, die zwei Fluglehrer dem Teilnehmer erteilen müssen, darf das Erlernte in der zweiten Kurswoche mit dem Einsitzer erflogen werden. Erwische ich den Hangaufwind und kann ich anschliessend in einem Thermikschlauch weiter aufsteigen? Wie ergeht es den Kollegen und Kolleginnen, welche sich zur gleichen Zeit auf gleicher Höhe am selben Hang befinden? Kann ich das bewältigen? Solche Fragen stellten wir uns alle.

Ich durfte unsere LS-8-18 7C ins Lager mitnehmen, ein mir vertrautes und liebgewordenes Segelflugzeug. Mein Ziel war, wiederum auch über den Piz Bernina zu fliegen. Die Bedingungen waren weiterhin exzellent, sodass ich wie in der ersten Woche gleich mit dem ersten Flug alle Flugphasen 1:1 wiederholen konnte. Das Erlebnis war heftig, so dass es mir einige Male kalt den Rücken herunterlief.

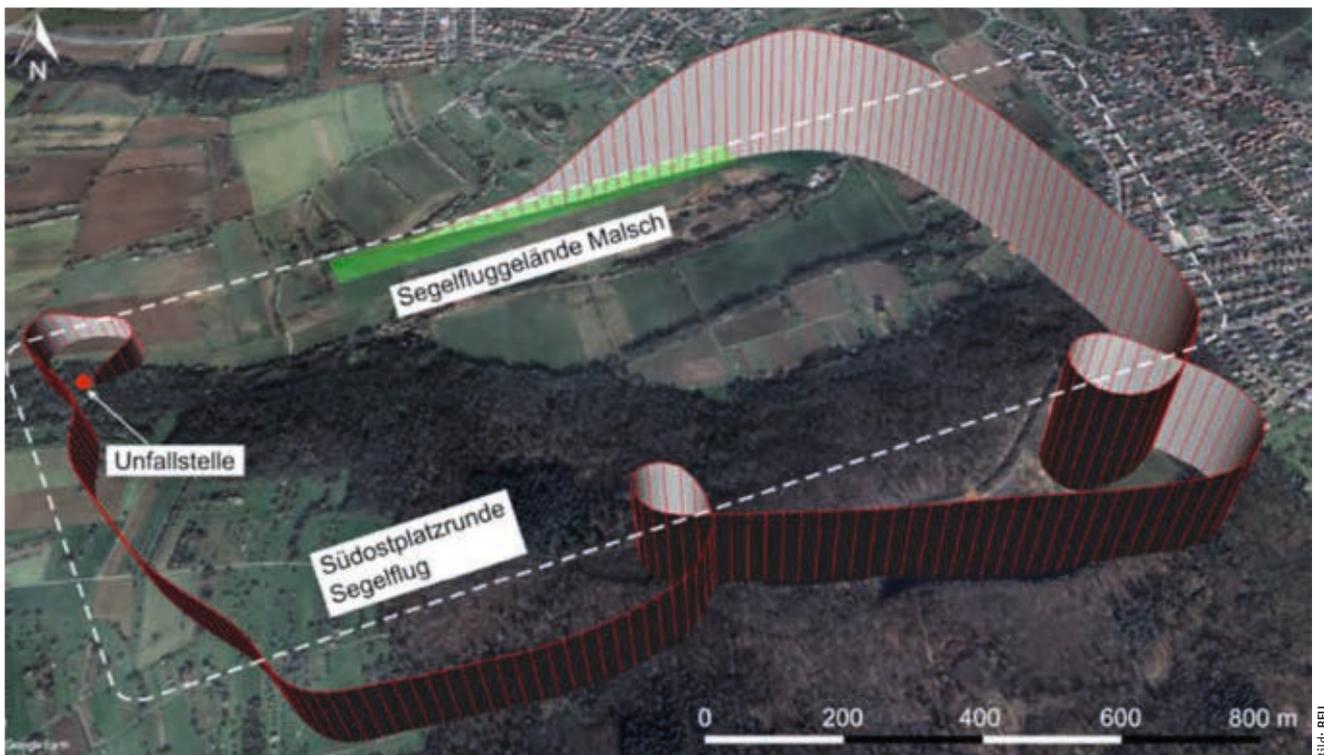
Insgesamt absolvierte ich im BFK neun Flüge, bei denen ich während 27 Stunden das Engadin erflog. Ein unbeschreiblich schönes Gefühl. Ich kann den Kurs jedem Segelflugpiloten empfehlen. Es gibt keine bessere Gelegenheit, eine Einführung in den Gebirgsflug zu erhalten. **Guido Deplazes**

Der BFK «Einführung Gebirgsflug» findet vom 15. bis 26. Juni 2026 in Samedan statt. Anmeldeschluss ist der 31. Januar 2026. Weitere Informationen: www.segelflug.ch

**Rechts: Anflug auf Samedan.
Unten: Gelandet wird auf der Hartbelagspiste. Für Guido Deplazes eine Premiere.**



Bilder: zVg Guido Deplazes



Rekonstruktion des Unfallfluges anhand der GPS-Daten aus dem Segelflugzeug und der Navigations-App des Piloten.

Zu langsam und zu wenig Routine

In zwei aktuellen Untersuchungsberichten aus Österreich und Deutschland werden zwei ähnliche Unfälle beschrieben, die sich beim Landeanflug ereigneten. In beiden Fällen führte eine letztlich unkontrollierte Fluglage zum Tod des Piloten. Technische Ursachen konnten ausgeschlossen werden.

Am 20. Mai 2024 fand auf dem Segelfluggelände Malsch (Rhein-Neckar-Kreis) ein lokaler Streckensegelflugwettbewerb statt. Um 12:07 Uhr startete eine DG 300 Elan an der Winde auf der Piste 07 und erreichte eine Ausklinkhöhe von zirka 320 Meter über Grund. In einer Platzrunde begab sich der Pilot auf Thermiksuche, blieb aber erfolglos.

Der Pilot entschloss sich für eine Landung. Gemäss GPS-Daten war er aber schon beim Queranflug zu tief und zu langsam. Er drehte in den Endanflug ein, wobei das Einziehfahrwerk gemäss Augenzeugen noch eingefahren war. In dieser Flugphase verringerte sich die Fluggeschwindigkeit über Grund (Ground Speed, GS) laut Navigations-App von zirka 80 km/h auf ca. 62 km/h.

Im Endanflug abgeschmiert

Als das Segelflugzeug die Kurve in den Endanflug beendet hatte, sahen die Augenzeugen, dass das Fahrwerk ausgefahren war. Sie sagten aus, dass das Segelflugzeug eine Linkskurve begann und im Anschluss nach rechts abkippte und gegen 12:11 Uhr mit grosser

Längsneigung in ein Waldstück stürzte. Der Pilot wurde bei dem Unfall schwer verletzt; er verstarb zwei Tage später im Krankenhaus, das Segelflugzeug wurde völlig zerstört. Da sich der Absturzort nahe beim Flugplatz befand, waren Rettungskräfte rasch vor Ort.

Am Segelflugzeug, an dem der Pilot als Mitbesitzer eingetragen war, fanden sich keine Hinweise auf technische Defekte, so dass sich Untersuchungen rasch auf den Piloten konzentrierten. Nach Aussagen von Fliegerkameraden flog der Pilot «deutlich zu selten». Ein Fluglehrer sagte aus, dass der 52-Jährige in ungewohnten Situationen fliegerisch «recht schnell an seine Grenzen stiess». Zwei Tage vor dem Unfall hatte er mit dem betroffenen DG-300 einen Windenstart absolviert. Schon dort war die Fluggeschwindigkeit in der Platzrunde zu gering.

Medizinische Probleme verschwiegen?

Bei der Untersuchung der deutschen BFU stellte sich heraus, dass der Pilot an einer neurologischen Krankheit litt, die er dem Flugmediziner gemäss dessen Aussagen verschwiegen hatte. Sowohl die Krankheit

wie die Medikamente machten den Erwerb einer Fluglizenz unmöglich. Offenbar verschwieg der Pilot 2017 seinem Fliegerarzt auch ein kardiologisches Akutereignis, das zu einem mehrmonatigen Erlöschen der Flugtauglichkeit geführt hätte. Ob medizinische Gründe zum Unfall führten, kann nicht ausgeschlossen werden. Gravierender aus Sicht des BFU ist dagegen der fliegerische Trainingsstand. Mit seinem Segelflugzeug war der Pilot bis auf den Flug zwei Tage vor dem Unfall nie mehr geflogen. Der letzte Schulungsflug mit einem Fluglehrer bzw. Lehrberechtigten fand zwölf Monate vorher statt.

Nicht auf Fehler aufmerksam gemacht

Nach dem Windenstart wurde der gesamte Flug mit einer für mehrere Augenzeugen deutlich erkennbar zu geringen Fluggeschwindigkeit durchgeführt. Die Fliegerkameraden am Boden wiesen den Piloten jedoch nicht über Funk darauf hin. An der Position querab der Schwelle war das Segelflugzeug vergleichsweise tief, was zu einer ungewohnten Anflugperspektive führte. Eventuell war der Pilot dadurch abgelenkt und fuhr das Einziehfahrwerk entgegen des üblichen Verfahrens nicht aus.

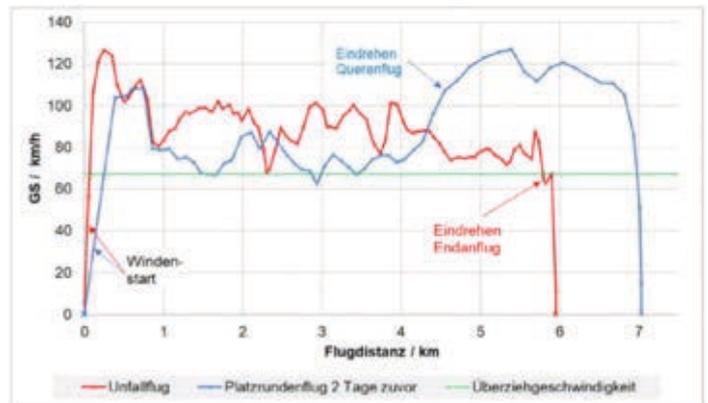
Daher fuhr er das Einziehfahrwerk erst in der Kurve in den Endanflug aus, was angesichts seines geringen Trainingsstands eine Herausforderung dargestellt haben könnte. Sehr wahrscheinlich hat zum Abkippen in der Kurve neben der zu geringen Geschwindigkeit und der Ablenkung durch das Ausfahren des Fahrwerks auch eine unkoordinierte Ausführung der Kurve beigetragen.

Tödliches Durchstartmanöver

Am 4. März 2025 wollte ein 59-jähriger Pilot mit seinem in Luxemburg registrierten Motorflugzeug Grumman American AA-5B von Slowenien nach Luxemburg fliegen. Der Pilot plante einen Tankstopp auf dem Flugplatz Zell am See, die Wetterbedingungen waren ideal. Gegen 12:22 Uhr befand sich das Luftfahrzeug im Endanflug auf die Piste 07 in Zell am See. Laut den Aufzeichnungen der Überwachungskameras erfolgte der Anflug ungewöhnlich tief. Bereits rund 200 Meter vor der Landebahnschwelle, im Bereich der ansteigenden Baumgrenze, erkannte der Pilot offenbar, dass sich das Luftfahrzeug unterhalb des stabilisierten Gleitpfads befand.

Vermutlich entschied sich der Pilot zu einem Durchstartmanöver; jedenfalls bemerkten Zeugen «ein lautes Aufheulen des Motors». Zum Zeitpunkt des Manövers waren die Landeklappen voll ausgefahren und die Kraftstoffpumpe abgeschaltet. Die Anfluggeschwindigkeit bewegte sich im unteren Bereich. Das plötzliche Setzen der vollen Motorleistung führte zu einem starken Nickmoment, das in Kombination mit einer positiven Höhenruderstellung ein asymmetrisches Rollmoment über die Längsachse auslöste. In der Folge kippte das Flugzeug unkontrolliert über die linke Tragfläche ab.

Hinweise auf technische Ursachen fanden die Ermittler keine. Beladung und Schwerpunkt lagen ebenfalls im zugelassenen Bereich. Der Pilot wies eine Gesamtflugerefahrung von 134 Stunden auf, wobei er in den letzten 90 Tagen lediglich etwas über 5 Stunden in der Luft war. (Zusammenfassung UH) ◀



Schon beim ersten Flug befand sich die DG 300 Elan mehrmals im kritischen Geschwindigkeitsbereich.

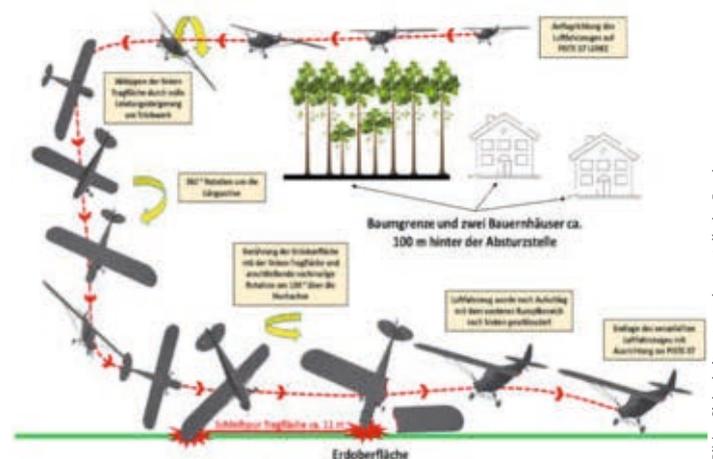


Bild: Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Das Bild oben zeigt den rekonstruierten Landeanflug der Grumman AA-5B auf die Piste 07 in Zell am See. Die Grafik (mit einem Symbolflugzeug) verdeutlicht, wie die Maschine über die linke Fläche abkippt.

Quellen:

BFU-Untersuchungsbericht zum Unfall des Segelflugzeugs DG 300 Elan vom 20.05.2024 in Malsch (Deutschland) ;BFU24-0388-3X

Abschlussbericht zum Unfall des Motorflugzeugs Grumman AA-5B vom 04.03. 2025 in Zell am See (Österreich); Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, GZ: 2025-0.539.595

Das vergessene Schulflugzeug

In den Siebzigerjahren waren eine ganze Reihe von Beagle B.121 Pup im Schweizer Luftfahrzeugregister eingetragen. Mit Ausnahme der in Bex stationierten HB-NAB sind die Pup mittlerweile am Schweizer Himmel verschwunden. Eine Spurensuche.

Autor: Urs Holderegger

Am 2. Juni 1970 absolvierte in Grenchen ein junger Flugschüler im Rahmen eines FVS-Kurses seinen dritten Soloflug auf dem Schulflugzeug Beagle 121 HB-NAC. Um 9.44 Uhr setzte er zur Landung an, die allerdings nicht ganz glücklich verlief. Im Bericht der Flugunfall-Untersuchungskommission hiess es lapidar: «Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Flugschüler sich ausschliesslich auf die Einhaltung der Landeachse konzentrierte und dabei das Abfangen des Flugzeuges unterliess.» Der Jungpilot überstand die Bruchlandung unverletzt, das Flugzeug aber wurde dabei schwer beschädigt.

Wie kam es dazu, dass in der Schweiz insgesamt 24 Beagle B.121 Pup als Schulflugzeuge im Einsatz standen? Gemäss einem Bundesbeschluss vom 24. Januar 1968 zeigte sich der Bund bereit, den Kauf von maximal 50 Schulflugzeugen für die Gruppen und Schulen des AeCS mit der damals respektablen Summe von 25000 Franken pro Flugzeug zu unterstützen. Neben der Pup stand auch die SIAT 223 Flamingo auf der Liste des Eidgenössischen Luftamts.

Junge Firma, neues Flugzeug

Dieser Entscheid ist insofern erstaunlich, als der erste Prototyp einer Beagle Pup erst ein Jahr zuvor, am 8. April 1967, seinen Erstflug in Shoreham, UK, absolviert hatte. Und die Firma Beagle existierte erst seit 1960, hatte aber 1961 mit dem zweimotorigen

Beagle B.206 ein erstes Leichtflugzeug aus eigener Entwicklung auf dem Markt platziert. Allerdings konnte die junge Firma auf zwei bewährte Traditionsunternehmen zurückblicken, die Auster Aircraft Company und die Miles Limited, die sich mit der Pressed Steel Company zu Beagle Aircraft Limited zusammenschlossen hatten.

Bedarf nach neuem Schulflugzeug

Im England der späten Fünfzigerjahre bestand ein grosser Bedarf nach einem neuen Schulflugzeug, das die veralteten Doppeldecker Tiger Moth und Piper Cub für die Grundschulung ablösen sollte. Der Entwurf der Beagle Pup in Ganzmetallbauweise und verschiedenen Ausführungen stiess daher bei den britischen Clubs und Flugschulen auf grosses Interesse. Nachdem ein erstes Modell 1966 in Farnborough auf positive Reaktionen stiess, trudelten bei Beagle in den ersten 12 Monaten über 250 Bestellungen für die Beagle Pup ein. In Shoreham an der Kanalküste wurde eine Produktionslinie aufgebaut und die B.121 Pup schien sich als neuer Verkaufsschlager der angeschlagenen britischen Luftfahrtindustrie zu entwickeln.

Dieser Meinung war auch das Eidg. Luftamt, das den Kauf von Beagle Pup durch Flugschulen und Vereine unterstützte, sofern diese «sich förmlich verpflichten», Kurse für die Fliegerische Vorschulung FVS durchzuführen. Hingegen schien es bei der

Die B.121-004 G-AVLN diente Beagle als Demonstrator und wurde hier in der Schweiz aufgenommen.





Die erste ins Ausland exportierte Beagle Pup war die HB-NAA, die im Oktober 1968 über Roja Aviation an die Section Vaudoise geliefert wurde.

Bild: Sammlung FW

Motorflugkommission des Aero-Clubs Vorbehalte gegen den schnittigen, topmodernen Engländer zu geben, wie in diversen Randnotizen der «AeroRevue» zum Ausdruck kam. Beim ersten Pup-Modell, das am 8. April 1967 in Shoreham eingeflogen wurde, handelte es sich um die B.121C mit einem 100 PS-Motor RR Continental O-100. Der Zweiplätzer war bereits kunstflugtauglich ausgelegt. Die Entwickler sahen auf dieser Grundlage weitere Typen bis hin zum viersitzigen Reiseflugzeug vor.

HB-NAA war das erste Exportmodell von Beagle

Die erste B.121, die überhaupt ins Ausland verkauft wurde, war die B.121-010, die als HB-NAA in die Schweiz ging, konkret zur Section Vaudoise des AeCS. Obwohl weltweit über 250 Bestellungen vorlagen, wurden nur 176 Flugzeuge fertig ausgeliefert, rund 50 weitere Pup wurden noch bis 1970 als Komponenten produziert. Die letzte Beagle Pup, die im März 1977 ins Schweizer Register als HB-NBA eingetragen wurde, wurde ursprünglich 1970 an eine britische Firma verkauft und erst in der Schweiz fertig montiert.

Weshalb wurde die Pup kein Verkaufsschlager, wie auch von der britischen Regierung erhofft? Zum einen wurden nach Anlauf der Serienproduktion diverse Mängel festgestellt, was vielleicht auch die verhaltene Reaktion der AeCS-Motorflugkommission auf die Typenauswahl erklären lässt. Ausgerechnet der Chef der Shoreham School of Flying gab bekannt, dass er seine Pup-Flotte aufgrund der unzureichenden Zusammenarbeit mit Beagle bei der Mängelbehebung abtossen werde.

Zu den Problemen gehörten Brems- und Stossdämpferausfälle, Risse im Kraftstofftank, sich während des Fluges öffnende Türen und Risse in den Flügelaufhängungen, die alle weitgehend auf die vergleichsweise komplizierte Konstruktion zurückzuführen waren, die sich nicht ohne Weiteres für die Serienfertigung eignete.

Als Werkstudent in Shoreham

Peter Daetwyler, Seniorchef der Daetwyler Group und Verantwortlicher des Fliegermuseums Oberraargau, kann dies aus eigener Erfahrung bestätigen. Die Firma seines Vaters, Max Dätwyler, übernahm einen Serviceauftrag für die Schweizer Beagles. Durch persönliche Verbindungen kam Oliver Masefield, Sohn des legendären Beagle-Gründers Sir Peter Masefield, als «Werkstudent» ins Dätwyler-Werk nach Bleienbach. Er blieb dann in der Schweiz und kann auf eine lange Karriere bei den Pilatus-Werken zurückblicken.

Der junge Peter Daetwyler machte sich im Gegenzug mit seinem VW-Käfer als Austauschstudent auf den Weg nach Shoreham. Wohnsitz beziehen konnte er beim Servicechef von Beagle und dessen Familie. Gedacht war, dass Peter Daetwyler beim Bau der Pup mitarbeitet und so Erfahrungen sammelt. Nur: Das ging nach Ansicht der Gewerkschaft, die das Werk praktisch beherrschte, gar nicht. «Ich durfte kaum einen Schraubenzieher in die Hand nehmen und schon drohte die Gewerkschaft mit einer sofortigen Stilllegung des Betriebs.»

Daetwyler sah aber schon als junger Techniker genug. «Die ganze Konstruktion war unglaublich kompliziert. Die Fachkräfte leisteten zwar handwerklich gute Arbeit, aber die Lehren waren für eine Massenproduktion zu wenig präzise, sodass sehr viel Handarbeit nötig war. Dazu kamen weitere Mängel. So kamen Pups nach nur einem Jahr zurück in den Service, bei denen die Farbe abblätterte. Die Türen schlossen nicht richtig und der Tank war eine Fehlkonstruktion, bei der es immer wieder Risse gab», erzählt Daetwyler. Das sei insofern erstaunlich, als die zweimotorige Beagle B.206 Basset ein ausgezeichnetes Flugzeug war. In Shoreham war eine solche Basset der RAF stationiert, die vom Prinzen von Wales geflogen wurde, dem heutigen König Charles III.



Bilder: Beagle Aircraft via Beagle Pup Club

Die beiden Bilder zeigen die Produktion der Beagle Pup im Werk Shoreham. Lackiert wurden die Pups im weit entfernten Werk Rearsby, was die Kosten weiter in die Höhe trieb.



Bild: Sammlung FW

Die HB-NAW mit der Seriennummer B.121-166 flog ab Mai 1972 bei der Motorfluggruppe Thurgau.

Viel zu hohe Produktionskosten

Das andere weit gravierendere Problem war kaufmännischer Natur. Als Verkaufspreis wurden für die erste Serie 3495 £ und für die zweite Serie 4250 £ festgelegt. Die Herstellungskosten lagen aber bei 8850 £ und mit einem Break-even konnte erst ab 4000 verkauften Exemplaren gerechnet werden! Auch eine Anpassung auf 5000 £ konnte die Serienproduktion nicht mehr retten, vor allem auch, weil sich die britische Regierung weigerte, weitere sechs Millionen Pfund in das angeschlagene Unternehmen zu investieren. Die letzten Pups rollten Ende 1969 aus der Produktionshalle.

Die Beagle Pup hätte für die britische Luftfahrtindustrie eigentlich zu einem Verkaufsschlager werden sollen. Während die zur gleichen Zeit produzierte Cessna 150/152 noch heute in vielen Flugschulen genutzt werden, verschwanden die Beagles bereits in den 70er-Jahren grossenteils wieder aus dem Schweizer Register. Die einzige noch fliegende Beagle B.121 ist die HB NAB B121-043. Neun der Schweizer Pups wurden bei Unfällen schwer beschädigt oder zerstört.

Obwohl die Beagle konstruktionstechnisch einige Besonderheiten aufweist, ist sie bei ihren Besitzern beliebt. Ein englischer Pilot zieht in einem Pilot-Report den Vergleich mit den britischen Classic Cars jener Epoche: zwar «over-engineered» und unpraktisch, aber elegant und mit Stil. Seit 1983 kümmert sich in England der «Beagle Pup and Bulldog Club» mit über 150 Mitgliedern um die Belange der immer noch zahlreich fliegenden Pups und ihrer militärischen Nachfolger, der Scottish Aviation Bulldog. ◀

Scottish Aviation Bulldog

Als die Produktion der Beagle Pup an lief, zeigte sich auch die Royal Air Force an diesem Modell interessiert. Die RAF suchte um diese Zeit einen Nachfolger für ihren Grundschultrainer D.H. Chipmunk. Die Entwicklung der Bulldog lief zuerst noch unter der Bezeichnung Beagle. Nach dem Ende von Beagle übernahm Scottish Aviation die Entwicklung und Produktion der Bulldog, die eine vergösserte Haube und einen stärkeren Motor erhielt. Erster Kunde des zweiplätzigigen Trainers war die schwedische Luftwaffe, die die Bulldog bis 2001 im Einsatz hatte.

Die Royal Air Force war mit 132 Exemplaren die grösste Betreiberin der Bulldogs. Die Flugzeuge wurden ebenfalls 2001 ausgemustert und zu günstigen Preisen auf dem zivilen Markt verkauft. Scottish Aviation (später British Aerospace) produzierte in Prestwick 328 Bulldogs vorwiegend für militärische Kunden, darunter auch für Jordanien (Bild unten).



Bild: Stefan Wiedemeier

Die HB-NAC der Fliegerschule Grenchen wurde, wie eingangs erwähnt, am 2. Juni 1970 bei einem Landeanflug schwer beschädigt, aber erst 1995 aus dem Register gelöscht.



Bild: Sammlung FW





Szenen aus einer anderen Zeit

Am 26. Juli versetzte die Groupe de Vol à Moteur de la Gruyère den Flugplatz Gruyères in eine andere Epoche. Das Vintage Fly-In bot Piloten, Mitgliedern und Enthusiasten die perfekte Gelegenheit, zusammenzukommen und der Leidenschaft für Oldtimer-Flugzeuge zu fröhnen.

Autoren: Roger Steiner und Edouard Jost

Das Vintage Fly-In wird seit 2023 von der Groupe de Vol à Moteur de La Gruyère organisiert. Es soll Liebhaber der Oldtimer-Fliegerei, Piloten, Besitzer historischer Flugzeuge und Neugierige aus der Region zu einem geselligen und lebhaften Ereignis zusammenzubringen. Dieses Ziel wurde auch am 26. Juli erreicht. Den ganzen Tag über strömten die Besucher herbei, um die Flugzeuge zu bewundern, sich mit den Piloten zu unterhalten oder einfach nur die einzigartige Atmosphäre zu geniessen. Der im Vintage-Stil eingerichtete Hangar bot den idealen Rahmen, um sich zu treffen, zu plaudern und Erinnerungen an Flüge oder Zukunftspläne auszutauschen.

Die Gästeflugzeuge kamen ausnahmslos vom benachbarten Regionalflughafen Fribourg-Ecuvillens. Gerne wären auch die Piloten der Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique AMPA, aus Lausanne-la-Blécherette dabei gewesen. Sie verzichteten aber der volatilen Witterung wegen. Neben dem vereinseigenen Bucker Jungmann HB-UUZ mit Jahrgang 1937 und Werknummer 15, standen

drei Piper Cub und einige Raritäten im Line-up. Flugzeuge wie die North American Navion A, die De Havilland D.H. 82A Tiger Moth von 1938, die Jodel D 140 C Mousquetaire III und die rare Stinson V77 Reliant, von denen nur gerade zwei Exemplare in der Schweiz fliegen. Die Stampe SV 4 C der Gruppe «L'Aérotique», die Boeing E75 Stearman, das Eigenbauflugzeug Groppo Trail und die Bölkow Bo 208 C sind ebenfalls Maschinen, die man nicht alle Tage sieht.

Passend zu den Flugzeugen warfen sich auch die Organisatoren in stilechte Kostüme. Dies verlieh dem Anlass das gewisse Etwas und bescherte den Fotografen tolle Sujets. Auch mit nur einem Dutzend Gastflugzeugen war das Fly-In in seiner Art sehr gelungen und die Gäste erfreuten sich tagsüber an den Oldies und abends am Happening. Diese festliche Reminiszenz an die Zeit der Stoff- und Holzflugzeuge fand ihre Fortsetzung mit einem Swing-Orchester, das die Motiviertesten zum Tanzen und alle anderen zum Lächeln brachte. ◀

Stilechte Präsentation vor der Stinson Reliant.

Bild: Gil Schneeberger





Die North American Navion A wurde am 31.5.1957 ins Schweizerische Luftfahrtregister eingetragen und ist die einzige dieses Typs in der Schweiz.



Die Stampe SV C wurde von der Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord SNCAN anno 1947 produziert.

Abends im Hangar vor der Nieuport 23 C-1.



Prächtige Boeing E75 Stearman.

Schweisstreibende Arbeit beim Motorstart der Tiger Moth.



Bild: Sylvia Scyboz



Bilder: Roger und Tina Steiner

Aus der Kiste erhebt sich ein Storch

Störche bauen Nester, das ist bekannt. Doch auch im Storch lässt sich nisten, haben Simone Neukirch und Jean-Jacques Ducry bei der Restauration ihres historischen Flugzeugs festgestellt. Eine Storchengeschichte über drei Jahrzehnte.

Autorin: Evelyn Pesentheiner

«Anderere Männer schenken ihren Frauen Schmuck. Jean-Jacques hat mir ein Flugzeugprojekt geschenkt.» Simone Neukirch strahlt, wenn sie von ihrem Fieseler Storch erzählt. Noch ist viel zu tun, bis das historische Flugzeug wieder abheben kann. Doch so langsam wöhnen sich Simone und ihr Partner Jean-Jacques Ducry auf der Zielgeraden. Die neue Immatrikulation haben sie bereits reserviert. Der Erstflug der HB-RAS ist für 2026 geplant.

Woher kommt der Storch, der in Simone Neukirchs Werkstatt für Flugzeugbespannung im Freiburgischen Corpataux zu seinem zweiten Flugzeugleben erwacht? «Wir haben ihn als Einzelteile in Kisten übernommen», erzählt Simone. Wie diese Teile einst in die Kisten gekommen sind, ist unklar. «Sicher ist, dass unser Rumpf aus deutscher Produktion stammt. Darauf weist die Ex-Werknummer 1814 auf dem Rumpfgestänge hin.» Ab 1944 wurde der Fieseler Fi 156, wie

der Storch offiziell heisst, durch die Firma Morane-Saulnier in Frankreich weitergebaut. Zum Beinamen Storch kam das STOL-Flugzeug wegen seines hochbeinigen Fahrwerks. «In Frankreich erhielt unser Rumpf die Nummer 41. Ab Nummer 57 gibt es dann keine Ex-Werknummern mehr, die auf eine deutsche Produktion verweisen.» Entstanden ist ihr Rumpf, so haben ihre Recherchen ergeben, 1944.

Ein neues Kleid für den Storch

Bei einem Besuch im April steht der Storch noch ziemlich nackt in der Werkstatt. Das BAZL will ihn vor den Bespannungsarbeiten inspizieren. Doch es ist schon einiges geschafft. Erst vor wenigen Tagen ist der Rumpf aus der Werkstätte von Dirk Bende in Bonn/Hangelar zurückgekommen. Der Pilotensitz ist montiert, das Instrumentenbrett komplett und beschriftet, der Steuerknüppel eingesetzt. Der Storch ist schon der

vierte, an dessen Instandsetzung Dirk Bende mitarbeitet. Für die originalgetreue Cockpitausstattung hat ihm Simone Fotos aus dem Verkehrshaus in Luzern geliefert und dort auch Gespräche mit Fachleuten geführt. Jetzt gilt es, den Rumpf aus Stahlrohr neu einzutuchen, Simone Neukirchs Kernkompetenz. Bespannt waren die ursprünglichen Störche mit Baumwolle und so soll der Rumpf der HB-RAS auch wieder hergerichtet werden. Auch das Einsetzen der Cockpitverglasung wird Simone selber übernehmen. Wobei einsetzen viel zu harmlos klingt. Damit die einzelnen Plexiglasstücke befestigt werden können, müssen zuerst sämtliche Rohre mit einem textilen Band umwickelt werden. Erst dann können die Scheiben mithilfe eines sogenannten Zackenbands am Rumpf festgenäht werden. Hört sich aufwändig an – ist es auch. Die Steuerruder hingegen sind längst bereit. Simone lacht: «Die habe ich vor ein paar Jahren bespannt.»

Das Cockpit ist bereit, die Avionik schon funktionstüchtig. Im Hintergrund die Ordner mit der HB-RAS-Dokumentation.



Bild: Evelyn Pesentheiner

Wie kommt das? Vorbesitzer des zerlegten Storchs war Philippe Joyet, Mechaniker und Pilot der AMPA, sowie Träger des Anerkennungspreises 1987 der Stiftung Pro Aero für hervorragende Restaurierung alter Flugzeuge. Und damit kommen Jean Salis und die grosse Airshow «Le temps des hélices» ins Spiel. Simone gibt Einblick in die Vorgeschichte: «Philippe hat sich sehr engagiert für das Meeting, das jedes Jahr zu Pfingsten in La Ferté-Alais in der Nähe von Paris stattfindet. Und auch bei der Restaurierung von Flugzeugen für Filme, die dort gedreht worden sind, hat er mitgearbeitet.» Jean Salis, verstorben im Juni 2023, hatte in La Ferté-Alais eine eindrucksvolle Sammlung historischer Flugzeuge. Es ist das Erbe seines Vaters, Jean-Baptiste Salis, das er betreut und stetig ausgebaut hatte. «Jean sagte zu Philippe, dass er ihn nicht für seine Arbeit und Hilfe bezahlen könne. Stattdessen bot er ihm eines der Flugzeuge aus seinem Fundus zum Zusammenbauen an.» Das war 1989. Joyets Wahl fiel auf den Fieseler Storch. Warum hat er den Storch letztlich doch nicht selber restauriert?

«Der Erstflug ist für 2026 geplant.»

«Ende der Neunzigerjahre war Philippe in die USA ausgewandert.» Damals entschied er, seinen Fieseler Storch an die Association L'Aérotique, deren Gründungsmitglieder Simone und Jean-Jacques waren, in Fribourg-Ecuvillens zu verkaufen. «Damit beginnt unsere Geschichte mit dem Storch», erzählt Simone. «Da ich kurz zuvor meine BAZL-Lizenz zum Eintuchen von Flugzeugen erworben hatte, bot es sich an, gleich mit den Ruderflächen des Storchs zu beginnen.» Dass sie damals noch über keine eigene Werkstatt verfügte, hielt Simone nicht von ihrem Projekt ab. Zuerst arbeitete sie im Wohnzimmer ihrer Mietwohnung, später dann in der Garage. Dies ging allerdings nicht zu allen Jahreszeiten gleich gut. Zum Spannen des Tuchs braucht man eine gewisse Temperatur im Raum. «Wir hatten einen toleranten Vermieter. Doch als an einem Sonntag die Sicherung flog, weil ich mit Heizlüfter und Bügel-eisen das Netz überlastet hatte, reagierte er dann doch genervt. Sein Sonntagpoulet war noch nicht gar.» Parallel zu Simones Arbeiten kümmerte sich Jean-Jacques um die komplette Demontage des Motors. Letztlich hatte L'Aérotique neben dem Unterhalt und der Instandhaltung des P2 HB-RAR nicht die



Bild: Evelyn Pesentheimer

Der Rumpf ist restauriert und zurück in der Werkstatt von Simone Neukirch. Als nächster Schritt steht das Eintuchen an.



Bilder: Simone Neukirch

Die Tür des Fieseler Storchs: So werden die Rohre umwickelt, bevor das Plexiglas befestigt werden kann.



Simones Bolzensuppe: Das Sortieren und Reinigen aller Kleinteile dauerte einen ganzen Winter.



Bild: Archiv Simone Neukirch

Höhen- und Seitenruder des Storchs sind schon bespannt. Nun ist der Rumpf an der Reihe.



Bild: Archiv Simone Neukirch

Jean-Jacques, Simone mit Hündin Vega, Vera und Dirk Bende - gemeinsam im Einsatz für die Restaurierung des HB-RAS.

Zeit und die Mittel, den Storch wieder aufzubauen. Verteilt auf verschiedene Lagerplätze fielen die Kisten, die Flügel, der Rumpf und die Ruder in einen langen Dornröschenschlaf, wie Simone sagt, und wurden erst rund zehn Jahre später wieder erweckt. «Im Oktober 2016 hat Jean-Jacques das Flugzeugprojekt von L'Aérotique gekauft und mir geschenkt.»

Erstmal sichten und ordnen

Mit der Übernahme der Kisten ging die grosse Puzzlearbeit los. «Alles waren Wrack-Teile. Völlig unorganisiert.» Wochenlang ordnete Simone mithilfe der Pläne und Materialstücklisten im Manual jedem Teil seinen Platz zu und sorgte für eine übersichtliche Beschriftung. Eine Arbeit, die den ganzen ersten Winter in Anspruch nahm. Zirka 95 Prozent aller Teile, so stellte sich heraus, waren noch vorhanden. Den Rest konnte teilweise Dirk Bende beisteuern. Einzelne Teile, die zu korrodiert waren, um noch verwendet werden zu können, stellten die Lehrlinge einer Luft- und Raumfahrtfirma her, für die Simone früher einmal tätig war. Im zweiten Winter gings dann ums Reinigen, Messen und Sortieren aller Schrauben, Bolzen, Muttern, Unterlagscheiben und weiterer Kleinteile. Simone lacht und zeigt ein paar Fotos: «Da habe ich meine 'Soupe aux boulons' gemacht.» Unzählige Joghurtbecher sind auf den Bildern zu sehen, mit Bolzen und Schrauben eingelegt in Öl – Bolzensuppe eben.

«Manchmal mussten wir auch Umwege gehen.»

Auf einem Regalbrett in der Werkstatt in Corpataux steht ein Dutzend Ordner – alles Unterlagen, Pläne, Rechnungen, Belege und Korrespondenzen rund um ihren Storch. Es braucht viel Energie und Biss, um ein solches Projekt durchzuziehen. «Manchmal mussten wir auch Umwege gehen», sagt Simone. «Die Kurbelwelle beispielsweise war nicht mehr zu gebrauchen. Hier an einen Ersatz zu kommen, war für uns bis jetzt eine der grössten Herausforderungen.» Doch schliesslich sei das Museum in Dübendorf bereit gewesen, ihnen bei ihrem Motorenproblem zu helfen. Unterstützung bekommen die beiden auch aus ihrem Freundeskreis. «Die Flügel, der Rumpf und der Motor sind in den vergangenen 25 Jahren mehrfach umgezogen.» So waren die Flügel, der original montierte und ein weiterer, nie gebrauchter Ersatzflügel, erst im Kanton Waadt untergebracht, dann bei Freunden in Corpataux, später in Avry-devant-Pont und letztlich in Simones Werkstätte. «Unsere Freunde haben uns Platz zur Verfügung gestellt und uns bei den Transporten geholfen.» Letztere sind für Simone immer eine Nervenprobe. «Seit einmal ein Spannsset kaputt war und der Motor fast runtergeknallt wäre, habe ich bei jedem Umzug Panik», gesteht sie. Neben Aufregung und Stressmomenten gab und gibt es auch immer wieder lustige Situationen, etwa, als sie im Tank ein Vogelnest fanden. Der Vogel hatte die Tanköffnung wohl für einen idealen Höhleneingang gehalten oder einfach die Sache mit dem Storch falsch verstanden.

Rien à signaler – nichts zu vermelden

Wie wird der Storch einmal aussehen? Simone zeigt ein Foto aus dem Buch «1939 – 1945 Fremde Flugzeuge in der Schweiz – Landungen und Abstürze» von Dani Egger. «Unser Storch wird die Lackierung des RN VJ tragen. Das ist die deutsche Lackierung des heutigen A-100, der im Verkehrshaus hängt. Am 8. Mai 1945 um 19.10 Uhr landete

die Maschine in Chur. Das war die letzte Landung eines deutschen Flugzeuges in der Schweiz im Zweiten Weltkrieg.» Zur Lackierung haben sich Simone und Jean-Jacques viele Gedanken gemacht. Anlässlich eines RIO (Rencontres Internationales d'Oldtimers) vor einigen Jahren haben die beiden sogar einen Wettbewerb durchgeführt, bei dem sich die Leute für einen von drei Vorschlägen aussprechen konnten. Gewonnen hatte damals die Schweizer Lackierung. Dass es nun doch nicht diese werden wird, begründen Simone und Jean-Jacques mit der Zukunft ihres Storches. «Wenn wir ihn mal nicht mehr halten können, wird er wohl eher Interessenten in Deutschland finden als in der Schweiz. Der Käuferkreis in Deutschland ist einfach viel grösser.»

Bei all den Überlegungen verwundert es nicht, dass auch die HB-Registrierung keine Zufallszuteilung durch das BAZL ist. «RAS – rien à signaler. Nichts zu vermelden. Das ist doch ein passender Name für ein Verbindungsflugzeug», meint Jean-Jacques. Simone resümiert: «Ein deutscher Rumpf mit Werk-Nummer 1814, der in Frankreich 1944 mit Nummer 41 montiert wird und letztlich in der Schweiz 'landet', verkleidet als RN VJ und immatrikuliert als HB-RAS, rien à signaler.» ◀

Der HB-RAS im Datenspiegel

Fieseler FI-156 C-3 Storch

Spannweite:	14,25 m
Länge über alles:	9,90 m
Höhe über alles in Spornlage:	3,05 m
Spurweite:	4,50 m
MTOW:	1600 kg
Besatzung:	3
Reichweite:	740km, 5h 20min
Äusserste Gipfelhöhe:	4,500 m
Höchstgeschwindigkeit:	158 km/h
Landestrecke von 15 m Höhe bis Stand:	95 m
Rollstrecke gebremst:	25 m
Motor:	Argus AS 10 C

Einblick in die Pilotenschmiede

Der Weg ins Cockpit eines Verkehrsflugzeugs ist kein Sonntagsspaziergang. Neben ausgeprägten mentalen Fähigkeiten verlangt die Ausbildung viel Durchhaltevermögen. Aber sie macht auch Freude, wie Paula Scherer und Andrin Röschli betonen.

Autor: Urs Holderegger

Das Gebäude in Glattbrugg wirkt äusserlich wie eine Mischung aus Fabrik und Campus. Zwei grosse Hallen, in denen die Simulatoren untergebracht sind, dominieren den Standort der Lufthansa Aviation Training (LAT) Switzerland in Glattbrugg. Am Kopfende des Gebäudes hingegen herrscht Universitätsstimmung. Unter Sonnenschirmen diskutieren angehende Pilotinnen und Piloten angeregt ihren Unterrichtsstoff. Im Eingang trifft man zwei gestandene Swiss-Piloten, die in Kürze einen Termin auf dem Simulator haben.

Bei einer kurzen Führung durch das Ende 2019 eingeweihte Trainingscenter wird eines schnell klar: Mit einem Simulator-Besuch wird es nichts. Alle acht Full-Flight-Simulatoren sind in Betrieb. «Wir haben hier auf den Simulatoren praktisch einen 24/7-Dauerbetrieb», erläutert Carsten Mangasser, Leiter Pilot School. Gut besetzt sind auch die Crew-Trainings-Einheiten, wo die Kabinencrews vornehmlich von Swiss und Edelweiss

sowohl geschult wie trainiert werden. Dies geht vom Betreuen der Fluggäste bis hin zu Notfallprozeduren, bei denen wie im Cockpit jeder Handgriff sitzen muss.

Gekommen sind wir aber wegen zwei angehenden Linienpiloten, Paula Scherer und Andrin Röschli, die mitten in der Ausbildung stecken. Das Berufsbild Pilotin stand bei Paula lange nicht im Vordergrund. «Nach dem Abschluss der Kantonsschule begann ich mit einem Studium der Psychologie. Das war in meiner Familie so üblich», schmunzelt Paula. Bis sie dann mit einem Kollegen einen Rundflug mit einem Leichtflugzeug machte und dort vom «Virus Aviaticus» angesteckt wurde. Paula bewarb sich bei SPHAIR, absolvierte erfolgreich das Auswahlprozedere und sass zum ersten Mal am Steuer eines Flugzeugs. Militärpilotin wollte sie nicht unbedingt werden und so war die Bewerbung bei LAT Switzerland der nächste Schritt.

Bild: Urs Holderegger





Im JULA Aviatik-Luft geschnuppert

Auch Andrin hat die Kantonsschule besucht und danach im Militär durchgedient. Im Gegensatz zu Paula war die Faszination Aviatik bei ihm schon als Kind vorhanden. So nahm Andrin auch am Jugendlager JULA im Engadin teil. Im September 2023 durchlief Andrin den Selektionsprozess bei der LAT und arbeitete nebenbei als Bademeister und im Paketversand. Zusätzlich absolvierte Andrin ebenfalls den SPHAIR-Test.

Frage an Carsten Mangasser: «Sind die Pilotenanwärter primär Akademikerkinder, oder hat auch jemand mit einem Berufslehre Chance, einmal im Cockpit zu sitzen?» «Wir haben sehr heterogene Klassen in Bezug auf ihre Vorbildung. Vom Koch bis zum Dr. der Physik ist fast alles vertreten. Auch mit einer abgeschlossenen Berufslehre hat man gute Chancen», antwortet Mangasser. Dies wird auch von den beiden angehenden Piloten so bestätigt.

Um überhaupt ins LAT-Klassenzimmer zu gelangen, mussten beide einen mehrstufigen Selektionsprozess durchlaufen. Im ersten Schritt, einem computergestützten Eignungstest (DLR-Test), wurden verschiedenste Fähigkeiten wie räumliches Denken, Konzentration, Mathematik oder Physik geprüft. «Auf die Tests konnte man sich über digitale Lernmodule gut vorbereiten. Aber sie gaben einen ersten Eindruck, wieviel man für diese Ausbildung lernen muss», erzählt Andrin. Für erfolgreiche SPHAIR-Absolventen mit Zertifikat entfällt dieser Schritt seit Juni 2024: Sie profitieren vom sogenannten Fast Track und können direkt ins Assessment, den zweiten Auswahlschritt. Dort stehen neben einem weiteren Psychomotorik-Test die Erfassung von relevanten Persönlichkeitseigenschaften, Teamfähigkeit und Berufsmotivation im Zentrum. Die Ausbildungskosten werden unterdessen vollständig vorfinanziert, sodass diese Hürde beseitigt wurde und die Finanzen keine Rolle mehr spielen



Bild: LAT

Paula Scherer mit Fluglehrer bei einem Trainingsflug in den Alpen.

Bilder unten: Im LAT-Trainingcenter in Glattbrugg stehen neben acht Full-Flight-Simulatoren auch Cabin Emergency Evacuation Trainer (CEET) für das Kabinenteam zur Verfügung.

Mit dem NOVASIM MR DA42 von Brunner Elektronik AG besitzt LTA einen neuen und zertifizierten Mixed Reality-Simulator für das Pilotentraining auf der Diamond DA42.



Bilder: Urs Holderegger

müssen. Der erste Tag in der 21-köpfigen Klasse bleibt beiden in Erinnerung. «Ich war einfach unglaublich glücklich, dass ich es bis hierhin geschafft hatte», sagt Paula. «Und ich glaube, allen anderen ging es gleich.» «Ein Traum ist wahr geworden», ergänzt Andrin. Schon am ersten Tag mussten die beiden erfahren, dass sich die Ausbildung hier beim LAT-Traningscenter fundamental vom Leben an der Kantonsschule unterscheidet.

Extrem guter Teamgeist

Was beide betonen, ist der starke Teamgeist innerhalb der Klasse. «Es wird niemand ausgegrenzt, wenn er oder sie etwas nicht verstanden hat.» Schnell bildeten sich kleine Teams, die zusammen lernten und einander bei Problemen halfen. Der Unterricht sei sehr fordernd und intensiv, aber: «Es macht Spass, immer tiefer in die Materie einzutauchen und die Zusammenhänge zu verstehen.»

Im Oktober 2024 startete die Ausbildung mit einem zweimonatigen intensiven Theorieblock. Anschliessend erfolgte im Januar 2025 eine erste Praxisphase auf dem Flugplatz Grenchen, wo die fliegerische Grundschulung auf der einmotorigen Diamond DA40 erfolgte. Anschliessend folgte eine längere Theoriephase für den IFR-Betrieb, aber immer noch auf Propellermaschinen. Dann folgt der erste Höhepunkt: Ein Praxistraining auf der Cirrus SR20 in Goodyear, Arizona, wo VFR und IFR geflogen wird.

In einer nächsten Phase wird man in Glattbrugg im Flight Navigation Procedure Trainer (FNPT) DA 42 auf die Schulung im Zweimot-Cockpit in Grenchen vorbereitet. Und dann folgt nach einer dritten Theoriephase der langersehnte Schritt ins Cockpit eines Linienflugzeugs. 2027 sollte es für die beiden so weit sein. Was aus der Erzählung der beiden Aspiranten locker

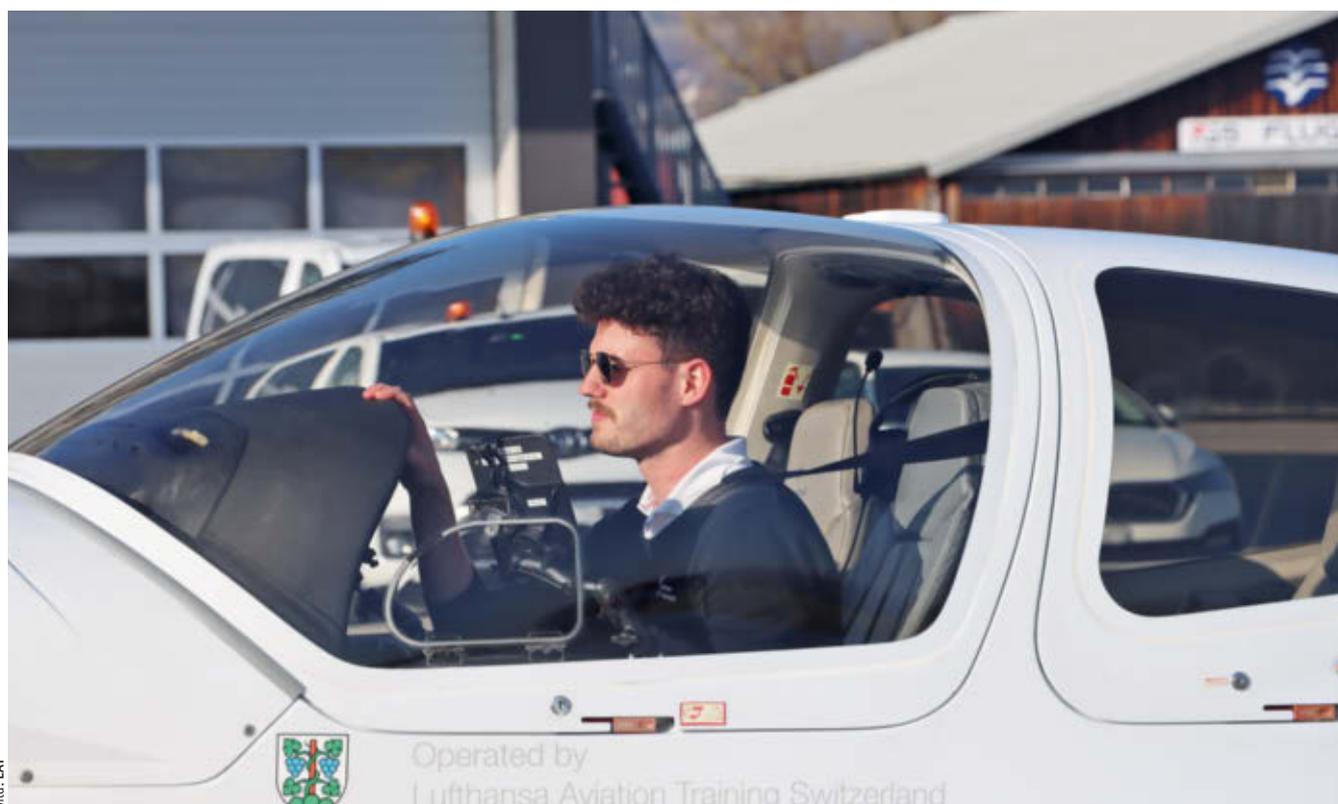
tönt, ist aber ein manchmal sehr harter Weg, der einen ans Limit bringen kann. «Momentan stehen wir vor den Prüfungen der zweiten Theoriephase und es braucht manchmal recht Disziplin und Durchhaltewillen, auch nach einem anstrengenden Schultag am Abend wieder vor die Bücher zu sitzen», betont Paula. «Manchmal ist es Luxus, wenn man sich an einem Abend wieder mit Freunden treffen kann, aber das braucht es auch», ergänzt Andrin.

Nichts mit «Top Gun» zu tun

Hier kommt wieder der gute Teamspirit in der Klasse zum Tragen. Mit dem Film «Top Gun» hat die Pilotenausbildung bei der LAT nicht viel zu tun. Die Schülerinnen und Schüler veranstalten Lernnachmittage und es gibt einen Klassenchat, wo offene Fragen diskutiert werden. Entsprechend gibt es keinen «Maverick», der sich auf den ersten Platz drängelt. Das gelte auch im Flugbetrieb, sagt Andrin. Wenn es jemandem nicht gut gelaufen war, schaue man, ihn wieder aufzubauen.

Welche Botschaft haben die beiden angehenden Linienpiloten an den Nachwuchs, der jetzt im Pro Aero Jugendlager oder bei YES (Young Eagles of Switzerland) die erste Begegnung mit der Luftfahrt gemacht hat? «Es ist ein Traumjob, aber man muss sich diesen Traum hart erkämpfen», sagt Andrin. Es sei langer Weg, der manchmal auch mit Rückschritten gepflastert ist, aber: «Die Zeit hier vergeht buchstäblich wie im Flug», ergänzt Paula. «Und es macht unglaublich viel Freude!» ◀

Andrin Röschli im Cockpit einer Diamond DA40 in Grenchen. Nach einem Praxisblock in den USA wird in Grenchen auf die zweimotorige DA42 umgeschult.





Grösstes Fly-In in der Leventina

Gleich vier Antonov An-2 kamen nach Ambrì.

Bilder: Roger und Tina Steiner

Während sich der Verkehr auf der Gotthard-Autobahn gen Norden den ganzen Tag staute, genossen Piloten, Aviatikfreunde und Familien am 9. August das Fly & Grill auf dem ehemaligen Militärflugplatz Ambrì. Es war das grösste Fly-In, das 2025 in der Schweiz stattfand.

Die ersten Flugzeuge schwebten am frühen Morgen via Piste 28 ein. Im Nu waren die Abstellplätze mit 120 Sport-, Eigenbau-, Trainings-, Schul- und altherwürdigen Maschinen belegt. Die rund 2000 Besucherinnen und Besucher erfreuten sich an den ohne Abschränkungen ausgestellten Flugzeugen. Viele kamen mit den Piloten ins Gespräch. Augenfällig waren dabei die vier grössten einmotorigen Doppeldecker Antonov An-2, die zweimotorige Lockheed Electra, die amerikanischen Trainer North American T-6 Harvard und T-28 C Trojan, der einzige noch fliegende Pilatus P-2, einige P-3 und PC-7 Turbo Trainer. Die kürzlich restaurierte Bellanca Cruisair Senior, die silberglänzende Globe Swift oder die Ercoupe zählen zu den absoluten Raritäten und ergänzten das in jeder Hinsicht prächtige Line-Up. Alle Flugzeuge aufzuzählen, würde den Rahmen dieser Kurzreportage aber sprengen.

Der Anlass wurde durch die Associazione Vola Ticino organisiert und mit 50 Helferinnen und Helfern erfolgreich gestemmt. Laut Veranstalter war das diesjährige Fly&Grill nicht nur das meistbesuchte Fly-In in diesem Jahr auf Schweizer Boden, sondern auch das bislang grösste im Ambrì. Dem Autor bleibt zudem die ausgezeichnete Stimmung in Erinnerung. **Roger Steiner**



Die zweimotorige Piper Aerostar 602P hat Jahrgang 1982.



Die restaurierte Bellanca Cruisair Senior.

Die ERCO Ercoupe kam aus Reichenbach.





Bild: Urs Holderegger

Werner Lüscher beim Aufrüsten seiner zwei Lockheed Electra. Das silbrige Modell verkörpert das Flugzeug von Amelia Earhardt. | Werner Lüscher en train d'équiper ses deux Lockheed Electra. Le modèle argenté représente l'avion d'Amelia Earhardt.

Das verschollene Flugzeug

Werner Lüscher aus Mollis hat eine zweimotorige Lockheed 10E als Grossmodell konstruiert. Das Modell entspricht exakt jenem Flugzeug, das trotz fieberhafter Suche seit 1937 verschollen ist.

Autor: Urs Holderegger

Amelia Earhart, ein Name, der heute noch Erinnerungen auslöst. Sie war schon zu Lebzeiten eine Ikone, nach ihrem Verschwinden am 2. Juli 1937 wurde sie zur Legende. Kaum hatte sie ihre Pilotenlizenz erworben, stellte sie einen Höhenweltrekord für Frauen auf. 1928 überquerte sie als erste Frau zusammen mit zwei Piloten den Atlantik von Halifax, Kanada, nach Burry Port, Wales, wo heute noch ein Denkmal an die Flugpionierin erinnert.

Obwohl sie nur als Passagierin mitgeflogen war, wurde die fotogene Pilotin zum weltweiten Star. 1930 überquerte sie den Atlantik noch einmal, diesmal aber allein. 1937 folgte ihr grösstes Vorhaben, eine Weltumrundung mit dem Flugzeug in rund 30 Etappen. Earhart erwarb dafür eine Lockheed 10E Elektra und konnte mit Fred Noonan einen der besten Flugnavigatoren für ihr Vorhaben gewinnen.

Am 21. Mai 1937 hob die mit zusätzlichen Treibstofftanks schwer beladene Electra in Oakland ab. Am 2. Juli 1937 hätten Earhart und Noonan nach dem Start in Lae, Neu Guinea, nach einem 4000 Kilometer langen Flug auf der winzigen Pazifikinsel Howland landen sollen. Ein Kutter der US-Küstenwache empfing noch einige Funksprüche aus der Electra. Wohl die letzte, die noch etwas von Amelia Earhart hörte, war die 15-jährige Betty Klenck aus St. Petersburg, die eigentlich Musik hören wollte, aber im Radio ihres Vaters die Stimme der Flugpionierin hörte, die um Hilfe bat und eine schwere Verletzung ihres Partners beschrieb.

«Etwas Spezielles bauen»

Szenenwechsel in die Schweiz. «Ich wollte etwas Spezielles bauen, etwas, das man nicht auf jedem Modellflugplatz sieht»,

sagt der 81-jährige Werner Lüscher. «Irgendwann kam ich auf die Lockheed 10 Electra und stellte über Internetrecherchen fest, dass diese als Modell – im Gegensatz zur Beech 18 – praktisch inexistent war.» Konsequenterweise stiess Lüscher bei seinen Recherchen auf die Plattform Tighar, eine Stiftung, die seit bald 20 Jahren nach der verschollenen Pionierin sucht und auf der Gardner-Insel Spuren von Amelia Earhart, aber bisher noch nicht vom Flugzeug fand.

Research-Mitglied bei Tighar

Lüscher war immer mehr fasziniert von der Geschichte um das verschollene Flugzeug und wurde Research-Mitglied bei Tighar. Dadurch erhielt er Zugang zu Dokumenten und vor allem zu den minutiösen Zeichnungen von Wiliam F. Harney, der die Lockheed 10E NR 16020 in jahrelanger Arbeit in allen Details gezeichnet hatte. Zudem nahm Lüscher mit dem Tighar-Chef Ric Gillespie direkt Kontakt auf, um beispielsweise Fragen zum Finish der Electra zu klären. Die ungewöhnliche Immatrikulation NR zeigt auf, dass die Lockheed nach dem Umbau für den Rekordflug «restricted» war, und neben der zweiköpfigen Besatzung keine Passagiere befördern durfte.

Um das Modell trotz Grösse noch transportabel zu halten, entschied sich Lüscher für den Massstab 1:6,5. Damit erhält



Geschafft: Die beiden Negativ-Halbschalen sind fertig. | C'est fait: les deux demi-coques négatives sont terminées.



Der Robin-Prototyp im Jahr 1975. | Le prototype Robin en 1975.



Einzigartiger Anblick: die beiden Lockheed 10 auf der Piste in Reichenburg. | Une vue hors pair: les deux Lockheed 10 sur la piste de Reichenburg.



die Electra eine Spannweite von 2,65 m. «Ich kopierte die Zeichnungen und skalierte sie auf den gewünschten Massstab von 1:6,5. Darüber habe ich meine Modell-Skizzen gelegt und konnte so die Positiv-Formen des Rumpfes und der beiden Motorgondeln konstruieren. Die Tragfläche ist in normaler Holzbauweise erstellt.»

Was einfach tönt, ist in Wirklichkeit sehr komplex. Woher nimmt Werner Lüscher das Know-how für derartige Konstruktionen? «Den Formenbau habe ich bei Kollegen der Modellfluggruppe Strengelbach, insbesondere bei Erhard Kunz und Hugo Amsler (siehe AR6/24), gelernt.» An dieser Stelle eine Anmerkung des Autors: Dieser stiess als 17-jähriger Lehrling mit einem arg verbastelten Segelflugmodell Alpha zur besagten Fluggruppe. Lüscher nahm sich dem Jüngling an, baute mit ihm das Modell wieder auf und lernte ihn fliegen. Nach dem Wegzug Lüschers aus dem Aargau verlor man sich jahrzehntelang aus den Augen.

Negativformen für Rumpf und Motorhaube

Allein für die Motorgondeln musste Lüscher sechs Formen anfertigen, aus denen er die GfK-Teile produzierte. Für den Rumpf besass er dank dem Archiv von Tighar genügend Querschnittzeichnungen. «Da ich nur A4-Formate drucken konnte, habe ich diese zusammengeklebt und die Positivform aus Styrofoam hergestellt.» Danach gab es viel «Schnitzarbeit» mit Hilfe von 15 Querschnittschablonen aus Karton, bis die Rumpf-form exakt stimmte. Mit der fertigen Positivform wurden in aufwendiger Arbeit zwei Negativformen erstellt, mit denen dann endlich der GfK-Rumpf gebaut wurde. Für die Tragflächen aus Holz konstruierte Lüscher

eine Heling, damit die Schränkung genau stimmte. Bei Tighar stiess der Bau der Lockheed 10E auf grosses Interesse. 2014 war es so weit: Das nur 10 Kilogramm schwere Modell, angetrieben von zwei Glühzündermotoren, absolvierte seinen Jungfernflug. Wieviele Stunden hat er in die Recherche, Konstruktion und den Bau des Modells gesteckt? «Keine Ahnung, aber es hat Riesenspass gemacht.» Und weil die Electra so gut flog, baute Lüscher gleich noch eine zweite Maschine, eine Lockheed 10A eines Lufttaxiunternehmens aus Florida, die heute in einem Museum steht und von der auch zahlreiche Fotos für den Finish vorhanden waren.

Breite Berufserfahrung

Lüscher ist Modellbauer aus Leidenschaft, auch wenn er für einen längeren Zeitraum in den Segelflug wechselte und das Modellfliegen in dieser Zeit pausierte. Beruflich lernte er Buchdrucker, bildete sich weiter zum Offsetdrucker und wechselte dann in ein Farblabor. Nach 19 Jahren als Laborant meldete sich Lüscher beim Rennstall Sauber, die einen Formenspezialisten brauchten: Eine Fertigkeit, die sich Lüscher als Modellbauer angeeignet hatte. Dort arbeitete er an den 1:4-Modellen mit, die damals noch im Windkanal in Emmen getestet wurden.

Im Jahr 2000 wechselte er noch einmal seine Tätigkeit und ging in die Qualitätssicherung der Firma Sauter Bachmann, die Zahnräder in höchster Präzision auch für die Luft- und Raumfahrt herstellt. In diesem Umfeld, wo es auf Tausendstelmillimeter ankommt, fühlte sich Lüscher bis zu seiner Pensionierung als äusserst exakter Perfektionist wohl.



Bilder: Urs Holderegger

Lüscher mit seiner überarbeiteten Partenavia P68. | Lüscher avec son Partenavia P68 modifié.



Bild: zVg

Die Lockheed 10E im Landeanflug beim Eigenbautreffen in Huttwil. | Le Lockheed 10E en phase d'atterrissage lors du rassemblement des constructeurs amateurs à Huttwil.

Lüscher's erste Begegnung mit der Fliegerei war die «Werkstoffpackung Pro Aero 1», die er 1957 als 13-Jähriger erhielt. «Damals entdeckte ich, dass ich für den Modellbau geeignet war», schmunzelt Lüscher. Er startete das Freiflugmodell in grösserer Entfernung Richtung Schulhaus. Nach 40 Meter perfektem Gleitflug krachte es in die Schulhauswand und Lüscher musste die Rumpfspitze neu aufbauen.

«Graupner-Jahre» inklusive Fesselflug

Anschließend folgten die «Graupner-Jahre» mit Freiflugmodellen wie Amigo, Kapitän oder dem Fesselflugmodell Ultra Stunter, wo sich Lüscher wie viele andere seiner Generation mit dem 1-ccm Dieselmotor Taifun Hobby herumplagte. 1970 trat er der Modellfluggruppe Strengelbach (heute MFSV Pfaffnau) bei, wo er mit dem RC-Flug begann.

Nachdem Lüscher die damals gängigen Modelle wie Taxi oder Middle Stick gebaut hatte, fand er, dass er das eigentlich auch selbst machen könne und machte sich auf die Suche nach einem geeigneten Vorbild. Die Segelfluggruppe Olten betrieb damals einen orangeweissen Robin DR400/180R, der Lüscher ausnehmend gut gefiel. Er erhielt Zugang zum Robin, fotografierte diesen in allen Einzelheiten und konstruierte mit Hilfe einer Dreiseitenzeichnung sein erstes Semi-Scale-Modell, das 1975 am Schaufliegen in Strengelbach seine Premiere feierte.

280 Baukästen produziert

Der Robin war damals als Modell eine absolute Seltenheit und als Lüscher immer wieder darauf angesprochen wurde, fertigte er Zeichnungen und eine verständliche Bauanleitung an. Ab 1977 wurde der Robin von der Firma Hope Modellbau in Schöffland als Baukasten

vertrieben und das Modell auch einer deutschen Fachzeitschrift vorgestellt. Vom Robin wurden 280 Bausätze verkauft und noch heute wird Lüscher in RC-Foren um Rat angefragt.

Partenavia P68 als erster Zweimot

Motiviert vom Erfolg des Robin machte sich Lüscher hinter ein zweites, anspruchsvolleres Semi-scale-Projekt, eine zweimotorige Partenavia P68 Victor. Auch hier achtete Lüscher auf Exklusivität, bislang existierte dieses Flugzeug nicht als RC-Modell. Mit der Partenavia holte sich Werner Lüscher an einer Semi-scale-Schweizermeisterschaft den 2. Rang und hätte sogar an der WM in den USA teilnehmen können. Auch die Partenavia mit GfK-Rumpf wurde ab 1983 bei Hope-Modellbau als Bausatz herausgegeben. 2019 verfeinerte Lüscher seine zweite Partenavia noch einmal mit zusätzlichen Details und holte sich an einer Scale-Meisterschaft trotz fehlender Nieten den respektablen 9. Rang.

Eigentlich wollte Werner Lüscher mit der «Earhart-Electra» 2022 noch einmal an einem Scale-Wettbewerb teilnehmen. Ein gesundheitliches Ereignis zwang ihn aber dazu, für längere Zeit das Fliegen ganz aufzugeben. Mittlerweile fliegt er mit dem alten Middle Stick und seiner alten Partenavia wieder, aber die beiden Lockheed bleiben momentan noch grounded. Auch wenn das Original noch immer verschollen ist: In Mollis ist die NR 16020 als vorbildgetreues Modell in ihrer ganzen Pracht zu bewundern. ◀



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président

Der Bund verkennt die Lage

Das SIL-Objektblatt sieht vor, dass der Flugplatz Kägiswil der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor-, Segelflug- und Fallschirmsport dienen soll. Die Flugplatzgenossenschaft Obwalden (FGOW) hat dazu beim BAZL ein Gesuch um Umnutzung des Militärflugplatzes Kägiswil in ein ziviles Flugfeld eingereicht. Dagegen sind Einsprachen eingegangen. Es wurde geltend gemacht, dass die Zustimmungen von Eigentümern ausstehen. Statt nach Lösungen zu suchen, setzt das BAZL der FGOW eine Frist zur Beibringung der notwendigen Zustimmungen. Andernfalls wird das Gesuch abgelehnt.

Daneben wird offensichtlich, dass der Flugplatz Kägiswil in eine REGA-Maintenance-Basis umgenutzt werden soll und der bisherige Flugbetrieb zur Aufgabe gezwungen wird. Die REGA-Führungsriege ist diesbezüglich bei Bundesrat Röstli vorstellig geworden. Aus dem Departement heisst es zwar, dass aufgrund des hängigen Verfahrens beim Bundesgericht derzeit keine Entscheide erfolgen. Doch scheinen die Weichen bereits gestellt zu sein.

Mit hinter den Kulissen getroffenen Absprachen wird die FGOW im Regen stehen gelassen. Pikant an der Geschichte ist, dass die Flughafen Zürich AG der REGA für ihre Maintenance-Basis einen Ersatzstandort im Flughafenperimeter anbietet. Ein Wegzug aus Zürich wäre nicht zwingend und macht eigentlich auch keinen Sinn. So sind die geringe Leerwohnungsziffer in der Region Sarnen und die chronische Überlastung der Verkehrsachse durch den Loppertunnel keine guten Voraussetzungen, rund 250 Arbeitsplätze von Zürich nach Obwalden zu zügeln. Zumal die REGA dem Kanton keine Steuereinnahmen beschert.

Die aktuelle Entwicklung in Kägiswil verletzt auch den Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundes, welcher verlangt, dass der Bundesrat günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Flughafeninfrastrukturen zu schaffen habe. Dabei komme im Bereich der General Aviation den Flügen zur Aus- und Weiterbildung besondere Bedeutung zu. Zudem soll das bestehende Netz von Flugfeldern in seiner Substanz erhalten werden.

Es ist nicht akzeptabel, dass in Kägiswil, in Raron, in Zürich, in Bern und neu auch in Basel die Leichtaviatik verbannt oder zumindest vergrämt wird. Es ist auch nicht nachvollziehbar, dass auf diversen Flugplätzen der Betrieb für die Fallschirmspringer verunmöglicht und die Übernahme der Flugsicherungskosten auf den Flugplätzen gestrichen wird. Die Wirtschaft und die Luftfahrt rufen nach Fachkräften. Doch gleichzeitig entzieht man die Grundlagen für den Einstieg, für die Ausbildung und für die Weiterbildung. Das geht nicht auf.

La Confédération méconnaît la situation

La fiche PSIA (plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique) prévoit que l'aérodrome de Kägiswil soit utilisé pour la formation et le perfectionnement aéronautique, ainsi que pour le vol à moteur, le vol à voile et le parachutisme. La coopérative aéroportuaire d'Obwald (FGOW) a déposé une demande auprès de l'OFAC pour la conversion de l'aérodrome militaire de Kägiswil en aérodrome civil. Des oppositions ont été formulées à ce sujet. Il a été avancé que les accords des propriétaires n'avaient pas encore été obtenus. Au lieu de chercher des solutions, l'OFAC a fixé à la FGOW un délai pour obtenir les accords nécessaires. À défaut, la demande sera rejetée.

Par ailleurs, il apparaît clairement que l'aérodrome de Kägiswil doit être transformé en base de maintenance de la REGA et que le service de vol actuel doit être abandonné. La direction de la REGA a démarché le conseiller fédéral Albert Röstli à ce sujet. Le département a déclaré qu'aucune décision ne serait prise pour l'instant en raison de la procédure en cours devant le Tribunal fédéral. Mais il semble que les dés soient déjà jetés.

À la suite d'accords conclus en coulisses, la FGOW se retrouve laissée pour compte. Ce qui est croustillant dans cette histoire, c'est que la société Flughafen Zürich AG propose à la REGA un site de remplacement dans le périmètre de l'aéroport pour sa base de maintenance. Un départ de Zurich n'est pas impérieux et n'aurait en réalité aucun sens. Le faible taux de logements vacants dans la région de Sarnen et la saturation chronique de l'axe routier du tunnel de Lopper ne constituent pas des conditions favorables au transfert d'environ 250 emplois de Zurich vers Obwald. D'autant plus que la REGA ne rapporte pas d'argent au canton grâce aux impôts.

L'évolution actuelle à Kägiswil va également à l'encontre du rapport de la Confédération sur la politique aéronautique, qui exige que le Conseil fédéral crée des conditions-cadres favorables au développement des infrastructures aéroportuaires. Dans le domaine de l'aviation générale, une importance particulière est accordée aux vols destinés à la formation et au perfectionnement. De plus, le réseau existant d'aérodromes doit être préservé dans son intégrité.

Il est inacceptable que l'aviation légère soit proscrite, ou du moins découragée à Kägiswil, à Rarogne, à Zurich, à Berne et désormais aussi à Bâle. Il est tout aussi incompréhensible que divers aérodromes interdisent les activités de parachutisme et que la prise en charge des frais de contrôle aérien y soit supprimée. L'économie et l'aviation ont besoin de personnel qualifié. Et pourtant, on retire en même temps les bases nécessaires à l'entrée dans la profession, à la formation et au perfectionnement. Cela ne peut pas fonctionner.

Gemeinsam schaffen wir mehr Sichtbarkeit

Unglaublich – unser Verband darf 2026 bereits seinen 125. Geburtstag feiern! Der Aero-Club der Schweiz (AeCS) wurde am 31. März 1901 in Bern gegründet und ist heute der Dachverband der Schweizer Leichtaviatik. Unsere Geschichte ist eng mit der Entwicklung der Schweizer Luftfahrt verknüpft. Wir fördern den fliegerischen Nachwuchs, setzen uns für gute Rahmenbedingungen ein und stehen unseren über 20 000 Mitgliedern mit Rat und Tat zur Seite.

Ob Modellflieger, Ballonfahrerin, Segelflieger, Fallschirmspringerin, Motorflieger oder Helikopterpilotin – jedes Mitglied ist ein wertvoller Teil dieser vielfältigen Aviatikgemeinschaft. Fakt ist aber: Neben der kommerziellen Luftfahrt und der Militärfliegerei bleibt immer weniger Platz für die Leicht- und Sportaviatik. Einschränkungen am Boden und in der Luft nehmen zu. Der politische Gegenwind ist längst keine sanfte Brise mehr. Gemeinsam müssen wir für unseren Freiraum eintreten. 2026 bietet uns die Chance, nach innen und aussen ein starkes Zeichen zu setzen. Nutzen wir die vielen Veranstaltungen, die unsere Vereine jährlich organisieren, als Plattform, um Flagge zu zeigen – für unsere Leidenschaft und für die Aviatik!

Melde uns deine Events, wir publizieren sie auf der Verbandswebseite und helfen zu mehr Publizität. Produziere ein cooles Handyvideo deiner Veranstaltung – und gewinne mit deinem Verein einen der attraktiven Barpreise für die besten Clips. Auf Wunsch stellen wir dir für die Veranstaltung auch Info-Material und Beachflags zur Verfügung.

Im Namen des Aero-Clubs der Schweiz danke ich allen Mitgliedern für ihre Treue, ihr Engagement und ihre wertvolle Unterstützung. Vereint schaffen wir Sichtbarkeit – und damit mehr Verständnis in der Bevölkerung und bei den Behörden.

Feiern wir gemeinsam das 125-jährige Jubiläum – und gestalten wir den Erfolg miteinander. **Euer Zentralpräsident Matthias Samuel Jauslin.**

Ensemble nous gagnons en visibilité

Incroyable: notre fédération fêtera son 125^e anniversaire en 2026! L'Aéro-Club de Suisse (AéCS) fut fondé le 31 mars 1901 à Berne et est aujourd'hui la fédération faîtière de l'aviation légère suisse. Notre histoire est étroitement liée au développement de l'aviation suisse. Nous encourageons la nouvelle génération de pilotes, nous œuvrons pour des conditions optimales et nous offrons à nos plus de 20 000 membres soutien et conseils.

Qu'il s'agisse d'aéromodélisme, de montgolfière, de vol à voile, de parachutisme, de vol à moteur ou d'hélicoptère – chaque membre est une pièce précieuse de cette communauté aéronautique aux multiples facettes. Mais un fait demeure: en dehors de l'aviation commerciale et militaire, l'espace réservé à l'aviation légère et sportive se réduit. Les restrictions au sol comme dans les airs se multiplient. Le vent contraire politique n'a plus rien d'une douce brise. Ensemble, nous devons défendre notre liberté de voler. L'année 2026 nous offre l'occasion d'envoyer un signal fort, à l'intérieur comme à l'extérieur. Profitons des nombreuses manifestations que nos clubs organisent chaque année pour afficher nos couleurs – pour notre passion et pour l'aviation !

Annonce-nous tes événements, nous les publierons sur le site web de la fédération et leur donnerons plus de visibilité. Réalise une vidéo sympa de ta manifestation avec ton smartphone et remporte avec ton club l'un des prix attractifs réservés aux meilleurs clips. Sur demande, nous mettons également à ta disposition du matériel d'information et des étendards publicitaires pour l'événement.

Au nom de l'Aéro-Club de Suisse, je remercie tous les membres pour leur fidélité, leur engagement et leur précieux soutien. Ensemble, nous renforçons notre visibilité et favorisons ainsi une meilleure compréhension au sein de la population et auprès des autorités.

Célébrons ensemble ce 125^e anniversaire et construisons ensemble notre réussite. **Votre président central, Matthias Samuel Jauslin**

Insieme aumentiamo la nostra visibilità

Incredibile – la nostra federazione festeggerà il suo 125esimo compleanno nel 2026! L'Aero-Club Svizzero (AeCS), fondato il 31 marzo 1901 a Berna, è oggi l'associazione mantello dell'aviazione leggera svizzera. La nostra storia è strettamente legata allo sviluppo dell'aviazione svizzera. Incoraggiamo le nuove generazioni di piloti, e offriamo ai nostri oltre 20 000 membri sostegno e consulenza.

Che si tratti di aeromodellismo, mongolfiera, vola a vela, paracadutismo, volo a motore o in elicottero, poco importa: ogni membro è un elemento prezioso dell'eccellente comunità aeronautica. Ma resta un fatto: al di fuori dell'aviazione commerciale e militare, lo spazio riservato all'aviazione leggera e sportiva diminuisce le restrizioni, tanto al suolo quanto in aria, si moltiplicano. Il vento politico contrario non è più soltanto una lieve brezza. Insieme, annobbiamo difendere la nostra libertà di volare. L'anno 2026 ci offre l'occasione di mandare un segnale forte, tanto all'interno quanto all'esterno. Approfittiamo delle numerose manifestazioni che i nostri club organizzano ogni anno per difendere e promuovere la nostra passione per l'aviazione.

Annunciaci i vostri eventi e pubblicheremo l'informazione sul sito della federazione per assicurare maggior visibilità. Realizza un video della tua manifestazione con il tuo smartphone e vinci uno dei fantastici premi previsti per i clip migliori. Su richiesta, mettiamo a disposizione materiale informativo e dei banner pubblicitari.

A nome dell'Aero-Club Svizzero, ringrazio tutti i membri per la loro fedeltà, il loro impegno e il prezioso sostegno. Insieme aumentiamo la nostra visibilità e promuoviamo una migliore comprensione pubblica e politica. Ce le b riamo insieme questo 125esimo anniversario e costruiamo insieme il nostro successo. **Il vostro presidente centrale, Matthias Samuel Jauslin**



JULA 2025: Vom Drachen bis zum PC-7-TEAM

Camp JULA 2025: Du cerf-volant à l'équipe PC-7

Campo JULA 2025: Dall'aquilone alla squadra PC-7



Bilder: Karin Gubler

Das Pro Aero-Jugendlager 2025 ist bereits wieder Geschichte. Ein Lager mit viel Aktivitäten rund um die Fliegerei. Was Kinder und Jugendliche in dem vom AeCS organisierten Pro Aero-JULA erleben, ist Nachwuchsförderung im besten Sinn. Während einer Woche gibt es viel Handarbeit, Sport, spannende Vorträge und natürlich den Besuchstag auf dem Flugplatz Samedan, wo die Jugendlichen hautnah Kerosin schnuppern können.

Der Lageralltag selbst ist klar geregelt. Nach dem Frühstück strömen die Teilnehmer in die verschiedenen Baukurse. Dort werden unter kundiger Anleitung ein Heissluftballon und ein Drachen geklebt, ein Modellgleiter zusammengebaut, eine Rakete konstruiert und ein Bumerang aus einem Stück Holz geschnitzt. Zwischendurch stehen verschiedene sportliche Aktivitäten auf dem Programm. Nach dem Nachtessen geht es weiter mit Vorträgen und Präsentationen von der Luftwaffe über Skyguide bis zu Flugschulen. Höhepunkt ist der Besuchstag auf dem Flugplatz Samedan, der verdankenswerterweise seit vielen Jahren für das JULA zur Verfügung steht. Hier erleben die Kids hautnah die Faszination der Fliegerei in all ihren Facetten. **UH**

Le camp de jeunesse Pro Aéro 2025 appartient déjà au passé. Un camp riche en activités autour de l'aviation. Ce que vivent les enfants et les adolescents au camp de jeunesse Pro Aéro JULA organisé par l'AéCS, c'est un véritable soutien de la relève aéronautique dans le meilleur sens du terme. Pendant une semaine, ils participent à de nombreux travaux manuels, de sports, assistent à des conférences passionnantes et, bien sûr, profitent de la journée de visite à l'aérodrome de Samedan, où ils peuvent sentir de près l'odeur du kérosène.

Le quotidien du camp est clairement réglementé. Après le déjeuner, les participants se rendent aux différents cours de construction. Sous la houlette d'instructeurs expérimentés, ils s'adonnent au collage d'une montgolfière et d'un cerf-volant, assemblent un modèle réduit de planeur, construisent une fusée et sculptent un boomerang dans un morceau de bois. Entre-temps, diverses activités sportives sont au programme. Après le souper, la soirée se poursuit avec des conférences et des présentations des Forces aériennes, de Skyguide et des écoles de vol. Le point culminant est la journée de visite à l'aérodrome de Samedan, qui, heureusement, est à la disposition du camp JULA depuis de nombreuses années. Ici, les enfants découvrent sur le vif toutes les facettes fascinantes de l'aviation. **UH**



Bild: Urs Holderegger



Bilder: Karin Gubler

Il campo giovanile Pro Aéro 2025 è già finito. Un campo ricco di attività legate all'aviazione. Quello che vivono i bambini e gli adolescenti al campo giovanile Pro Aéro JULA organizzato dall'AéCS è un vero e proprio sostegno alle nuove leve dell'aviazione nel senso migliore del termine. Per una settimana partecipano a numerose attività manuali, sportive, assistono a conferenze appassionanti e, naturalmente, approfittano della giornata di visita all'aerodromo di Samedan, dove possono sentire da vicino l'odore del cherosene.

La routine quotidiana segue delle regole precise. Dopo pranzo, i partecipanti si recano ai vari corsi di costruzione. Sotto la guida di istruttori esperti, i ragazzi si dedicano al collage di una mongolfiera e di un aquilone, assemblano un modellino di aliante, costruiscono un razzo e scolpiscono un boomerang in un pezzo di legno. Nel frattempo, sono in programma varie attività sportive. Dopo cena, la serata prosegue con conferenze e presentazioni delle Forze aeree, di Skyguide e delle scuole di volo. Il momento clou è la giornata di visita all'aerodromo di Samedan, che fortunatamente è a disposizione del campo JULA da molti anni. Qui i bambini scoprono dal vivo tutte le affascinanti sfaccettature dell'aviazione. **UH**



Bild: Karin Gubler



Bild: Urs Holderegger



Bilder: Karin Gubler



Bild: Urs Holderegger



Erfreuliche Nachrichten aus der Eigenbau-Szene

Birrfeld 62. Generalversammlung der Experimental Aviation of Switzerland EAS

Wie schon in den vergangenen Jahren fand die Generalversammlung 2025 der EAS am 5. Mai 2025 im Hangar 4a auf dem Birrfeld statt. Rund 80 Teilnehmende fanden den Weg zum Flugplatz. 22 Mitglieder nutzten das schöne Wetter, die von der EAS offerierte Gratislandung und die ideale Abstellmöglichkeit direkt vor dem Versammlungslokal, um mit dem eigenen Flugzeug anzureisen. Dieses «Mini Fly-In» sorgte dann auch für einen regen Austausch unter den Anwesenden. Das Fachsimpeln wurde beim anschliessenden Begrüssungs-Apéro und dem gemeinsamen Mittagessen rege fortgeführt.

Vor der eigentlichen GV sorgte Gastredner Simon Wiedmer mit seinem Vortrag zum «Elektroflugprojekt Milan» für grosse Aufmerksamkeit. Die Milan ist ein Entwicklungsprojekt für ein Elektroflugzeug, mit dem man dereinst mit einer Reisegeschwindigkeit von 120 Knoten und einer Reichweite von 2,5 Stunden unterwegs sein wird – und das mit der heutigen Batterietechnologie. Sowohl die aerodynamische Auslegung als auch die innovative Metall-/Composite-Bauweise sind optimal auf den reinen Elektroflug und den Bau als Kit ausgelegt.

Gute Zusammenarbeit und erfreuliche Einsatzbereitschaft

Präsident Jonathan Höhn eröffnete um 14.00 Uhr die Generalversammlung mit der Präsentation seines Jahresberichts. Als Höhepunkte nannte er das Sommer-Fly-In im Birrfeld, den Auftritt auf der Aero in Friedrichshafen, die gute Zusammenarbeit innerhalb des Vorstands sowie den Einsatz vieler Mitglieder bei Veranstaltungen, Kursen oder in der Bau- und Flugberatung.

Nico Höhn, Leiter Technik, berichtete über die gute Zusammenarbeit mit dem BAZL, in der auch schwierige Themen konstruktiv und offen diskutiert und Probleme gelöst werden.

Vizepräsident Thomas Müller informierte, dass sich die Mitgliederzahl der EAS auch im laufenden Jahr leicht auf 515 erhöht hat - eine erfreuliche Nachricht im Zeitalter der schwindenden General Aviation. Auch die Zahl von nicht weniger als zwölf neuen Bauprojekten – darunter Ballone, Helikopter und der Nachbau eines alten Schulgleiters aus den 1930er-Jahren – zeugt von grossen Aktivitäten innerhalb des Spartenverbandes.

Auch die Jahresrechnung, die vom scheidenden Finanzchef Toni Haas präsentiert wurde, fiel erfreulich aus und schloss mit einem Gewinn von 3000 CHF ab. Die beiden Revisoren Martin Fry und Niklaus Maurer bestätigten das Ergebnis sowie die korrekte Buchführung.

Neuer Finanzchef gewählt

Bei den Wahlen stellten sich sowohl Präsident Jonathan Höhn als auch die übrigen Mitglieder zur Wiederwahl. Alle wurden einstimmig gewählt. Für den zurückgetretenen Finanzchef Toni Haas konnte mit Mike Gerber ein Nachfolger gefunden werden. Im erweiterten Vorstand übernimmt Christoph Schnyder die

Position von Gusti Lauer in der Arbeitsgruppe «Policy and Regulations». Neuer Revisor und Nachfolger von Nik Maurer wird Sandro Lumiella.

Auch dieses Jahr wurden verschiedene Mitglieder für ihren Einsatz für die EAS geehrt. Thomas Müller bedankte sich bei Toni Haas für seinen Einsatz als Finanzchef und überreichte ihm ein Geschenk.

Werner Maag verabschiedete Gusti Lauer als langjährigen Leiter der Gruppe «Policy and Regulation». Auch er erhielt ein Geschenk zum Dank.

Nik Maurer wurde von Jonathan Höhn für seine langjährige Tätigkeit als Revisor verabschiedet und erhielt als Dank zwei Flaschen Rotwein.

Besondere Ehrungen

Der diesjährige Prix Brändli für herausragende Leistungen innerhalb der Schweizer Selbstbauerszene wurde an Urs Villiger verliehen. Dessen Verdienste und Projekte wurden zuvor von Georg Serwart in einer kurzen Rede gewürdigt.

Zuletzt ehrte Jonathan Höhn den im letzten Jahr zurückgetretenen Chef Technik, Georg Serwart, und schlug ihn zum Ehrenmitglied vor. Dieser Vorschlag wurde von der Versammlung einstimmig und mit grossem Applaus bestätigt.

Andreas Meisser

Eine Armada von 22 Eigenbauflugzeugen versammelte sich vor dem Hangar 4a im Birrfeld. |

Une armada de 22 avions de construction privée se rassemble devant le hangar 4a à Birrfeld.



Simon Wiedmer fesselt die Zuhörer mit seiner Vorstellung des Elektroflugprojektes Milan. | Simon Wiedmer captive son auditoire avec sa présentation du projet d'avion électrique Milan.



Einstimmig zum Ehrenmitglied ernannt: Georg Serwart (rechts) neben Präsident Jonathan Höhn und Vorstandsmitglied Susanne Styger. | Nommé membre d'honneur à l'unanimité: Georg Serwart (à droite) aux côtés du président Jonathan Höhn et de Susanne Styger, membre du comité.



Bild: Gerald James

Urs Villiger wurde mit dem Prix Brändli 2025 geehrt. | Urs Villiger a reçu le Prix Brändli 2025.



Bilder: zVg

Vor der Generalversammlung blieb genug Zeit zum Fachsimpeln. | Avant l'assemblée générale, il restait suffisamment de temps pour parler métier.



Herausfordernde Situation für GA-Standorte

Kägiswil und Raron Zwei Flugplätze kämpfen um ihren Fortbestand

Geht es nach dem Willen von einigen Politikern und Behörden, braucht es die Leichtaviatik offenbar nicht. Kägiswil in Obwalden und Raron im Wallis sind von dieser Tendenz nebst den GA-Standorten auf den Landesflughäfen EuroAirport und Zürich stark betroffen. In Kägiswil steckt man mitten in der Planung für den nächsten anstehenden Rundflugtag für die Bevölkerung Obwaldens. Für wenig Geld können die Obwaldner einen 30-minütigen Rundflug geniessen, rund 150 profitierten letztes Jahr von diesem Angebot. Am Boden werden die drei Flugschulen von Kägiswil vorgestellt, die in der Zentralschweiz eine wichtige Rolle spielen. Ist dies der letzte Anlass, der in dieser Art in Kägiswil stattfindet? Thomas Geissdörfer, Präsident der Flugplatzgenossenschaft Obwalden FGOW, setzt zusammen mit seinen Mitstreitern alles daran, dass dies nicht der Fall ist. «Die Situation ist schwierig, aber es gibt klare Argumente, die für den Flugplatz und die Ausbildungsplattform sprechen», räumt Geissdörfer ein. «Leider wurde jedoch die FGOW bis vor kurzem von jeglichen Diskussionen über die Zukunft ausgeschlossen.»

Noch immer Hoffnung auf eine Kompromisslösung

Würde Kägiswil trotz bestehendem SIL-Objektblatt für den Flächenbetrieb geschlossen, so müssten die beiden Motorfluggruppen und die Segelfluggruppe inkl. deren Flugschulen einen neuen Standort suchen. «Sollte es zu diesem Szenario kommen, braucht es klare Unterstützung vom Bund für alternative Standorte, an welchen Kapazität für die drei Flugschulen vorhanden ist», betont Geissdörfer. Aber noch ist es nicht so weit: Vielleicht können anstehende neue Gesprächsrunden auch mit der REGA, die in Kägiswil eine Maintenance Base erstellen will, noch einen Kompromiss ergeben.

Flugbetrieb in Raron von Gemeinde behindert

Schwierig ist die Situation auch in Raron im Oberwallis. Dort wäre die Unterstützung durch den Kanton grundsätzlich gegeben, aber lokale Behörden tun sich äusserst schwer mit einem sicheren Flugbetrieb auf dem ehemaligen Militärflugplatz. Aktuell wird nur der westliche Teil benutzt. Der östliche Teil des Flugfeldes diene zunächst als Bau und Materialbewirtschaftungsplatz für die BLS AlpTransit AG. Der westliche Teil des Platzes mit der Piste wird von der Fluggruppe Oberwallis (FGO) betrieben. Sie mietet diesen westlichen Teil vom Kanton Wallis. SIL-konform beansprucht der Kanton nun ab Ende 2026 die westliche Piste als Meliorationsprojekt, was die vorgesehene Verlegung des Flugbetriebs auf die östlich gelegene Piste bedingt. Diese wiederum gehört der Gemeinde Raron. Dieses Vorgehen ist seit 2003 mit einem entsprechenden SIL-Blatt im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) verankert. Trotz Interventionen von Kanton und BAZL und entgegen einer 2014 schriftlich eingegangenen Verpflichtung weigert sich die Gemeinde als Grundeigentümerin seit Jahren, der FGO oder einer anderen Organisation einen Benützungsvertrag anzubieten und ihr die östliche Piste in einem flugtauglichen Zustand zu überlassen.



Noch wird in Kägiswil geflogen, hier eine Szene vom Rundflugtag 2024.

Nun wirft ein kürzlich erschienener Unfallbericht der SUST, auch sicherheitstechnische Fragen auf, da der westliche Pistenteil für ein Durchstartmanöver nicht geeignet ist. Auch auf dem Flugplatz Raron zeigt man sich verhalten optimistisch, dass mit dem neuen Gemeinderat endlich eine Lösung für den Flugplatz gefunden werden kann. Aber auch hier könnte der Bund mehr Druck auf die lokalen Behörden ausüben (siehe auch «Seitenblick» des Zentralpräsidenten Matthias Jauslin auf S. 51). **UH**



Bild: zVg

Pour le moment on vole à Kägiswil, ici une scène de la journée de vol passagers 2024.

Kägiswil et Rarogne s'inquiètent pour leur avenir

Si l'on en croit certains politiciens et autorités, l'aviation légère n'est apparemment pas nécessaire. Kägiswil dans le canton d'Obwald et Rarogne dans le canton du Valais sont fortement touchés par cette tendance, tout comme les sites d'aviation générale des aéroports nationaux d'EuroAirport et de Zurich. À Kägiswil, on est en pleine planification de la prochaine journée de vols passagers pour la population d'Obwald. Est-ce le dernier événement de ce type à Kägiswil? Thomas Geissdörfer, président de la coopérative de l'aérodrome d'Obwald FGOW, met tout en œuvre avec ses collègues pour que cela ne soit pas le cas. «La situation est difficile, mais il existe des arguments clairs en faveur de l'aérodrome et de la plateforme de formation», admet Geissdörfer. «Malheureusement, jusqu'à récemment, la FGOW était exclue de toute discussion sur l'avenir.»

Si Kägiswil venait à fermer, malgré l'existence d'une fiche PSIA pour l'exploitation de zone, les deux groupes de vol à moteur et de vol à voile, y compris leurs écoles de vol, devraient chercher un nouveau site. La situation est également difficile à Rarogne, dans le Haut-Valais. Là le soutien du canton est en principe donné, mais les autorités locales ont beaucoup de peine quant à la garantie de la sécurité du service de vol sur l'ancien aérodrome militaire. Actuellement, seule la partie ouest est utilisée. Cette partie de l'aérodrome, avec la piste, est exploitée par le groupe de vol du Haut-Valais (FGO). Il loue ce terrain au canton du Valais. Conformément au PSIA, le canton revendique désormais la piste ouest comme projet d'amélioration à partir de fin 2026, ce qui implique le transfert prévu des opérations aériennes vers la piste est. UH

Schulleiter- und Fluglehrer-Meeting 2025

Réunion des directeurs et moniteurs de vol 2025

Im Hotel Olten findet am 18. Oktober, ab 13.00 Uhr das Schulleiter- und Fluglehrermeeting 2025 statt. Am Meeting referiert Raphael Widmer-Kaufmann (FFAC) über die Haftung von Fluglehrern. Gaby Rossier informiert über Aktuelles zur Luftraumsituation. Ein Referent des Bundesamts für Zivilluftfahrt BAZL zeigt auf, was das BAZL von Flugschulen erwartet. Schliesslich gibt Andy Ryser, Ressort Infrastruktur/Umwelt des AeCS sein aktuelles Wissen über die Entwicklungen im Bereich Kraftstoff weiter. **MFVS**

Anmeldung über die Website www.mfvs.ch oder das Sekretariat des MFVS, Simone Curti unter 041 375 01 07 oder simone.curti@aeroclub.ch.

La réunion des directeurs d'école de vol et des moniteurs de vol 2025 aura lieu à l'hôtel Olten le 18 octobre à partir de 13h00. Lors du meeting, Raphael Widmer-Kaufmann (FFAC) fera un exposé sur la responsabilité des instructeurs de vol. Gaby Rossier transmettra les informations concernant la situation actuelle de l'espace aérien. Un représentant de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) présentera les attentes de l'OFAC envers les écoles de vol. Enfin, Andy Ryser, responsable du département Infrastructure/Environnement de l'AéCS, partagera ses connaissances actuelles des développements dans le domaine des carburants. **FSVM**

Inscription via le site web www.mfvs.ch ou auprès du secrétariat de la FSVM, Simone Curti, au 041 375 01 07 ou simone.curti@aeroclub.ch.

Das Wetterradar der Heissluftballonpiloten

Europameisterschaften in Österreich Acht Teams und ihre Unterstützer im Einsatz

Vom 16. bis 23. August 2025 finden die 25. Europameisterschaften Heissluftballon in Wieselburg/A statt. Die Schweiz darf dank ihrer Erfolge und dem noch amtierenden Europameister Roman Hugli und dem Vize Europameister Stefan Zeberli mit acht Teams teilnehmen (die Resultate lagen erst nach Redaktionsschluss vor). Die Motivation, diesen Erfolg zu verteidigen, ist bei allen Teams spürbar, ob dies die Piloten mit ihren Crews betrifft oder die Bodenmannschaft mit dem Coach und den beiden Windsonden-Teams. Letztere sind für eine optimale Koordination der Bodencrews wie auch für das Beschaffen der zwingend notwendigen Winddaten verantwortlich.

Wetterradar der Piloten

Das Windsonden-Team ist der «Wetterradar» der Piloten. Es handelt sich um ein spezialisiertes Team, das die wichtigen meteorologischen Daten beschafft. Diese ermöglichen es den Teams, die richtige Strategie und Taktik auszuwählen, damit sich am Schluss der Wettkampferfolg einstellt. Die Arbeiten des Windsonden-Teams werden mit dem Coach koordiniert und abgesprochen. Das ist notwendig, weil ein Heissluftballon keine aktive Steuerung zur Verfügung hat. Einzig

durch das Verändern der Höhe und das Nutzen verschiedener Windschichten kann die Richtung beeinflusst werden.

Die Hauptaufgabe des Teams besteht darin, präzise, zeitnahe Winddaten in verschiedenen Höhen zu beschaffen, die zur optimalen Navigation, dem Verhalten am Startplatz und der Wettkampfstrategie dienen und die Bodenmannschaft optimal unterstützen. Der Aufgabenkatalog ist vielseitig:

- **Winddaten beschaffen:** Messung der Windgeschwindigkeit und -richtung in verschiedenen Höhen (mittels Ballonsonden). **Vertikale Profilierung:** Ermitteln der Windschichten in unterschiedlichen Höhen, die für die Steuerung der Ballone relevant sind.
- **Bereitstellen aktueller Windprofile,** um die Piloten bei Entscheidungen zu unterstützen (Startort, Strategie, Taktik, Reihenfolge der Ziele).
- **Enge Abstimmung mit dem Coach,** damit die Bodencrews rechtzeitig an den entsprechenden Zielen sind.
- **Datenqualität und -dokumentation:** Sicherstellen, dass die Messungen zuverlässig sind, Protokoll führen und die Daten zeitnah an die Piloten in der Luft weiterleiten.



Bilder: Werner Beyeler

Erfolgreiche Sondenbergrung im Maisfeld. | Récupération avec succès d'une sonde dans un champ de maïs.



Bild: Andrea Bolliger

Wetterballon mit Sonde. | Ballonsonde.



Die übermittelten Wetterdaten sind entscheidend für den Erfolg der Ballonpiloten im Wettkampf. | Les données de météo sont décisif pour le succès des pilotes de montgolfière pendant la compétition.

Vorbereiten der Sonden

Nachdem die elektronische Sonde und der Laptop vorbereitet sind, muss der Ballon nach Vorgabe mit Helium gefüllt werden, um eine auf die Sonde abgestimmte Steiggeschwindigkeit zu erhalten. Dies ist sehr wichtig, damit genaue Daten ermittelt werden können. Je nach Wettkampfaufgaben werden bis zu drei Sonden an verschiedenen Standorten gestartet, abgestimmt auf die Strategie und Taktik der Ballonteam. Die Sonde kann erst gestartet werden, wenn die notwendigen Informationen auf dem Laptop erfasst sind (GPS, Radio-Link, Batteriestatus, Karten für die Aufzeichnung). Beim Start muss das Team die zeitnahe elektronische Datenübertragung der Daten an die Piloten sicherstellen.

Was wird aufgezeichnet?

Die Windgeschwindigkeit, Windrichtung und Temperatur werden in verschiedenen Höhen bis auf ca. 9000 Fuss erfasst, gemessen und aufgezeichnet. Daraus wird ein Windprofil erstellt, wobei Windscherungen oder starke Abweichungen aufgezeichnet werden. Die Daten der Sonde werden laufend auf den Laptop übertragen, nach Bedürfnissen angepasst und visualisiert.

Die Piloten und Bodenteams erhalten laufend Daten der Windsondenmesser-Teams. Zudem informieren sie die Piloten umgehend, wenn sie Windscherungen oder starke Richtungsänderungen

bemerken. Wiederum melden sich der Coach und die Piloten bei besonderen Bedürfnissen wie dem Wunsch nach einer zusätzlichen, zuvor nicht abgesprochenen Sonde an einem neuen Standort.

Sonden suchen

Der mögliche Landeort der Sonde wird laufend überwacht, damit dieser angepasst werden kann, sprich das Trennen der Sonde vom Ballon manuell ausgelöst wird. Nachdem keine Sonden mehr erforderlich sind, wird mithilfe der übermittelten Daten nach den Sonden gesucht. Hierzu gibt es verschiedene Hilfsmittel, die zum Einsatz kommen. Das Suchen der Sonden ist oft mit schönen und auch lustigen Erfahrungen verbunden. Es erfordert eine grosse Erfahrung und das korrekte Interpretieren der Daten auf dem Laptop.

Es ist die Aufgabe des Coachs, den Piloten den «Rücken» freizuhalten, die Bodenteams zu koordinieren und allenfalls einem Bodenteam direkte Unterstützung zu leisten. Der Coach kann auch zusätzliche separate Winddaten an einem Ziel ermitteln. Er hilft mit, die Strategien und Taktiken festzulegen, sodass die Piloten sich vollständig auf das «Fliegen» konzentrieren können. Im Anschluss an eine beendete Wettkampfaufgabe bereitet er ein Debriefing für den nächsten «Task» vor. Dieses hat den Zweck, aus Fehlern die notwendigen Lehren zu ziehen und gestärkt und motiviert die nächsten Aufgaben in Angriff zu nehmen. **Werner Beyeler**

Vertikale Profilierung der Windverhältnisse. | Profilage vertical des conditions de vent.



Impressionen aus dem Trainingslager. | Impressions du camp d'entraînement.



Bilder: Werner Beyeler

BALLON AÉROSTATION www.sbav.ch

18.–21.9.2025
BALLONTAGE TOGGENBURG
Ebnat-Kappel
www.ballontage.ch

27.9.–5.10.2025
BALLONWOCHE FLIMS
Flims
www.ballonwoche-flims.ch

FALLSCHIRM PARACHUTISME www.swisskydive.org

19.–21.9.2025
6TH EVENT OF THE SKYDIVE WORLD CUP SERIES (SWCS) 2025
Locarno
<https://swcs.airshots.at>

13.–23.11.2025
47TH CISM WORLD MILITARY PARACHUTING CHAMPIONSHIP
Doha, Katar

4.–7.12.2025
7TH EVENT OF THE SKYDIVE WORLD CUP SERIES (SWCS) 2025
Dubai, Vereinigte Arabische Emirate
<https://swcs.airshots.at>

HELIKOPTER HÉLICOPTÈRES www.swissheli.ch

26.9.2025
WERKS BESUCH BEI AIRBUS HELICOPTERS
Donauwörth, 86609 Donauwörth
www.swissheli.ch

MEETINGS / FLY-INS

30.–31.8.2025
FLY-IN AMLIKON FÜR MOTORFLUGZEUGE
Segelflugplatz Amlikon LSPA,
8514 Amlikon
Anmeldung & Infos: cumulus-segelflug.ch
info@cumulus-segelflug.ch

30.–31.8.2025
LOMMIS MFGT OPEN DAY 2025
Flugplatz Lommis,
Flugpl. 177, 9506 Lommis
www.mfgt.ch/openday/

7.9.2025
FLÜGERCHILBI LANGENTHAL
Flugplatz Bleienbach, 3368 Bleienbach
www.sgoberaargau.ch

13.–14.9.2025
ELECTRIFLY-IN SWITZERLAND
Bern Airport
www.electrifly-in.ch

13.9.2025
LUGANO VOLA
Aeroporto, 6982 Agno
www.aeroclublugano.ch

13.–14.9.2025
TAG DER OFFENEN SCHRANKEN
Erlebnisflugplatz Sitterdorf,
8589 Zihlschlacht-Sitterdorf
www.erlebnisflugplatz.ch/deu/tag-der-offenen-schranken_64403.shtml

14.9.2025
GIORNATA DI PORTE APERTE,
Aeroporto di Locarno
Via Aeroporto 26, 6596 Gordola
Gruppo Volo a Vela Ticino
info@gvvt.ch

27.9.2025
FLY-IN SAN VITTORE
Heli-Rundflüge, Ballone, Modellflug
werner.broger@swissheli.ch

11.10.2025
FLY-IN RIVIERA
Riviera Airport, 6527 Lodrino
www.gvmlocarno.ch

8.–9.11.2025
20. FLIGHTSIM WEEKEND 2025
Seehotel Pilatus,
Seestrasse 34, 6052 Hergiswil
www.flightsimweekend.ch

MODELLFLUG AÉROMODÉLISME www.modellflug.ch

30.8.2025
21. SCHLEPPTAG
MFG St. Burkhard
Modellflugplatz Isenbergschwil
Anmeldung mit Angabe der Flugzeuge bis
23. August 2025 an:
hugo_christen@bluewin.ch

7.9.2025
SCHAUFLEIEN MODELLFLUGGRUPPE SIGNAU
Modellfluggruppe Signau
Steinen, 3533 Bowil
www.mg-signau.ch

7.9.2025
FLUGTAG MG WEHNTAL
8165 Schöfflisdorf

7.9.2025
MFG SCALE HELIKOPTER-TREFFEN
Bendern Rheinau
www.mfg.li

13.–14.9.2025
OPEN FLY-IN (SAMSTAG) UND STERN-MOTORENTREFFEN (SONNTAG)
Modellflugplatz Oberbuchsiten
4625 Oberbuchsiten
www.mfvgaueu.ch

20.9.2025
SCALE HELITREFFEN
5316 Leuggern
www.loorholz-flugtage.ch

4.–5.10.2025
FLUGTAG HAUSEN A.A
Flugplatz Hausen am Albis
8915 Hausen am Albis
flugtag.mgaffoltern.ch

18.10.2025
IG WARIBIRD HERBSTTREFFEN
Flugplatz, 8718 Schänis
Ersatzdatum: 25.10.2025
www.igwarbird.ch

31.10.–1.11.2025
GUERBE CUP – FAI WELTCUP F1A/F1B/F1C UND F1Q
Gürbetal südöstlich Mühlethurnen
www.guerbecup.ch

MOTORFLUG VOL À MOTEUR www.mfvs.ch

18.09.2025
HERBSTAUSFLUG DER MOTORFLUGVETERANEN
Rheinfall und Schloss Laufen
www.mot-flug-veteranen.ch

18.10.2025
SCHULLEITER-MEETING MFVS
Olten
www.mfvs.ch

AGENDA-EINTRAG MELDEN

Gibt es eine aviatische Veranstaltung, die Sie in der Agenda publizieren wollen? Wir freuen uns über Ihren Eintrag, den Sie via Website des Aero-Clubs der Schweiz direkt vornehmen können. Der Online-Eintrag dient auch als Quelle für die Publikation in der «AeroRevue». Insbesondere während der Hauptsaison ist die Aufnahme der Termine in die «AeroRevue» lediglich bis 3 Monate im Voraus gewährleistet. In der Online-Agenda des AeCS sind sämtliche Termine uneingeschränkt aufgeführt.

www.aeroclub.ch → **Agenda** → **Agendaeintrag melden**



ANNONCER UNE ENTRÉE DANS L'AGENDA

Envisagez-vous une manifestation aéronautique que vous souhaitez annoncer dans l'agenda? Nous serons heureux de recevoir votre entrée, à laquelle vous pouvez procéder directement via le site web de l'Aéro-Club de Suisse. L'entrée en ligne tient également lieu de source pour publication dans l'«AéroRevue». Notamment durant la saison principale, la prise en compte des dates dans l'«AéroRevue» n'est garantie que jusqu'à 3 mois à l'avance. Toutes les dates sont énumérées sans limitation de temps dans l'agenda en ligne de l'AéCS.

www.aeroclub.ch → **Agenda** → **Annoncer une entrée dans l'agenda**

SEAPLANES

www.seaplanes.ch

12.–14.9.2025

SPAS-FLY-IN WALENSEE

Resort Walensee, Unterterzen
www.seaplanes.ch

19.–20.9.2025

SPAS-FLY-IN ZUGERSEE

Ruderclub Cham
www.seaplanes.ch

26.–28.9.2025

SPAS-FLY-IN LAC DE NEUCHÂTEL

Port d'Yvonand, Av. des Pins,
1462 Yvonand
www.seaplanes.ch

SWISS AEROBATIC ASSOCIATION

www.saa.ch

14.9.–21.9.2025

SWISS NATIONAL AEROBATICS

CHAMPIONSHIP 2025

Lodrino
www.saa.ch

27.9 oder 11.10.2025

HAMILTON SWISS AEROBATIC CUP 2025

Bex
www.saa.ch

SEGELFLUG

VOL À VOILE

www.segelfliegen.ch

3.–6.9.2025

SCHWEIZERMEISTERSCHAFT SEGELKUNSTFLUG

Schänis LSZX
www.segelflug.ch/agenda/sm-segelflug/

15.–20.9.2025

THUNER KUNSTFLUGTAGE

Flugplatz Thun, 3603 Thun

Wir suchen dein Bild!

Fotowettbewerb für Aero-Club-Mitglieder

Zum 125-jährigen Jubiläum des Aero-Club der Schweiz, laden wir dich, liebes Aero-Club-Mitglied, ein, an unserem Fotowettbewerb teilzunehmen. Wir suchen die schönsten Impressionen, die die Schweizer Leichtaviatik abbilden. Die sechs schönsten Bilder werden im nächsten Jahr als Poster in der «AeroRevue» publiziert.

Teilnahmebedingungen

Die Publikation als 42,6 x 30,3 cm grosses Mittelposter bedingt Aufnahmen im Querformat, die mit einer guten Kamera, die hochaufgelöste Bilder produziert, aufgenommen worden sind. Eine leichte Bearbeitung der Bilder ist in Ordnung. Jedoch dürfen die Bilder keine Logos, Wasserzeichen, Rahmen oder dergleichen enthalten. Mit künstlicher Intelligenz erstellte Kompositionen fallen aus dem Rennen. Du kannst uns die Aufnahmen in Originalgrösse als JPEG, TIFF oder PSD mit dem Vermerk «Fotowettbewerb 125 Jahre» per E-Mail an aerorevue@aeroclub.ch senden.

Teilnahmeberechtigt sind exklusiv Aero-Club-Mitglieder. Pro Person dürfen maximal drei Bilder eingesandt werden. **pd**

Einsendeschluss: 17. November 2025

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

125  Aero-Club



Noch nicht Mitglied im Aero-Club der Schweiz?
Trete jetzt dem Aero-Club der Schweiz bei und unterstütze die Schweizer Leichtaviatik.
Die AeroRevue gibts 6 Mal jährlich frei Haus - im nächsten Jahr vielleicht sogar mit deinem Bild?
<https://aeroclub.ch/myaecs/ich-will-mitglied-werden/>

Aero Revue

Das Schweizer Aviatik-Magazin

Kleinanzeigen

Zeilenpreis: CHF 10.–
 Mindestpreis: CHF 20.–
 Bild CHF 150.–
 Chiffregebühr: CHF 30.–
 (alle Preise exkl. MWST und nicht rabattberechtigt)
 Keine Stelleninserate als Zeileninserate.

Inserateverwaltung Aero-Club der Schweiz:
 +41 41 375 01 09

Online buchen unter
www.aeroclub.ch/media/aerorevue

Kleinanzeigen mit Bild publizieren

Verleihen Sie Ihrem Angebot oder Ihrer Suche noch mehr Aufmerksamkeit, indem Sie Ihre Kleinanzeige gegen einen Aufpreis von CHF 150.– mit einem Bild publizieren.

Publier les petites annonces avec une image

Donnez encore plus de visibilité à votre offre ou à votre recherche en publiant votre petite annonce avec une image, moyennant un supplément de 150 CHF.

Angebot für Vereine

Plant Ihr Verein eine Modellausstellung, ein Fly-In oder einen Flugtag? Möchten Sie gerne alle 20 000 Mitglieder des Aero-Clubs der Schweiz darüber informieren? Allen dem AeCS angeschlossenen Vereinen ermöglichen wir exklusiv, in der «AeroRevue» zu vorteilhaften Konditionen Werbung für Veranstaltungen zu schalten. Dieses Angebot gilt nur für Veranstaltungen von AeCS-Vereinen. Konditionen und Kontakt: aerorevue@aeroclub.ch
 +41 41 375 01 09

Offre pour les associations

Votre club prévoit d'organiser une exposition de modèles, un fly-in ou une journée de vol? Vous aimeriez en informer les 22'000 membres de l'Aéro-Club de Suisse? Tous les clubs affiliés à l'AéCS peuvent insérer de la publicité pour des manifestations dans «l'AéroRevue» à des conditions avantageuses. Cette offre n'est valable que pour des manifestations des clubs de l'AéCS. Conditions et contact: aerorevue@aeroclub.ch
 +41 41 375 01 09

ANGEBOT OFFRE

Ballonfahren mit Stefu Wälchli Alle Passagierkörbe mit Türen – Flying Sofa: Ballonfahrt im Sitzen geniessen! Infos und Buchungen unter www.ballonpilot.ch +41 79 204 82 46.

Reichenbach im Kandertal: Fluggruppe hat Platz für interessierte Piloten. Meldet euch: n.gammeter@bluewin.ch

ZU VERKAUFEN A VENDRE

In LSZE: Schnelle 1980 Mooney M20K 231 (HB-DFZ). Immer privat gehalten und hangariert, turbocharged mit Intercooler, 3-Blatt MT Propeller, Speed brakes, keine Schäden, Continental TSIO 360 LB1B mit 210 PS, komplette Überholung in den letzten 2 Jahren. Investition 110'000: 6 neue Zylinder, neuer Turbocharger, EDM 930 Primary, Frontscheibe, Shock Absorber, Oxygenzylinder. 100h/annual 05.05.2025. Engine TSN 1300h, nur 100h seit overhaul, TBO 2000 = 700h bis zum nächsten Overhaul. Gute Avionic VFR/IFR GNS 530, etc. Preis CHF 153'000. Komplette Specs: Hans Müller, hans@obereauhappycar.ch, +41 79 744 42 42.



Nur Fr. 15000 für 1/3 Halter-Anteil an schönem Gletscherflugzeug Maule M-6 in LSZO. Auch als Reiseflugzeug zu verwenden. Günstige Unterhalts- und Flugkosten. Weitere Informationen unter 079 282 88 44

Kitfox IV Speedster, HB-YJP, Erstflug 2002, 1'350h, Rotax 912UL, top Zustand, Hangarplatz in LSZE, mehr Infos unter: www.aircraft24.ch / markus_schoepfer@hotmail.com

Cirrus SR22TN G3 – 1/3 Anteil zu verkaufen (LSZR, mit Hangarplatz). Verkaufe meinen 1/3-Anteil an einer Cirrus SR22TN G3 (Jg. 2008) mit Hangarplatz in St. Gallen-Altenrhein. Das Flugzeug ist top gewartet und steht in einem beheizten Hangar. Die IFR-taugliche Cirrus mit Turbo (bis 25'000 ft) verfügt über Garmin G1000 Avionik, GFC 700 Autopilot, Anti-Ice, Sauerstoffanlage, Iridium-Satcom (z. B. für Wetterdaten) und das bewährte CAPS-Rettungssystem – ideal für schnelle, komfortable Flüge in ganz Europa. Die Nutzung ist unkompliziert, fair organisiert und erfolgt über ein digitales Buchungstool (Airmanager). Bei Interesse gerne melden: tbr1815@gmail.com oder 076 388 88 03.

DIAMOND STAR DA40 180 Jg. 2001, s/n 40022, TSN 800h, immer hangariert, Motor IO-360-M1A, MT-Verstellpropeller, next ARC 26.11.25, Standort LSZO. +41 79 413 98 51.



Beech 35-33 HB-EHO. 1/6 Anteil für 15'000Fr., Topzustand, rund 5600h TT, Motor ca. 250h (erneuert 2020, Fonds vorhanden), 5.5h End., Autopilot mit Höhenhaltung, FLARM, 6-Pack, Hangar LSZF, sehr gute Verfügb., super Reisemaschine. Auch Stundenpakete möglich. Kontakt: thosi@bluewin.ch, 079 616 47 69.

1/4 Halteranteil zu verkaufen Yakovlev 52. VP 15'000 CHF + monatlicher Beitrag von 268 CHF. Die Yak (OM-JAK) ist in Bad Ragaz LSZE stationiert. Differenztraining von FI und Gruppenmitglied gegeben. albucheli@gmx.net

Anteile zu verkaufen: FFA AS-202/15-1 Bravo (HB-HFW). Verfügbar 1x50% od. 2x33%. Standort LSZT (Lommis) & CAMO+. Die Gelegenheit in Stück Schweizer Geschichte zu besitzen. Bj. 1978, Sr.Nr. 129, MTOW 999kg, Noise Level D, Engine O-320-E2A, TTSO 60h, TBO 2200h, Propeller McCauley (fix-pitch), TTSO 60h, TBO 2200h, Airframe TTSN 9892 h, Max Service Life 16 000h. Preis pro 33% Anteil: 30 000 CHF. Bei Interesse: Michael Bolliger, +41 79 715 44 47, michael_bolliger@bluewin.ch / Thomas Tanner, +41 79 248 43 80, tannery@bluewin.ch

GESUCHT ON CHERCHE

Cherchons **pilote-informaticien** pour renforcer notre équipe <http://www.swissmilsim.ch> pour modéliser aérodromes et avions historiques de l'armée suisse sur MFSF24. S'annoncer: charcham@bluewin.ch.

Gesucht: Winterprojekte, verunfallte Flugzeuge, abgelieferte ARC + Motoren, unfertige Projekte, Hagelschäden. Angebote an md@wingscout.net, 076 362 07 09

STRONG WINGS TO MAKE YOU FLY

fliegen Sie mit uns... wir geben Träumen Flügel!

Taxiflüge • Rundflüge • wir ermöglichen kostenlose Flüge für Menschen mit Handicap

fly@strongwings.ch +41 76 770 17 66

suter-kunststoffe ag
swiss-composite.ch

CH-3312 Fraubrunnen 031 763 60 60 Fax 031 763 60 61

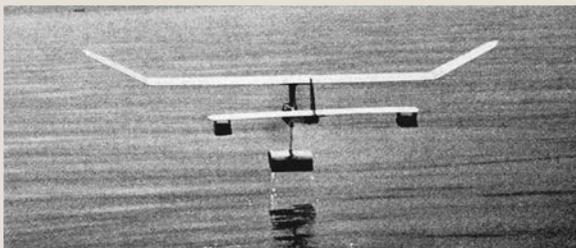
Faserverbundwerkstoffe wie Epoxyd-Harze, Klebstoffe, Carbon-, Glas-, und Aramidgewebe.

Sehen und
 gesehen
 werden

Aero Revue
 Das Schweizer Aviatik-Magazin

AERO REVUE

9/1975 Fr./DM 3.50
Modellflug-WM F3A / Championnat du monde F3A



Aus der «Aero-Revue» vor 50 Jahren (September 1975)

Vor 50 Jahren war die Septemerausgabe der «AeroRevue» zum grössten Teil dem Modellflug gewidmet. Unter anderem wurden die verschiedenen Modellflugkategorien ausführlich vorgestellt, vom filigranen Saalflugmodell über Scale-Modelle zu den Flugzeugen mit Gummimotor und ferngesteuerten Maschinen.

Andere Themen fanden aber auch Platz. So schaute Balair-Mitgründer und Alt-Ständerat Eugen Dietschi auf 50 Jahre Basler Luftverkehr zurück. Einen juristischen Blick auf die Aviatik gewährte ein Beitrag unter dem Titel «Schweizerisches Luftrecht – ungenügender Rechtsschutz?». Schliesslich ist noch ein Flugbericht von Kunstflugmeister Eric Müller zu erwähnen, der mit einer Bellanca Decathlon Kunstflug zelebrierte.

Die September-AeroRevue vor 50 Jahren war die zweite, die von einer Chefredaktion ad interim geleitet wurde. Das Zentralsekretariat stellte nun Roger Manzardo als neuen Chefredaktor und Nachfolger von Martin Deskau vor. Am 1. September 1975 trat er sein Amt an. fw

Extrait de l'«AéroRevue» il y a 50 ans (septembre 1975)

Il y a 50 ans, l'édition de septembre de l'AéroRevue était en grande partie consacré à l'aéromodélisme. Il présentait notamment en détail les différentes catégories de modélisme aérien, des modèles d'intérieur filigranes aux modèles réduits, en passant par les avions à propulsion par élastique et les appareils radiocommandés.

D'autres thèmes ont également été abordés. Eugen Dietschi, cofondateur de Balair et ancien conseiller aux États, a ainsi retracé les 50 ans du transport aérien bâlois. Un article intitulé «Droit aérien suisse – protection juridique insuffisante?» a quant à lui apporté un éclairage juridique sur l'aviation. Enfin, il convient de mentionner le rapport de vol du champion de voltige aérienne Eric Müller, qui a célébré l'acrobatie avec un Bellanca Decathlon.

Il y a 50 ans, l'édition de septembre d'AéroRevue était la deuxième à être dirigé par une rédaction en chef par intérim. Le secrétariat central présentait alors Roger Manzardo comme nouveau rédacteur en chef et successeur de Martin Deskau. Il prend ses fonctions le 1^{er} septembre 1975. fw

Titelbild: Ein amerikanisches RC-Modell.

Links: Kunstflug-Europameister Eric Müller berichtete, wie sich die Bellanca Decathlon im Akroflug bewährte.

Links Mitte: Nicht unmöglich, aber eher selten zu sehen: Wasserstart eines Modells mit Verbrennungsmotor.

Links unten: Original-Bildlegende: «Hält er oder hält er nicht? Das Aufziehen eines Gummimotors.»

Unten: Ein sauber gebautes, detailreiches Scale-Modell an einer Ausstellung der damaligen Modellfluggruppe Schöffland.

Photo de couverture: un modèle réduit américain radiocommandé.

À gauche: Eric Müller, champion d'Europe de voltige aérienne, raconte comment le Bellanca Decathlon a fait ses preuves en voltige.

Au centre à gauche: plutôt rare, mais pas impossible: décollage sur l'eau d'un modèle réduit équipé d'un moteur à combustion.

En bas à gauche: légende originale: «Tiendra, tiendra pas? Enroulement de l'élastique d'entraînement de l'hélice.»

En bas: un modèle réduit à l'échelle, bien construit et riche en détails, lors d'une exposition de l'ancien groupe d'aéromodélisme de Schöffland.



Bilder: Archiv «AeroRevue»

Bild: Hofsaess

Bild: Bilat

Bild: MG Schöffland

Impressum

Fachzeitschrift für Leicht- und Sportaviatik

Offizielles Organ des Aero-Clubs der Schweiz
Nr. 4/2025, 119. Jahrgang
Erscheint sechs Mal jährlich

Verbreitete Auflage

21 296 Exemplare (WEMF 2024)

Leserzahl pro Ausgabe

49 000 (MACH Basic 2012)

Redaktion

Chefredaktor: Urs Holderegger
Stellvertretung: Andrea Bolliger
Schlussredaktion: Franz Wegmann
Rédaction finale en français: Jean-Michel Zellweger

Redaktion und Inserate

Aero-Club der Schweiz / Kommunikation
Maihofstrasse 76
6006 Luzern
Telefon +41 (0) 41 375 01 09
E-Mail: aerorevue@aeroclub.ch
Mediendaten: www.aeroclub.ch

Regelmässige freie Mitarbeitende

Beat Bumbacher, Ian Lienhard, Felix Meier, Evelyn
Pesentheiner, Nicolas Pug, Gil Schneeberger,
Jürgen Schelling, Daniel Steffen, Roger und Tina
Steiner, Simon Vogt

Herausgeber

Aero-Club der Schweiz
Maihofstrasse 76, CH-6006 Luzern
Telefon +41 (0)41 375 01 01
E-Mail: info@aeroclub.ch / www.aeroclub.ch

Zentralpräsident

Matthias Samuel Jauslin

Geschäftsführer

Chrigel Markoff

Druck

Stämpfli AG
Wölflistrasse 1, Postfach, 3001 Bern
Telefon +41 (0)31 300 66 66
E-Mail: info@staempfli.com
www.staempfli.com

Adressänderungen

Aero-Club der Schweiz
Mitgliederverwaltung
Telefon +41 (0)41 375 01 15
E-Mail: mitglieder@aeroclub.ch

Übersetzungen

MaximAir Aviation, Flughafenstrasse 117,
2540 Grenchen, Telefon +41 (0) 32 652 55 44
www.maximair.ch

Einsendeschluss nächste Ausgabe

3. Oktober 2025

Die nächste Ausgabe erscheint am

24. Oktober 2025

© by Aero-Club der Schweiz

Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit Genehmigung der Redaktion.

ISSN 1420-0406 (d), ISSN 1420-0414 (f)

Für unverlangte Zusendungen, Bilder
und Manuskripte lehnen Redaktion
und Verlag jede Haftung ab.

Das Leserbild dieser Ausgabe stammt von Gil Schneeberger



BALLOONWOCHE FLIMS

Bei guter Witterung täglich Ballonaufstiege
Live Musik Örgälbandi - Erstes Wochenende
Zigeunerspiess vom Grill - Samstagnachmittag
Night-Glow - Dienstag- oder Donnerstagabend
Kindernachmittag – Mittwochnachmittag
Lotto-Abend - Mittwochabend
Oktoberfest - Freitagabend
Live Musik - Riverboat Stoakers - Zweites Wochenende
Festwirtschaft, täglich geöffnet



52. Internationale Alpine Heissluftballonwoche Flims
Sa. 27. Sept. bis 5. Okt. 2025 – Ballonwiese in Flims

«Wir suchen ...»

**Jetzt Stelleninserat
in der «AeroRevue»
schalten!**

Aero-Club der Schweiz

Telefon +41 (0) 41 375 01 09
aerorevue@aeroclub.ch

www.aeroclub.ch/aerorevue

skyguide

beyond horizons

Werde dipl.
Flugverkehrsleiter:in HF
**Bewirb Dich jetzt
für die Ausbildung**

Bewerbungen können laufend eingereicht werden.

Besuche unsere
Berufsinfoveranstaltungen:
skyguide.ch/events

Weitere Informationen:
skyguide.ch/future

#GuardianOfTheSky



U-328



EIN HISTORISCHES FLUGZEUG
DER SCHWEIZER LUFTWAFFE KEHRT ZURÜCK

Mit viel Liebe zum Detail restaurieren wir ehrenamtlich
eine Noorduyn Aviation AT-16 Harvard IIb.



WWW.U-328.CH



Mit deiner Unterstützung kommen wir dem Traum vom
Fliegen ein Stück näher!

IBAN: CH26 8080 8005 2451 6880 9 – Verein U-328 - CH-3775 Lenk

DIE EINZIGE KARRIERE MIT GARANTIERTEN AUFSTIEGSCHANCEN

Ready to be
#NextGenPilot?

An der European Flight Academy hast du die bestmögliche Aussicht auf einen Cockpitjob bei einer Airline der Lufthansa Group. Mit dem neuen Finanzierungsmodell* von SWISS oder Edelweiss hast du ab sofort die Möglichkeit, die Pilotenschulung mit 0 CHF eigenem Kapital zu starten – so wird auch dein Traum vom Fliegen Wirklichkeit. Mehr unter european-flight-academy.com

*Die Rahmenbedingungen und Konditionen für die Finanzierung von SWISS und Edelweiss sind unserer Website european-flight-academy.com zu entnehmen.



Mehr zur Finanzierung
mit **0 CHF** eigenem
Kapital



Electrifly-In

Switzerland 

13. | 14. September 2025

Zukunft des Fliegens

**Newsdays zu innovativen Antriebs-
technologien für Flugzeuge**
mit Fly-In, Symposium, Keynotes, Expo
und Schnupperflügen

BERN 
AIRPORT
Bundesbasis

electrifly-in.ch

