



Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

Es war ein Tag, wie er fürs Fliegen nicht schöner sein könnte. Ideal, um endlich unseren lang ersehnten Flug übers Jungfraujoch und den Aletschgletscher nach Sion in Angriff zu nehmen.

Mein Fluglehrer machte mir gerade klar, dass man das ATIS in Sion leider nicht empfangen könne, bevor man den dortigen Tower aufrufe, denn die Berge seien im Weg. Ich sagte „kein Problem“, drückte auf den Bluetooth-Knopf meines neuen BOSE-A20-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.

Eine Minute später konnte ich meinem Fluglehrer stolz berichten: „Wir haben Information Tango, das QNH ist 1023, Piste 25 ist aktiv.“ Mein CFI hatte davon nichts mitbekommen und staunte Bauklötze. Und bei unserem nächsten Flug teilte er mir mit, er habe sich auch so ein A20 beschaf t, natürlich bei...



BOSE A20 mit Bluetooth
CHF 1125.—
sofort lieferbar

KNIEBRETT.CH



Preis / Prix CHF 2.-

For every
enthusiastic
pilots



TotalEnergies

FUELS & LUBRICANTS

TotalEnergies is one of the largest private aviation fuel refuelling companies in Switzerland.

TotalEnergies Aviation Suisse SA | Route de l'aéroport 10 | Case postale 31 | 1215 Genève Aéroport 15
Tél. : +41 22 790 29 17 | www.aviation.totalenergies.com

MaximAir
AVIATION



Die Pilotenschmiede
Le centre d'aviateur
The pilot maker

Unsere Dienstleistungen
Nos services / Our services

- Business Aviation
- Flight academy (PPL, CPL, IR, ATPL)
- Plane rental
- Aviation consulting
- Translation agency
- Shop

MaximAir AG
Flughafenstrasse 117 | CH-2540 Grenchen | +41 32 652 55 44
info@maximair.ch | www.maximair.ch

 Crafted in Switzerland

PC-24



 PILATUS

AUCH DER PC-24 IST
WASSERTAUGLICH

www.pilatus-aircraft.com



FREEDOM TO EXPLORE™

Wipline® floats give you access to lakes and waterways across Europe. Your perfect family vacation awaits and we can get you there.

 WIPAIRE, INC.

wipaire.com/freedom
+1.352.805.5888
South St. Paul, MN (KSGS)



Editorial

Liebe Freunde der Wasserfliegerei

Das Jahr 2021 hat uns weiterhin mit Covid-19 konfrontiert.

Nichts desto Trotz haben wir bereits frühzeitig mit der Planung unserer Anlässe begonnen.

Wie geplant, konnten wir im Juni mit dem Hans Fuchs Memorial, sowie unsere GV, in Hergiswil beginnen.

Der Anlass war angenehm und ruhig. Er hat den neu qualifizierten Piloten die Möglichkeit gegeben, am Freitag die Praxis zu vertiefen und danach auch bereits erste Rundflüge mit Passagieren durchzuführen.

In Perroy am Genfersee hat uns schönsten Sommerwetter mit zahlreichen Besuchern begrüsst. Die Anzahl der Rundflüge hielt sich zwar in Grenzen, dafür waren die Passagiere absolut begeistert.

Am Sonntag Mittag haben wir rechtzeitig vor der herankommenden Kaltfront zusammengeräumt und die Flugzeuge haben sich sicher auf die jeweilige Homepage zurückgezogen.

Chers Amis des hydravions

L'année 2021 a continué à nous confronter à Covid-19.

Néanmoins, nous avons déjà commencé à planifier nos événements à un stade précoce.

Comme prévu, nous avons pu commencer en juin avec le Mémorial Hans Fuchs, ainsi que notre AGM, à Hergiswil.

L'événement a été agréable et calme. Elle a permis aux pilotes nouvellement qualifiés d'approfondir leur pratique le vendredi, puis d'effectuer leurs premiers vols touristiques avec des passagers.

A Perroy, au bord du lac Léman, nous avons été accueillis par un beau temps estival et de nombreux visiteurs. Le nombre de vols touristiques était limité, mais les passagers étaient absolument ravis.

Le dimanche à midi, le ciel s'est dégagé à temps pour l'approche du front froid et les avions sont rentrés en toute sécurité dans leurs bases respectives.

In Bönigen hat sich die neue Volte über dem See und nicht mehr Uferseitig bewährt, auch wenn sich einige Piloten noch daran gewöhnen mussten. Leider hat uns Ruedi Plüss kundgetan, dass dies sein letzter Anlass war wo er uns mit seiner Erfahrung unterstützt hat. Wir danken ihm für die Jahrelange grossartige Unterstützung. Bei schönstem Wetter hatten wir mit den neuen Organisatoren Andrea und Paul einen erfolgreichen Anlass durchgeführt.

In Yvonnan hat uns die Biese etwas zu schaffen gemacht. Nach dem Hochwasser im Sommer, war der Strand immer noch recht feucht und von vielen Wasserpflanzen bedeckt.

Die Passagierzahl war wegen dem kühlen Wetter, nicht besonders gross, jedoch hatten wir mit dem ganzen Team zusammen ein richtig schönes Wochenende in grossartiger freundschaftlicher Atmosphäre.

Beim Hotel Pilatus in Hergiswil konnten wir im vergangenen Jahr von allen sechs Aussenlandungen gebrauch machen. Einige Piloten möchten zukünftig die Gelegenheit auch noch wahrnehmen. Grundsätzlich stehen uns die Gemeinde und der Kanton sowie selbstverständlich auch das Hotel wohlwollend zur Bereit. Franz Hattan hatte uns jeweils mit dem Bootstransfer unterstützt für welchen wir doch ganz dankbar sind.

Ich möchte mich hiermit bei allen Behörden, die uns ermöglichen, unser Hobby auszuüben und der interessierten Bevölkerung einen Ursprung der schweizerischen Aviatik näher zu bringen, herzlich bedanken

Die Daten für die geplanten Anlässe 2022 entnehmen ihr bitte der Agenda Karte in diesem Magazin.

Ich wünsche Euch viel Spass beim Lesen der diversen Artikel und danke allen welche Ihren geschätzten Beitrag dazu geleistet haben.

euer Präsident
Heinz Sägesser

A Bönigen, la nouvelle volte au-dessus du lac et non plus sur la rive a fait ses preuves, même si certains pilotes doivent encore s'y habituer. Malheureusement, Ruedi Plüss a annoncé que c'était son dernier événement où il nous soutenait avec son expérience. Nous le remercions pour son grand soutien au fil des ans. Nous avons eu un événement réussi sous un temps magnifique avec les nouveaux organisateurs Andrea et Paul.

A Yvonnan, nous avons eu un peu de mal avec la marée. Après la marée haute d'été, la plage était encore assez humide et couverte de nombreuses plantes aquatiques.

En raison du temps frais, le nombre de passagers n'était pas particulièrement important, mais nous avons passé un week-end très agréable avec toute l'équipe dans une ambiance très conviviale.

A l'hôtel Pilatus à Hergiswil, nous avons pu utiliser les six outlandings l'année dernière. Certains pilotes aimeraient profiter de cette opportunité à l'avenir. En principe, la municipalité et le canton, ainsi que l'hôtel, sont très favorables. Franz Hattan nous a toujours soutenu pour le transfert du bateau et nous lui en sommes très reconnaissants.

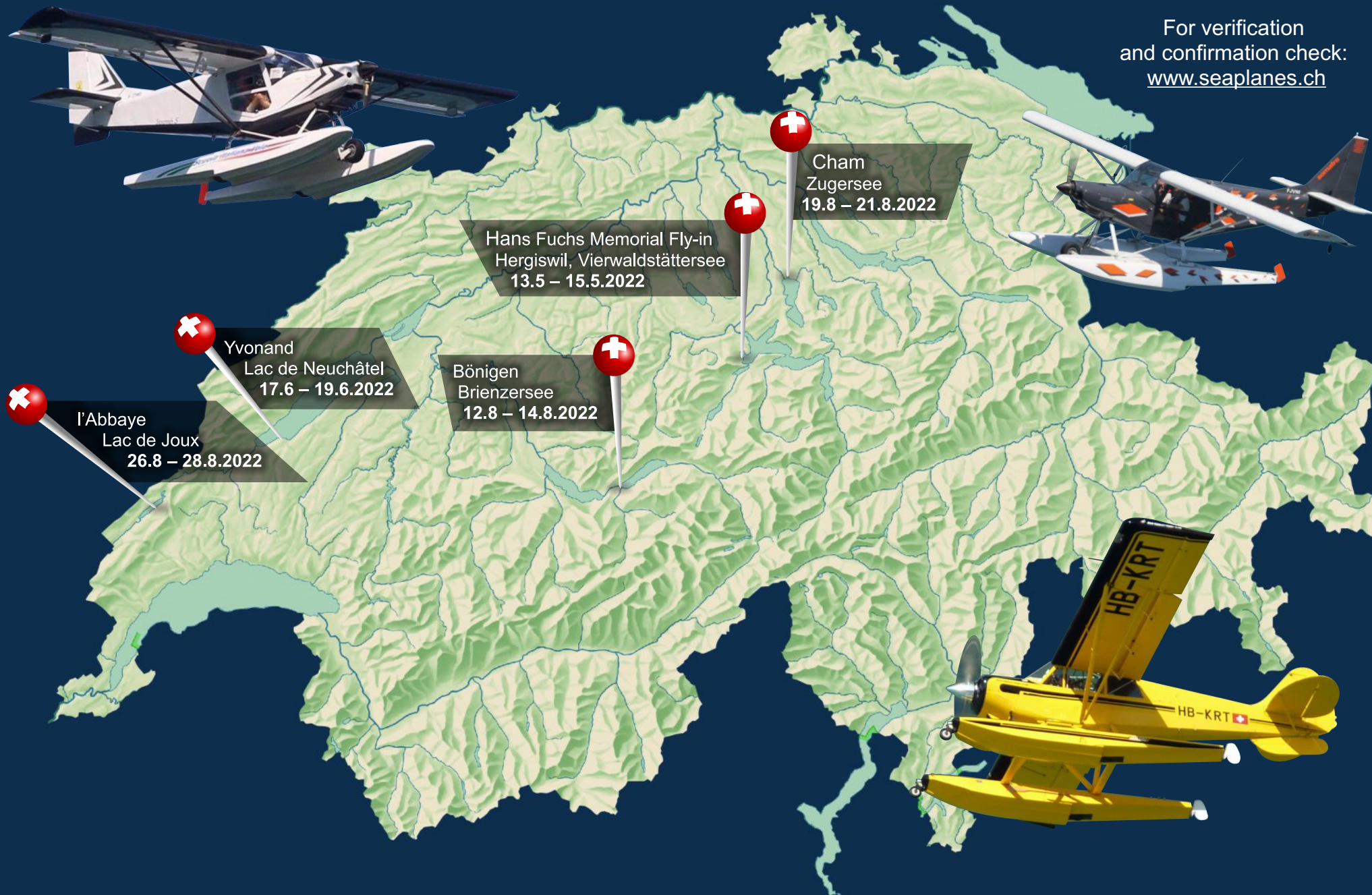
Je tiens à remercier toutes les autorités qui nous permettent de pratiquer notre hobby et de rapprocher le public intéressé de l'une des origines de l'aviation suisse. Les dates des événements prévus en 2022 se trouvent sur la carte de l'agenda dans ce magazine.

J'espère que vous apprécierez la lecture des différents articles et je remercie tous ceux qui ont apporté leur précieuse contribution.

Votre président
Heinz Sägesser

Agenda 2022

For verification
and confirmation check:
www.seaplanes.ch



Nostalgie



Ad Astra Aero Zürichhorn

Unter dem Titel „Erfahrungen und Erlebnisse eines Seefliegers“ beschreibt Kari Schröder, Richterswil, in der Fliegerzeitschrift „aviatik“ vom Februar 1959, seine Liebe zu „Seeflugzeugen“ und viele Erfahrungen und Erlebnisse.

Nachfolgend publizieren wir einige interessante Auszüge aus dem besagten Artikel:

„Oft werde ich gefragt, warum ich fast ausschliesslich Wasserflugzeuge geflogen habe und noch fliege. Darauf glaube ich kurz antworten zu können: Weil ich ein echter „Seebueb“ war und geliebt bin und beide Elemente, Wasser und Luft, in gleichem Masse liebe. Deshalb also Seeflugzeuge.

Warum aber gibt es bei uns nicht viele Wasserflugzeuge, bzw. Piloten, die in unserem seereichen, für diese Sparte so herrlichen Lande, auf dem Wasser fliegen?

Ausser den ersten Pionieren Durafour und Grandjean in der Frühzeit der Fliegerei, haben nach dem ersten Weltkrieg Piloten mit klingenden Namen wie Mittelholzer, Comte, Pillichodi, Taddeoli, Frick etc. *Wasserflugzeuge gehalten und geflogen. Sie haben erkannt, dass mit Wasserflugzeugen sich auf unseren Seen, mit den grossen Ansiedlungen um dieselben, sicher etwas machen liesse. Im Zürichhorn stand bis 1927 ein Hangar für solche Flugzeuge. Von dort aus startete Walter Mittelholzer 1924 zu seinem damals Aufsehen erregenden Fluge nach Persien, mit einer Junkers F-13 auf Schwimmern (Schwimmer ebenfalls aus Aluminium-Wellblech) und im Winter 1926 mit einem Dornier-Merkur auf Schwimmern nach Kapstadt.*

In Oberrieden am Zürichsee hielt die damalige Gesellschaft „Alfred Comte, Luftverkehr- und Fliegerschule, Oberrieden-Dübendorf“ einige vierplätzig Lohner-Flugboote. Es waren Doppeldecker, der Bootkörper aus Holz, angetrieben von 220 PS starken Austro-Daimler Motoren, die zwischen den Flügeln lagen und einen Druck-Propeller antrieben. Mit diesen Flugbooten machten Alfred Comte und Oblt Frick einige Jahre in allen möglichen Seegemeinden- und Städten Rundflüge. Hier kam auch ich 1924 erstmal aktiv mit der Seefliegerei in Berührung. Ich konnte nach kurzer Volontärzeit Oblt Frick als „Bordmonteur“ begleiten. 1926 war sogar ein „mehr oder weniger“ regelmässiger Kurs (die Regelmässigkeit hing speziell von der Sonne ab,) Zürich-Luzern-Interlaken, subventioniert durch diese Städte, mit solchen Flugbooten zustande gekommen.

Dans le magazine d'aviation « aviatik » paru en février 1959, sous le titre «Expériences et aventures d'un pilote d'hydravion», Kari Schröder de Richterswil décrivait son amour pour les hydravions ainsi que de nombreuses expériences et aventures vécues.

«Souvent, les gens me demandent pourquoi j'ai piloté presque exclusivement des hydravions et pourquoi je continue de le faire aujourd'hui. Je crois pouvoir y répondre brièvement: parce que j'étais un authentique « enfant du lac » et que je le suis resté et parce que j'aime les deux éléments, à savoir l'eau et l'air de la même manière. C'est pourquoi les hydravions.

Mais pourquoi n'y a-t-il pas, dans notre pays riche en lacs et si formidable pour cette discipline, de nombreux hydravions ou pilotes d'hydravions qui volent sur l'eau?

Hormis les premiers pionniers Durafour et Grandjean des débuts de l'aviation mondiale, des pilotes aux noms impressionnants comme Mittelholzer, Comte, Pillichodi, Taddeoli, Frick etc. entretenaient et pilotèrent des hydravions après la Première Guerre mondiale. Ils avaient réalisé que sur nos lacs, entourés de grandes cités, il y aurait certainement quelque chose à faire avec des hydravions. Au «Zürichhorn», il y avait un hangar pour de tels avions jusqu'en 1927. De là, Walter Mittelholzer décolla en 1924 avec un Junkers F-13 monté sur flotteurs (également construits en aluminium ondulé), pour son vol sensationnel vers la Perse, et en hiver 1926, il s'envola vers Le Cap, avec un Dornier-Merkur monté sur des flotteurs.

À Oberrieden au bord du lac de Zurich, la société de l'époque «Alfred Comte, Luftverkehr- und Fliegerschule, Oberrieden-Dübendorf» détenait quelques hydravions à quatre places de la marque Lohner. C'était des biplans, avec une coque en bois, propulsés par des moteurs Austro-Daimler de 220 chevaux chacun, fixés entre les ailes et alimentant une hélice propulsive.

Avec ces hydravions, Alfred Comte et le premier-lieutenant Frick firent, pendant quelques années, des vols touristiques dans toutes les communes et villes avoisinant des lacs. C'est là aussi qu'en 1924, j'eus le premier contact actif avec l'hydraviation. Au terme d'une brève période de volontariat, j'eus la possibilité d'accompagner, en tant que «mécanicien de bord», le premier-lieutenant Frick. C'est en 1926 que le trajet Zurich-Lucerne-Interlaken devenait un parcours pour les hydravions, «plus ou moins» régulier (la régularité dépendait, en particulier, du soleil) et subventionné par ces villes.



Ab 1927 wurde es wieder ruhig um die Seefliegerei in der Schweiz. Die Hauptgründe waren meiner Ansicht nach in erster Linie darin zu suchen, dass die damaligen, meist hölzernen Flugboote eine viel zu kurze Lebensdauer hatten und demzufolge viel zu hohe Unterhaltskosten verursachten. Andererseits aber auch, weil den damaligen Piloten, durch den jungen, aufstrebenden Luftverkehr, der natürlich nur mit Landflugzeugen, wenigstens innerhalb Europas, geflogen wurde, ganz andere Möglichkeiten offen standen. In den dreissiger Jahren blieb auch mir nicht mehr anderes übrig, als Sportflugzeuge (ich habe mich 1932 nach dem Europarundflug beruflich von der Fliegerei zurückgezogen) auf „Rädern“ zu fliegen. Meine Anhänglichkeit zur Seefliegerei aber ist geblieben. Im Jahre 1937 gründete ich mit einigen Freunden, die alle noch nicht fliegen konnten, den ersten „Wasserflugsport-Club in der Schweiz. Wir konnten innert Jahresfrist, nach dem ersten zweisitzigen Fiat AS-1 mit 85 PS Fiat-Motor auf Holzschwimmern, bereits schon ein viersitziges Schreck-Flugboot anschaffen. Dieses Flugboot, dessen Rumpf ebenfalls aus Holz bestand, war eine Art „Amphibium“. Man konnte ein starres Fahrgestell, ohne jegliche Abfederung, mit ebenso schmal bemessenen Pneus, die nicht viel Elastizität aufwiesen, montieren; aber es ging. Ich bin auf jeden Fall damit von Paris-Le-Bourget nach Dübendorf geflogen, um nach dem Verzollen im „Heimathafen“ von Bäch am Zürichsee, dem Sitz unseres „Wasserflugsport-Clubs“ glatt auf dem See zu wassern. Das Fahrwerk konnte zum Landen auf dem Wasser mit einem riesigen Handrad, mit weiss Gott wie vielen Umdrehungen, unter die Flügel gehoben werden. Das Flugboot selbst war sehr breit; man hatte in je zwei Sitzen nebeneinander enorm viel Platz. Der Bootsboden war ganz flach. Bei kleinsten Wellen hätte man glauben können, es würde mit einem Dutzend Vorschlaghämmer von unten darauf geschlagen. Es war für mich nun äusserst interessant, die beiden ganz differenzierten Wasserflugzeuge auf ihre verschiedenen hydrodynamischen Eigenschaften oder auch Untugenden, wie man will, zu studieren. Ich bin heute, wie schon früher erwähnt, fest davon überzeugt, dass kleinere Flugzeuge auf Metall-Schwimmern und mit genügend PS für die Sportfliegerei die idealen Wasserflugzeuge verkörpert und preislich auch noch erschwinglich sind. Wohl wäre ein Amphibium der Idealfall; es werden ja immer wieder solche Versuche, ein Klein-Amphibium herzustellen, gemacht. Diese werden aber immer viel teurer sein und der Bootskörper wird immer empfindlicher bleiben und mehr Unterhalt benötigen als die Schwimmer. Auch wird das Leergewicht grösser bleiben.



À partir de 1927, ce fut de nouveau le calme dans le domaine de l'hydraviation en Suisse. À mon avis, les raisons principales étaient à rechercher, en première ligne, dans le fait que les hydravions de l'époque, pour la plupart en bois, avaient une durée de vie beaucoup trop courte et que par conséquent, ils occasionnaient des frais d'entretien beaucoup trop élevés. Mais aussi parce que, grâce au trafic aérien encore jeune et prometteur, qui évidemment s'effectuait, du moins en Europe, uniquement avec des avions terrestres, les pilotes de l'époque voyaient s'ouvrir d'autres options.

Dans les années trente, il ne me resta, à moi aussi, plus rien d'autre que de voler des avions de sport sur «roues» (je me retirai de l'aviation professionnelle, en 1932, après mon tour d'Europe). Mais ma passion pour l'hydraviation persista.

En 1937, je créai le premier «Club d'hydraviation» de Suisse, avec quelques amis qui ne savaient pas encore tous piloter. En l'espace d'une année, après le premier Fiat AS-1 équipé d'un moteur Fiat de 85 chevaux et monté sur des flotteurs en bois, nous pûmes acheter un hydravion Schreck à quatre places. Cet hydravion, dont le fuselage était également en bois, était une sorte d'«amphibie». On pouvait y fixer un train d'atterrissage rigide, sans aucune suspension, avec des pneus étroits qui ne présentaient que peu d'élasticité; mais l'engin fonctionnait. En tout cas, je volai avec, de Paris-Le-Bourget à Dübendorf, et après avoir effectué les formalités de dédouanement au «port d'attache» de Bäch au bord du lac de Zurich, le siège de notre «Club d'hydraviation», je réalisai un atterrissage en douceur sur l'eau. Afin d'atterrir sur l'eau, il était possible, à l'aide d'une énorme manivelle et en effectuant un nombre inimaginable de tours à la main, de rétracter le train d'atterrissage sous les ailes. L'hydravion lui-même était très large; malgré deux fois deux sièges placés l'un à côté de l'autre, il restait énormément de place. Le plancher du bateau était tout plat. Lorsque la moindre vague se faisait sentir, on aurait pu croire que quelqu'un battait contre le plancher depuis le dessous, avec une douzaine de marteaux de forgeron. Pour moi, il était particulièrement intéressant d'étudier les différentes caractéristiques hydrodynamiques, ou aussi leurs vices, des deux hydravions tout à fait différenciés.

Aujourd'hui, comme je l'ai déjà mentionné plus haut, je suis entièrement convaincu que les petits avions montés sur des flotteurs mécaniques et déployant une puissance suffisante, représentent les hydravions idéaux pour l'aviation sportive et qu'en plus, ils sont abordables au niveau de leur prix. Certes, un véhicule-amphibie représenterait le cas idéal; de telles tentatives pour produire un petit amphibien sont toujours et encore entreprises. Mais ces derniers seront toujours beaucoup plus chers et la coque du bateau restera toujours plus fragile et demandera plus d'entretien que les flotteurs. Le poids à vide restera aussi plus élevé.

Aus dieser Überzeugung heraus habe in der Folge eine kleine Piper L-4 mit 65 PS-Motor auf EDO-Schwimmer gesetzt, die aus USA-Armeebeständen herrührten. Das Mehrgewicht der Schwimmer und deren Befestigungsstreben- und Kabel gegenüber dem Fahrwerk betrug ca. 65 kg. Einsitzig geflogen war sowohl die Startstrecke wie der Steigflug mit diesen 65 PS absolut in Ordnung. Zweisitzig dagegen hatte man etwas Mühe.

Mit diesem Flugzeug konnte ich meinen Freund Gusti Müller so sehr für die Seefliegerei begeistern, dass wir in der Folge zwei solcher Piper L-4 umbauen liessen und mit 90 PS-Motoren ausrüsteten. Mit diesen beiden Seeflugzeugen haben wir unzählige Flüge an fast alle Schweizer Seen ausgeführt. Wir haben auch die Alpen von Norden nach Süden und von Osten nach Westen mehrmals überflogen. Mit dem Landflugzeug ist man immer auf einen mehr oder weniger ausgebauten Flugplatz angewiesen, wir aber können, neben der Schönheit vieler idyllischer Seeufer-Partien, auch viele Bekannte in Ferien- und Weekendhäusern besuchen. Und nicht zu vergessen sind die uns bald an allen Seen gutbekannten „Fressbeitzli“. Der Reiz der ganzen Sache wurde natürlich dadurch, dass wir jetzt zu zweit fliegen können, noch erhöht. Bemerken möchte ich hier noch, dass der „Wasserflugsport-Club“ aufgelöst wurde, weil der Hangar, der in Bäch am Seeufer stand, abgebrochen werden musste. Gusti Müller und ich fliegen heute auf rein privater Sportfliegerbasis. Wir besitzen einen Hangar auf dem Areal der Fluggruppe „Oberer Zürichsee“.

Es ist immer so, mit dem Essen kommt der Appetit. Bald waren uns auch die 90 PS zu „mager“ und wir entschlossen uns beide, je einen Piper-Super-Cub (PA-18) mit 150 PS anzuschaffen. Grossen Eindruck machte mir das tadellose Passen aller Streben und Anschlüsse für die neuen Schwimmer, die von EDO separat geliefert wurden.

Mit diesen beiden Flugzeugen erleben wir nun alles, was ein Seeflieger in unserem schönen, seenreichen Lande erleben kann. Ob wir nun auf den Engadiner-Seen, im Tessin, am Genfersee oder wo immer es auch sei, starten und wassern, mit diesem Flugzeug mit der grossen Motor-Reserve spielt die Höhen-Differenz und ein Paar Kilo mehr oder weniger Zuladung überhaupt keine Rolle. Der Super-Cub scheint mir das ideale Seeflugzeug zu sein“.



En me basant sur cette conviction, je posai un petit Piper L-4 équipé d'un moteur de 65 chevaux, sur des flotteurs EDO provenant des stocks de l'armée des États-Unis d'Amérique. Le poids supplémentaire occasionné par les flotteurs, les haubans et les câbles s'élevait à env. 65 kg, de plus que le train d'atterrissage. Avec un seul siège, autant la distance de décollage que le vol en montée étaient absolument satisfaisants avec ces 65 chevaux. Par contre en biplace, il avait quelques difficultés.

Avec cet avion je réussis tant à enthousiasmer mon ami Gusti Müller pour l'hydraviation, que nous fîmes transformer deux Piper L-4 et les équipâmes de moteurs de 90 chevaux chacun. C'est avec ces deux hydravions que nous effectuâmes d'innombrables vols vers presque tous les lacs suisses. Nous survolâmes également plusieurs fois les Alpes, du nord vers le sud et d'est en ouest. En pilotant un avion terrestre, on est toujours dépendant d'un aérodrome plus ou moins développé, alors que nous, pouvions, sans compter la beauté de nombreuses parties de bord de lac idylliques, rendre visite à de nombreuses connaissances résidant dans des maisons de vacances et de week-ends. Et il ne faut pas oublier les bistrotts bien connus au bord de tous les lacs, qui bientôt nous seront familiers. Le fait de pouvoir désormais piloter à deux, augmenta naturellement encore le charme de toute la chose. Je souhaiterai encore ajouter que le «Club d'hydraviation» fut dissous parce que le hangar situé au bord du lac de Bäch, dut être démoli. Aujourd'hui, Gusti Müller et moi-même pilotons des avions plus qu'au niveau sportif. Nous possédons un hangar bâti sur le terrain du groupe de vol «Oberer Zürichsee».

C'est toujours la même chose, l'appétit vient en mangeant. Bientôt, les 90 chevaux étaient aussi trop «faibles», et nous nous décidâmes de nous procurer, chacun, un Piper-Super-Cub (PA-18) avec 150 chevaux. L'ajustement sans faille de tous les haubans et raccordements pour les nouveaux flotteurs, fournis séparément par EDO, m'impressionna. C'est avec ces deux avions que nous vivons maintenant tout ce qu'un pilote d'hydravion peut vivre dans notre joli pays riche en lacs. Que nous décollions et amerrissions sur les lacs de l'Engadine, au Tessin, sur le Léman ou peu importe où, avec cet avion, sa réserve importante de puissance moteur, la différence d'altitude et quelques kilos de charge en plus ou en moins ne jouent aucun rôle. Le Super-Cub me paraît être l'hydravion idéal.»



Beim Lesen dieses spannenden Beitrages von Kari Schröder wird man fast etwas neidisch auf die vielen Freiheiten und Möglichkeiten, welche den „damaligen Seefliegern“ in der Schweiz offen stand.

Glücklicherweise besteht auch heute noch die Möglichkeit, auf dem einzigen Wasserflugplatz in Wanden-Lachen, der „Lachen Seaplane-Base“ (LSZW) von Ueli Diethelm zu wassern. Der Hangar befindet sich im Hafengebiet Franzrüti, unmittelbar neben dem Flugplatz, und beherbergt zwei Wasserflugzeuge.

Und die SPAS organisiert jährlich zwischen 4-6 Meetings auf verschiedenen Schweizer Seen, an welchen die faszinierende Sparte der Luftfahrt vorgestellt werden kann und Passagiere die Möglichkeit haben, zu einem Rundflug mit Start und Landung auf dem Wasser, abzuheben und die Faszination des Wasserfliegens zu erleben.

Am Schluss seines Beitrages schreibt der Autor und erfahrene „Seeflieger“ Kari Schröder: „Nimm Rücksicht auf alle anderen Seebenützer. Vor allem sind dir die Sport- und Berufsfischer dafür dankbar. Wassere überhaupt nicht dort, wo der See ziemlich dicht mit Booten aller Art belagert ist.“

Ein Aufruf der noch heute Gültigkeit hat und den auch die heutigen Wasserflugpiloten beherzigen. Auch sie treibt die Sehnsucht und die Liebe zu den beiden Elementen Wasser und Luft an. Genau so, wie es Kari Schröder vor 63 Jahren in seinem umfassenden Beitrag geschrieben hat:

„Wenn sich in diesem Jahr im Frühling wieder der See bei leichtem Wind und Sonne kräuselt, werde ich keine „Bleibe“ mehr haben. Dann muss ich die HB-OPR aufs Wasser setzen, und ich werde, wie schon so manches Jahr, dieselbe Freude an Wasser und Luft wieder aufs neue erleben.“

Alle Wasserflugpiloten verstehen nur zu gut was Kari Schröder mit diesen Worten gemeint hat.

Geht es uns nicht jedes Jahr genauso?



En lisant cet article intéressant de Kari Schröder, on devient presque un peu jaloux des nombreuses libertés et possibilités qui se présentaient aux «pilotes d'hydravion de l'époque» en Suisse.

Heureusement, il existe aujourd'hui encore la possibilité d'amerrir à la «base seaplane de Lachen» (LSZW) d'Ueli Diethelm, l'unique aérodrome aquatique de Suisse, situé à Wangen-Lachen. Le hangar se trouve dans le bassin portuaire Franzrüti, à côté de l'aérodrome, et héberge deux hydravions.

La SPAS organise chaque année entre 4 et 6 réunions sur différents lacs, dans le cadre desquelles il est possible de présenter le domaine captivant de l'aviation et lors desquels les passagers ont la possibilité de prendre les airs pour un vol touristique, avec décollage et atterrissage sur l'eau, et de vivre la fascination de l'hydraviation.

À la fin de son article, l'auteur et «pilote d'hydravion» Kari Schröder écrit:

„Respecte tous les autres utilisateurs du lac. Ce sont surtout les pêcheurs sportifs et professionnels qui te seront reconnaissants. N'amerris surtout pas là, où il y a un rassemblement assez dense de bateaux de tous types.“

Un appel qui aujourd'hui encore, a sa validité et que les pilotes d'hydravions d'aujourd'hui prennent, eux aussi, à cœur. Eux aussi sont poussés par la nostalgie et par l'amour pour les deux éléments, l'eau et l'air. Exactement comme Kari Schröder l'écrivait dans son article détaillé, il y a 63 ans:

“Lorsque, au printemps de cette année, le lac ondulera à nouveau avec un léger vent et un temps ensoleillé, je n'aurai plus de «repos». Je devrai alors mettre HB-OPR à l'eau et je ressentirai, comme les années précédentes, de nouveau cette joie du contact avec l'eau et l'air.”

Tous les pilotes d'hydravions ressentent trop bien ce que Kari Schröder souhaitait exprimer par ces mots. Est-ce que nous ne ressentons pas la même chose chaque année?

Hergiswil

Saisonauftritt nach Mass: Ideale Bedingungen und herrliches Flugwetter liessen die Herzen der Wasserflugpiloten und der zahlreichen Zuschauerinnen und Zuschauer zum Saisonauftritt am Meeting in Hergiswil höherschlagen.

Début de saison sur mesure: Des conditions idéales et un magnifique temps de vol firent battre le cœur des pilotes d'hydravions et des nombreux spectateurs présents au premier meeting annuel à Hergiswil.



Drei Piper PA-18 (HB-ORK, HB-PMN, D-ERERNC), die Aviat Husky (HB-KRT), eine Savanna S Ecolight (F-JVNI) und eine Flywhale (D-MDUE), ein zweiseitiges Amphibien-Ultraleicht-Flugzeug aus deutscher Produktion, standen im Dauereinsatz und absolvierten gegen 100 Starts und Landungen in der Hergiswiler-Bucht. Einmal mehr genossen alle Wasserflugbegeisterten die einmalige Atmosphäre und Gastfreundschaft im Seehotel Pilatus.

Trois Piper PA-18 (HB-ORK, HB-PMN, D-ERERNC), l'Aviat Husky (HB-KRT), un Savanna S Ecolight (F-JVNI) et un Flywhale (D-MDUE) assurèrent un service permanent et réalisèrent environ 100 décollages et amerrissages dans la baie de Hergiswil. Le Flywhale est un ULM amphibie biplace, de production allemande. Une fois de plus, tous les passionnés de l'hydravation profitèrent de l'ambiance unique et de l'hospitalité du «Seehotel Pilatus».

Traditionsgemäss fand am Samstagabend die Generalversammlung der Seaplane Pilots Association Switzerland (SPAS) statt. Die 14 traktandierten Geschäfte wurden durch Präsident Heinz Sägesser und den Vorstand speditiv abgewickelt. Alle statutarischen Geschäfte fanden Zustimmung. Der Vorstand wurde wiedergewählt und verbleibt in unveränderter Zusammensetzung.

Selon la tradition, l'assemblée générale de la Seaplane Pilots Association Switzerland (SPAS) eut lieu le samedi soir. Son président Heinz Sägesser et le comité traitèrent de façon efficace les 14 points de l'ordre du jour. Toutes les affaires statutaires furent approuvées. Le comité fut réélu et reste en composition inchangée.



Anschliessend traf sich «Wasserflugfamilie» zu einem gemeinsamen Nachtessen im Garten des Seehotels Pilatus, genoss die lauen Temperaturen, die Sicht auf den See und die einmalige Ambiance.

Ensuite, la «Famille SPAS» se retrouva pour le repas du soir dans le jardin du «Seehotel Pilatus», profitant des températures douces, de la vue sur le lac et de l'ambiance unique.



Seehotel PILATUS
 Seestrasse 34
 6052 Hergiswil
 Tel. 041 632 30 30
 info@pilatushotel.ch
 www.pilatushotel.ch

- SEETERRASSEN
- RESTAURANTS
- WELLNESS
- DANCING
- SEMINARE

Perroy

Welscher Charme: Bereits eine Woche nach Hergiswil stand Perroy auf dem Programm. Der herrliche Strand beim Schwimmbad verfügt über einen ganz besonderen Charme und die Strandbadbesucher verfolgten die Starts und Landungen auf dem Genfersee mit grossem Interesse. Am Freitag und Samstag spielte das Wetter erneut mit und erlaubte zahlreiche Passagierflüge. Die gemeinsamen Mittagessen mit Grillköstlichkeiten, der gemeinsame Lunch am Samstagabend mit einem Überflug von rund 30 Gastflugzeugen aus dem

Le charme romand: Une semaine après Hergiswil, Perroy figurait au programme. La magnifique plage située à proximité de la piscine a un charme tout à fait particulier, et ses visiteurs suivirent avec grand intérêt les décollages et les amerrissages sur le lac Léman. Vendredi et samedi, le beau temps fut à nouveau au rendez-vous et permit d'effectuer de nombreux vols passagers. Les repas de midi en commun avec des spécialités pour le grill, le lunch du samedi soir, incluant la visite d'environ 30 avions invités venus de

Seit Jahren nimmt Rüdiger Hahn mit seiner blauen Piper Super-Cub an den SPAS-Meetings teil. Nachfolgend beschreibt er seine Eindrücke am Meeting in Perroy. Am Freitagvormittag haben wir unsere blaue Piper Super-Cub auf Amphibium-Schwimmern beladen und für den Flug nach Perroy in der Schweiz bereit gemacht. Bei traumhaftem Wetter flogen wir via Donaueschingen (für den Deutschen Ausflugszoll) nach Yverdon-le-Bain.

Depuis des années, Rüdiger Hahn participe, avec son Piper Super-Cub bleu, aux rencontres de SPAS. Il décrit ci-dessous ses impressions lors du meeting de Perroy. Vendredi matin, nous chargeâmes notre Piper Super-Cub sur les flotteurs amphibies et le préparâmes pour le vol à destination de Perroy, en Suisse. Par un temps magnifique, nous volâmes en passant par Donaueschingen (afin d'y effectuer les démarches douanières allemandes) vers Yverdon-les-Bains. Sur ce bel aérodrome nous accomplîmes les démarches douanières d'entrée en Suisse et profitèrent pour refaire le plein, car sur l'eau ce n'est pas possible.

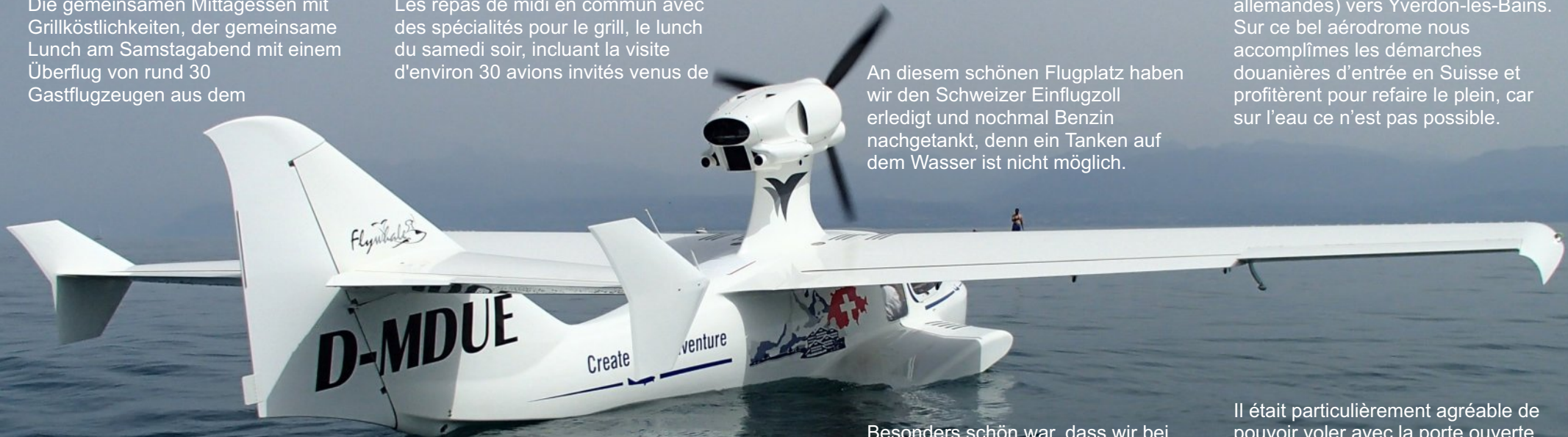
An diesem schönen Flugplatz haben wir den Schweizer Einflugszoll erledigt und nochmal Benzin nachgetankt, denn ein Tanken auf dem Wasser ist nicht möglich.

Il était particulièrement agréable de pouvoir voler avec la porte ouverte par ces températures tropicales, en ayant en plus une vue imprenable sur le Jura suisse. Après une dernière brève étape nous atteignîmes Perroy, sur le lac Léman. Pendant l'approche finale, il fut déjà possible de voir les autres hydravions. Un dernier coup d'oeil sur le vent, les vagues, la circulation des bateaux avant l'amerrissage et – très important – «Gear up for waterlanding».

Besonders schön war, dass wir bei den tropischen Temperaturen mit offener Tür fliegen konnten und wir dazu noch einen ungetrübten Blick auf den Schweizer Jura hatten. Nach einer letzten kurzen Etappe erreichten wir den Genfer See bei Perroy. Im Endanflug waren schon die anderen Wasserflugzeuge zu sehen. Vor der Landung noch einen Blick auf den Wind, die Wellen, den Bootsverkehr und – ganz wichtig – „gear up for waterlanding“.

nahegelegenen Flugplatz La Côte, lassen das Meeting «mit welschem Charme» in bester Erinnerung bleiben. Die aufziehende Front am Sonntag bewog die Piloten richtigerweise zu einem frühen Rückflug. Rüdiger Hahn – Seaplanepilot mit Leidenschaft.

l'aérodrome «La Côte» situé à proximité, firent en sorte que le meeting «au charme romand» reste inoubliable. Dimanche, le front incita, à juste titre, les pilotes à effectuer un vol de retour plus tôt que prévu. Rüdiger Hahn – pilote d'hydravion passionné.



Nach einer sanften Wasserlandung haben wir unser Flugzeug an einer Boje befestigt und auf das Transferboot gewartet. Nach dem Umladen des Reisegepäckts brachte uns das Boot an den Strand. Neben sommerlichem Wetter erwarteten uns alle unsere Fliegerfreunde und Fliegerfreundinnen, Rundflüge mit begeisterten Gästen, nette Gespräche, gutes Essen und gesellige Abende. Die Übernachtung im B&B in dem Weinörtchen Perroy mit herrlicher Aussicht auf den See hat uns sehr gefallen.

Après un atterrissage en douceur, nous fixâmes notre avion à une bouée et attendîmes le bateau taxi. Après le transbordement des bagages, le bateau nous transporta sur la plage. En plus d'un temps estival, le programme était chargé, rencontre avec tous nos amis aviateurs, vols touristiques avec des invités enthousiasmés, conversations agréables, bons repas et soirées conviviales. Nous avons particulièrement apprécié notre nuitée au B&B dans le village viticole de Perroy, avec sa vue magnifique sur le lac.

Aviat A-1B Husky
HB-KTR

Photo bei
Heinz Sägesser

Bönigen, CH



Am Sonntag mussten wir leider schon kurz vor der Mittagspause den Rückflug angetreten, um der angesagten Gewitterfront zu entgehen. In Yverdon wurden wir wieder freundlich begrüßt und um 15 Uhr stand unser Flugzeug wieder sicher im heimatischen Hangar. Ein weiteres wunderschönes Wasserflug-Event mit unseren Freunden vom SPAS ist zu Ende und wir freuen uns schon auf das nächste Wasserflugtreffen.

Dimanche, afin d'éviter le front orageux annoncé, nous dûmes malheureusement prendre le vol du retour peu avant la pause de midi. À Yverdon-les-Bains, nous fûmes chaleureusement accueillis et à 15h00, notre avion était de nouveau en sécurité dans son hangar de base. Un autre magnifique meeting d'hydravions avec nos amis de la SPAS s'est ainsi terminé, et nous nous réjouissons déjà de la prochaine rencontre.





AVIAT AIRCRAFT HUSKY A-1B

AVIAT AIRCRAFT HUSKY A-1B

HB-KRT 

WIPLINE FLIGHTS

Bönigen

Beste Meteoverhältnisse, professionelle Organisation, gute Stimmung, viele schöne Flüge und zufriedene Passagiere. So das Fazit „Bönigen 2021“.

Des conditions météorologiques idéales, une organisation professionnelle, une bonne ambiance, beaucoup de beaux vols et des passagers satisfaits. C'est la conclusion du «Meeting de Bönigen 2021».

Folgende Flugzeuge standen im Einsatz
HB-ORK, HB-PMN und D-ERNC (PA-18) – alle drei Tage
F-JVNI (Savannah S «Eco light») – alle drei Tage
D-MDUE (FlyWhale) - Freitag und Samstag
HB-KRT (Aviat Husky A-1B) – nur Samstag)

Les avions suivants étaient en service:
HB-ORK, HB-PMN et D-ERNC (PA-18) – les trois jours
F-JVNI (Savannah S «Eco light») – les trois jours
D-MDUE (FlyWhale) – vendredi et samedi
HB-KRT (Aviat Husky A-1B) – seulement samedi

Die schönen Kontakte und Gespräche mit den ausnahmslos begeisterten Passagieren waren für alle Piloten bereichernd und die Rückmeldungen der spontanen Besucher durchwegs positiv. Ein Ehepaar reiste extra aus Walenstadt an, um das Erlebnis „Wasserfliegen am Brienzensee“ zu erleben.

Les bons contacts et les conversations avec les passagers, tous exceptionnellement enthousiastes, furent enrichissants pour tous les pilotes et les réactions des visiteurs spontanés furent constamment positives. Un couple fit même exprès le voyage depuis Walenstadt, afin de pouvoir vivre l'expérience «Voler en hydravion au bord du lac de Brienz».

Erstmals haben Andrea Steiner und Paul (Polo) Ruggli das Traditionsmeeting in Bönigen organisiert. Die beiden leisteten eine ausgezeichnete Vorarbeit und verschickten den Piloten rechtzeitig vor dem Anlass alle wichtigen Informationen. Das tägliche Briefing um 08.45 Uhr, die Überwachung der Vorgaben und eine gute Disziplin auf dem Wasser und in der Luft haben dazu beigetragen, dass es keine Zwischenfälle zu verzeichnen gab. Das Passagieraufkommen am Freitag erfüllte die Erwartungen nicht ganz. Am Samstag und Sonntag hingegen war das Interesse an Passagierflügen gross.

Pour la première fois, Andrea Steiner et Paul (Polo) Ruggli organisèrent le meeting traditionnel de Bönigen. Elles firent un excellent travail préparatoire et envoyèrent toutes les informations importantes aux pilotes, à temps avant l'évènement. Le briefing quotidien à 08h45, la supervision des directives et une bonne discipline sur l'eau et dans les airs contribuèrent à ce qu'aucun incident ne soit à signaler. Le nombre de passagers de vendredi ne répondit pas tout à fait aux attentes. Par contre samedi et dimanche, les vols de passagers rencontrèrent un grand intérêt.





Eine Passagierin liess ihrer Begeisterung während des Fluges freien Lauf: „Dieses einmalige Erlebnis muss man einsaugen und still geniessen. Es braucht keine Worte, nur die Augen und die Fähigkeit, Schönes aufzunehmen“. Diese Aussage steht stellvertretend für die Begeisterung aller Passagiere.

Une passagère laissa libre cours à son enthousiasme pendant le vol: «Cette expérience unique doit être absorbée et appréciée en silence. Pas besoin de mots, les yeux et la capacité d'accueillir la beauté suffisent». Cette affirmation est représentative de l'enthousiasme de tous les passagers.

Auch die zahlreichen Modellflieger freuten sich über die Möglichkeit, ihre Flugzeuge bei idealen Verhältnissen auf dem Brienersee zu starten und zu landen. Die wunderschön gebauten Modelle stiessen bei den Besuchern auf grosses Interesse.

Das BAZL war am Freitag vor Ort und fand lobende Worte für die Organisation des Anlasses. Es gab keinerlei Reklamationen aus der Bevölkerung und die Rückmeldungen der spontanen Besucher waren durchwegs äusserst positiv. Die gemeinsame Nutzung des Seebeckens von Bönigen zusammen mit Modellfliegern, Schwimmern, Ruderern, SUP und Schiffen klappte reibungslos und war rücksichts- und respektvoll.

Les nombreux aéromodélistes se réjouirent eux aussi, de la possibilité de pouvoir faire décoller et atterrir leurs avions sur le lac de Brienz, dans des conditions idéales. Les visiteurs manifestèrent un grand intérêt pour les merveilleux modèles. Des représentants de l'OFAC étaient sur place vendredi et firent l'éloge de l'organisation de l'évènement. Il n'y eut aucune réclamation de la part de la population et les réactions des visiteurs spontanés furent extrêmement positives pendant toute la manifestation. L'utilisation commune de la baie de Bönigen, par les aéromodélistes, les nageurs, les rameurs, les «SUP» et les bateaux, fonctionna sans difficultés et avec toute la prévenance et le respect mutuel nécessaires.





Am Samstagvormittag wurde der Anlass durch einen Überflug einer P-3 Formation bereichert von slowbirds.ch Piloten: Natascha Wirth, Clemens Rüb, Roland Gingen.
Air Photo: Maksym Lysak

Samedi matin, l'évènement fut embelli par le survol d'une formation de P-3 slowbirds.ch piloté: Natascha Wirth, Clemens Rüb, Roland Gingen.
Air Photo: Maksym Lysak

Am Freitagabend traf sich die «Wasserflugfamilie» im Restaurant Bären in Bönigen zu einer «gemeinsamen Rösti», am Samstagabend im Seehotel auf der schönen Terrasse zu «Fleisch und Fisch». Viele schöne Begegnungen, faszinierende Flüge und ein respektvoller Umgang aller «Seebenutzer» prägten das «Böniger-Meeting 2021».

Vendredi soir, la «Famille des hydravions» se retrouva au «Restaurant Bären» à Bönigen pour savourer des röstis, le samedi soir elle le fit sur la belle terrasse du «Seehotel», afin de déguster «viande et poisson». De nombreuses belles rencontres, des vols fascinants ainsi qu'un contact respectueux entre tous les «utilisateurs du lac» marquèrent le «Meeting de Bönigen 2021».



Yvonand

Eine wunderschöne Beach, gemütliche und kameradschaftliche Stunden am Strand, die Weite des Neuenburgersees und die Faszination des Wasserfliegens bleiben in Erinnerung!

Nach einem Training der Patrouille Suisse in Langenthal, starteten Ralph Daetwyler und ich Richtung Westen.

Une plage magnifique, des heures conviviales et cordiales sur la plage, l'immensité du lac de Neuchâtel et la fascination du vol en hydravion resteront dans nos mémoires! Après un entraînement de la Patrouille Suisse à Langenthal, Ralph Daetwyler et moi-même décollâmes en direction de l'Ouest.

Trotz etwas Wellengang setzte Ralph die HB-ORK wenige Minuten vor zwölf Uhr gefühlvoll auf dem See auf. Ein grosses Helfer- und Begrüssungsteam erwartete uns am Strand und half beim Ausladen und Sichern des Flugzeuges.

Schon wurden wir zum «Freiluft-Mittagessen» am Strand eingeladen. Ein reichhaltiges Salatbuffet, Grilladen und Dessert wurden am Sandstrang serviert. Innert Minuten wähten wir uns in den Ferien, genossen die Ambiance und die freundschaftliche und typisch «welsche» Atmosphäre.

Malgré une légère houle, Ralph posa délicatement HB-ORK sur le lac, quelques minutes avant midi. Une grande équipe d'accueil et d'auxiliaires nous attendait sur la plage et nous aida à décharger et à sécuriser l'hydravion.

C'est alors que nous fûmes invités au «repas de midi en plein air». Un copieux buffet de salades, des grillades et un dessert nous furent servis sur la plage. En l'espace de quelques minutes, nous nous retrouvions en vacances, profitant de l'ambiance amicale et typiquement «romande».

Via Koppigen-Aarberg-Witzwil steuerten wir unser Ziel Yvonand an. Bei mässigem Nordostwind inspizierten wir die grosse Landefläche auf dem Neuenburgersee und flogen via Downwind unsere «Piste 08» an.

Nous nous dirigeâmes vers notre destination Yvonand en passant par Koppigen, Aarberg et Witzwil. Nous inspectâmes la grande zone d'amerrissage sur le lac de Neuchâtel et avec un vent modéré du nord-est, approchèrent notre «piste 08» par le vent arrière.

Immer wieder starteten die Wasserflugzeuge während drei Tagen mit begeisterten Passagieren zu Flügen über den Neuenburgersee. Die fleissige Helfercrew half beim Ein- und Aussteigen der Passagiere und beim An- und Ablegen.

Encore et encore, pendant trois jours, les hydravions décollèrent avec des passagers enthousiastes, afin d'effectuer des vols au-dessus du lac de Neuchâtel. L'équipe assidue d'auxiliaires aida sans retenue lors de l'embarquement et du débarquement des passagers ainsi que lors de l'amarrage et du départ.

Der auflandige Wind und die Wellenverhältnisse waren teilweise fordernd und verlangten von den Piloten viel Gefühl. Nicht selten wurden die Motoren ca. 100 m vor dem Strand gestoppt und die Flugzeuge mit Hilfe der Wasserruder und des Windes mit dem Bug in den Wind gedreht. Langsam trieben die Flugzeuge rückwärts gegen das Ufer und wurden dort von den fachkundigen Helferinnen und Helfer gesichert.

Le vent de terre et les vagues étaient parfois difficiles et exigèrent des pilotes beaucoup de doigté. Souvent, les moteurs furent arrêtés env. 100 m au large de la plage et les avions furent, à l'aide des gouvernails et du vent, tournés la proue vers le vent. Lentement, les avions dérivèrent, en arrière, vers le rivage, où les auxiliaires compétents se chargèrent de les sécuriser.

Yvonand 2021: Ein wunderschönes Meeting und ein würdiger Abschluss Seaplanesaison 2021.

Eine Saison ohne Zwischenfälle und Lärmreklamationen, dafür mit vielen begeisterten und interessierten Passagieren, vielen schönen Momenten am Strand und über dem Viewaldstättersee, dem Brienersee, dem Genfer- und Neuenburgersee.

Yvonand 2021: Une magnifique réunion et une belle clôture de la saison des hydravions 2021.

Une saison sans incidents ni réclamations relatives aux nuisances sonores, mais par contre avec une foule de passagers enthousiastes et intéressés, de nombreux beaux moments à la plage et au-dessus des Lac des Quatre-Cantons, de Brienz, du Léman et de celui de Neuchâtel.



Byebye Event-Coordinator

Im Frühjahr 2012 fragte mich Jvan Aeberli, ob ich anlässlich eines Wasserflugzeug-Meetings in Morcote die Koordination am Flugfunk übernehmen könnte. Ich sagte spontan zu, denn Wasserflugzeuge hatte ich in meiner mehr als 30-jährigen Lotsenzeit im Tower Zürich eigentlich nie gesehen. Der Anfang war kompliziert: Im Vorfeld des Meetings fand in Lugano-Agno eine Koordinationssitzung mit Flughafenbehörde, Flugpolizei, Wasserpolizei, örtlicher Polizei, Grenzpolizei und Flugsicherung Skyguide Lugano statt. Viel «Blabla», wenig Konkretes, Tessiner Kommunikation und jeder war sich der Wichtigste! Ich dachte mir meinen Teil und freute mich auf das Meeting. Nun, dieses lief aus meiner Sicht äusserst erfolgreich: Die Piloten hielten sich diszipliniert an meine Anweisungen. Nur Jean-Jacques wünschte immer einen möglichst kurzen Taxiway, da seine Kabine offenbar nicht ganz wasserdicht war! Ich kam nur einmal «kurz ins Schwitzen», als aus Como plötzlich vier Flugzeuge «um die Ecke bei Brusino» auftauchten. Der erste Aufruf am Funk fand natürlich erst kurz vor dem Aufsetzen statt. Zum Glück flogen die Piloten nicht durch den IFR-Anflugsektor Agno. Das Meeting Morcote fand im Rahmen der „Oldtimerdays“ viermal statt. Ich war immer dabei, nur die „Koordinationssitzungen“ fanden in der Folge ohne mich statt. Die Seaplanemeetings in Morcote waren erfolgreich und fand sogar Platz in einer Reportage von RSI.

Unser grösster Fan war wohl Umesh aus Dehli, India. Er flog jeweils extra für die Flugtage in die Schweiz, natürlich nicht im Wasserflugzeug, sondern mit Swiss. 2014 begann ich zusätzlich mit der Koordination am Meeting in Bönigen.

Dies bot neue Herausforderungen: So teilte ich meine Funkfrequenz mit „Interlaken Airfield“ und mit der Rega. Das hiess vermehrte Aufmerksamkeit und ich war jeweils froh für zwei Stunden Mittagsruhe! Mit dabei waren auch Modellflugpiloten, eine unterhaltsame Gruppe aus Süddeutschland. Ihre schönen Modelle und die Flugvorführungen hatten immer die volle Aufmerksamkeit des Publikums. Ja, und anwesend war auch unser Umesh aus Dehli. Er sass immer hinter mir auf der Bank, hörte den Funk mit und erriet den Namen des Piloten. Sein India-Englisch war einfach umwerfend. Erst der Coronaausbruch stoppte später seine Besuche. Morcote fand leider 2016 zum letzten Mal statt. Der Aufwand für die Oldtimerdays wurde zu gross. Bönigen hingegen lief erfolgreich weiter. Regelmässig am Freitagmittag inspizierten jeweils die Inspektoren des BAZL das Meeting, kontrollierten die Organisation, die Einhaltung der Auflagen und die Sicherheit. Kaum Beanstandungen, dafür stets Komplimente für die Organisatoren.



Bönigen 2021 war für mich, nach 12 Meetings, das letzte Mal. Ich bedanke mich bei

- allen Helferinnen und Helfern für die Unterstützung
- Heinz Sägesser, der für mich im vollen Bus immer wieder das Funkgerät samt Ladegerät, Mikrophon und Antenne «ausgegraben hat»
- Beat Mürner für das richtig verpolte Verlängerungskabel
- den Piloten Alex Kollep, Heinz Wyss, Heinz Sägesser, Alain Gabus, Reto Tress, Peter Daetwyler, Giustino Scalfio (mit ihm verbesserte ich mein italienisch!), Rüdiger Hahn und Pascal Ballet für die fliegerische Disziplin
- bei Louis Stieger für die «Excel-Startliste»
- dem Bautrupp für das Aufstellen des Windsackes

und und...Ihr alle seid ein Superteam! Ich werde Mitte August 2022 an Euch denken. Meistens gutes Flugwetter, viel Publikum und das Wichtigste - keine Unfälle. Die Seaplane-Meetings in Morcote und Bönigen behalte ich in allerbesten Erinnerung.

Machets gut und immer „Gear up“, zumindest auf dem Wasser!

Ruedi Plüss



Fotos: Maksym Lysak / Text: Ruedi Plüss

Auszug Jason Pineau

Im Buch «Faszination Wasserflugzeuge» (Motorbuchverlag) wird der kanadische Buschpilot Jason Pineau wie folgt zitiert:

«Die Handhabung eines Wasserflugzeugs schliesst mehr Varianten ein als der Betrieb eines Flugzeuges mit Radfahrwerk. Vor der Landung auf einem See, Fluss oder auf dem Meer muss der Pilot mehrere Faktoren berücksichtigen: er muss die Windrichtung einschätzen, mögliche Hindernisse wie Felsen, Riffe, Boote oder Treibgut sichten und Strömungen erkennen. Das Anlegen an ein Dock stellt ebenfalls eine Herausforderung dar, da sich dies nicht durch Theorie, sondern nur durch Praxis erlernen lässt. Gerade bei starkem Wind ist es ohne eine zwei Person zuweilen recht schwierig, das Flugzeug sicher an das Dock heranzubringen, um dann im richtigen Moment aus dem Cockpit «zu springen» und das Flugzeug mit Halteleinen zu sichern. Gelingt dieses Manöver nicht, weil das Flugzeug beispielsweise vom Dock wegtreibt, muss der Pilot erneut in sein Cockpit steigen, einen Bogen auf dem Wasser fahren und sein Anlagemanöver wiederholen.»



Le livre «Faszination Wasserflugzeuge» (paru aux éditions «Motorbuch Verlag») contient la citation suivante du pilote de brousse canadien Jason Pineau: «Le maniement d'un hydravion permet plus de variations que celui d'un avion équipé d'un train d'atterrissage. Avant l'amerrissage sur un lac, une rivière ou en mer, le pilote doit prendre en compte plusieurs éléments: il doit faire une estimation de la direction du vent, identifier de possibles obstacles tels que des rochers, des récifs, des bateaux ou encore des débris flottants et reconnaître les courants. L'amarrage représente également un défi, puisque cette manoeuvre ne s'apprend pas en théorie, mais uniquement par la pratique. En particulier par vent fort, et sans l'aide d'une deuxième personne, il est assez difficile d'amener l'avion en toute sécurité à sa place d'amarrage, de sauter à temps du «cockpit» et de le sécuriser. Si cette procédure ne réussit pas, parce que l'avion s'éloigne du quai par exemple, le pilote doit à nouveau monter dans le cockpit, effectuer une boucle sur l'eau et répéter sa manoeuvre d'amarrage.»



THE ART OF GIVING HISTORY WINGS.

The result of a passion: the Flying Bulls. The Flying Bulls are characterised by a special passion for rare and historic aircraft. They are dedicated to the art of finding old aircraft, restoring the planes and giving fresh new wings to these old-timers of the skies. Their presentations at large sporting events, air shows and during the Red Bull Flugtag impress audiences and are truly 'uplifting'.

The Flying Bulls fleet consists of an impressive collection of unique aircraft – each a fascinating example of visionary design and classic engineering: a Douglas DC-6B, a B-25J Mitchell, a T-28B Trojan, a

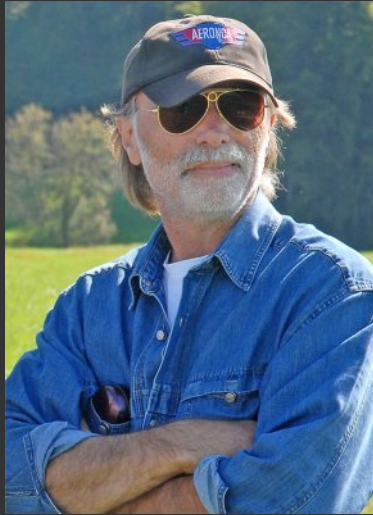
F4U-4 Corsair, four Alpha jets, a Pilatus PC6, a Cessna CE 208 Caravan Amphibian, a PT19 Fairchild, a Cessna 337 Push Pull, two Super Cubs and Europe's only immaculately beautiful restored P-38 Lightning.

The helicopter fleet comprises five different types: an EC135, a Bell Cobra TAH-1F, a Bell 47, three BO-105 (even approved for aerobatic flight displays) and the world's only existing airworthy example of a Bristol 171 Sycamore. The exceptional home for all of these exceptional aircraft is Hangar-7 at Salzburg Airport. Opening times: daily from 9.00-22.00. For more information, see www.hangar-7.com and www.flyingbulls.at.



THE FLYING BULLS

www.flyingbulls.at



Kurzer Nachruf für Andreas Bischel

Andreas Bischel ist nicht mehr unter uns.

Noch beim SPAS Event 2021 in Bönigen durften wir mit ihm ein wunderschönes Flug-Wochenende erleben, von dem nicht nur er schwärmte.

Knapp 4 Wochen später erhielt er eine niederschmetternde Diagnose.

Seine Familie und sein Modellbau-Hobby waren sein Leben. Mit seinen selbst gebauten Scale Flugmodellen, detailliert bis zur letzten Niete, gepaart mit seinem ausserordentlichen Flugkönnen, erhielt er nicht nur grosse Anerkennung in der Modellbauszene, sondern auch viele Pokale und Medaillen bei Kunst- und Wasserflugwettbewerben. 2018 gewann er in Thonon am Genfersee den Semiscale Wasserflug Europacup.

Für Andreas war man bei Wettbewerben nie Konkurrent, er pflegte immer einen freundschaftlichen Umgang mit seinen Kollegen, war hilfsbereit, gab Tipps, und als Team wurden die einzelnen Wertungsflüge diskutiert.

In besonderer Erinnerung bleibt das gemeinsame, entspannte Fliegen und abendliche Fachsimpeln bei Wasserflugtreffen in Bönigen, Biandronno am Vareser See, Lugano und an vielen anderen Orten.

Mit Andreas haben wir einen sympathischen, zuverlässigen, gradlinigen, liebenswerten und sehr erfahrenen Modellbaukollegen verloren. Die Lücke, die er hinterlässt ist sehr groß.

Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Familie und allen seinen Angehörigen.

Für seine Wasserflugfreunde
Dr. Arnim Selinka



Georges-Alain GABUS, R.I.P

Tu nous as quitté le 23 janvier 2022, beaucoup trop tôt, nous avons encore tellement d'aventures à vivre ensemble. Entre autres, Georges-Alain était un passionné d'aviation : Vol montagne avec atterrissages sur alti-surfaces ou glacier, Avion, ULM, avec des roues, skis ou des flotteurs. Toujours prêt à l'aventure pour aller à Biscarrosse, aux Baléares ou au Wolfgangsee. Tu étais toujours de bonne humeur, positif, généreux et d'un grand calme. Tu nous manques beaucoup et tu continues à vivre dans nos mémoires. Merci Georges-Alain d'avoir partagé un peu de temps avec nous.

Du bist am 23 Januar 2022 viel zu früh von uns gegangen, wir hatten noch so viele Abenteuer zusammen zu erleben. Unter anderem begeisterte sich Georges-Alain für die Luftfahrt: Gebirgsflug mit Landungen auf Gebirgslandeplätzen oder auf Gletschern, Flugzeug, ULM, mit Rädern, Skiern oder Schwimmern. Immer bereit für Abenteuer bis nach Biscarrosse, zu den Balearen oder zum Wolfgangsee. Er war immer gut gelaunt, positiv, großzügig und ein sehr ruhiger. Wir vermissen dich sehr und Du lebst in unseren Erinnerungen weiter. Danke Georges-Alain, dass Du etwas Zeit mit uns geteilt hast.

SPAS Shop



Emaillé-Pin
CHF 9.-



Aufkleber / Autocollant
CHF 2.-



Aufnäher / Badge en tissu
100% Cotton
CHF 15.-



Sackmesser / Couteau
VICTORINOX
CHF 20.-



Bierglas
Verre à bière
CHF 10.-



Kaffebecher
Gobelet de café
CHF 3.-



Becher
Gobelet
CHF 5.-



Key-total-snake
CHF 8.-



Whisky
CHF 65.-



Oil-Stick
Alte Birne
Vielle poire
5dl / 42%
CHF 25.-



Absinthe
5dl / 50%
CHF 35.-



Cap / Casquette
CHF 19.-



Poloshirt
S, M, L, XL
Marinerblau oder weiss
bleu foncé ou blanc
CHF 39.-



T-Shirt
Piper Cub oder
Savannah oder
Cessna
S, M, L, XL
Marinerblau oder weiss
bleu foncé ou blanc
CHF 25.-



Blau lanyard
CHF 12.-



Gürtel
CHF 20.-



Gürtel
CHF 15.-



Flügel über der Schweiz
Buch / Livre
CHF 55.-



AAA-Buch / Livre AAA
Buch / Livre
CHF 69.-



Faszination
Wasserflugzeuge
Buch / Livre
CHF 35.-



Green toys
Seaplane
CHF 22.-



mic-o-mic Seaplane
CHF 15.-



Playtive Seaplane
CHF 18.-



Cessna
Seaplane
CHF 18.-



Sperrholz
Seaplane
CHF 12.-



Aircraft T-Shirt
100% Cotton
CHF 25.-



T-Shirt Kids
Blau oder rot
Bleu ou rouge
CHF 20.-



Cap Kids / Casquette
Blau oder rot
Bleu ou rouge
CHF 10.-

Alle Preise ab Lager, solange Vorrat,
exklusive Porto und Verpackung,
Ware nicht versichert.

Tous les prix au départ du stock,
sous réserve de disponibilité,
sans l'emballage et le port, sans
assurance.

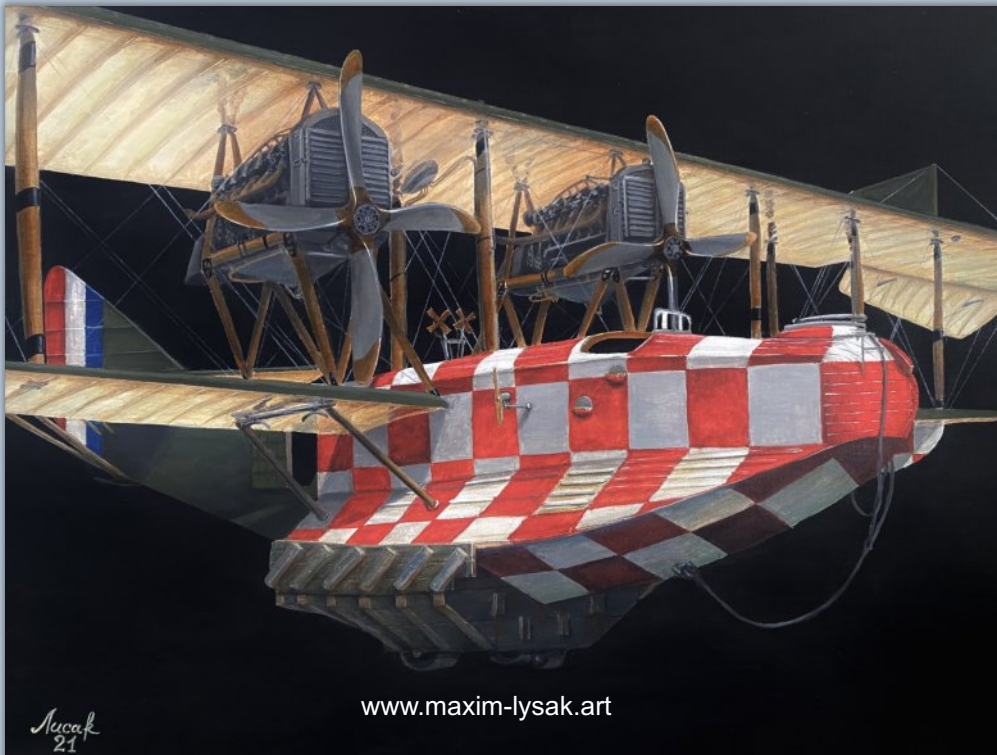


**LEAD
YOUR
FUTURE**

IBC - IHR SCHWEIZER
VERTRAUENSPARTNER FÜR IHRE
LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN

IBC Insurance Broking and Consulting SA
t + 41 44 881 27 27
w ibc-broker.com

An Assurex Global Partner



www.maxim-lysak.art

Maxim
21



Unter dem Kürzel SPAS, wurde 1999 eine Vereinigung zur Förderung der Wasserfliegerei in der Schweiz und im nahen Ausland gegründet. Diese Fördervereinigung zählt heute bereits über 130 interessierte weibliche und männliche Mitglieder. Erklärtes Ziel der SPAS ist es, der Wasserfliegerei in unseren Breitengraden, welche durch unobjektive und mangelhafte Information fast gänzlich aus der zivilen Luftfahrt verdrängt wurde, zu neuem Schwung zu verhelfen.

Die Wasserfliegerei hat in der Geschichte der europäischen Luftfahrt wichtige Meilensteine gesetzt. So wurden z.B. einst am Bodensee die legendären Dornier-Flugboote entwickelt, mit denen der Schweizer Flugpionier Walter Mittelholzer Geschichte schrieb. Schon 1926 bediente die «Ad Astra», Vorgängerin der Swissair, die Strecke von Zürich nach Luzern und weiter nach Interlaken und ein Jahr lang sogar nach Thun mit Wasserflugzeugen des österreichischen Herstellers Lohner. SPAS will mit gezielter, objektiver Öffentlichkeits- und Informationsarbeit eine umweltschonende Wasserfliegerei einer breiteren Bevölkerungsschicht zugänglich machen. Eine Mitgliedschaft kann jeder Interessierte beantragen, der in der Wasserfliegerei eine förderungswürdige und interessante Ergänzung der heutigen Luftfahrt sieht.

SPAS informiert ihre Mitglieder in allen Belangen der Wasserfliegerei und bietet dank Veranstaltungen, Seminaren oder Wasserflugreisen, eine Plattform des aktiven Informationsaustausches Gleichgesinnter.

Sous l'abréviation SPAS été créée en 1999 une association pour la promotion de l'hydravation en Suisse et dans les pays voisins. Cette association compte aujourd'hui plus de 130 membres. Le but du SPAS est de donner un nouvel élan à l'hydravation, activité qui a quasiment disparu par manque d'information objective.

L'activité des hydravions a été très importante dans l'histoire des transporteurs aériens européens. Par exemple les légendaires bateaux volants Dornier ont été autrefois développés et construits au bord du lac de Constance. Le pionnier de l'aviation suisse Walter Mittelholzer en a écrit l'histoire. Dès 1926 «Ad Astra» (prédécesseur de Swissair) desservait Zurich à Lucerne, puis Interlaken ou Thoune avec des hydravions du constructeur autrichien Lohner. La SPAS entend développer une information objective, pour faire connaître, à une large partie de la population, l'hydravation, activité qui respecte l'environnement. Toute personne, désirant soutenir l'hydravation, qui est un complément intéressant à l'aviation actuelle, peut demander son adhésion à la SPAS.

La SPAS entend informer ses membres sur tous les domaines de l'hydravation, et fournir par des manifestations, des séminaires ou des voyages aériens en hydravion, une plate forme d'information active.



Seaplane Pilots Association Switzerland

Anmeldung / Inscription

Name / Nom _____

Vorname / Prénom _____

Strasse / Nr. / Rue / No _____

PLZ / Ort / NPA / Lieu _____

Tel. Privat / Tél. privé _____

Tel. Geschäft / Tél. professionnel _____

Tel. Mobil / Tél. mobile _____

E-mail _____

Motivation _____

- Ich bin Privatpilot(in) / Je suis pilote privé(e)
- Ich bin Berufspilot(in) / Je suis pilote professionnel(le)
- Ich habe eine Wasserfluglizenz / J'ai une licence hydravion
- Ich möchte gerne Aktiv-Mitglied bei der SPAS werden, Mitgliedschaft CHF 100.00 / Jahr
Je désire devenir membre actif de la SPAS, cotisation CHF 100.00 / année
Die Aufnahme als Aktiv-Mitglied bedingt eine Mitgliedschaft beim Aero-Club der Schweiz (Entscheidung der GV vom 6.6.2014).
L'admission en tant que membre actif nécessite l'adhésion à l'Aéroclub de Suisse (Décision de l'Assemblée générale du 6.6.2014)
- Ich möchte gerne Passiv-Mitglied bei der SPAS werden, Mitgliedschaft CHF 50.00 / Jahr
Je désire devenir membre passif de la SPAS, cotisation CHF 50.00 / année
- Ich bitte um Zustellung der Statuten / Je demande que les statuts me soient envoyés
Die Statuten findet man auf: / Les statuts peuvent être consultés sur: www.seaplane.ch

Ort / Datum _____ Unterschrift _____
Lieu et date _____ Signature _____

mailbox@seaplanes.ch
SPAS , p.a. Alex KOLLEP, Chemin des Chênes 25, 1095 LUTRY



www.seaplanes.ch



www.whiteblue.ch



www.aeroclubcomo.com



www.hydravions-biscarrosse.com



www.theseaplaneclub.org