



## 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 Jungfrauoch und den Aletschgletscher nach Sion in Angriff zu nehmen.

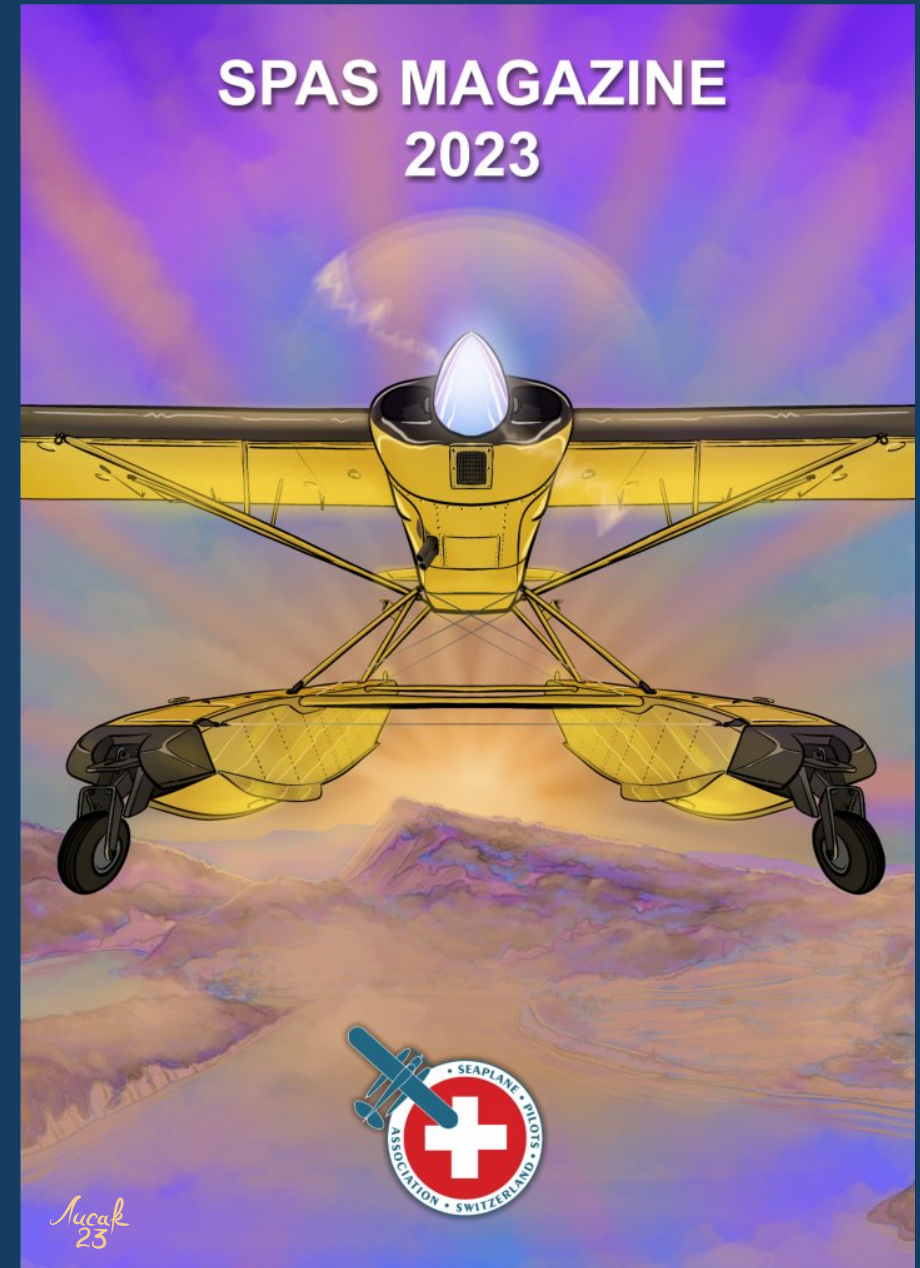
Mein Fluglehrer machte mir gerade klar, dass man das ATIS in Sion leider nicht empfangen könne, bevor man den dortigen Tower aufrufe, denn die Berge seien im Weg. Ich sagte „kein Problem“, drückte auf den Bluetooth-Knopf meines neuen BOSE-A20-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle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



BOSE A20 mit Bluetooth  
CHF 1199.95  
sofort lieferbar

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 beschafft, natürlich bei...

**KNIEBRETT.CH**





For every  
enthusiastic  
pilots



#### 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](http://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
- Aviation shop
- Aviation translation agency

Foto: Adrian Kienzi

MaximAir AG  
Flughafenstrasse 117 | CH-2540 Grenchen | +41 32 652 55  
44 [info@maximair.ch](mailto:info@maximair.ch) | [www.maximair.ch](http://www.maximair.ch)



# PILATUS



## 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)



*Luca*  
22

www.maxim-lysak.art





## Editorial

Liebe Freunde der Wasserfliegerei

Nach abgeschlossenem 2021 sind wir mit neuem Elan ins 2022 gestartet.

Traditionsgemäss konnte wir die Saison mit dem Anlass und der Generalversammlung in Hergiswil beginnen. Zum Hans Fuchs Memorial, hatten sich 4 Flugzeuge, 2 Savannahs und 2 Super Cups, eingefunden.

Der Anlass verlief angenehm ruhig. Der Gemeindepräsident von Hergiswil nahm sich die Zeit, persönlich vorbeizukommen, um sich zu bedanken, dass wir in seiner Gemeinde diesen Anlass durchführen.

Yvonand hatte uns auch dieses Jahr zum Strandfest eingeladen, obwohl wir bereits im letzten Jahr dort waren. Durch die hohen Temperaturen hatten wir zwar viel Strandbesucher, welche jedoch das kühle Wasser den Rundflügen vorgezogen haben. Das Zusammenleben zwischen allen Wasserbenutzern hat ausgezeichnet funktioniert.

In Bönigen hat Werner Glanzmann zum ersten Mal den Funk, den er von Ruedi Plüss übernommen hatte, bedient, was er mit Bravour gemeistert hat. Andrea Steiner und Paul Ruggli haben den Anlass zum zweiten Mal organisiert. Trotz einer Lärmreklamation war der Anlass ein Erfolg und verlief in den eingespielten Prozessen ohne Probleme. Der neue Gemeindepräsident machte uns seine Aufwartung und bedankte sich im Namen der Gemeinde mit einem Aperol im Seehotel.

Chers amis de l'hydravation

Après la fin de 2021, nous commençâmes l'année 2022 avec entrain.

Nous avons pu, selon la tradition, débiter la saison avec la manifestation et l'assemblée générale à Hergiswil. 4 avions, 2 Savannahs et 2 Supercubs se retrouvèrent au mémorial Hans Fuchs. L'événement se déroula dans un calme agréable. Le président de la commune d'Hergiswil prit le temps de venir en personne, nous remercier d'avoir organisé cette manifestation dans sa municipalité.

Yvonand nous invita cette année aussi à la fête de la plage, bien que nous y étions déjà l'année dernière. Vu les températures élevées de cette année, de nombreux visiteurs nous rejoignirent sur la plage qui cependant, préférèrent l'eau fraîche aux vols touristiques. La cohabitation entre tous les utilisateurs de l'eau fonctionna parfaitement bien.

À Bönigen, Werner Glanzmann maîtrisa avec brio la radio, qu'il avait repris de Ruedi Plüss. Andrea Steiner et Paul Ruggli organisaient la manifestation pour la deuxième fois. Malgré une réclamation concernant le bruit, la journée fut un succès et se déroula sans problème, selon des processus bien rodés. Le nouveau président de la commune nous a honorés de sa présence et au nom de la commune, nous remercia avec un apéro au Seehotel.

Der zum ersten Mal in Cham durchgeführte Anlass, organisiert von Bruno Rüedi und Werner Glanzmann, wurde zu einem vollen Erfolg. Auch wenn uns der Wettergott am Freitag vom Fliegen abhielt, konnten wir doch am Samstag und Sonntag, zur Erinnerung an die ersten Wasserstarts in Cham vor 110 Jahren, die Bevölkerung voll begeistern. Der Wunsch nach einer Wiederholung zum 111. Jubiläum wurde immer wieder geäussert und sollte somit in Betracht gezogen werden.

In L'Abbaye hat uns der tiefe Wasserstand des Sees erschreckt. Alex, mit seinen Helfern montierte einen mobilen Bootssteg und im tieferen Wasser wurden Bojen mit Anker gesetzt, so dass ein sicherer Betrieb gewährleistet werden konnte.

Beim Hotel Pilatus in Hergiswil wurden im vergangenen Jahr alle sechs Aussenlandungsbewilligungen ausgenutzt. Einige Mitglieder möchten zukünftig die Gelegenheit auch noch wahrnehmen und wünschten sich ein etwas höheres Kontingent an Landungen vor dem Hotel. Die Gemeinde, der Kanton sowie selbstverständlich auch das Hotel unterstützen dieses Anliegen. Wie immer hat uns Franz Hattan geholfen mit seinem Boot die Piloten sicher vom Flugzeug in das Hotel zu bringen, wofür wir ihm sehr dankbar sind.

Zusammengefasst darf die Vereinigung der Schweizer Wasserpiloten auf eine unfallfreie und somit äusserst erfolgreiche Saison 2022 mit interessanten Aktivitäten zurückblicken. Unzählige begeisterte und interessierte Passagiere kamen in den Genuss von Flügen ab einem Gewässer über den Vierwaldstätter-, Briener-, Neuenburger und Zuger-See sowie den Lac de Joux. Kameradschaftlich schöne Momente am Strand und interessante Gespräche lassen die Saison 2022 in bester Erinnerung verbleiben.

Ich möchte mich hiermit bei allen Behörden, die uns ermöglichen, unser Hobby auszuüben und der interessierten Bevölkerung eine der Wiegen der schweizerischen Aviatik näher zu bringen, herzlich bedanken. Ich wünsche Euch viel Spass beim Lesen der diversen Artikel und bedanke mich bei allen, welche Ihren geschätzten Beitrag dazu geleistet haben.

Euer Präsident  
Heinz Sägesesser

Organisée pour la première fois à Cham par Bruno Rüedi et Werner Glanzmann, la manifestation fut couronnée de succès. Même si le vendredi, la météo nous empêcha de voler, le samedi et le dimanche nous avons pu enthousiasmer la population en souvenir des premiers décollages sur l'eau à Cham d'il y a 110 ans. Le souhait d'un jubilé du 111ème fut exprimé à maintes reprises et devrait être pris en considération.

À L'Abbaye, le niveau bas du lac nous fit peur. Avec ses assistants, Alex construisit une passerelle mobile. Des bouées avec une ancre furent placées dans des eaux plus profondes permettant d'assurer un bon fonctionnement.

L'année dernière, les six autorisations d'amerrissages furent utilisées devant l'hôtel Pilatus à Hergiswil. Certains membres aimeraient à l'avenir aussi profiter de cette opportunité et souhaiteraient un contingent d'amerrissages devant l'hôtel un peu plus élevé. La commune, le canton et, bien sûr, l'hôtel soutiennent cette demande. Avec son bateau, Franz Hattan nous aida, comme toujours, à transporter les pilotes de l'avion à l'hôtel en toute sécurité. Nous lui en sommes très reconnaissants.

En résumé, l'association suisse des pilotes d'hydravions peut se targuer d'une saison 2022 sans accident et très réussie avec des activités intéressantes. D'innombrables passagers intéressés et enthousiastes profitèrent, au départ d'un plan d'eau, de voler au-dessus des lacs des Quatre-Cantons, de Brienz, de Neuchâtel, de Zoug et de Joux. Les beaux moments fraternels sur la plage et les discussions intéressantes resteront dans les mémoires de la saison 2022.

Je tiens à remercier chaleureusement toutes les autorités qui nous ont permis de pratiquer notre hobby et de faire connaître l'un des berceaux de l'aviation suisse à la population intéressée. Je vous souhaite beaucoup de plaisir à lire les différents articles et je remercie toutes celles et tous ceux qui y ont apporté leur précieuse contribution.

Votre président  
Heinz Sägesesser



# Agenda 2023

For verification  
and confirmation check:  
[www.seaplanes.ch](http://www.seaplanes.ch)



Perroy  
Lac Léman  
16.6 – 18.6.2023

Bönigen  
Brienzersee  
4.8 – 6.8.2023

Hans Fuchs Memorial Fly-in  
Hergiswil, Vierwaldstättersee  
2.6 – 4.6.2023

Cham  
Zugersee  
18.8 – 20.8.2023

GIRO AEREO DEI SEI LAGHI 2023  
Como, Italien  
16.9.2023



# Vor 65 Jahren: Short Solent in Montreux



Short Solent G-AOBL, 1 Juni 1957, Montreux

Im Jahre 1957 wasserte eine 49-plätzig Short Solent nach dreieinhalbstündigem Flug in der geschützten Bucht von Territet. Vom englischen Hafen aus überquerte das Flugzeug Frankreich in der geringen Höhe von nur 3000 Metern. Die Strecke Southampton-Montreux war nur 1957 in Betrieb. Aquila Airways stellte den Betrieb bereits ein Jahr später wieder ein. Um im Süßwasser des Genfersees abheben zu können, musste ordentlich „Leistung gesetzt werden“. Das Flugzeug hob erst auf der Höhe von Evian ab! Aus Sicherheitsgründen (falls ein Motor Feuer fangen sollte) wurde der Start durch die Feuerwehr begleitet. Am Quai des Fleurs (in Richtung des unteren Endes der Avenue Nestlé) kann man noch heute den Anker sehen, mit dem die Maschine festgemacht wurde. Ein Andenken.



En 1957, un Short Solent de 49 places amerrit sur la baie abritée de Territet après trois heures et demie de vol. Parti d'un port anglais, l'avion traversa la France à seulement 3'000 m d'altitude. La ligne Southampton-Montreux fut exploitée seulement en 1957. Aquila Airways cessa ses opérations un an plus tard. Pour décoller en eau douce du lac Léman il fallait bien «mettre de la gomme». L'avion ne décollait qu'à la hauteur d'Evian! Pour des raisons de sécurité (si un moteur venait à prendre feu), les pompiers devaient accompagner le décollage. Sur le quai des Fleurs (vers le bas de l'Avenue Nestlé) on voit encore aujourd'hui, l'ancre à laquelle la machine était arrimée. Un souvenir.





# Schneider-Trophy

Bei der Schneider Trophy, offizielle Bezeichnung „Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider“, handelte es sich um ein Rennen für Wasserflugzeuge. Es wurde 1912 durch den Franzosen Jacques Schneider, einen Ballonfahrer und Flugzeugliebhaber, ins Leben gerufen. Die legendären Rennen fanden in den Jahren 1913-1931 statt.

Ursprünglich war vorgesehen, die technische Entwicklung im Bereich der zivilen Luftfahrt zu fördern. In der Folgezeit entwickelte sich der Cup schnell zu einem Wettbewerb, an dem ausschließlich für Rennzwecke entwickelte Maschinen teilnahmen.

Teilweise wurden die Veranstaltungen, die auf einem Dreieckskurs von anfangs 280 km, später 350 km, stattfanden, von über 200'000 Zuschauern beobachtet. Das Interesse an der Luftfahrt war in jenen Jahren sehr gross!

Die Regeln des Schneider Cups sahen vor, dass ein Luftsportverein, der drei Rennen innerhalb von fünf Jahren für sich entscheiden konnte, den Pokal behalten durfte; der Pilot erhielt ein Preisgeld in Höhe von 75.000 französischen Franc (750 FF nach Währungsreform). Die teilnehmenden Vereine durften bis zu drei Piloten mit der gleichen Anzahl an Ersatzpiloten stellen.

Die Rennen fanden in Monaco (MCO), Venedig (I), Neapel (I), Cowes (GB), Baltimore (USA), Hampto Roads (USA) und Calshot Soit (GB) statt.

Jedes Rennen wurde in dem Land ausgerichtet, aus dem der Vorjahresgewinner stammte. Ausrichter war zusammen mit dem Vorjahresgewinnerland die Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

Le trophée Schneider, nom officiel «Coupe d'aviation maritime Jacques Schneider» était une course pour hydravions. Il fut créé en 1912 par le français Jacques Schneider, aérostatier et amateur d'avions. Les courses légendaires eurent lieu dans les années 1913-1931.

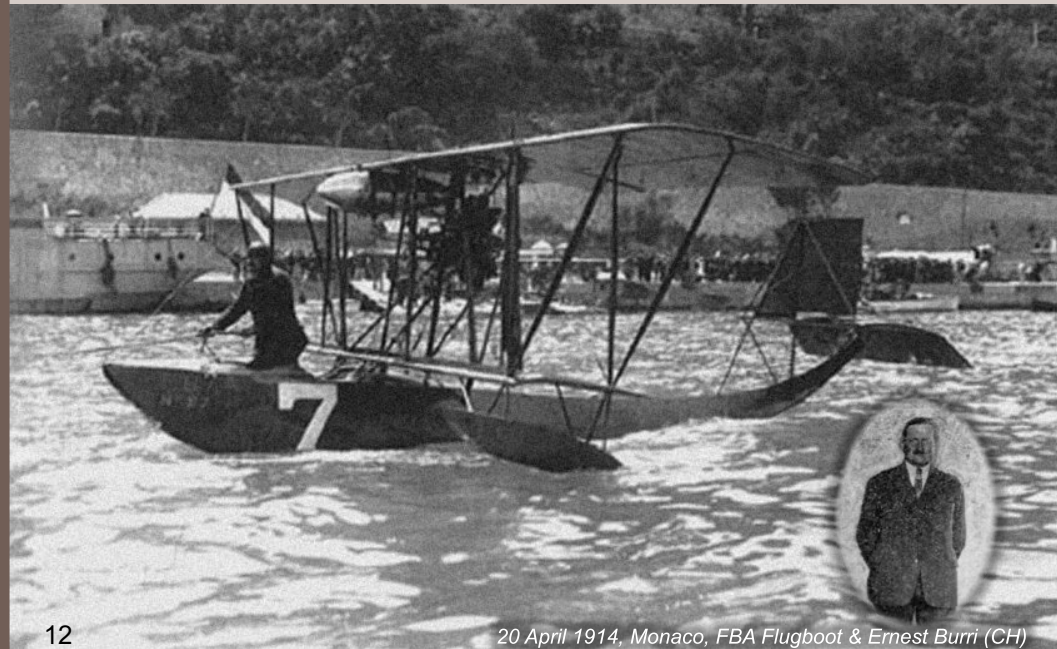
À l'origine, il était prévu de promouvoir le développement technologique dans le domaine de l'aviation civile. Par la suite, la coupe se transforma rapidement en une compétition, à laquelle participaient des machines conçues exclusivement pour la course.

Les manifestations qui se déroulaient sur un parcours triangulaire de 280 km, puis de 350 km, étaient suivies parfois par plus de 200'000 spectateurs. Dans ces années-là, l'intérêt pour l'aviation était très grand!

Le règlement de la coupe Schneider prévoyait qu'un club de sport aérien, ayant remporté trois courses en cinq ans, pouvaient garder la coupe et le pilote recevait un prix de 75.000 francs français (750 FF après la réforme monétaire). Les associations participantes étaient autorisées à inscrire jusqu'à trois pilotes et le même nombre de remplaçants.

Les courses eurent lieu à Monaco (MCO), Venise (I), Naples (I), Cowes (GB), Baltimore (USA), Hampto Roads (USA) et Calshot Soit (GB).

Chaque course avait lieu dans le pays d'origine du vainqueur de l'année précédente. La Fédération Aéronautique Internationale (FAI) l'organisait avec le pays lauréat de l'année précédente.



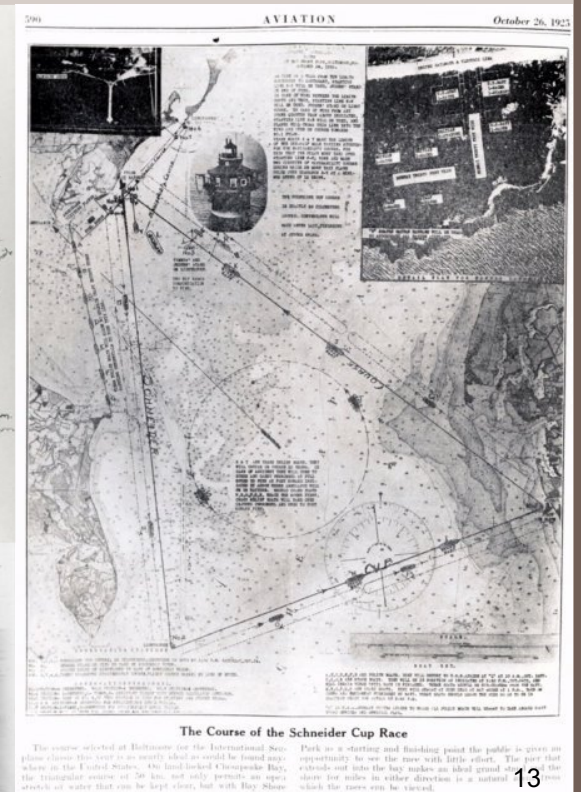
PROGRAM of EVENTS  
SATURDAY, OCTOBER 24

12:30 p. m. - Naval Air Pageant. Including: Aerial Parade, Smoke Screen, Acrobatics, Combats, etc.  
2:30 p. m. - Schneider Cup Race. Seven laps of a 30 mile course.

Contestants  
Plane No. 1 - U. S. Navy - Lt. Geo. T. Cuddy, Pilot  
Plane No. 2 - U. S. Navy - Lt. Ralph A. Oltus, Pilot  
Plane No. 3 - U. S. Army - Lt. James C. Doolittle, Pilot  
Plane No. 4 - Great Britain - Capt. Henry Baurd, Pilot  
Plane No. 5 - Great Britain - Capt. Hubert Broad, Pilot  
Plane No. 6 - Italy - M. Giovanni de Briganti, Pilot  
Plane No. 7 - Italy - H. Riccardo Marselli, Pilot

Alternate Pilots  
FRANK H. CONANT, NAVY - CHESTER BETTS, ARMY - HERB HENKELS, BRITISH

PLANE NO.	SPEED FOR LAP							AVERAGE
	1	2	3	4	5	6	7	
U.S.N.	1	2:11.570	2:06.257	2:08.206	2:07.934	2:20.031	2:20.452	
U.S.A.	2	2:14.482	2:13.453	2:16.214	2:17.155	2:15.307		
U.S.A.	3	2:23.187	2:22.247	2:21.215	2:21.280	2:17.765	2:17.118	
U.S.A.	4	2:30.744						2:32.770
U.S.A.	5	2:34.275	2:36.152	2:35.014	2:35.921	2:37.071	2:37.250	2:35.148
U.S.A.	6	2:40.277						
I.	7	2:44.513	2:44.113	2:45.148	2:46.742	2:47.717	2:47.730	2:46.444



The course selected at Baltimore for the International Schneider Cup Race this year is so nearly ideal as could be found anywhere in the United States. The land behind Chesapeake Bay, the triangular course of 36 km, not only permits an open stretch of water that can be kept clear, but with Bay Shore Park as a starting and finishing point the public is given an opportunity to see the race with little effort. The pier that extends out into the bay makes an ideal grandstand for the start for miles in either direction it is a natural place which the race can be viewed.



# Hergiswil

Saisonaufakt nach Mass: Das wiederum von Christoph Hornstein organisierte Meeting konnte bei idealen Bedingungen und herrlichem Flugwetter durchgeführt werden. Erfreulich viele Besucherinnen und Besucher und zahlreiche begeisterte Passagiere genossen die einmalige Atmosphäre und Gastfreundschaft im Seehotel Pilatus.

Début de saison sur mesure: la manifestation, organisée à nouveau par Christoph Hornstein, se déroula dans des conditions idéales, avec une météo magnifique pour le vol. Un nombre réjouissant de visiteurs et de nombreux passagers enthousiastes apprécient l'atmosphère unique et l'hospitalité du Seehotel Pilatus.

Traditionsgemäss fand am Samstagabend die Generalversammlung der Seaplane Pilots Association Switzerland (SPAS) statt. Die traktandierten Geschäfte wurden durch Präsident Heinz Sägesser und den Vorstand äusserst speditiv abgewickelt. Alle statutarischen Geschäfte fanden Zustimmung. Der Vorstand wurde mit Applaus entlastet. Werner Glanzmann wird künftig als Beisitzer «Interessengemeinschaft Modell-Wasserflieger»(IMF) im Vorstand vertreten sein und Anne-Christine Meylan wurde als Revisorin neu gewählt.

Selon la tradition, l'assemblée générale de la Seaplane Pilots Association (SPAS) s'est tenue le samedi soir. Les objets de l'ordre du jour furent traités rapidement par président Heinz Sägesser et son comité. Toutes les points statutaires ont été approuvés. Le comité fut déchargé par applaudissements. A l'avenir Werner Glanzmann fera partie du comité de la «Communauté d'intérêts de l'aéromodélisme des hydra-vions»(IMF) en tant qu'assesseur. Anne-Christine Meylan a été nouvellement élue comme vérificatrice des comptes.





**SeehotelPILATUS**  
 HERGISWIL

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

**SEETERRASSEN**

**RESTAURANTS**

**WELLNESS**

**DANCING**

**SEMINARE**

Nach der GV stellte Andrea Christoph Burkhard ein neues Projekt am Lago Maggiore (Rocca di Caldè) vor.

Après l'AGA, Andrea a présenté Christoph Burkhard a présenté un nouveau projet sur le Lac Majeur (Rocca di Caldè).



# Yvonand

Fantastisches Flugwetter mit hohen Temperaturen, eine wunder-schöne Beach, gemütliche und kameradschaftliche Stunden am Strand, die Weite des Neuenburgersees und die Faszination des Wasserfliegens bleiben in allerbesten Erinnerung!

Des conditions météo fantastiques pour le vol, des températures élevées, une très belle plage, des heures conviviales agréables sur la plage, le lac de Neuchâtel et son étendue, et la fascination de l'hydravation resteront ancrées dans nos mémoires.



Am Freitag und Samstagvormittag konnten die teilnehmenden Piloten ihre Trainingsflüge absolvieren. Am Vormittag war es jeweils leicht wellig, am Nachmittag fanden die Piloten beste Bedingungen vor. Zeitweise «liess das Passagieraufkommen zu wünschen übrig». Dadurch blieb Zeit für Flüge mit den zahlreichen Helferinnen und Helfern.

Le vendredi et la samedi matin étaient réservés pour les vols d'entraînement des pilotes participants. Le matin il y avait quelques légères vagues qui s'estompèrent l'après-midi, pour laisser aux pilotes de merveilleuses conditions. Par moment, «le nombre de passagers laissait à désirer», ce qui permit d'effectuer des vols avec les nombreux bénévoles.

Das schöne Wetter lockte viel Badegäste an den Strand, was grosse Vorsicht und Rücksichtnahme der Piloten erforderte. Die Helferinnen und Helfer unterstützten die Piloten und «hielten die Schwimmerinnen und Schwimmer» in genügender Distanz zu den Flugzeugen. Mit feinen Grillköstlichkeiten wurden Helferinnen und Helfer und die Piloten durch Juliette und Claude verwöhnt.

Le beau temps avait attiré beaucoup de baigneurs sur la plage, ce qui exigea beaucoup de prudence et d'attention de la part des pilotes. Les bénévoles assistèrent les pilotes en maintenant les nageuses et nageurs à une distance suffisante des avions. Juliette et Claude choyèrent les bénévoles et les pilotes avec de délicieuses grillades.





Im Einsatz standen folgende Wasserflugzeuge:  
 Les hydravions suivants étaient en service:  
 PA-18: HB-PMN, HB-ORK, D-ERNC  
 A-1B Husky: HB-KRT  
 Savanna S «Eco light»: F-JVNI, F-JTMO



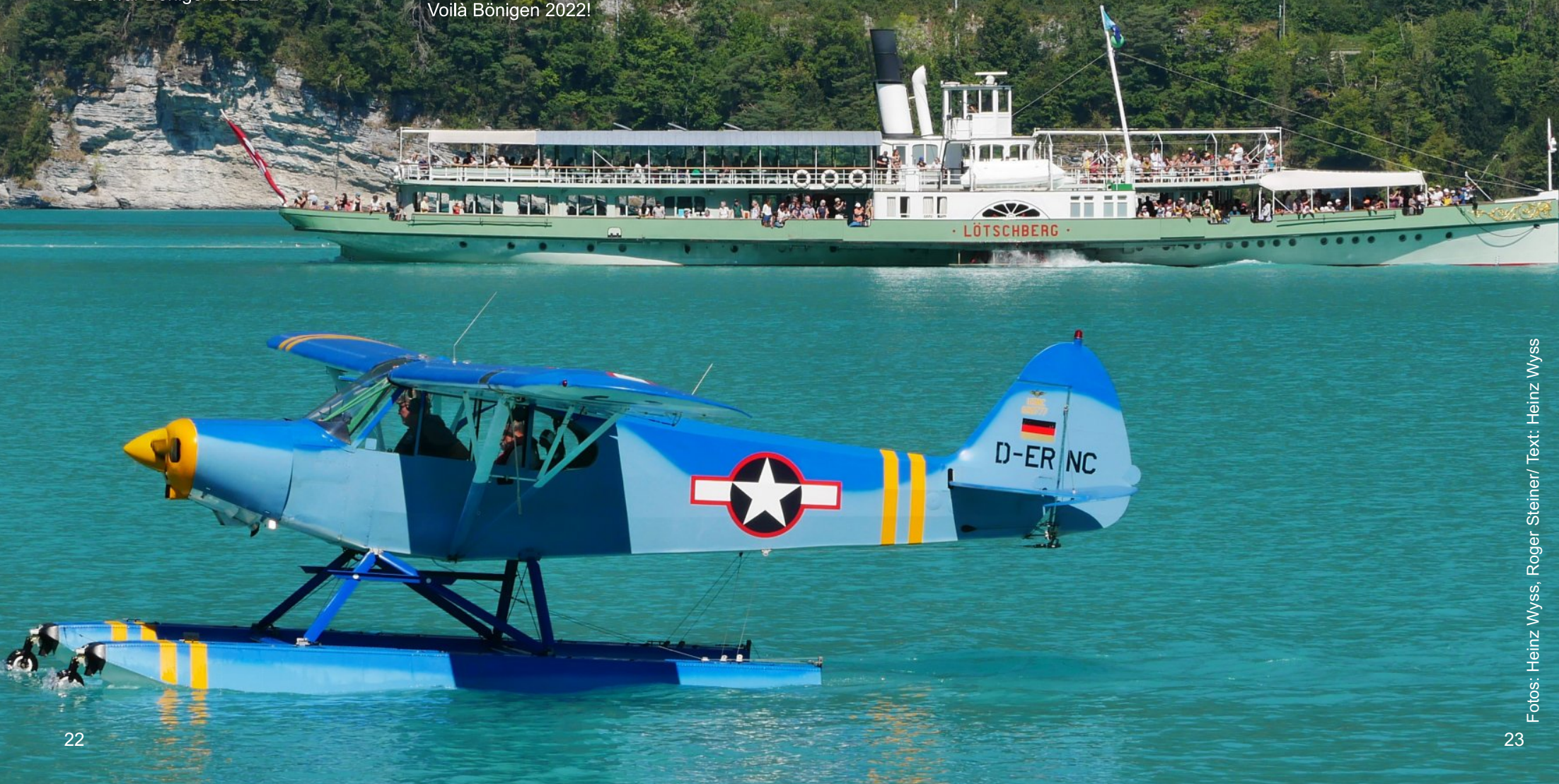
# Bönigen

Beste Meteoverhältnisse, professionelle Organisation, gute Stimmung, viele schöne Flüge und zufriedene Passagiere. Das war Bönigen 2022!


Une météo optimale, une organisation professionnelle, une bonne ambiance, de nombreux vols magnifiques et des passagers heureux. Voilà Bönigen 2022!

Zum zweiten Mal haben Andrea Steiner und Paul (Polo) Ruggli das Traditionsmeeting in Bönigen perfekt organisiert. Das tägliche Briefing um 08.45 Uhr, die Flugkoordination durch Werner Glanzmann, die Überwachung der Vorgaben und eine gute Disziplin auf dem Wasser und in der Luft haben dazu beigetragen, dass das Meeting sicher und zur Zufriedenheit aller durchgeführt werden konnte.

Pour la deuxième fois, Andrea Steiner et Paul (Polo) Ruggli avaient parfaitement organisé le meeting traditionnel de Bönigen. Le briefing quotidien à 08h45, la planification des vols par Werner Glanzmann, le suivi des consignes et une bonne discipline sur l'eau et dans les airs contribuèrent à la réussite de la journée en toute sécurité et à la satisfaction de tous.







Das Interesse an den Passagierflügen war erfreulicherweise gross. Immer wieder hoben die Wasserflugzeuge, vor einer herrlichen Kulisse, mit Passagieren auf dem Brienersee ab.

Erstmals „wasserte“ Christoph Tanner am Samstag mit seiner SeaBee auf dem Brienersee. Die amerikanisch immatrikulierte Republic RC-3 Seabee (N6209K) weckte bei Piloten und Zuschauern grosses Interesse. Das amerikanische Ganzmetall-Amphibienflugzeug mit Jahrgang 1947 wurde während der letzten sieben Jahre renoviert und stand erstmals im Rahmen eines Seaplanemeetings im Einsatz.

Par bonheur les vols passagers rencontrèrent un grand intérêt. Les hydravions avec passagers, ne cessaient de décoller dans le cadre magnifique du lac de Brienz.

Samedi, Christoph Tanner fit son premier amerrissage sur le lac de Brienz avec son SeaBee. Le Seabe Republic RC-3 immatriculé aux USA (N6209K) suscita beaucoup d'intérêt parmi les pilotes et les spectateurs. L'avion amphibie américain de 1947, entièrement métallique fut rénové au cours des 7 dernières années. C'était son premier meeting d'hydravions.

Viele schöne Kontakte und Gespräche mit Passagieren und Passanten waren für die „SPAS-Funktionäre“ und Piloten bereichernd.

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.

De nombreux contacts et d'agréables discussions avec les passagers et les passants furent enrichissants pour les «fonctionnaires de la SPAS» et les pilotes. Les nombreux aéromodélistes se réjouirent également de pouvoir décoller et amerrir sur le lac de Brienz, dans des conditions idéales. Les magnifiques modèles réduits suscitèrent un grand intérêt chez les visiteurs.





Im Einsatz standen folgende Wasserflugzeuge:  
 Les hydravions suivants étaient en service:  
 PA-18: HB-PMN, HB-ORK, D-ERNC  
 A-1B Husky: HB-KRT (nur am Samstag)  
 Savanna S «Eco light»: F-JVNI, F-JTMO  
 RC3 SeaBee N-6209K (nur am Samstag)

Das BAZL war am Freitag mit einem Inspektor vor Ort und überprüfte Organisation und Abläufe des Anlasses. Die gemeinsame Nutzung des Seebeckens von Bönigen zusammen mit Modellfliegern, Schwimmern, Ruderern, SUP und Schiffen funktionierte erneut reibungslos und war rücksichts- und respektvoll.

Un inspecteur de l'OFAC vint sur place vendredi pour vérifier l'organisation et le déroulement des opérations. L'utilisation simultanée du bassin de Bönigen par les aéromodélistes, les nageurs, les rameurs, les SUP et les bateaux fonctionna à nouveau sans problème, avec respect et égards.

Am Freitagabend traf sich die «Wasserflugfamilie» im Restaurant Bären in Bönigen zu einem gemeinsamen Nachtessen und am Samstagabend im Seehotel auf der schönen Terrasse zu «Fleisch und Fisch». Anwesend war auch der Gemeindepräsident von Bönigen, welcher die SPAS herzlich willkommen hiess und zur Freude aller den Apéro offerierte.

La «famille de l'hydravation» se retrouva le vendredi soir au restaurant de l'Ours à Bönigen pour un repas commun, et le samedi soir sur la belle terrasse de l'hôtel du Lac pour «viandes et poissons». Le président de la commune de Bönigen, également présent, souhaita la bienvenue à la SPAS et offrit l'apéritif pour la joie de tous.



# Cham

*Eine Woche nach Bönigen wasserten die Flugzeuge erstmals auf dem Zugersee in Cham. Leider spielte das Wetter nicht wie erhofft mit und der Rundflug-Flugbetrieb konnte erst am Samstag aufgenommen werden*

*Une semaine après Bönigen, les avions amerrèrent pour la première fois à Cham, sur le lac de Zoug. La météo ne fut malheureusement pas comme espérée et les vols touristiques ne purent débuter que le samedi.*

Tiefhängende Wolken und Regen verunmöglichten einen Flugbetrieb am Freitag. Am Samstag besserte sich das Wetter zusehends und nach dem Mittagessen konnten die Rundflüge mit Passagieren aufgenommen werden. Das Zuschauerinteresse war riesengross und die vier Flugzeuge standen am Samstagnachmittag und am Sonntag, bei bestem Flugwetter, im Dauereinsatz.

Des nuages bas et de la pluie empêchèrent les vols du vendredi. Samedi, le temps s'améliora nettement et les vols passagers commencèrent après le dîner. L'intérêt des spectateurs fut énorme. Le samedi après-midi et le dimanche, les quatre avions volèrent en permanence par un temps magnifique.



Am 12. August 1912, also vor fast exakt 110 Jahren, erfolgten die ersten Wasserlandungen durch René Grandjean auf dem Zugersee. Dieses historische Ereignis nahm die SPAS und die lokalen Organisatoren mit Bruno Rüedi und Werner Glanzmann mit einem motivierten Helferteam zum Anlass, erstmals ein Meeting in Cham zu organisieren.

Le 12 août 1912, c'est-à-dire il y a presque 110 ans, René Grandjean effectuait les premiers amerrissages sur le lac de Zug. Cet événement historique fut l'occasion, pour la SPAS, les organisateurs locaux, Bruno Rüedi et Werner Glanzmann et une équipe de bénévoles motivés de mettre sur pied pour la première fois un meeting à Cham.

Die idyllische Lage am Hirsgarten, die erstmalige Durchführung eines Wasserflugmeetings auf dem Zugersee und das herrliche Wetter am Sonntag lockte viele hundert Zuschauerinnen und Zuschauer an die Gestade des Zugersees. An einem vom Ruderclub montierten Steg legten die Wasserflugzeuge an, um Passagiere aufzunehmen.

L'emplacement idyllique du Hirsgarten, la réalisation pour la première fois d'un meeting d'hydravions sur le lac de Zoug et le beau temps du dimanche attirèrent plusieurs centaines de spectateurs sur les rives du lac. Pour accueillir les passagers, les hydravions accostaient une passerelle construite par le club d'aviron.





Teilgenommen haben auch die Modellfluggruppe Zugerland mit wunderschönen und flugtüchtigen Wasserflugmodellen.

Le groupe d'aéromodélisme du pays de Zoug était également de la partie avec de magnifiques modèles réduits d'hydravions en état de vol.

Einige Piloten sind für diesen Anlass mit ihren tollen Modellen extra aus Friedrichshafen, der Wiege der Wasserfliegerei – Stichwort Dornier – angereist.  
Ein Inspektor des BAZL war am Sonntag vor Ort und zeigte sich mit der Organisation und dem Flugbetrieb sehr zufrieden.

Certains pilotes sont venus avec leurs superbes modèles spécialement de Friedrichshafen, berceau de l'hydravation (mot-clé : Dornier).  
Un inspecteur de l'OFAC se rendit sur place le dimanche et se montra très satisfait de l'organisation et des opérations de vols.



Republic RC-3 Seabee (N6209K)

Photo bei Roger Steiner Bönigen, CH







N6209K



Am Samstagabend trafen sich rund 40 Wasserflugbegeisterte, Piloten, Modellflieger, OK-Mitglieder, Helferinnen und Helfer im Kloster Kappel am Albis zu einem gemütlichen, kulinarisch hochstehenden Abend.

Das Meeting in Cham war, trotz Wettereinschränkungen am Freitag und Samstagvormittag ein grosser Erfolg und die SPAS hofft, an diesem schönen und geeigneten Ort auch in Zukunft wieder Meetings durchführen zu können. Aufgrund der vielen positiven Reaktionen sind die politischen Instanzen in Cham nicht abgeneigt, bereits im Jahr 2023 wieder ein Meeting durchzuführen.

Le samedi soir, une quarantaine d'amateurs de voile, les pilotes, les aéromodélistes, les membres du CO, et les bénévoles se retrouvèrent au monastère de Kappel am Albis pour une soirée conviviale et de haute gastronomie. Le meeting de Cham fut un beau succès, malgré les conditions météo limites le vendredi et samedi matin. La SPAS espère également, pouvoir à l'avenir, organiser des manifestations à cet endroit magnifique et approprié. En raison des nombreuses réactions positives, les autorités politiques de Cham n'excluent pas l'organisation d'un nouveau meeting en 2023.

*Im Einsatz standen folgende Wasserflugzeuge:  
Les hydravions suivants étaient en service:  
PA-18: HB-PMN, HB-ORK, D-ERNC  
Savanna S «Eco light»: F-JVNI, F-JTMO*



# Lac de Joux

*Nach Hergiswil, Bönigen und Cham trafen sich die Piloten der SPAS, vom 26. bis 28. August zum fünften und letzten Wasserflugzeugtreffen der Saison in L'Abbaye, auf dem idyllischen Lac de Joux.*

*Après Hergiswil, Bönigen et Cham, les pilotes de la SPAS se sont retrouvés du 26 au 28 août pour le cinquième et dernier meeting d'hydraviation de la saison, à L'Abbaye, sur le site idyllique du lac de Joux.*

Der auf einer Höhe von 1004 im Vallée de Joux gelegene grösste See im Juragebirge, erinnert mit seiner wildromantischen Umgebung an Kanada. Das Wasserfliegen in dieser Umgebung wurde auch in diesem Jahr zum grossen Erlebnis. Aufgrund der Hochnebeldecke waren am Freitag praktisch keine Rundflüge möglich. Die Piloten nützten die Zeit jedoch für Trainingsflüge.

Le plus grand lac de la chaîne du Jura, situé à une altitude de 1004m dans la vallée de Joux, rappelle le Canada par son environnement sauvage et romantique. Cette année également, l'hydraviation dans ce site se mua en expérience fascinante. En raison du plafond de brouillard élevé, pratiquement aucun vol touristique n'a pu avoir lieu vendredi. Les pilotes profitèrent néanmoins de ce temps pour des vols d'entraînement.

Am Samstag spielte das Wetter mit und die Piloten hoben immer wieder mit begeisterten Passagieren zu Jura-Flügen ab. Als zusätzliche Attraktion besuchte der «Club Citroen 34-57» den Anlass.

Samedi la météo fut de la partie et les pilotes emmenèrent à maintes reprises des passagers enthousiastes pour des vols audessus du Jura. Une attraction supplémentaire fut la venue du «Club Citroen 34-57».

Fotos: Heinz Säggerer / Text: Heinz Wyss





Am Sonntagmorgen konnte der Flugbetrieb infolge Hochnebel erst am Nachmittag aufgenommen werden. Die Zuschauer freuten sich am regen Flugbetrieb ebenso wie die begeisterten Passagiere. Und den Piloten bescherte das gute Flugwetter am Sonntagnachmittag einen wunderschönen Saisonabschluss. Piloten, Helferinnen und Helfer wurden über Mittag mit dem typisch welschen Charme verpflegt. Am Freitagabend traf sich die SPAS-Crew in Le Pont und am Samstag L'Abbaye zum gemeinsamen Nachtessen.

En raison du brouillard élevé dimanche, les vols n'ont pu commencer que l'après-midi. Les spectateurs tout comme les passagers enthousiastes se réjouirent de l'activité aérienne intense. La météo idéale du dimanche après-midi conféra aux pilotes une merveilleuse fin de saison. A midi, les pilotes, assistants et bénévoles furent choyés par le charme typique romand, et les repas du soir rassemblèrent l'équipe de la SPAS vendredi au Pont et samedi à L'Abbaye.



*Im Einsatz standen folgende Wasserflugzeuge:  
Les hydravions suivants étaient en service:  
PA-18: HB-PMN, HB-ORK, D-ERNC  
Savanna S «Eco light»: F-JVNI, F-JTMO  
Husky A-1: HB-KRT (nur am Sonntag)*





# Schottland – Ein Paradies für Wasserfliegen

*Markus Baumberger, langjähriger Fluglehrer im Birrfeld und aktives SPAS-Mitglied, absolvierte im Jahr 2017 seine Wasserflugausbildung in Schottland bei «Scotland on Floats». Die vielen Landemöglichkeiten auf Wasser, die leistungsstarke Cessna Reims Rocket mit Amphibious Floats (G-DRAM, die einzige dieser Art in Europa) und die umfassende Ausbildung begeisterten ihn.*

*Markus Baumberger, instructeur de longue date à Birrfeld et membre actif de la SPAS, accomplit sa formation d'hydraviation en 2017 en Écosse auprès de "Scotland on Floats". Les nombreuses possibilités d'amerrissage, le puissant Cessna Reims Rocket avec amphibious floats (G-DRAM, le seul de ce genre en Europe) et la formation approfondie l'ont enthousiasmé.*

Am 6. Juli 2022 flogen Markus und Heinz Wyss mit einem Linienflug ab Basel nach Edinburgh. Mit dem Mietauto ging's weiter nach Prestwick. Bereits am andern Tag «wasserten wir» mit der G-DRAM auf insgesamt «fünf Löchern» und im Hafen von Oban».

Nach **Loch Ciaran** folgte ein überaus spektakulärer, anspruchsvoller Anflug auf das **Loch «Windy Pass» auf der Isle of Jura**, mit Wind und «rough water». Wir «beachten» vorwärts, sicherten das Flugzeug mit Seil und Paddel, welches wir unter Steinen vergruben.

Le 6 juillet 2022, Markus et Heinz Wyss prenions un avion de ligne de Bâle à Édimbourg. Puis nous sommes allés jusqu'à Prestwick avec une voiture de location, et dès le jour suivant nous avons amerri avec le G-DRAM sur cinq lochs et dans le port d'Oban.

Après le loch **Ciaran** une approche éminemment spectaculaire et exigeante eu lieu sur le loch "**Windy Pass**" sur l'île de **Jura**, avec du vent et une eau agitée. Nous avons placé l'avion en direction de la rive, l'avons assuré avec corde et pagaies, que nous avons enterrées sous des pierres.

Vor dem Abflug besprachen wir die Starttechnik bei «rough water» und Seitenwind. Nach dem Start nahmen wir Kurs auf **Loch Uisg** auf der Isle of Mull. Vor der Beach drehten wir das Flugzeug und liessen die G-DRAM durch den Wind rückwärts an ans Ufer driften. Vor dem Tankstop in Oban wasserten wir im schönen und von Booten stark frequentierten Hafen.

Avant l'envol nous avons discuté de la technique de décollage, en cas d'eau agitée et vent latéral. Après le décollage nous avons pris le cap du loch **Uisg** sur l'île de Mull. Nous avons tourné l'avion avant la plage et avons laissé le G-DRAM dériver en arrière avec le vent, jusqu'à la rive. Avant de faire le plein à Oban, nous avons amerri dans un beau port très fréquenté par des bateaux.

Mit genügend Fuel (50 Liter zusätzlich in zwei Fuel-Säcken, welche wir in den Floats verstauten), flogen wir zur Isle of Mull und landeten auf der Graspiste in Glenforsa, direkt vor dem Hotel. Glenforsa genießt einen uneingeschränkten Meerblick, Zugang zum Strand und ist eingebettet in einen privaten Wald. Es liegt auf halbem Weg zwischen dem Fährterminal Craignure und Tobermory im Zentrum der Insel.

Nous volèrent vers l'île de Mull avec assez de kérosène (50 litres supplémentaires dans deux sacs de carburant placés dans les flotteurs) et atterrirent sur la piste en herbe de Glenforsa directement devant l'hôtel. Glenforsa jouit d'une vue sans restrictions sur la mer, est doté d'un accès à la mer et intégré dans une forêt privée. Il est situé à mi-chemin entre les terminaux de ferries de Craignure et Tobermory au centre de l'île.



Nach dem Hotelbezug hoben wir nochmals ab und landeten in **Loch Arienas und Frisa**.

Am nächsten Tag Wind, Nebel und Sicht 0. Kein Flugwetter! Bus-Ausflug nach Tobermory, Wanderung auf der Isle of Mull, gemeinsames Bier, warten auf besseres Wetter und «auftanken à la Buschpiloten».

Après avoir pris possession de nos chambres, nous avons décollé encore une fois pour amerrir sur le loch **Arienas et Frisa**.

Le jour suivant, vent, brouillard et visibilité 0. Pas un temps pour voler! Excursion en bus vers Tobermory, marche sur l'île de Mull, au bistro pour une bière, attendre une météo plus clémente, et "se requinquer à la manière des pilotes de brousse".

Nach dem «obligaten schottischen Tee» und gut gelaunt flogen wir zum **Loch Eck**. Nach der obligatorischen Rekognoszierung mit Windcheck, wasserten wir «in front» des alten, wunderschönen Restaurants «Coylet Inn» aus dem Jahre 1650. Unser Fluglehrer dirigierte uns, auf dem Float stehend, an die Beach.

Après „l'inévitable thé écossais“ et de bonne humeur nous avons volé vers le **Loch Eck**. Après la reconnaissance obligatoire et le contrôle du vent nous avons améri en face du vieux et magnifique restaurant "Coylet Inn" datant de 1650. Notre instructeur, debout sur le flotteur, nous dirigea vers la plage.

Donnerstag, 7. Juli: Nach einem ausführlichen Briefing, Startstreckenberechnung und Besichtigung der feuchten Graspiste, starteten wir in Glenforsa. Im Tiefflug (150-200 Fuss) flogen wir bei guter Horizontalsicht über das Meer nach Oban (Tankstop). Mit gefüllten Tank's ging's zum **Loch Etive, Loch Awe (Ehrfurcht), Loch Tay, Loch Earn, Loch Voil, Loch Lubnaig und Loch Venechar**. Wieder war die G-DRAM durstig. Cumbernauld bot sich als «Tankstop» an.

Jeudi 7 juillet: après un briefing détaillé, le calcul de la distance de décollage et la reconnaissance de la piste en herbe humide, nous sommes partis de Glenforsa. Nous avons volé à basse altitude (150-200 pieds) au-dessus de la mer vers Oban avec une bonne visibilité horizontale. Avec les réservoirs pleins nous sommes allés vers **Loch Etive, Loch Awe (crainte), Loch Tay, Loch Earn, Loch Voil, Loch Lubnaig et Loch Venechar**. G-DRAM avait de nouveau soif. Cumbernauld se présenta pour un „arrêt kérosène“.

Wir sicherten das Flugzeug an einem Baum und genossen ein feines Mittagessen an schönster Lage. Nur ungern verliessen wird diesen idyllischen Platz, flogen noch zwei Circuits und nahmen anschliessend Kurs Richtung Prestwick.

Nous avons sécurisé l'avion à un arbre et avons savouré un délicieux repas dans un cadre magnifique. À regret nous avons quitté cette place idyllique, avons encore fait deux circuits de vol, et mis le cap sur Prestwick.



Der letzte Tag: Leider wieder wolkenverhangen, doch wenigstens mit einem hoffnungsvollen TAF. Wir vorausgesagt, konnten wir nach dem Mittag auf dem internationalen Flughafen von Prestwick starten. Tief flogen wir Richtung Süden zum **Loch Doon**. Vier Circuits bei «rauhem Verhältnissen». Dann «full stop» und langsam glitten wir auf eine schmale Rampe, welche aus dem 1. Weltkrieg stammt und wo es früher einen Flugplatz gab.

Le dernier jour: malheureusement à nouveau couverture nuageuse, mais au moins avec une TAF prometteuse. Comme prévu, après midi nous pouvions décoller de l'aéroport international de Prestwick. Nous avons volé à basse altitude vers le loch **Doon**. Quatre circuits avec des conditions difficiles. Ensuite arrêt complet, et nous avons glissé lentement sur une rampe étroite datant de la 1ère guerre mondiale et où il y avait jadis un terrain d'aviation.

Der schuleigene Damm erhöhte das Niveau um sechs Fuß, und die späteren Arbeiten im Jahr 1936 erhöhten dies um weitere 30 Fuß und verschlangen die Hangars, die sich notwendigerweise am Ufer befanden. Spuren der Schießschule können immer noch in der Gegend gefunden werden. Einige Abschnitte der Zickzack-Bereiche und Gräben sind noch vorhanden und auf dem Boden sichtbar.

La digue propre à l'école a augmenté le niveau de six pieds, et les travaux ultérieurs en 1936 l'ont augmenté de 30 pieds supplémentaires, engloutissant les hangars qui se trouvaient nécessairement sur la rive. On trouve encore dans la région des traces de l'école de tir. Certains tronçons des zones en zigzag et des fossés sont encore présents et visibles sur le sol.

Vom Flugplatz ist allerdings nichts Bedeutendes mehr übriggeblieben. Luftaufnahmen der RAF, die nach dem Zweiten Weltkrieg aufgenommen wurden, zeigen, dass das Gebiet bereits von der Installation geräumt worden war. Es ist auch bekannt, dass die Wasserflugzeug-Hangars verloren gegangen sind, als der Bau eines lokalen Stausees das Gebiet überflutete.

Il ne reste toutefois pas grand-chose de significatif de l'aérodrome. Des photos aériennes de la RAF prises après la seconde guerre mondiale montrent que la zone avait déjà été débarrassée de son installation. On sait aussi que les hangars à hydravions ont été perdus lorsque la construction d'un barrage local a submergé la région.

Ein fantastisches Erlebnis in einer rauen, aber schönen Gegend mit einer historischen Vergangenheit. Es bleiben Erinnerungen an zuvorkommende, liebenswerte und begeisterte Wasserflug-Freunde, an ein Land mit unbegrenzten Landemöglichkeiten für Wasserflugzeuge und wertvollen Erfahrungen die Markus und ich mit nach Hause nehmen durften.

Une expérience fantastique dans une région rude mais belle avec un passé historique. Restent des souvenirs d'amis de l'hydravation prévenants, aimables et enthousiastes, d'un pays avec des possibilités illimitées pour les hydravions et d'expériences précieuses que Markus et moi ont eut le privilège de ramener dans nos bagages.





# Mit der HB-ORK über die Alpen nach Como

Das frühere Gletscherflugzeug von Ty Rufer fühlte sich am 19. und 20. Juli in seinem (Alpenflug-) Element. Mit Eleganz, ausgezeichneter Performance und zwei glücklichen Gletscher- und Wasserflugpiloten im Cockpit führte der Flugweg von Langenthal via Julierpass nach Samaden. Auf dem Weg Richtung Alpen durfte sich die HB-ORK bei einigen Landungen auf dem Zürichsee «etwas abkühlen», bevor die ORK bei hohen Temperaturen im Steigflug Richtung Chur, Savognin und Julierpass flog und in Samaden aufsetzte. Fuel für das Flugzeug, Trinken und Essen für die Crew, und schon ging's, nach kurzer Startstrecke und einer Density Altitude von 7300 Fuss, via Downwind und Upwind Richtung Bernina.

Les 19 et 20 juillet, l'ancien avion glacier de Ty Rufer s'est senti dans son élément (de vol alpin). Avec élégance, une excellente performance et deux pilotes de glacier et d'hydravion heureux dans le cockpit, le trajet de vol menait de Langenthal à Samedan en passant par le col du Julier. En route en direction des alpes, HB-ORK a pu se «rafraîchir quelque peu» avec plusieurs amerrissages sur le lac de Zurich, avant son vol de montée par haute température en direction de Coire, Savognin et col du Julier pour atterrir à Samedan. Kérosène pour l'avion, boire et manger pour l'équipage, et voilà déjà l'ORK en route vers le col de la Bernina, après une courte distance de décollage, une altitude densité de 7300 pieds et par «downwind et upwind» en direction du col de la Bernina.

Ohne Probleme schaffte die ORK den Passübergang, bevor wir im leichten Sinkflug via Poschiavo-Tirano-Sondrio den Comersee erreichten. Nach der vorgeschriebenen Platzvolte landeten wir sanft auf dem Wasser der Piste 19. Drei Carabinieri's und 2 Zöllner kontrollierten akribisch Ausweise, Flugzeug und Gepäck. Danach wurden wir von unseren «Como-Freunden» herzlich willkommen geheissen. Über Nacht erhielt die ORK Platz im altherwürdigen Como-Hangar.

L'ORK passa le col sans problème, avant de voler en légère descente via Poschiavo-Tirano-Sondrio pour atteindre le lac de Côme. Après le virage d'approche obligatoire nous avons amerri en douceur sur l'eau de la piste 19. Trois carabinieri et deux douaniers ont contrôlé méticuleusement les papiers d'identité, l'avion et les bagages. Nous avons ensuite été cordialement accueillis par nos "amis de Côme". La nuit l'ORK a trouvé place dans le vénérable hangar de Côme.



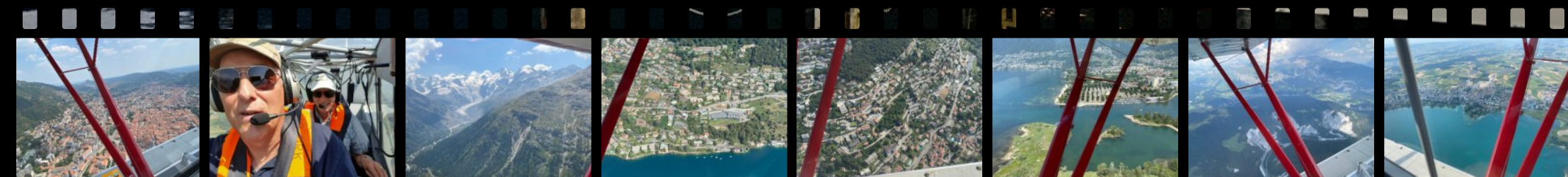


Nach einer weiteren Kontrolle durch Carabinieri und Zoll konnten wir anderntags um 10:30 Uhr auf dem Comersee abheben. Via Porlezza, mit Crossing Lugano, ging die Flugreise nach Locarno weiter. Die obligate Pizza für die Piloten, Fuel für die ORK und schon ging's weiter Richtung Biasca.

Le lendemain, nous décollions à 10:30h du lac de Côme après un nouveau contrôle par les carabinieri et la douane. Le trajet de vol continua vers Locarno, en passant par Porlezza et le survol de Lugano. Après l'incontournable pizza pour les pilotes et le plein de kérosène, l'ORK continua son vol vers Biasca.

Wir überquerten den Lukmanierpass, überflogen das Vorderrheintal und den Krüzlipass und gönnten der ORK (und den Piloten) wiederum etwas Abkühlung auf dem Zürichsee. Die bestens bekannte «Schlussetappe» führte uns zurück nach Langenthal. Eine schöne Flugreise mit Alpenüberquerungen, Wasserlandungen auf dem Zürichsee und in Como und zwei in jeder Beziehung zufriedenen Piloten ging damit zu Ende.

Après avoir survolé le col du Lukmanier, la vallée du Rhin antérieur et le col du Krüzli, nous avons de nouveau profité d'un peu de rafraîchissement sur le lac de Zurich. L'étape finale bien connue nous a conduit de retour à Langenthal. Un beau vol s'est ainsi achevé, avec des traversées des Alpes, des amerrissages sur les lacs de Zurich et de Côme, et deux pilotes satisfaits à tous points de vue.





# Montenegro

Mein Freund Alex und ich, Pascal Balet, Mitglieder der SPAS (Seaplane Pilotes Association Switzerland) und beide FI SEA in der DTO WHITE&BLUE, erhielten im letzten Herbst eine Einladung zur Teilnahme am ersten europäischen Wasserflugsymposium in Mallorca. Obwohl uns bewusst war, dass dieses Symposium die Praxis der Wasserflugzeuge in ganz Europa nicht revolutionieren würde, antworteten wir positiv.

Mon ami Alex et moi, Pascal Balet, membres de la SPAS (Seaplane Pilotes Association Switzerland) et tous deux FI SEA dans la DTO WHITE&BLUE, avons reçu l'automne passé une invitation à participer au premier symposium de l'hydravation européenne à Majorque. Bien que conscients que ce symposium n'allait pas révolutionner la pratique des hydravions dans toute l'Europe, nous avons répondu favorablement.

Bei den Präsentationen der Wasserflugzeugverbände jedes Landes interessierten wir uns besonders für den Redner aus Montenegro, Dragosa Raicevic, der vor Leidenschaft und Begeisterung «schwitzte», als er die zweite MONTADRIA SEAPLANE REGATA mit einem sehr verlockenden Programm vorstellte: Wasserlandungen auf dem Meer, in Süßwasser, in einem Canyon, und das Ganze mit einem wunderschönen Film. So schön, dass wir nur eine Sangria brauchten, um uns mit ihm anzufreunden und er uns die Anmeldeformulare zukommen ließ.

Mais lors des présentations des associations d'hydravion de chaque pays, nous fûmes particulièrement intéressés par l'orateur du Montenegro, Dragosa Raicevic qui transpirait de passion et d'enthousiasme en présentant la deuxième MONTADRIA SEAPLANE REGATA avec un programme des plus alléchants: amerrissages sur la mer, en eau douce, dans un canyon, le tout agrémenté d'un magnifique film. Tellement beau qu'il ne nous a pas fallu plus d'une sangria pour que nous sympathisions avec lui et qu'il nous transmette les formulaires d'inscription.



Es war nicht nur die Gelegenheit, ein Reiseziel mit Seefahrt zu genießen, sondern auch die Gelegenheit, begeisterte Piloten zu treffen und vor allem Informationen auszutauschen, um zu erfahren, was in jedem Land möglich ist. Das von unseren spanischen Freunden meisterhaft inszenierte Programm war dicht und abwechslungsreich.

Non seulement ce serait l'occasion de profiter d'une destination avec traversée maritime mais aussi l'opportunité de rencontrer des pilotes passionnés, et surtout d'échanger des informations afin de connaître ce qui est possible de faire dans chaque pays. Le programme magistralement orchestré par nos amis espagnols était dense et varié.

Und Anfang Juni waren wir bereit für die Abreise aus Bex, drei Paare in drei Flugzeugen. Valerie und Alex, Svetlana und Guistino mit Savannah ULM HYDRO und Mad und Pascal mit einem Super-Cub-Piper. Erster Termin: Cremona bei unserem Freund Grazziano, der die Schwimmer für die Savannah baut und uns herzlich empfängt. Wir genießen ein paar Posen auf dem Po, um uns in Stimmung zu bringen. Dann ging es weiter nach Kroatien, wo wir einige «Amerriassagen» machten, für die wir einige administrative Formalitäten bei der kroatischen Zivilluftfahrtbehörde erledigen mussten. Leider konnten wir nicht alle geplanten Wasserlandungen auf der Route entlang der kroatischen Inseln durchführen, da wir jedes Mal mit dem Hafenmeister Kontakt aufnehmen mussten. Dies erwies sich als ziemlich kompliziert, da die Koordination zwischen Luft- und Seefahrt nicht so gut funktioniert.

Et, début juin, nous voilà prêts pour le départ depuis Bex, trois couples dans trois avions. Valérie et Alex, Svetlana et Guistino avec des Savannah ULM HYDRO et Mad et Pascal avec un Piper Super-Cub. Premier rendezvous: Cremona chez notre ami Grazziano, constructeur des flotteurs pour les Savannah qui nous accueille chaleureusement. Nous profitons de faire quelques poses sur le Pô, histoire de nous mettre dans l'ambiance. Puis cap sur la Croatie avec des amerrissages pour lesquels il a fallu faire quelques formalités administratives auprès de l'office de l'aviation civile croate. Malheureusement nous n'avons pas pu faire tous les amerrissages planifiés sur le trajet, le long des îles croates car il nous fallait chaque fois prendre contact avec le chef de port. Ce qui s'est avéré assez complexe, la coordination entre l'aviation et la marine ne fonctionnant pas au mieux.



Trotzdem war das Baden im kristallklaren Meer aus dem Flugzeug heraus eine wahre Freude. Nach drei Tagen erreichten wir durch einen wunderschönen Fjord Tivat, wo unser Freund "Dragi" das Team Switzerland mit Begeisterung empfing. Dort wird uns klar, dass das Team alles richtig gemacht hat. Die neun teilnehmenden Flugzeuge haben einen Parkplatz auf dem Flughafen und die Besatzungen erhalten ihre Akkreditierungsausweise, T-Shirts, Kappen mit den Logos der MONTADRIA SEAPLANE RAGATA und ein Willkommensgeschenk. Danach geht es mit dem Bus nach Corte, wo wir die anderen Teilnehmer treffen, die mit der Linie gekommen sind und ein spezielles Busprogramm haben werden, um die während des Fluges geplanten Etappen zu erreichen. Insgesamt waren es gut 30 Teilnehmer.

In der Begrüßungsrede wurde uns mitgeteilt, dass die Idee hinter dieser Veranstaltung darin besteht, der Öffentlichkeit und den Behörden das Potenzial dieses Flugsegments zu demonstrieren. Es bietet einen Mehrwert für kommerzielle und Freizeitwecke, für die Entwicklung des Territoriums und für das touristische Angebot.

Die Vielfalt der Maschinen und das starke Gefühl der Freundschaft zwischen den Piloten aller Länder verbreiten eine Atmosphäre, die den Idealen ähnelt, die Jacques Schneider, Pilot und Förderer des Wasserflugs um die Jahrhundertwende, beseelt haben müssen, als er einen gleichnamigen Wettbewerb für Wasserflugzeuge

Néanmoins la baignade depuis l'avion dans la mer aux eaux cristallines était un vrai plaisir. Après trois jours de balade nous sommes parvenus à Tivat, par un fjord magnifique, où notre ami «Dragi» accueille le team Switzerland avec enthousiasme. Là nous nous rendons compte que ce dernier a mis les petits plats dans les grands. Les neuf avions participants ont un parking sur l'aéroport et les équipages reçoivent leur badge d'accréditation, t-shirt, casquettes aux logos de la MONTADRIA SEAPLANE RAGATA et un cadeau de bienvenue. Ensuite transport en bus vers Corte, où nous retrouvons les autres participants, venus en avion de ligne, et qui auront un programme de bus spécial pour rejoindre les étapes de vol planifiées. En tout une bonne trentaine de participants.

Le discours de bienvenue, nous révèle que l'idée derrière cet événement est de démontrer au public et aux autorités le potentiel de ce segment aérien. Il offre une valeur ajoutée pour le commerce et les loisirs, pour l'aménagement du territoire et pour l'offre touristique.

La variété des machines et le fort sentiment d'amitié entre les pilotes de tous les pays participants dégage une ambiance proche des idéaux qui ont dû animer Jacques Schneider, pilote et mécène de l'hydravation au début du siècle, lorsqu'il a conçu une compétition d'hydravions du même nom, qui avait pour but de promouvoir cette pratique et de

konzipierte, der diese Praxis fördern und die Kontakte zwischen den Piloten stärken sollte. So gelang es der aus ganz Europa zusammengestellten Wasserflugzeugflotte, die Öffentlichkeit durch die einzigartigen und unglaublichen Landschaften Montenegros und bei jedem Besuch der örtlichen Gemeinden in Staunen zu versetzen.

Es stellt sich die Frage, warum diese Praxis, die in Bezug auf die Infrastruktur und das Land keinerlei Auswirkungen auf die Umwelt hat, nicht weiterentwickelt wird. Es scheint, dass die Luftregeln, die in ganz Europa für die Privatfliegerei weitgehend einheitlich sind, für die Wasserfliegerei komplizierter sind. In allen Ländern gibt es Vorschriften für Boote und Sportflugzeuge, aber die Wahrnehmung des Übergangs von Booten zu Flugzeugen und umgekehrt in den nationalen Gesetzen ist von Land zu Land sehr unterschiedlich, was einer der Gründe dafür ist, dass die Wasserfliegerei in einigen Ländern fast verschwunden ist. In den nordischen Ländern wird dieser Übergang nicht diskutiert: Ein Flugzeug auf dem Wasser wird nach den Regeln der Seefahrt und ein Schiff am Himmel nach den Regeln der Luftfahrt behandelt.

Das war das Ziel unseres Organisators und leidenschaftlichen Förderers der Wasserfliegerei, Dragosa-Gogo Raicevic, mit vollem Namen, aber für das Schweizer Team, das schnell zu RAGUSA wurde.

renforcer les contacts entre pilotes. Ainsi, la flotte d'hydravions rassemblés de tous les coins de l'Europe, a réussi à émerveiller le public à travers les paysages uniques et incroyables du territoire monténégrin et à chaque visite des communautés locales.

On peut se demander pourquoi cette pratique, qui n'a aucun impact sur l'environnement au point de vue des infrastructures et du territoire n'est pas plus développée. Il semblerait que les règles aéronautiques, qui sont sensiblement uniformes dans toute l'Europe pour l'aviation privées, soient plus compliquées pour l'hydravation. Dans tous les pays, il y a des règles qui régissent les bateaux et les avions de tourisme, mais c'est la perception du passage de l'état de bateau à celui d'avion et inversement, qui, au niveau des lois nationales, sont perçues avec d'énormes différences d'un pays à l'autre, et c'est l'une des raisons qui expliquerait la quasi disparition de l'hydravation dans certains pays. Dans les pays nordiques cette transition ne suscite aucune discussion: un avion sur l'eau se réfère aux règles maritimes et un bateau dans le ciel se réfère aux règles de l'aviation!

C'est bel et bien le but que s'est fixé notre organisateur, promoteur passionné de l'hydravation, Dragosa-Gogo Raicevic, de son nom complet, mais vite devenu RAGUSA pour l'équipe suisse.



Er verstand es, sich auf die nationalen Tourismusverbände sowie die lokalen Verwaltungen zu stützen, um ein einfaches und mit den anderen bereits auf den Wasserflächen ausgeübten Aktivitäten kompatibles Potenzial für den Luft-Wasser-Tourismus aufzuzeigen. So feilte er an einem traumhaften viertägigen Programm. Diese "REGATA" zeigte uns praktisch das ganze Land, das etwas größer als die Westschweiz ist, seine historisch interessanten Orte und seine Naturschönheiten.

Il a su s'appuyer sur les associations nationales du tourisme ainsi que sur les administrations locales pour démontrer un potentiel touristique aéronautique simple et compatible avec les autres activités déjà pratiquées sur les plans d'eau. Il a donc peaufiné un programme de rêve sur quatre jours. Cette «REGATA» nous a fait découvrir pratiquement tout le pays, un peu plus grand que la Suisse romande, ses sites d'intérêt historique et ses beautés naturelles.

Die Auswahl der Flächen war vielfältig: Meer, Seen, Flüsse. Die Strecke führte vom Küstentransit über grüne Ebenen und tiefe, majestätische Canyons bis hin zu Bergen in 2000 Metern Höhe. Dank der Beteiligung der örtlichen Gemeinden konnte er ehemals aktive Gebiete wiederbeleben. Am Ende der Etappen erlebten wir nach traumhaften Landungen einen Empfang wie in "Tim und Struppi und Ottokars Zepter": Tänze in traditionellen Kostümen, Chöre, Reden der lokalen Behörden, Geschenke und vor allem pantagruelesche Agapen mit Produkten aus der Region und - fast hätte ich es vergessen - Ehrenhürden bei der Landung mit heulenden Feuerwehrfahrzeugen...

Le choix des surfaces était varié: mer, lacs, rivières. Le parcours ondulant du transit côtier aux montagnes à 2000 mètres en passant par des plaines verdoyantes et des canyons profonds majestueux. Il a su, grâce à la participation des communes locales, faire revivre des terrains autrefois actifs. En effet nous avons eu droit en fin d'étapes, après des amerrissages de rêve, à des accueils dignes de l'ambiance de «Tintin et le sceptre d'Ottokar», danses en costumes traditionnels, chorales, discours des autorités locales, cadeaux, et surtout agapes pantagruéliques à base de produits du terroir et j'allais oublier, haies d'honneur à l'atterrissage avec camions pompiers sirènes hurlantes...

Der Empfang, der den Piloten und Betreibern bereitet wurde, zeigt auch den großen Willen Montenegros, ein europäisches Flugziel zu werden.

L'accueil réservé aux pilotes et aux opérateurs démontre également la grande volonté du Monténégro de devenir une destination aérienne européenne.

Das Ziel, die Aufmerksamkeit der nationalen und internationalen Öffentlichkeit auf sich zu ziehen, wurde erreicht, wenn man die begeisterte Teilnahme des lokalen Publikums an jeder Etappe betrachtet und die Tatsache, dass wir alle einstimmig anderen Piloten empfehlen, dieses Ziel zu wählen, selbst wenn sie keine Schwimmflügel haben, da der Empfang so freundlich und die Landschaften so entfremdend sind.

L'objectif d'attirer l'attention du public national et international a été atteint, à voir la participation enthousiaste du public local à chacune des étapes et au fait que nous sommes tous unanimes pour recommander à d'autres pilotes de choisir cette destination, même sans flotteurs, tant l'accueil est sympathique et les paysages si dépaysants.





Ein Buschpilot, der in Alaska tätig ist, sagte einmal: «Die Faszination der Wasserfliegerei, im Vergleich mit der Landfliegerei, liegt meiner Meinung nach darin, dass man die Möglichkeit hat, auf dem Wasser zu arbeiten. Sobald ein Wasserflugzeug in der Luft ist, lässt sich dieses mehr oder weniger wie jedes andere Flugzeug fliegen. Es sind die Wasserstart und -landungen sowie die Anlegemanöver an Land oder an Docks, die den besonderen Reiz ausmachen. Während das Wasser an einem Tag spiegelglatt ist, kann es sein, dass der Pilot am nächsten Tag mit hohen Wellen zu kämpfen hat. Zudem muss man die Strömung Nahe des Docks sowie die Meeresgezeiten berücksichtigen».

Un pilote de brousse actif en Alaska a dit une fois: «La fascination de l'hydravation par rapport à l'aviation terrestre est due, selon moi, au fait que l'on a la possibilité de travailler sur l'eau. Dès qu'un hydravion est en l'air, il se laisse piloter plus ou moins comme tout autre avion. Ce qui fait le charme particulier ce sont les décollages sur l'eau et les amerrissages, ainsi que les manœuvres d'accostage sur terre ou pontons. Tandis que la surface de l'eau est, un jour lisse comme un miroir, le lendemain, le pilote doit se battre avec des eaux agitées. Il faut en outre tenir compte des courants près des quais et de la marée».



### 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'.

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](http://www.hangar-7.com) and [www.flyingbulls.at](http://www.flyingbulls.at).

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



Wir danken allen Kindern für die immer wieder schönen Zeichnungen





# SPAS Shop



Emaill-Pin  
CHF 9.-



Aufkleber / Autocollant  
CHF 2.-



Cap / Casquette  
CHF 19.-

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



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



Sackmesser / Couteau  
VICTORINOX  
CHF 20.-



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



Bierglas  
Verre à bière  
CHF 10.-



Kaffeetasse  
Gobelet de café  
CHF 3.-



Becher  
Gobelet  
CHF 5.-



Blau lanyard  
CHF 12.-

Gürtel  
CHF 15.-



Gürtel  
CHF 20.-



Key-total-snake  
CHF 8.-



Whisky  
CHF 65.-



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



Absinthe  
5dl / 50%  
CHF 35.-



Flügel über der Schweiz  
Buch / Livre  
CHF 55.-



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



Faszination  
Wasserflugzeuge  
Buch / Livre  
CHF 35.-



mic-o-mic Seaplane  
CHF 15.-



Playtive Seaplane  
CHF 18.-



Cabadair CL 415  
Seaplane  
CHF 18.-



Seaplane Satz  
CHF 25.-



Cessna  
Seaplane  
CHF 18.-



Sperrholz  
Seaplane  
CHF 12.-



Green toys  
Seaplane  
CHF 22.-



Aircraft T-Shirt  
100% Cotton  
CHF 25.-



T-Shirt Kids  
Blau oder rot  
100% Cotton  
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.



qualibroker



Ihr Schweizer Vertrauenspartner für Ihre Luftfahrtversicherungen

Qualibroker bietet Lösungen, dank derer sich unsere Kunden auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können.

Qualibroker AG | qualibroker.ch | info@qualibroker.ch | +41 43 311 21 21



Swiss  
21

www.maxim-lysak.art



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'hydraviation 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'hydraviation, 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'hydraviation, activité qui respecte l'environnement. Toute personne, désirant soutenir l'hydraviation, 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'hydraviation, 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](http://www.seaplane.ch)

Ort / Datum  
Lieu et date

Unterschrift  
Signature

[mailbox@seaplanes.ch](mailto:mailbox@seaplanes.ch)

SPAS, p.a. Alex KOLLEP, Chemin des Chênes 25, 1095 LUTRY



[www.seaplanes.ch](http://www.seaplanes.ch)



[www.aeroclubcomo.com](http://www.aeroclubcomo.com)



[www.hydravions-biscarrosse.com](http://www.hydravions-biscarrosse.com)



[www.whiteblue.ch](http://www.whiteblue.ch)