



Jahresheft 2016

Az év Kronikája 2016

Für Vereinsmitglieder



IMPRESSUM

AVS-Jahresheft 2016 / 15. Jahrgang

Herausgeber Antonov Verein Schweiz (AVS)

Redaktion Christoph Dubler
Lektorin Brigitte Dubler

Adresse AVS Sportweg 6
5507 Mellingen
Tel. + Fax 056 470 63 52
E-Mail av-schweiz@gmx.ch
Homepage www.avschweiz.ch
PC-Konto 87-156477-3

Layout Christoph Dubler

Druck Baumberger Print AG, Schälismühle 269
4625 Oberbuchsiten/SO

Auflage 850 Exemplare

Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Nicht anders bezeichnete Berichte und Fotos stammen von der Redaktion.



Titelbild Zwei Legenden aus dem 2. Weltkrieg. Vorne unsere Stinson L-5A, geflogen von Hansruedi Dubler, dahinter ein in französischer Lizenz produzierter Fieseler Storch, die Morane Saulnier MS 506 L „Criquet“, mit Baujahr 1944 und pilotiert von Kurt Waldmeier. Besitzer dieses Flugzeuges ist der „Verein der Störche“, deren Ziel das Sammeln und Restaurieren ist, um diese in flugtauglichem Zustand zu erhalten. Zudem sollen der Öffentlichkeit historische Ereignisse nachgestellt werden, so auch die Erinnerung an die Rettung der Dakota-Insassen des Gauligletscherabsturzes im Jahre 1946, siehe Bericht Seite 18. Der Verein freut sich über jede neue Mitgliedschaft, siehe „www.storchenfreunde.ch“. Das Foto entstand am 24. Oktober 2016 über dem Schalenberg, auf dem Überflug von Thun nach Dübendorf. Dem Fotografen, Gil Schneeberger, aber auch allen Beteiligten, möchte der AVS für die Unterstützung bestens danken. (Foto: Gil Schneeberger)

Poster Nach dem Motto, was lange währt wird endlich gut. Schon lange spielte Christoph Dubler mit dem Gedanken, einen Formationsflug mit einer McDonnell Douglas F/A-18 „Hornet“ und der Antonov machen zu können. 1997 wurden 34 Stück von diesen Abfangjägern beschafft, acht davon waren Doppelsitzer Flugzeuge. Nun brauchte es nur noch einen Piloten der mithilfe, dieses Vorhaben zu realisieren. Mit Alain von Büren dürfte der richtige Hornet-Pilot gefunden worden sein. 2013 erhielt er zum Geburtstag einen Antonovflug geschenkt und somit war ihm die An-2 bestens bekannt. Er stand der Idee eines Patrouillenfluges positiv gegenüber, nun musste dies umgesetzt werden. Vielleicht eine Interceptionsübung gegen ein, für eine „Hornet“ extrem langsam fliegendes, „Feindflugzeug“, das es zu identifizieren galt. Damit konnte er die Einsatzleitung für eine solche Übung überzeugen. Dieses Vorhaben konnte nach einem vorgängigen Einsatzauftrag, siehe Bericht Seite 14, ausgeführt werden. Entlang dem Jurasüdfuss, bei Neuenburg, entstand die Aufnahme am 21. September 2016. Dass gleich zwei F/A 18 erschienen, war selbst für die Fotografen eine Überraschung. An dieser Stelle möchten wir uns bei Allen, welche zur Realisierung beigetragen haben, bestens bedanken. (Foto: Gil Schneeberger)

Dieses Jahresheft wurde im Weiteren vom **Autogrill Bahnhofbuffet** **Oft** unterstützt.

BAUMBERGER.
DRUCKEN. PRÄGEN. VEREDELN - SEIT 1961

Baumberger Print AG
Schälismühle 269
4625 Oberbuchsiten

Baumberger Print AG
Hauptstrasse 24
5200 Brugg

T +41 62 389 80 30
F +41 62 393 25 78
info@baumberger.ch
www.baumberger.ch



Sehr geehrte Leserinnen und Leser

Als Präsident des Antonov Verein Schweiz heisse ich Sie herzlich willkommen und begrüsse auch alle Leserinnen und Leser unserer neusten Ausgabe vom AVS Jahresheft. Mit Seiten von spannenden Texten und Berichten informieren wir Sie gerne persönlich über Themen vom vergangenen Vereinsjahr, die Entwicklung unseres Vereins und mit einem Ausblick auf unsere zukünftigen fliegerischen Aktivitäten im kommenden Jahr. Dies alles und vieles mehr können Sie selber miterleben. Aus der Luft – mit unserer „Anna“ – kann man das Ausmass und die Schönheit unserer einzigartigen Bergwelt erfassen. Deshalb zögern Sie nicht, kommen Sie mit auf einen Flug und erfreuen sich doch einer solch traumhaften Aussicht auch im kommenden Vereinsjahr. Nehmen Sie Platz in unserer Antonov, wir bringen unsere Gäste in die dritte Dimension, wo man einen faszinierenden Flug durch die einmalige Gebirgslandschaft geniessen kann.

Für eine erfolgreiche Zukunft sind kundenorientierte, flexible aber auch innovative Erlebnisangebote gefragt und zu bieten. So sollen weitere Mitglieder und Interessenten aufmerksam gemacht werden. Mit Sicherheit findet sich auch im neuen Jahr ein, auf Ihre Bedürfnisse zugeschnittener, Anlass. Wir bedanken uns für Ihr Vertrauen und Ihre aktive Mithilfe, den Gedanken „Fluglebnis pur“, zusammen mit uns, auch in Zukunft zu verfolgen. Lassen Sie sich von zusätzlichen Angeboten und Innovationen begeistern. Jetzt wünschen wir allen AVS-Mitgliedern schöne Festtage und einen guten Start in eine ergebnisreiche Saison 2017!

Ihr Präsident

Christoph Dubler



BURRI STUDIGER AG
ARCHITEKTEN FH/STV

NEUBAUTEN
UMBAUTEN
SANIERUNGEN
BERATUNGEN

Schwimmbadstrasse 4
5210 Windisch
T 056 444 22 44
www.burristudiger.ch

MINERGIE®
FACHPARTNER

Navigationshilfe NDB/ADF

Schon fast jeder hat in seinem modernen Mobiltelefon ein Navigationsgerät, ein GPS, das er abrufen kann. Doch wie funktionierte das früher mit der Navigation in einem Flugzeug? Neben der Sichtfliegerei (VFR, Visual Flight Rules) gibt es eine weitere Variante, sich im Flug orientieren zu können. Der Bodensender NDB (Non-Directional-Beacon) und die bordseitige Anlage ADF (Automatic Direction Finder), ein ungerichtetes Funkfeuer im Lang- und Mittelwellenbereich, welches zur Streckennavigation in den vierziger Jahren eingesetzt wurde. Heute noch als Marker oder Navigationshilfe in wenigen Ländern im Einsatz. Je nach topografischer Lage, liegt die Reichweite bei 27 bis 185 km. Zu beachten ist, dass bei diesem Verfahren Peilfehler durch allfällige Störungen wie Gebirge, Regen, Gewitter und Frequenzstörungen eintreten können.



Anhand eines Beispiels in der Antonov An-2 möchte ich dies kurz erläutern. Wohlverstanden, nicht dass unsere An-2 etwa nach IFR (Instrument Flight Rules) fliegen darf, obschon sie dazu teils instrumentiert ist. Sie besitzt nämlich eine ADF-Anlage, umschaltbar auf NAV-1 oder NAV-2. Separat mit einem Schalter können diese einzeln auf dem Anzeigergerät dargestellt werden. Alle zeigen eine Peilung, bezogen auf den im Gerät eingestellten Sender (NDB), an. Die Spitze der Anzeignadel



deutet, über eine sich drehende Kompassrose drehend, in die Richtung des Senders. Auf der Co-Pilotenseite befindet sich ein MDI (Moving Dial Indicator) mit einer 360°-Skala, die manuell, mittels eines Einstellknopfes, verstellt werden kann. Das geflogene Heading wird nun anhand des abgelesenen Gyros eingestellt und man

kann damit an der Nadelspitze den entsprechenden Radial ablesen. Auf der andern Pilotenseite befindet sich ein RMI (Radio Magnetic Indicator), der etliche Vorteile gegenüber der anderen Anzeige bietet. Dies ist ein kompensierendes Anzeigergerät, bestehend aus Radio- und Magnetkompass. Dadurch, dass diese elektrisch mit dem Flugzeug Fernkompass gekoppelt ist, muss dieser nicht, wie beim MDI, mittels Einstellknopf nachkorrigiert werden, sondern justiert sich laufend nach. Zusätzlich zu dieser Kurskreiselfunktion können beide NDBs auf dem Instrument angezeigt werden, da dieses



mit zwei Zeigern versehen ist und so eine Kreuzpeilung zulässt. In unserem Fall zeigt die Kompassrose, das kleine Dreieck (luberline), den Steuerkurs mit HDG von 340° an. Der schmale gelbe Zeiger (single Pointer) zeigt mit der Nadelspitze das QDM 068° zur Bodenstation an. Der breitere Zeiger (double pointer) zeigt mit dem Nadelende das QDR 186°, von der Bodenstation weg, an. Im Sendegerät im Cockpit muss die entsprechende Frequenz der Bodenstation eingestellt werden, welche aus der Flugkarte zu entnehmen ist. In unserem Beispiel wurde Basel BM auf NAV-1 410 kHz und Grenchen GRE auf NAV-2 550 kHz gesetzt. Zur Identifikation der Sendestation werden zwei oder drei Morsebuchstaben ausgestrahlt, welche alle 30 Sekunden wiederholt werden. Deshalb musste man zum Erwerb der Radiotelefonie (Funklizenz) auch noch das Morsealphabet kennen. Würde man nun stur der Nadel nachfliegen und keine entsprechende Windkorrektur vornehmen, so würde man spiralförmig, in einer sogenannten Hundekurve, zur Station fliegen.

In einem kegelförmigen Bereich über der Sendestation ist keine zuverlässige Richtungsermittlung möglich. Auch beginnt bei der Annäherung zur Station die Nadel unruhig zu werden. Von diesem Moment an ist der Kurs beizubehalten, mit welchem man bis anhin geflogen ist. Eingeleitete Korrekturen sind zu unterlassen. Nach dem Überflug dreht die Nadel um 180° und zeigt nun rückwärts zur Station. Erst dann, wenn eine eindeutige Richtungsanzeige vorliegt, kann eine eventuelle Kurskorrektur vorgenommen werden. Auch wenn diese Navigation nicht sehr präzise ist, handelt es sich um das älteste und einfachste Instrument zur Navigation der damaligen Zeit. Heute mit den Satelliten kein Vergleich, da auf den Meter genau Position, Höhe, Distanz und Geschwindigkeit angezeigt werden kann. ■

Nicht ganz unerwartet aber trotzdem fassungslos, ist sein Platz nun leer. Anfangs Januar ist Herbert Flückiger 67-jährig in seinem Zuhause verstorben. Ein begeisterter Fan und Freund unserer Antonov. Er erzählte und schwärmte im Familien- und Freundeskreis immer wieder davon, wie schön es sei, die Antonov fliegen zu sehen, aber noch viel schöner mitzufliegen. Ein Flug mit der ganzen Familie war schon geplant, inklusive einer Schlaufe über dem „Heimetli“. Leider konnte er diesen selber nicht mehr miterleben. Dies hatte aber die Familie und speziell den Schwiegersohn bewogen, zu Ehren von Herbert, die An-2 als „Missing Man“ über seinem Lieblingsort fliegen zu lassen. So versammelten sich an diesem schönen aber kalten Wintertag die Familie, Freunde und Kollegen am südlichen

Waldrand von Wangenried, beim „Eggebänkli“, und nahmen Abschied. Eine Trauerfeier mit bewegenden Worten für Herbert fand an diesem Ort statt, wo er gerne verweilte und sich entspannen konnte. Der Hinschied von geliebten Menschen macht einem immer wieder bewusst, wie schnell und unerwartet jemand aus dem Leben gerissen wird. Wie von den Angehörigen gewünscht, tauchte am Schluss der Gedenkfeier die



Antonov am Horizont auf. Der AVS durfte ihm seine letzte Ehre erweisen. Die An-2 drehte einige Schleifen über der Trauergemeinde, bevor sie im Tiefflug, mit den Flügel wackelnd, wieder im tiefblauen Winterhimmel verschwand. ■

Grenchen – Hangar 31

9. APRIL 2016

Anlässlich der ersten Generalversammlung des Vereins „Hangar 31“ betonte der Präsident, dass die grosse Vision des Vereins ein Museumshangar auf dem Gelände des Flughafens Grenchen sei. Hier sollen die fliegenden und historischen Zeitzeugen einen festen Platz erhalten. Die Dewoitine D 26, einst im Dienste der Schweizer Luftwaffe, als 286 immatriku-

liert, konnte erneut nach Grenchen geholt werden. Bereits in den frühen 50-iger Jahren diente dieses Flugzeug der Segelfluggruppe Grenchen als robuster „Segelflugzeugschlepper“. Seit dieser Rückkehr durfte die Dewoitine schon zu diversen Anlässen im In- und Ausland starten. Im Anschluss an die Generalversammlung enthüllte der Kommandant der Fliegerkompanie 18 das neu aufgemalte Stafelabzeichen, welches die Verbundenheit zur Kompanie zeigt. In den 30-iger Jahren flog diese Einheit mit Dewoitine Flugzeugen. Nach einer fei-

erlichen Zeremonie war „Foto-Shooting“ angesagt. Da nicht nur einer, sondern gleich zwei Dutzend, dieses Ereignis in der Luft photographisch festhalten wollten, konnte die Antonov problemlos zweimal gefüllt werden. Vorgängig musste noch Papier und „Mister Proper“ her, galt es einen klaren Durchblick durch die Bullaugen zu haben, um auch gute Bilder von der D 26 und dem Piloten Paul Misteli zu erhalten. Schon kurz nach dem Start waren die sechs Fenster von den 12 Fotografen in Beschlag genommen. Ein Gedränge, wie beim Ausverkauf, um möglichst das beste Bild schiessen zu können. Nicola, der Sohn von Paul Misteli, setzte noch einen drauf: er ergänzte die Formation mit unserem Stinson L-5 HB-TRY. Die Bezeichnung „Hangar 31“ wurde symbolisch vom Baujahr 1931 des Flugzeuges übernommen. Auch der Flugplatz Grenchen wurde in demselben Jahr gegründet. ■



Ungarn – einmal nicht wegen der „Anna“

16.-20. MAI 2016

DA WIR FÜR DIE ANTONOV zu einem neuen ungarischen Wartungsbetrieb gewechselt haben, wird der Ungarnflug überflüssig. Man glaubt es kaum, die ungarischen Mechaniker kamen für die Jahreskontrolle und Luftamtabnahme unserer HA-ABA nach Grenchen. Damit wäre der Bericht „Ungarnreise“ eigentlich schon beendet. Es waren jedoch wieder genügend Interessenten, welche sich das vorgesehene Datum bereits vorreserviert hatten und sich auf diesen Trip schon sehnhchst freuen. Da kein fixes Datum eingehalten werden musste, entschloss man sich, trotzdem eine Ungarnreise durchzuführen. Bedingung war, dass stabiles Wetter für Hin- und Rückflug vorhergesagt waren. Wie könnte es anders sein, wenn man nicht zwingend gehen muss, herrscht schönstes Reisewetter, keine Wolke weit und breit und in Wiener-Neustadt scheint der Wind fast eingeschlafen zu sein.

An diesem Montagmorgen stand die „Tante Anna“ mit ihren Traummassen 18-15-5,5, 18 Meter Spannweite, 15 Meter Länge und 5,5 Tonnen schwer in Grenchen bereit zum Abflug nach Ungarn. Nach einem Flug von 4 ½ Stunden, auf den spartanischen Blechsitzen, wird der „Hinterteil“ schon arg strapaziert, sodass man froh ist, aussteigen zu können. Nach der Ankunft in Kaposvár stehen zu unserem grossen Erstaunen die Mietautos schon bereit. Wenn nur immer alles so wie am „Schnürchen“ klappen würde! Nach dem Zimmerbezug, italienisch duschen, in Rekordzeit zum Abmarsch bereit ins schon traditionelle Restaurant „Corso Éterem“ zum Bier und anschliessendem Abendessen. Die Müdigkeit ist langsam zu spüren und das bevorstehende Besichtigungsprogramm vom AVS, welches wir aus der

Vergangenheit, bezüglich Stress, längst kennen, ist nicht zu unterschätzen. Deshalb verzichtet man auf das Nachtschwärmerleben und geht lieber zu Bett. Am nächsten Tag bewegen sich die Autos in Richtung Plattensee. Unterwegs ein Wegweiser: „Freilichtmuseum mit Bogenschiessen“. Rasch disponiert unser Reiseführer um. In „Windeseile“ wird alles angesehen, die Pfeile werden verschossen, ein Gruppenfoto als Beweis, dass alles besichtigt ist und schon sitzen wir wieder in den Autos. Durch das Hinterland führt eine unwegsame Strasse auf einen bewaldeten Vulkankegel, auf dem sich die grösste Friedens-Stupa in Europa befindet. Ein 30 Meter hohes, schneeweisses budistisches Heiligtum, das 1993 vom Dalai-Lama eingeweiht wurde. Zurück



zur Hauptstrasse, weiter nach Sümeg. Schon aus der Ferne taucht hoch und unübersehbar die grösste und besterhaltene Burgruine der Gegend auf. Der beschwerliche Fussmarsch zur Burg lohnt sich auf jeden Fall, bietet sich doch eine einmalige Rundschau über das ganze Gebiet. Auf dem Rückweg ein „Boxenstopp“ im historischen Städtchen Keszthely. Für die „neuen“ Ungarnreisenden eine kurze Besichtigung des Festetics Palace, während sich die andern hinter ein kühles Bier setzen. Anschliessend Weiterfahrt zum obligatorischen

Weingutbesuch von Thomas Burkhalter, mit einer ausgiebigen Degustation. Den Abschluss bildet das traditionelle Abendessen im Restaurant Loki auf der Heimreise. Am nächsten Morgen fahren wir nach Héreg zu Karl Biercak. Auch dieses Jahr werden wir herzlich emp-



fangen und sind gespannt, wie weit die verschiedenen Flugzeugprojekte vorangekommen sind. Die Fokker F-13 befindet sich im hinteren Hallenteil, denn es harzt mit dem Geld für den Aufbau. An dessen Stelle steht nun eine Junkers Ju-87 „Stuka“, deren Form bereits zu erkennen ist. Schon erwartet uns der nächste Termin im Tal der Gödöllöer Hügellandschaft, wo uns eine spektakuläre Reiteraufführung erwartet. Im Anschluss daran lassen wir uns im dortigen Restaurant mit ungarischen Spezialitäten verwöhnen. Auf der Fahrt nach Budapest ein kurzer Halt beim königlichen Schloss Gödöllő, bestens bekannt durch Sissi. Ein Steinwurf daneben können wir von einem Aussichtspunkt das Gelände der Formel 1-Rennstrecke Hungaroring sehen. 10 km entfernt liegt Dunakesi, der Ort, von wo wir unsere „Anna“ vor 16 Jahren gekauft hatten.

Am nächsten Vormittag ein Einkaufsbummel in der Fussgängerzone von Budapest, mit dem obligatorischen Abstecher in die schöne Markthalle, bevor wir uns wieder in Richtung Kaposvár bewegen. Beim heutigen Abendessen bei Agnes wurden wir, nach allen Regeln der Kochkunst, verwöhnt. Wer je hier zu Besuch war weiss, wie da aufgetischt wird, bis sich die Tische biegen. Denn die familiäre Fürsorge drückt sich über reichhaltiges Essen aus. Ein fröhlicher Abend neigt sich zu Ende, damit auch unser Aufenthalt in Ungarn.

Am nächsten Vormittag der Transfer zum Flugplatz, wo uns ein problemlos, und wettermässig schöner, Rückflug nach Grenchen erwartet. Nach dem Motto, wenn Engel reisen lacht der Himmel. Damit können wir das Kapitel Ungarnreise 2016 glücklich abschliessen. ■



XVIII. Antonov 2-Treffen in Gera

13.-14. AUGUST 2016

von Bisig Osi

SAMSTAG 13. AUGUST 2016. Herrliches Flugwetter erwartet uns. Um 08:30 Uhr heben wir bei wolkenlosem Himmel und fast Windstille mit unserer „Anna“ in Grenchen ab. Die Sicht ist ausgezeichnet und so fliegen wir der Jurakette entlang. In der Nähe von Leibstadt, über den Rhein, in Richtung Gera. Von Zeit zu Zeit informiert uns Christoph über Sehenswürdigkeiten, wie z.B. die „Sauschwänze-Bahn“ bei Bamberg, militärisches Übungsgelände, alte Städte, Burgen oder ehemalige US-Flugplätze. Nach Bamberg wird die Luft etwas turbulenter. Wir überfliegen ein riesiges Open Air Gelände: Das „20. Sonne - Mond - Sterne - Elektro-Festival“ an der Talsperre vom Bleilochsee. Haupttri-



bühne, Nebenbühnen, Vergnügungspark und hunderte von Zelten bieten aus der Luft einen spektakulären Anblick. Dasselbe Spektakel haben wir auf unserem Flug vor 7 Jahren auch schon gesehen. Nach gut drei Stunden Flug landen wir in Gera-Leumnitz, wo schon acht hochglanzpo-



lierte Anna's stehen. Wir werden eingewiesen und freundlich empfangen. Nachdem wir unser Gepäck im Flughafengebäude deponiert haben, widmen wir uns ganz dem Flugbetrieb. Sofort werden unsere Piloten vom Organisator für Rundflüge angesprochen, da bereits zahlreich Interessierte in Schlange stehen. Während Dubler's ihre Rundflüge absolvieren, geniessen wir fliegerische Höhepunkte wie Akroflüge, Fallschirmsprünge, Segelflugzeug-Doppelschlepp



mit Wilga. Die Attraktionen: Ein Fallschirmsprung aus einer offenen Zlinn. Im Scheitelpunkt des Loopings lässt sich der Springer aus dem Sitz fallen und die Zlinn unternimmt danach einen nervenkitzelnden Vorbeiflug. Eine weitere Überraschung, die unangemeldete Ankunft und später wieder startende North American T-28 „Trojan“.

Dann der lang erwartete Höhepunkt des Tages, der Formationsflug mit allen anwesenden An-2. Der Formationsflug von 2009, mit 23 Teilnehmern, konnte bei weitem nicht erreicht werden. Dafür ist das Pilotenbriefing umso länger und der Flug wird dann trotzdem anders ausgeführt. Noch wollen einige Passagiere mit der ungarischen

An-2 aus der Schweiz fliegen. Da das Nachtessen im Hangar aber schon angesagt ist, müssen diese auf den morgigen Tag vertröstet werden. Gemütlich sitzen wir beim Nachtessen im Hangar, plaudern mit anderen Crewmitgliedern, Akropiloten und Flugbegeisterten, bis es dunkel wird. Da die Musik immer lauter spielt, wird der Wunsch geäussert, ins Hotel zu fahren. Nach dem Einchecken genehmigen wir an der Hotelbar noch einen „Schlumi“ und legen uns schlafen.

Am nächsten Morgen, nach reichhaltigem Frühstück, beschliessen einige, noch Sehenswürdigkeiten von Gera zu besichtigen, wie z.B. die Höhlenbrauerei, während die anderen schon zum Flugplatz fahren. Eigentlich ist kein grosses Programm mehr angesagt aber trotzdem kommen viele Leute auf den Flugplatz. Für Dubler's sind nochmals Rundflüge angesagt. Die von gestern auf heute vertrösteten Passagiere kommen nun doch noch zu ihrem Flug, wobei Zusätzliche noch einen Sitz in der An-2 finden. Gegen Mittag lichtet sich das Feld der Antonov's. Eine nach der andern begibt sich auf den Heimflug. Nach dem Mittag starten auch wir als eine der Letzten. Von einer einheimischen „Anna“ werden wir noch ein Stück begleitet, was für Fotoaufnahmen willkommen ist. Nach dreieinhalb Stunden Flug landen wir in Grenchen, wo zu unserem Erstaunen zwei vor uns gestartete Antonov stehen, so ergibt sich in Grenchen noch ein „Mini-An 2-Treffen“. Nach einem kurzen Drink im Flughafenrestaurant geht's per Auto wieder heimwärts. Schön war's – bis zum nächsten Mal!

FALRA Mitglieder beschnuppern einen anderen Traktor, den Traktor der Lüfte.

3. SEPTEMBER 2016

von Krell Hansjörg

AM SAMSTAG, DEN 3. SEPTEMBER 2016 war der Tag gekommen, als 55 Mitglieder des Vereins *FALRA* (Freunde alter Landmaschinen Sektion Aargau) sich nicht nur mit erdgebundenen Oldtimer -Traktoren, sondern auch mit einem Traktor der Lüfte, beschäftigten.

Anlässlich unserer diesjährigen Generalversammlung vom 15. Januar haben wir eine Bedarfsumfrage, über das Interesse eines Rundfluges mit der Antonov An-2, gestartet. Unser Verein kann dieses Jahr das 25-jährige Jubiläum feiern. Aus diesem Anlass versuchten wir vom Vorstand, unseren Mitgliedern diesen Flug als Jubiläumsflug schmackhaft zu machen. Wir vom Vorstand durften noch an diesem



Abend feststellen, dass ein Bedürfnis vorhanden ist. 20 anwesende Mitglieder an der Generalversammlung haben ihr Interesse schriftlich bekundet. Nun ging es um die Festlegung der Jahresaktivitäten in unserem Verein. Im schriftlich verfassten Jahresprogramm wurde dann unter anderem auch dieser, auf den 3. September 2016 datierte, Flug ausgeschrieben. Im Jahresversand wurde ein „Mailing“ mit den entsprechenden Detailangaben wie Flugzeugbeschreibung, Flugdauer, Route, Preis, Dienstleistungen usw. präsentiert. Nach Ablauf der Anmeldefrist stellten wir überraschend fest, dass sich 55 Personen definitiv für dieses Angebot angemeldet haben. Nun war die nächste Sorge, ob uns der Wettergott an diesem festgelegten Datum zur Seite stehen wird. Wir waren guter Hoffnung, denn wenn Aargauer

reisen, dann lacht der Himmel. Und so war es dann auch an diesem 3. September 2016. Unsere Wünsche wurden erfüllt. Das Fassungsvermögen der Antonov An-2 beträgt 12 Personen, plus die 2 Piloten. Um an diesem Tag alle 55 Vereinsmitglieder bedienen zu können, waren 5 Flüge notwendig.

Bei strahlendem Sonnenschein, begleitet von wenigen Schleierwolken, konnte um 10.00 Uhr mit dem ersten Flug gestartet werden. Schon beim Anblick der nostalgisch wirkenden An-2 kamen bei einigen



Mitgliedern gemischte Gefühle auf. Beindruckend haben einige Teilnehmer die Startphase des 9 Zylinder Sternmotors miterlebt. Schon dieses Prozedere war für viele

sehr beeindruckend. Die Flugroute führte über den Bielersee, Murtensee, Freiburgenland, Jaunpass, Berner oberland, Brienersee, Emmental und zurück nach Grenchen. Die Flugzeit betrug 70 Minuten und bot wunderbare Aussicht über unsere verschiedenartige Landschaft und deren Bergwelt. Mit der Landung um 18.30 Uhr endete der letzte Flug unserer Jubiläums-Flugveranstaltung.

Beobachtete man die vom Flug zurückgekehrten Personen, so stellte man fest, dass alle beeindruckt und zufrieden im Flughafen-Restaurant kühle

und erfrischende Getränke genossen. Beim gemütlichen Zusammensein hatten alle Gelegenheit, ihre Eindrücke und Erlebnisse untereinander auszutauschen. Ein Passagier gab zum Ausdruck, er sei erschrocken, als er den Türgriff am Flugzeug wahrgenommen habe. Sein erster Gedanke: das sieht ja eher aus, wie ein gekrümmter Nagel. Ein anderer meinte, die Einstiegstüre wirke eher wie aus Papier, wenn die nur nicht aus den Angeln fällt. Für einige Teilnehmer war das der erste Flug in ihrem Leben. Sie bestiegen das Flugzeug mit gemischten Gefühlen, waren aber nach der Landung voll begeistert. Beeindruckend für mich war die Betankung. Sicher bewegte sich der Tankwart Christoph Dubler auf dem Oberflügel der An-2, um die sich in den Flügeln befindenden Benzintanks zu füllen. Ob dies den neusten EU-Normen entspricht? Wir möchten uns bei den beiden Piloten Hansruedi Dubler, Bruno Kugler und beim Organisator Christoph bedanken. Allen Teilnehmern wird dieser Tag in bester Erinnerung bleiben. ■



ZUM 50-JÄHRIGEN JUBILÄUM des Schweizerischen Aerophilatelisten Vereins (SAV) gratuliert die Schweizerische Post am 8. September in Wichtrach mit einer Sondermarke und wünscht dem Verein weiterhin „guten Flug“! Der Begriff Aerophilatelie setzt sich aus den zwei Wörtern „Aero“ (Luftfahrt) und „Philatelie“ zusammen. Zur Philatelie gehören nebst dem Sammeln von Briefmarken und anderen Postwertzeichen auch das Forschen über Briefmarken, Beförderungsarten der Briefe und deren Poststempel.

Aerophilatelistische Sendungen werden stets mit einem Luftfahrzeug befördert, wie Flugzeuge, Zeppeline, Ballone oder Helikopter. Ein Teilbereich der Philatelie ist das Sammeln von Belegen. Bei meist älteren

reichen Sammlungen und betten sie in einen historischen Kontext ein.

Wie anders könnte es sein, dass der SAV die Post überzeugen konnte, diesen Ausgabetag mit einem Postflug zu verbinden. Natürlich hatten die Verantwortlichen, Heinz Berger, SAV Präsident und Alfred Ramseier, beide auch Mitglied des AVS, gleich ein geeignetes Postflugzeug ins Auge gefasst: Ein Zeuge aus vergangener Zeit, die Stinson L-5, die in den fünfziger-Jahren auf dem Belpmoos als Segelschleppflugzeug eingesetzt war, dürfte das richtige Transportmittel, für die philatelistische Fracht von Bern nach Grenchen, sein. Einzig das Wetter könnte dabei ein Hindernis werden. Doch bei prächtigem Spätsommerwetter starteten wir mit der Stinson von Grenchen nach Bern, um den betreffenden Postsack nach Grenchen zu befördern. Die Belege hatten den Ausgabestempel Wichtrach 8. 9. 2016 und erhielten nach dem Flug den Ankunftsstempel Grenchen. Mit einem Zusatzstempel über die Strecke, Flugzeugtyp und Pilotennamen wurden die Belege ergänzt.

Für Nichtphilatelisten ist das Erzählenswerteste nicht etwa der Flug, sondern die Abfertigung auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos. Vor dem Verlassen des Flugzeuges sofort die Leuchtwesten anziehen, um das Rollfeld betreten zu dürfen. Dann oh Schreck, am Schalter stellt man fest, dass die Stinson im Mösli-Computer nicht existiert, man müsse sich deshalb etwas gedulden. Ein Kaffee oder Wasser wird offeriert, die Minuten verstreichen langsam. Auf einmal wird nach der Kreditkarte gefragt, man werde den Betrag später einfordern, da das Ganze mehr Zeit benötige als angenommen, aber so könne man doch den Rückflug antreten. Der zweite Streich folgt sogleich. Nun gilt es sage und schreibe, sich noch einer Leibesvisitation, dem Security Check zu unterziehen. Gürtel und Uhr entfernen, Geldbörse und Mobiltelefon auf das Band legen. Der Metalldetektor löst einen Alarm aus. Ach, die Hausschlüssel in der Hosentasche! Erneut durch den Detektor, es sind nicht die Schlüssel, aber man lässt es bleiben. Dieses ganze Prozedere hat beinahe so lange gedauert, wie der „Hüpfen“ von Grenchen nach Bern. Auf dem Weg zum Flugzeug wird mir bewusst, dass ich seit der Ankunft immer im Blickfeld dieser Securitypersonen stand. Ich frage mich, ob eine solche Sicherheitskontrolle wirklich sinnvoll ist. Hätte ich das befürchtete Sprengmaterial nicht schon in Grenchen zuladen können? Zur Erinnerung und als Beweis für den SAV „schiesse“ ich noch ein Foto mit Postsack und Flugzeug. Die exklusiven 1500 Exemplare wurden wirklich am Ausgabetag befördert. Nun schnell alles einpacken, Start auf der Piste 32. Mit Kurs Richtung Grauholz lässt mich der Kontroller auf dem kürzesten Weg nach Grenchen fliegen. Wenn manchmal auch auf unserer Homebase Grenchen manches unerklärlich scheint, so bin ich froh, nicht vor jedem Flug mit solch einer Kontrolle belästigt zu werden. Dies würde nicht nur viel Zeit, sondern auch die Nerven beanspruchen. Die limitierten Belege können bei der Post CH AG, Poststelle und Verkauf, Briefmarken und Philatelie, Wankdorffallee 4, 3030 Bern bezogen werden.



ren Belegen können dank der Poststempel Abgangsort, Transit, Ankunft, der Laufweg und auch die Laufzeiten bestimmt werden. Dank der modernen Technik können heute weitere Zusatzinformationen wie Flugzeug, Pilot oder Route im PC abgerufen werden. Geschichtliche, geografische, politische und flugtechnische Hintergrundinformationen ergänzen die oft umfang-



Motorenklang vom Feinsten

10. SEPTEMBER 2016

AUF DEM FLUGPLATZ HAHNWEIDE findet eine der traditionsreichsten Oldtimerveranstaltung statt. Seit mehr als 34 Jahre pilgern die Liebhaber historischer Luftfahrzeuge zu diesem Grasplatz südöstlich von Stuttgart. Ein Tip vorweg für Alle: Um einfach und schnell zum Segelfluggplatz Hahnweide zu gelangen, benutzen Sie die Antonov des AVS!

Flugzeugfans und Piloten alter (betagter) Flugzeuge können aufatmen, nach einer Zwangspause findet das Oldtimer-Treffen 2016 (OTT 16) wieder statt. Wo sonst im deutschsprachigen Raum finden Sie ein „Flieger-Freilichtmuseum“ mit so vielen unterschiedlichen Klassikern aus der Frühzeit der Luftfahrt? Die Hahnweide ist eben nicht nur eine Airshow, sondern



ein Mekka für Aviatikfans. Auf dem Flugfeld können Sie die herrlichsten Exemplare luftfahrttechnischer Entwicklungen bewundern. Das beste Beispiel dafür ist der Schwede Mikael Carlson. Mit seinem filigranen Bleriot XI, Baujahr 1909, riskiert er viel und zeigt, welch Wagemut die damaligen Piloten in solch zerbrechlichen Konstruktionen hatten.

Die besondere Stärke des Oldtimertreffens sind die Flugvorführungen. Ein breites Spektrum von Jagdflugzeugen vergangener Epochen, das Drehen der Propeller und der Sound der Kolbenmotoren. Schon die Maschinen am Boden zu bestaunen ist lohnenswert, aber erst das Starten der Motoren und die Flüge sorgen so richtig für Gänsehaut. Seit den frühen Morgenstunden sind unzählige Schaulustige zum Flugplatz gepilgert und es werden immer mehr – ihre Augen sind in den Himmel gerichtet. Ein Highlight des Tages steht an, der Nachbau eines der ersten

deutschen Düsenflugzeuge, der Messerschmitt Me262 ist angesagt. Eigenartig der „Sound“ des Düsenflugzeuges zu hören, wo sonst nur pferdestarke Motoren zu hören sind. So fremd muss es damals auch beim Erscheinen der ersten Düsenflugzeuge gewesen sein. Weiter geht die Show mit ehemaligen Gegner der Luftwaffe: P-51 Mustang und Spitfire MkX-VI. Im Tiefflug überfliegen sie den Platz, ziehen steil zum Himmel, um gleich wieder in kühnem Sturzflug hinunterzustechen. Nach

der Landung werden die Piloten mit Beifall und schwenkenden Taschentüchern empfangen. Bereits kündigt die Stimme des Speakers die nächsten Vorführungen an und die Köpfe der Zuschauer richten sich wie „gesteuerte Marionetten“ gegen den Himmel und lösen Begeisterung aus. Nicht nur die „Flightline“ der PS-starken Warbirds wie Mustang, Spitfire, Hurricane, Jak und wie sie alle heißen sind eine Augenweide, auch die über 350 Gastflugzeuge aus den verschiedensten Ländern sind beachtenswert. Darunter befinden sich nicht weniger als sieben „Annas“, wovon auch die Unsere für einen Tagesbesuch angereist ist.

An diesem Samstag gab es viel Sonne bei meist

wolkenlosem Himmel. Die Sonne brennt ohne Erbarmen auf das Feld ob der Hahnweide. Gnadenlose 30 Grad zerren an der Kondition und Ausdauer der Besucher. Selbst über die Lautsprecher wird man ermahnt, genügend Flüssigkeit einzunehmen. Ein beissender Geruch von Abgasen und Flugbenzin liegt in der Luft, als wieder einer der unzähligen Oldtimermotoren gestartet wird. Das Oldtimer-Treffen lässt das Herz jedes Flugzeugfans höher schlagen! Wenn der Anlass zu Ende ist, freut man sich schon wieder auf den nächsten, der in zwei Jahren stattfinden wird.

Für unseren Rückflug erhalten wir ein Zeitfenster um 16.30 Uhr. Trotzdem verzögert sich der Start, da noch Vorführungen stattfinden. Am Pistenanfang stauen sich schon zahlreiche Gastflugzeuge, welche den Heimflug antreten wollen. Endlich ist es soweit. Vor uns startet eine An-2, mit welcher wir einen kurzen Patrouillenflug vereinbart haben. Also für unsere Passagiere ein weiteres freudiges Erlebnis, das jeder fotografisch festhalten will. Glücklicherweise geht damit ein erlebnisreicher Tag dem Ende entgegen. ■



AAA – Oooh! Zum exklusiven Kreis der Banken mit Triple-A-Rating für Sicherheit und Bonität gehört die Zürcher Kantonalbank seit Jahren.

Besuchen Sie uns auf www.zkb.ch

Die nahe Bank  Zürcher Kantonalbank

Airmax Swiss

Heizsystemreinigung & Energieberatung

Airmax Swiss unterstützt den Antonov Verein Schweiz und den Erhalt von Nostalgischen Flugzeugen. Unser Team wünscht allzeit guten Flug.



Airmax Swiss GmbH
Heizsystemreinigung &
Energietechnik
Pünten 4
8602 Wangen bei
Dübendorf
Tel: 0848-848-828
info@airmaxswiss.ch
www.airmaxswiss.ch

Wir sind die Spezialisten für die Reinigung, den Unterhalt und die Sanierung von Bodenheizungen.

Wir sind ein erfolgreiches Unternehmen, das Ihre Heizungsprobleme schnell und zuverlässig nachhaltig lösen kann. Unserer Reinigungs und Versiegelungsverfahren einzigartig ist in Schweiz und bietet Ihnen eine langfristige Garantie.



Schmutzig

Gereinigt

Versiegelt



BEST WESTERN
airporthotel
 grenchen

- 44 Hotelzimmer (mit Fön, High-Speed-Internet ADSL, TV-Flachbildschirm, Telefon)
- Rôtisserie (Speisesaal), Restaurant, Pizzacorner, Fly-in-Bar
- Aussichtsterrasse für Apéros
- 120 Gratisparkplätze für unsere Gäste
- Bankett- und Cateringservice
- Sitzungs- und Seminarräume
- Täglich offen

welcome on board

Best Western airporthotel grenchen Familien Traub Flughafenstrasse 123 CH-2540 Grenchen	Tel. +41 (0)32 654 70 70 Fax +41 (0)32 654 70 80 info@airporthotel.ch www.airporthotel.ch	Restaurant Spisesaal Pizzacorner Fly-in-Bar	Seminars Events Fun Sports
---	--	--	-------------------------------------

Pallaton www.jowissa.com



- 45 mm Durchmesser
- Rostfreies edelstahlgehäuse
- Echtlederband mit kontrastnaht
- Leuchtzeiger
- Chronograph
- Datumsanzeige
- 5 ATM Wasserdichte



Kommen Sie auf unsere Seite.



Sieger im Leistungsvergleich /

Mit einer Motorfahrzeugversicherung der AXA Winterthur profitieren Sie vom besten Gesamtpaket – wie der unabhängige Leistungsvergleich des FIC* zeigt.

- ✓ Bonusschutz für alle Kunden
- ✓ Pannenhilfe in der ganzen Schweiz
- ✓ Beste Parkschadenversicherung
- ✓ Effiziente Schadenabwicklung

Jetzt Offerte beantragen:

AXA Winterthur
 Generalagentur Urs Schweizer
 Rudolfstrasse 1, 8401 Winterthur
 Telefon 052 224 26 26
 Fax 052 224 26 27
 urs.schweizer@axa-winterthur.ch
 www.axa-winterthur.ch/winterthurmord



* Vergleich durch FIC Finance & Insurance Center - www.fic.ch

Grenchen
 Airport

*... Ihre Destination für
 Schulung,
 Business und
 Freizeit !*

www.airport-grenchen.ch
 +41 (0)32 396 96 96





HA-ABA

MILITÄRFLUGPLATZ PAYERNE: Zwei Kampffjets des Typs F/A-18 Hornet stehen am Westende der Startbahn. Im Abstand von zehn Sekunden heben die Maschinen ab, 15 Grad beträgt der Abflugwinkel. Ein gefühlter Wimperschlag später ist vom Flugplatz bereits nichts mehr zu sehen. Eine erste Kurve bei rund 700 km/h, dann eine zweite, ein sechsfaches Gewicht drückt auf den Körper. Der Anti-G-Anzug füllt sich mit Pressluft, um das Absacken des Blutes in die untere Körperhälfte zu verhindern. Der Druck unter der Beschleunigung ist gewaltig, Bein- und Bauchmuskulatur werden gefordert, alles spannt sich reflexartig dagegen. Ein

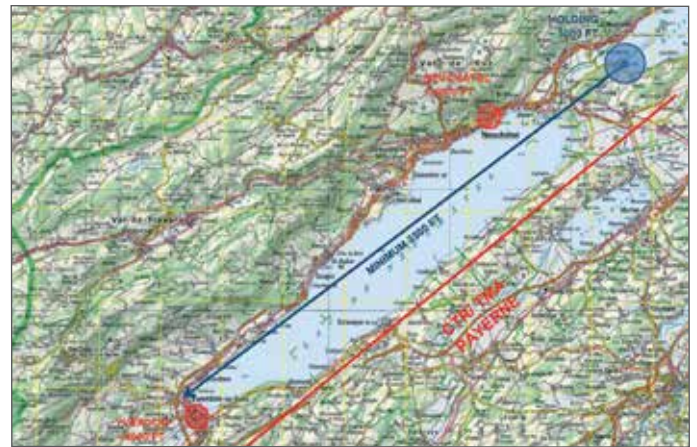


Gefühl, das schwer zu beschreiben ist. Das Atmen wird schwer, das Herz rast. Adrenalin schießt ins Blut und die Landschaft prescht am Cockpit vorbei. Unten ist bereits der Nobelferienort Gstaad zu erkennen, rechts die Startbahn des Flugplatzes Saanen, hinten Saanenmöser, der Übergang nach Zweisimmen. Man ist im Einsatzgebiet angekommen. Rund 60 km misst der Radius des Perimeters zwischen Martigny und Luzern, in dem es gilt, den Flugverkehr ohne Fluglotsen (den sogenannten Tactical Fighter Controller) zu überwachen. Wer unbefugt in diesen Luftraum eindringt, bleibt nicht lange alleine am Himmel. Die zwei F/A-18 Hornet gehen „auf die Jagd“, um die Lufthoheit zu wahren. Auf dem Radar vom Mission Comander, Alain von Büren, erscheinen vier Punkte, welche es zu identifizieren gilt. Auf einer Höhe von rund fünf Kilometer fängt die Überwachungspatrouille diesen Viererverband, gebildet aus vier

F/A-18, ab und nähert sich von hinten, um in eine optimale Position zu gelangen für einen theoretischen Abschluss. Gefordert wird der Mission Comander betreffend Abbruch der Übung, in Bezug auf Treibstoffvorrat und der notwendigen Zeit, um pünktlich über Erlach, dem zweiten Treffpunkt zu sein.

Anhand des „Combined Interrogator Transponder CIT“ kann das neue Ziel erkannt werden. Aus ungefähr 10 km Distanz werden die zwei Flugzeuge visuell erkannt. Es handelt sich um eine Cessna und eine Antonov An-2. Nun gilt es die Geschwindigkeit auf 240 km/h runterzutrimmen, um rechts neben die Antonov fliegen zu können. Gemächlich, wenn man bedenkt, dass die Jets kurz zuvor mit beinahe 900 km/h unterwegs waren. Normalerweise handelt es sich um ähnliche Geschwindigkeiten bei zu identifizierenden Flugzeugen. In unserem Fall bedeutet dies aber für eine F/A 18 um ein extrem langsam fliegendes Objekt. Ob dies gelingen wird?

Langsam nähern sich die Hornissen auf Höhe der Antonov - die seitliche Distanz beträgt ca. 50 m - für den Wingman eine anspruchsvolle Angelegenheit, bei dieser minimalen Geschwindigkeit und grossem Anstellwinkel stabil im Verband zu fliegen und auf Anweisungen noch reagieren zu können. Eine nicht ganz einfache Aufgabe. Normalerweise



weise fliegt der Patrouilleur auf grosse Distanz, um seinen Führer zu sichern und jederzeit einsatzbereit zu sein. Für unsere gewünschten Fotos lassen wir für einmal das taktische Element vergessen. Für die beiden F/A-18 Piloten war diese Interceptionsübung eine lehrreiche Erfahrung, auch langsam fliegende Objekte identifizieren zu können. Zur grossen Überraschung für die Fotografen gibt es noch einen zweiten Vorbeiflug, bevor die zwei Hornissen mit ohrenbetäubendem Lärm, selbst im Cockpit unserer Antonov nicht zu überhören, in den jurassischen Himmel verschwinden.

Glücklich vor Freude, über das gelungene Treffen am Jurasüdfuss, drehen wir in Richtung Flugplatz Grenchen ab. Nach der Landung wollen Alle umgehend die „geschossenen“ Fotos begutachten. Für die Bewilligung dieser Interceptionsübung aber auch den beiden Piloten, welche dies ermöglichten, möchten wir uns im Namen des AVS nochmals bestens bedanken. ■



10 Jahre Burri Studiger AG – Ein kleiner Jubiläumsanlass

21. SEPTEMBER 2016

IM JAHR 2006 fusionierten die beiden Architekturbüros Studiger + Partner AG und Reto Burri, dipl. Architekt HTL/STV, zur Burri Studiger AG, Hausen AG. Zahlreiche Neubauten, Umbauten und Sanierungen im Wohn-, Gewerbe- und Industriebereich wurden seitdem realisiert. So feiert die Burri Studiger AG, mittlerweile mit 8 Mitarbeitern in Windisch ortsansässig, im Jahr 2016 ihr 10-jähriges Firmenjubiläum (weitere Infos zur Firma unter www.burristudiger.ch).

Als Dankeschön für die vielen interessanten Aufträge sollte unter den bisherigen Bauherren ein Antonovflug ausgelost werden. Dies an einem Ort, wo diverse Projekte realisiert wurden: Flugplatz Birrfeld.



Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft oder stärken den Teamgeist und so durften auch Mitarbeiter an den Flügen teilnehmen.

Um 16:30 Uhr begrüßte Reto Burri die ersten Gäste beim Apéro. Er versprach, dass die Flüge ein unvergessliches Erlebnis würden, er behielt Recht. Nachdem alle ihre Blase geleert hatten, ging es aufs Flugfeld zur „Tante Anna“. Die Beinfreiheit liess zwar etwas zu wünschen übrig, doch der Ausblick entschädigte uns dafür. Nach den Safety-Instructions und den üblichen Checks ging es auf die Startbahn. Der Shvetsov-Motor gab Schub – wobei schnell wurde es ja nicht. Mit kaum 100 km/h hob die Maschine ab. Nach einem Schwenker Richtung Süden flog die An-2 parallel zum Reusstal, über Bremgarten zum Kloster Muri, von da Richtung Wes-

ten zum Hallwylersee. Der tiefstehende Sonnenstand, die Wolken, die Hügelzüge und das Spiegeln vom See erzeugte beinahe eine Weltuntergangsstimmung. Jeder Fluggast hatte die Möglichkeit, dem Cockpit einen Besuch abzustatten und (fast) aus dem offenen Fenster zu winken, oder zumindest zu fotografieren. Über das Whynetal bis Aarau, von dort über den Bötzbühl zurück zum Birrfeld. Nach rund vierzig Minuten Flugzeit schwebte man wie auf einem Luftkissen zur Piste nieder. Am liebsten wäre man sitzen geblieben, so schön war es, doch die nächsten zwölf glücklichen Gewinner warteten schon ungeduldig, dass sie Platz nehmen durften. Auch nach dieser vollendeten Runde glitt der Oldtimer wieder sanft der Graspiste vom Birrfeld entgegen. Die Antonov startete zum letz-

ten Rundflug, diesmal in Richtung Frick, bis zum Hauenstein. Sanft ziehen sich die Hügel über die verschiedenen Fricktaler Dörfer. Diesmal waren Gäste an Bord, welche aus dieser Gegend stammten. Ihnen wollte man eine Freude machen und die Gelegenheit geben, das mit Burri Studiger erstellte Gebäude einmal aus ganz anderer Perspektive betrachten zu können.

Nach dem Flug hatte man noch Zeit für ein „Selfi“ und sich beim Organisator für die Durchführung und die gelungene Überraschung zu bedanken. Für den Rückflug nach Grenchen nahm das Team von Reto Burri wieder seine Sitzplätze ein und startete in die untergehende Sonne. Fast auf die Minute genau, zur bürgerlichen Abenddämmerung, setzten die Räder auf der Piste auf. Ein gut organisierter Anlass findet damit sein Ende, zurück bleiben viele schöne Erinnerungen. ■



von Peter Hans-Ulrich

FÜR DEN SAMSTAG, 24. SEPTEMBER war für Mitglieder und Bekannte der Seniorengruppe Thunersee ein Flug ab dem Flugplatz Grenchen vorgesehen. Oberstes Gebot war: Findet nur bei gutem Flugwetter statt! Also an die Arbeit! Mit Armin Weber haben wir ein langjähriges, und an Enthusiasmus kaum zu überbietendes, Mitglied des Antonov Vereins (AVS) in unseren Reihen, welcher mich darauf ansprach, „Du mir chönnte doch einisch zäme ga Flüge, i würd luege wie, wenn u was“. Für mich - auch Mitglied des AVS - war das auch ein Thema und ich meinte: „ja, ja, das organisiere mir“. Also waren die Chargen somit bereits zugeteilt. Armin war für den Flug und meine

tag voraus, was dann durchaus entsprach, jedoch nicht immer zutrifft. So besammelten wir uns in Thun zur gemeinsamen Anfahrt nach Grenchen. Zeitig vor Ort angekommen, warteten wir hemdärmlich auf der Terrasse des Flughafenrestaurants auf den Befehl zum Einsteigen. Christoph Dubler hat uns freundlich in Empfang genommen und uns den Ablauf erläutert. Meine Frau Emmi hat das ganze bis zum Abflug fotografisch dokumentiert. Einsteigen, anschnallen und ab in die Luft, denn der Motor brummte bereits verlässlich und war ebenso bereit. Über das Emmental flogen wir, mit Hansruedi Dubler als Piloten, dem Eiger, Mönch und Jungfrau entgegen,



Christoph erklärte uns laufend Sehenswertes und wo wir uns befanden. Dabei hatten alle die Gelegenheit, vorne neben dem Piloten Platz zu nehmen. Diese Nähe der Berge hinterliess bei jedem Passagier unglaubliche Eindrücke. Um den Eiger herum in den Kessel des Unteren Grindelwaldgletscher, danach ins Kandertal und nach einem kurzfristig besprochenen Abstecher in den Talkessel zum Öschinensee wurde der Rückflug auswärts durch

das Kandertal nach Grenchen in Angriff genommen, wo wir nach 1 ½ Stunden mit einer feinen Landung aufsetzten. „Super u idrücklech isch es gsi“ war der einhellige Tenor. Dieser Eindruck täuschte nicht, haben doch gleich zwei die AVS-Mitgliedschaft beantragt. Selbst für die Teilnehmerin Marianne, die erstmals - mit einem erst etwas mulmigen Gefühl - in einem Flugzeug sass und dann doch, schon bald nach dem Start, ihrer Begeisterung Ausdruck gab, war es ein Erfolgserlebnis und sie meinte: „das vergisse ig nie meh, da wär i de dumm gsi, weni i nid mit cho wär“. So muss, darf und soll es sein! Diese Zusammenfassung tönt nach mehr und so kann ich allen Lesern dieses Berichtes nur empfehlen, es der Seniorengruppe Thunersee gleich zu tun und einen unvergesslichen Flug mit der Antonov zu organisieren. Anlässe dazu (z.B. als Geschenk für Geburtstage, Jubiläen, usw.) gibt es ja genug und ist erst noch originell. ■



Wenigkeit für die Teilnehmer zuständig. Ich nahm die Mitgliederliste hervor und begann per E-Mail die Leute unter dem Titel: „Was meinsch, wär das o öppis für di oder euch beidi“ anzusprechen. Die Reaktionen waren unterschiedlicher Natur, doch erste Teilnehmer waren gefunden. An unserem „Brätlianlass“ im Juni konnte ich dann noch mündlich Werbung machen, was fruchtete. Die letzten der 12 möglichen Teilnehmer rekrutierten wir dann noch auf unserer mehrtägigen Reise ins Südtirol. Wie man bemerkt, eine aktive Seniorengruppe. Wir hätten auch noch Ersatzteilnehmer gehabt, die bei Abmeldungen in die „Lücken“ (Sitze der Anna 2) gesprungen wären.

Die Wettervorhersage zeigte schon am Montag gutes Flugwetter für den Sams-

tag voraus, was dann durchaus entsprach, jedoch nicht immer zutrifft. So besammelten wir uns in Thun zur gemeinsamen Anfahrt nach Grenchen. Zeitig vor Ort angekommen, warteten wir hemdärmlich auf der Terrasse des Flughafenrestaurants auf den Befehl zum Einsteigen. Christoph Dubler hat uns freundlich in Empfang genommen und uns den Ablauf erläutert. Meine Frau Emmi hat das ganze bis zum Abflug fotografisch dokumentiert. Einsteigen, anschnallen und ab in die Luft, denn der Motor brummte bereits verlässlich und war ebenso bereit. Über das Emmental flogen wir, mit Hansruedi Dubler als Piloten, dem Eiger, Mönch und Jungfrau entgegen,



Sonderpost – 50 Jahre „Tage der Aerophilatelie“

12. OKTOBER 2016

DER SCHWEIZERISCHE Aerophilatelisten-Verein (SAV) feiert vom 7. bis 18. Oktober 2016 im Verkehrshaus der Schweiz 50 Jahre „Tage der Aerophilatelie“.

Die Schweizer Post hatte zu diesem Jubiläum am 8. September eine Sondermarke herausgegeben, siehe Bericht Seite 8. Eingebettet in die Air & Space Days 2016 im Verkehrshaus erwartete die Besucher in Luzern, neben einer attraktiven Luftpost-Ausstellung, ein Sonderpostbüro und eine Händlerbörse.

Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts, kurz nach der Erfindung des Flugzeuges, wurde Post auf dem Luftweg befördert. Luftpostsendungen werden mit den verschiedensten Geräten in der dritten Dimension befördert. Schon 1919 gab es in der Schweiz versuchsweise eine erste Flugpostlinie: Zürich-Bern-Lausanne und zurück. Noch im gleichen Jahr musste jedoch der Betrieb, infolge geringem Interesse, wieder eingestellt werden. Erst Jahre später war es soweit. Es entstanden Passagier- und Postverbindungen innerhalb der Schweiz, die aber auch ins Ausland führten. Statt auf dem langsamen Landweg konnte so die Post rasch und sicher, mittels Flugzeug, den Empfänger erreichen. Für die damaligen Verhältnisse ein enormer wirtschaftlicher Vorteil. Für die Aerophilatelisten sind solche Belege, mit entsprechenden Marken und Stempeln, nicht nur ein gummiertes Stückchen Papier, es sind historische Dokumente, deren Laufweg und Laufzeit sich akribisch ermitteln lassen. In den Anfängen der Luftfahrt war das Wetter oft ein grosser Unsicherheitsfaktor, Flüge mussten

verschoben, umgeleitet oder gar abgesagt werden. Ein Sonderstempel auf dem Beleg dokumentierte solche Vorkommnisse. Heute ein eher seltener Fall.

Zurück zu den Tagen der Aerophilatelie. Wenn möglich wurden an diesen Anlässen ein Sonderflug durchgeführt. Zum 50-jährigen Jubiläum sollte es ein „Rundflug um die Schweiz“ geben, mit den verschiedensten Flugzeugtypen und mit Landeorten, wo Jahre zuvor Tage der Aerophilatelie stattfanden. Zum Einsatz sollten Segelflugzeug, Zivil- Militär- und Oldtimer Flugzeuge gelangen, eingeteilt in 9 verschiedene Etappen. Da die meisten Flüge unter Sichtflugbedingungen durchgeführt werden mussten, war das Wetter, neben den Postschalteröffnungszeiten, ein zusätzliches Kriterium. Der Wettergott versprach am Mittwoch, 12. Oktober einen goldenen Herbsttag. Die meisten Piloten entschlossen sich diesen Tag zu nutzen, um ihren Postbeutel auf der zugeeilten Strecke zu befördern. So nutzten auch wir mit der Antonov diese Gelegenheit, hatten wir doch auf unserer Strecke die Alpen zweimal zu überqueren, d.h. auf dem Hinflug nach Locarno und anschliessend zum effektiven Postflug Locarno – Sion. Da Sion in der Zwischenzeit für 1 ½ Monate geschlossen war, musste eine neue Destination gefunden werden, es war dies der Militärflugplatz Payerne. Mit an Bord waren neben Heinz Berger, dem SAV-Präsidenten, die beiden Patinnen der „Tage der Aerophilatelie“ Yvette Estermann, SVP Natio-



nalrätin, Ursula Schürmann, sowie einige unentwegte Philatelistenfreunde. Über Herbstwälder, die „verzuckerte“ Stockhornkette, kleine Scheidegg zum Grimselfpass, das Maggiatal hinunter, es war ein Bilderbuchflug. Mit „ciao“ hiessen sie uns im Ristorante Aeroporto willkommen. Pünktlich nach dem Mittagessen startete die Antonov zu ihrem eigentlichen Postflug nach Payerne. Ein hellbrauner Luftpostsack mit der Aufschrift „Post“ war mit an Bord. Darin befanden sich die 2700 frankierten Umschläge mit dem Sonderstempel 50 „Jahre der Aerophilatelie“ und einem Zusatzstempel mit Flugdaten. Nach dem Flug ein Foto vom Flugzeug und den Piloten, eine Kopie des Pilotenbuches zur



Bestätigung des durchgeführten Fluges, zwecks ergänzender und geschichtlicher Hintergrundinformation für die Sammler. Gleichentags flog auch Nicola Misteli mit unserer Stinson L-5 die Postflugteilstrecke Zürich (Speck-Fehrltorf) nach St.Gallen-Altenrhein, mit einem entsprechend beladenen Postsack. Ob diese Sonderbelege bei den Sammlern je einen Wert wie „ano domini“ erreichen, erfahren erst unsere Urenkel.



Vor 50 Jahren – das Wunder am Gauligletscher

WER HAT NICHT SCHON etwas gelesen, gehört oder eine Reportage am Fernsehen gesehen, von der spektakulären und einmaligen Rettungsaktion am Gauligletscher. Eine Dakota C 53 wurde am 19. November 1946 auf ihrem Flug von München nach Marseille vermisst. Notrufe wurden empfangen, die auf eine Position in den französischen Alpen hindeuteten. Trotz intensiver Suche blieb das Flugzeug verschollen. Erst Tage später, nach einer erneuten Peilung, wurde der Unfallort in den Schweizer Alpen lokalisiert. Nun beteiligten sich auch Schweizer Militärflugzeuge an der Suchaktion und sichteten die C 53 auf dem Gauligletscher. Die Dakota war inmitten Wolken, verhangener Berge und schlechter Sicht auf dem Glet-



scher „gelandet“. Alle 12 Insassen hatten überlebt. Zum 70. Mal jährt sich heuer dieses Ereignis.

Die damalige Rettung gilt als die erste hochalpine Rettungsaktion mittels Flugzeug. Der Fieseler Fi-156 „Storch“, mit der Registrierung A-97, war eines der zwei beteiligten Flugzeuge der Schweizer Luftwaffe, welches an der Evakuierung der „Gesträndeten“ teilnahm. Das dreisitzige, einmotorige Flugzeug, mit seinen legendären Kurzstart- und Landeeigenschaften, kam bei der Rettung im Berner Oberland zum Einsatz. Dank den Vorflügeln, welche zusätzlichen Auftrieb erzeugen, kann der „Storch“ auf einer Piste, bei gerade mal 20 Metern, zum Stehen kommen und auch nach weniger als 50 Meter starten. Der 1942 neu in Betrieb genommene Fliegerschiessplatz Axalp war im Winter nur schwer zugänglich. Daher unternahm Hptm Hug und Major Hitz Versuche mit Skiern am Fieseler „Storch“. Anfängli-

che Unzulänglichkeiten konnten behoben werden. Der Unfall der C 53 war die Sternstunde, um den Beweis zu erbringen, dass eine Rettung mittels Flugzeug im Hochgebirge möglich ist.

Denselben Fieseler A-97, der seit Jahren in der Luftfahrtshalle im Verkehrshaus in Luzern hängt, versuchen nun die Enthusiasten vom Verein „Freunde des Fieseler Storch“ wieder in flugtüchtigen Zustand herzurichten, um diese „Mission Gauligletscher“ nachzustellen. Damit soll an die Pionierleistung vor 70 Jahren erinnert werden. Damals war es für die beiden Militärpiloten Victor Hug und Pista Hitz ein gewagtes Abenteuer, die zwölf Unfallopfer vom Gletscher auf den Militärflugplatz Meiringen zu fliegen. Hatte man doch

praktisch keine Erfahrung mit Gletscherlandungen. Heute, 70 Jahre später, ist das Abenteuer eher, das Flugzeug leihweise aus dem Museum zu bekommen und

wieder in flugtüchtigen Zustand zu setzen.

Die Schweizer Luftwaffe verfügte über fünf solcher hochbeiniger „Störche“, mit den Nummern A-96 bis A-100. Die HBARU wurde vor dem Krieg von der Aero Gesellschaft St. Gallen angeschafft und während des 2. Weltkrieges von der Luftwaffe als A-99 requiriert. Diese war an der Rettungsaktion Gauligletscher ebenfalls beteiligt. Später erhielt der das Kennzeichen A-96 von unserem Stinson. Die A-97, -98



und -100 waren während des Krieges in der Schweiz gelandet und wurden interniert, während diese A-99, ein französischer Lizenzbau, mit Bezeichnung Morane Saulnier MS 506 L „Criquet“ (Grille), von Frankreich angekauft wurde.

Die Idee war, unsere Stinson L-5 einmal in der Luft in Formation zu fotografieren, waren diese Beiden doch zur selben Zeit in der Schweizer Luftwaffe. Eine Aufnahme, die ebenso vor 70 Jahren hätte gemacht werden können. Anlässlich dem Grossanlass „Thun meets Army“ befand sich der „Storch“ in Thun. Unser Präsident konnte die Verantwortlichen für einen solchen Patrouillenflug gewinnen. Auf dem Rückflug von Thun nach Dübendorf entstanden diese Aufnahmen. Für uns vom AVS sicherlich ein historisches Dokument, diese beiden Flugzeuge zusammen in der Luft zu sehen. Die im November 2016 vorgesehene Landung mit dem restaurierten Fi-156 A-97 musste auf 2017 verschoben werden. ■



„Operation Ruedi-Land“

26. NOVEMBER 2016

NICHT ZUM ERSTEN MAL bekam der Antonov Verein eine Anfrage, mit der Antonov-2, mit Spitzname „Tante Anna 2“, einen Einsatz für das „Round Canopy Parachuting Team Suisse“ (RCPT-Suisse) zu fliegen. Das Ende der diesjährigen Fallschirmsprungsaison sollte nochmals so richtig zelebriert und gefeiert werden. Deshalb hatte sich diese „verschworene“ Gemeinschaft von Enthusiasten



etwas ganz Besonderes ausgedacht: „Operation Ruedi-Land“. Mehrere Fallschirmsprünge sollten direkt über dem Headquarter des RCPT-Suisse in Oberwil-BL stattfinden. Neben dieser Hauptattraktion sollte zusätzlich ein Rahmenprogramm mit Oldtimerausstellung sowie Festwirtschaft, für anfallende Gelüste von Hunger und Durst, beleben. Erschwerend für die Durchführung dieses



Anlasses war, dass der Ort sich in der Abflugschneise des Euro-Airport Basel befindet. Unsicher war, ob man dafür überhaupt eine Bewilligung erhalte. Wird der Anlass nicht ein allzu grosses Unterfangen? Doch ganz nach dem Motto, sag niemals nie!

Nach einer intensiven Organisationsphase mit vielen Vorbereitungen, Abklärungen und bängen auf gutes Wetter, folgte am 26. November der Tag der Durchführung. Das Aufstehen an diesem Morgen begann früh. Nach einem kurzen Kon-

trollblick aus dem Fenster war klar, das Wetter hatte gewisse Einwände! Die Webcam vom Flugplatz Schupfart zeigte tiefliegende Nebelfelder, mit einer minimalen Horizontalsicht rund um den Flugplatz. Optimistischer waren jedoch die 18 Springer, die sich mit ihrer authentischen Fallschirmspringerausrüstung aus dem Zweiten Weltkrieg, mit Sack und Pack, vom „Hauptquartier Oberwil“ zum Flugplatz Schupfart verschoben. Nach einem kurzen Briefing war man sich einig, trotz minimaler Sicht, die Operation zu starten. Schon kurz nach dem Start musste festgestellt werden, dass die Sicht für ein Durchkommen in Richtung Basel unmöglich war, eine Landung war unumgänglich. Mit dem Flugdienstleiter vom Flugplatz Basel musste eine neue Slot-Zeit vereinbart werden. Nach eineinhalb Stunden erneuter Start. An den umliegenden Hängen lagen noch Wolkenfelder, doch die Horizontalsicht hatte sich verbessert. Der Überflug zum Absetzort führte über die verschlungenen Täler und Schluchten des Faltenjuras nach Oberwil, das ca. 5 km südwestlich von Basel liegt. Wir näherten uns der Absprungzone.

Voller Konzentration gingen die Springer, in Gedanken ihres bevorstehenden Sprungs, nochmals Punkt für Punkt durch. Auf einmal ertönt das Kommando vom Jumpmaster (Absetzer): „get ready“. Wie aus einem Traum gerissen, war man wieder in der Realität zurück. Jeder wusste nun, dass sie nur noch wenige Minuten

bis zum Absprung aus unserer „Lady“ trennte. Aufstehen – Einhaken – Aufziehleine und Ausrüstung nochmals überprüfen, dann die Bereitmeldung jedes einzelnen Springers. Letzte Flugkorrekturen an die Piloten, die Motorleistung wurde reduziert und laut ertönte das Kommando vom Jumpmaster: „go“. Der in der offenen Tür stehende Springer verliess das Flugzeug und innert wenigen Sekunden folgten ihm weitere fünf Kameraden. Automatisch öffneten sich nach ca. 4 Sekunden die Fallschirme, die Springer

begannen sich sofort auf die vorbestimmte Landezone zu orientieren. Da Rundkappenfallschirme nur bedingt steuerbar



sind, ist es umso wichtiger, dass der Pilot die Landezone genau überfliegt. Nach einer Schleife der Antonov erneuter Anflug in Richtung Absprungzone, und die restlichen sechs Springer verliessen die die „Anna 2“.

An dieser ganzen Operation beteiligten sich nicht nur Schweizer sondern auch Springer aus der USA, IRL, GB, F, L, D, um über dem „Ruedi-Land“ abzuspringen. Der Rückflug für uns Piloten gestaltete sich fliegerisch wie auch navigatorisch noch anspruchsvoll, lag das ganze Mittelland immer noch unter einer tiefliegenden Hochnebeldecke. Chasselral und Grenchenberg lagen ausserhalb der Nebeldecke, woran wir uns orientieren konnten. Das Tal von Welschenrohr war offen, sodass wir absinken konnten, um bei Balsthal unter die Hochnebeldecke zu gelangen. Durch die Klus gelangten wir dann ins Mittelland und flogen Grenchen zu. In Oberwil wurde noch bei



guter Stimmung bis spät in die Nacht gefeiert. Für die „RCTP-Suisse“ war die Operation vollumfänglich erfüllt und das Ende der Sprungsaison fand ein würdiger Abschluss. Ein sicherlich unvergessliches Spektakel, welches es nicht alle Tage zu erleben gibt. ■

Hansruedi Dubler wurde 82 – weiser, aber niemals leiser!

HANSRUEDI DUBLER, wie er lebt und lebt: Im Cockpit eines Flugzeuges fühlt er sich immer noch am wohlsten. Einer, man kann es ruhig sagen, der ein Stück Luftfahrtgeschichte miterlebt hat. Am vergangenen 28. Juni setzte er eine „Zwei hinter die Acht“. Er feierte seinen 82. Geburtstag. Ja, richtig gelesen: 82 Jahre! Die Herausforderung des Fliegens hat den „Luftibus“ jung gehalten. Reflexe und Reaktionsvermögen entsprechen denen eines 25-jährigen: In einem Alter, in dem andere an der Sonne dösen oder sich mit dem Rollator in Fussgängerzonen bewegen, „turnt“ er im-



mer noch unverdrossen am Himmel. Zum Fussgänger ist Hansruedi, der wesentlich jünger aussieht, als seine Geburtsurkunde bescheinigt, noch nicht „abgestempelt“. Am 23. Juni 1934 geboren und in der Stadt Bern aufgewachsen. Nachdem er als Junge viel auf dem Flugplatz Bern-



Belpmoos war, wurde sein Interesse für die Fliegerei immer grösser. Er hätte sich aber auch vorstellen können, Bauer zu werden oder Schiffskapitän auf dem Thunersee. Als technisch interessierter Jüngling machte er eine Lehre als Maschinenmechaniker. Mit 18 absolvierte er die damalige FVS (Fliegerischer Vorschulungskurs) und

schulte privat bis zur PP-Lizenz. Nach Absolvierung der RS bei den Panzertruppen, und anschliessendem Engländeraufenthalt, kam er 1957 doch noch zu seiner militärisch-fliegerischen Laufbahn auf dem Flugplatz Magadino. 1958 wurde er zum Militärpiloten brevetiert und trat anschliessend ins Überwachungsgeschwader ein. Fliegen gelernt hatte er schon im Sommer 1954 auf dem Belpmoos, also vor 62 Jahren. Vom filigranen Bucker-Doppeldecker bis zum Hunterkampfflugzeug, welches bis heute sein Lieblingsflugzeug ist, hatte er fast jeden Flugzeugtyp der damaligen Luftwaffe geflogen. 1966 tauschte er seine feldgraue mit der swissairblauen Uniform. Nach der Umschulung mit der DC-3 hatte er das Glück, direkt auf ein Jetflugzeug, die Caravelle, umzuschulen. Später kamen die DC-8, DC-9 und auch die Boeing B747, Jumbo-Jet, dazu.

Von der Liebe alter Oldtimerflugzeuge liess er sich stets begeistern. Schon in der Zeit des Überwachungsgeschwaders flog er die Ju-52 und durfte von Beginn des zivilen Ju-52 Flugbetriebes an, während 15 Jahren, diese bis zu seinem 65. Altersjahr pilotieren. 1997 half er Christoph bei der Gründung und dem Aufbau des Antonov Vereins mit. Er war begeistert von der robusten und oldtimerähnlichen Antonov An-2, wenn sie auch etwas kleiner und leichter als die bis anhin geflogene „Tante Ju“ war. Hansruedi steigt nach wie vor bei jeder sich bietenden Gelegenheit ins Cockpit der geschätzten „Tante Anna“. Hat der „Brummer“ ihn auch ein gutes Stück sei-



nes Lebens treu und zuverlässig durch die Luft begleitet. So etwas verbindet!



Immer noch erhältlich ist das mit Christoph herausgegebene Buch „Flügel über der Schweiz“, mit seinen schönsten Luftaufnahmen und spannenden Texten. Die Bodenhaftung hat Hansruedi nur verloren, wenn er im Flugzeug sass und den Steuerknüppel in die Hand genommen hat. Nun hat er sich definitiv entschieden, den Steuerknüppel für immer aus der Hand zu geben. Seine Flugbücher umfassen an die 40 verschiedenen Typen und einer Flugstundenzahl von rund 17'000 Stunden. Für seinen Einsatz im AVS möchten wir unseren besten Dank aussprechen und wünschen ihm für den neuen „erdgebundenen Lebensabschnitt“ alles Gute! ■

Rendez-vous am Himmel

Anlässlich des Antonov Treffens in Gera, am 13./14.8.2016, war es eine Leichtigkeit, zu einer solchen Foto zu gelangen. Diese An-2 hat Baujahr 1974 und Werk-Nr. 1G142-34.



Beim Rückflug von der Hahnweide, am 10.9.2016, konnten wir noch zu dieser An-2 aus Chemnitz, Baujahr 1974 und Werk-Nr. 1G142-32, aufschliessen.

Am 7.8.2016 fragte uns Hans Breitenmoser, ob er mit der Douglas DC-3 bei uns „vorbeischauen“ solle, womit wir selbstverständlich einverstanden waren.



Ein altbekannter Doppeldecker, ein Bückler Jungmann, über der Linthebene am 6.8.2016.

Das weltweit einzig noch fliegende Exemplar, die Morane D-3801, mit Dani Koblet am Steuer, südlich von Ecuwillens am 26.6.2016, anlässlich des Oldtimertreffens.



Ein eleganter Abschwung von Urs Baltisberger mit der Morane Saulnier MS 505, am 4.9.2016 bei Herzogenbuchsee.



Auch vierbeinige Passagiere werden vorzüglich betreut an Bord!



Flieger Verpasst ??!



Preisschnäppchen mit „Tücken“ !



Unser Experte für saubere Stellen !



Wenn man nochmals jung sein könnte ... !!



Achtung, Gegenverkehr !

Jahresprogramm 2017

Genügend Teilnehmer (**mind. 9 Passagiere**) vorausgesetzt / aktualisierte Angaben jeweils über Internet www.avschweiz.ch oder Hotline: Tel. **044 905 30 77** oder Tel. **056 470 63 52**

4. Februar	Oltén	20. Generalversammlung, Bahnhofbuffet 1. Stock, 13.45 Uhr
April	Grenchen	HELLI-Weekend mit An-2 Vereinsflügen
14.-20. Mai	Kadarkút (H)	Jahresnachprüfung der HA-ABA in Ungarn
August		XIX. Antonov An-2 Treffen
2. September	Langenthal	„Flügerhilbi“
17./18. September	Sion	Air Show
Mögliche Vereins- oder Charterflüge		
	Bex	Besichtigung Salzmine mit Mittagessen
	Kägiswil	Besichtigung Militärfestung
	Grenchen	1-stündiger Flug mit anschl. Tandemabsprung
	Raron	Weindegustation mit Eiswein
	Môtiers	Besichtigung Asphaltmine und/oder Sektkellerei Mauler
	Reckingen	Flabschiessen
	Schwenningen (D)	Flugzeugmuseum Pflumm und Stadtbesichtigung (2 Tage)
	Hermeskeil (D)	Flugzeugmuseum
	Beaune (F)	2-tägige Burgundreise
	Montélimar (F)	Flugzeugmuseum mit ehem. Schweizer Militärflugzeugen
	Budapest (H)	3-tägige Ungarnreise

Grenchen

Vereinsflüge mit dem ehemaligen Schweizer Militärflugzeug Stinson L-5



RESTAURATIONSBETRIEB MEIER MOTOREN (D)

Mit der Antonov zur Warbird-Schmiede. Unsere „Anna“ bringt uns in einem Direktflug von Grenchen nach Bremgarten (D), direkt vor die Tore der Firma Meier-Motoren. Einmal einen Blick hinter die Kulissen von Warbird-Schönheiten zu werfen, so z.B. Mustang P-51, C-3603 und wie sie alle heissen. Eine Werkstattbesichtigung mitzuerleben und dabei Hintergrundinformationen zu bekommen, was für eine Restaurierung und den Wiederaufbau von solchen Flugzeugen alles benötigt wird. ■



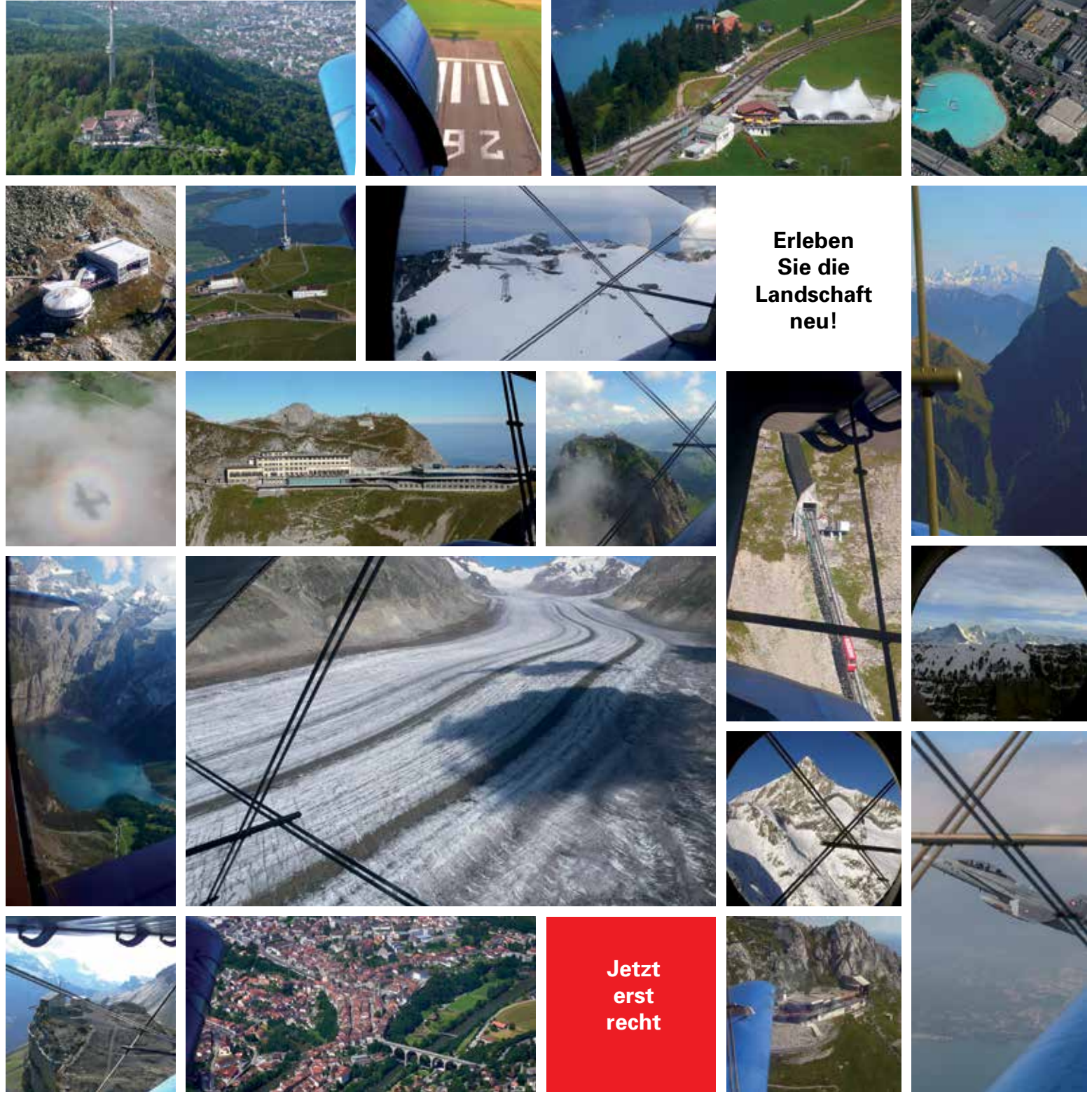
HERMESKEIL (D)

Die Flugausstellung bei Hermeskeil ist ein Familienunternehmen, das 1973 gegründet wurde. Die Ausstellung bietet den Besuchern einen weitreichenden Einblick in die Technik der Luftfahrt. Es gibt über 100 originale Flugzeuge, 60 Flugmotoren, reichhaltige flugtechnische Informationen und Details aus allen entwicklungsgeschichtlichen Epochen der Luftfahrt. Von Russischen Flugzeugen über einen Schweizer Venom, Ju-52 bis zur Concorde, in welcher eine Ruhepause im Restaurant eingelegt werden kann, bietet dieses Museum alles. ■



MONTÉLIMAR (F) «MUSÉE EUROPÉEN DE L'AVIATION DE CHASSE»

Am Rande der Provence, im Tal der Rhône, liegt die Stadt Montélimar. Seit 1985 gibt es dort das Militär-Fliegermuseum, welches sich die Erhaltung von Militärflugzeugen zum Ziel gesetzt hat. Die unterschiedlichsten Jet-Flugzeugtypen aus ganz Europa sind ausgestellt. U.a. auch gleich drei verschiedene Miragetypen aus der Schweiz, welche dort bewundert werden können. Mit dem Fliegermuseum in Payerne besteht seit 2007 eine partnerschaftliche Beziehung. Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung. ■



Erleben
Sie die
Landschaft
neu!

Jetzt
erst
recht

www.avschweiz.ch

Antonov Verein Schweiz



Jetzt buchen!
Wir freuen
uns auf
Sie im ...

2017