

Jahresheft 2021

www.huntermverein.ch

Sponsoren und Partner



Boltigen



Lenk



St. Stephan



Zweisimmen



Kilian + Luzia Wyssen



Impressum: Alle Rechte beim Hunterverein Obersimmental. Weiterverbreitung nur mit Genehmigung und Quellenangabe gestattet. Bilder: hs-publikationen.ch, Peter Lewis, Matthias Minnig, René Walker, Grimmli, Archiv Hunterverein, diverse zvg Layout: hs-publikationen.ch, Frutigen. Druck: Kopp Druck+Grafik, Zweisimmen.

Vorwort

Werte Vereinsmitglieder

Wenn Sie dieses Jahreshaft lesen, gehören Sie zu der Gruppe der Corona-Überlebenden. Wenn Sie sich von der Corona-Erkrankung erholen müssen, wünsche ich Ihnen baldige Genesung.

Aber trotz allen Einschränkungen, Rückgang der Ansteckungszahlen und der gross angelegten Impfkampagne, hat uns Corona immer noch im Griff. Freuen wir uns alle auf die kommenden «Freiheiten», auf eine Normalität.

Bereits im April mussten wir im Vorstand wegen der Planungsunsicherheit das Hunterfest 2021 absagen. Weitere Informationen werden ab 1. Juli 2021 auf unserer Webseite www.hunterverein.ch bekanntgegeben.

Erstmals finden die Hauptversammlungen 2020 und 2021 des Huntervereins brieflich statt. Die Unterlagen finden Sie als Beilage. Wir danken Ihnen bestens für die Teilnahme.

Obwohl letztes Jahr kein Hunterfest durchgeführt wurde, finden Sie in diesem Jahreshaft spannende Beiträge. Von unserem Flugplatz ist immer wieder Neues zu erfahren. Für diese Beiträge danke ich den Verfassern bestens. Der «Papyrus»-Hunter steht zum jetzigen Zeitpunkt (Ende Mai) in Altenrhein und wartet sehnsüchtig auf das geprüfte Triebwerk aus England. Lesen Sie dazu den Beitrag von Ueli Leuthert.

Im Namen des Vorstandes danke ich Ihnen für Ihre treue Mitgliedschaft und das Vertrauen zum Hunterverein. Ich wünsche Ihnen ein hoffnungsvolles Durchhalten im Kampf gegen Corona, einen Sommer mit positiven Überraschungen und, wie immer, bleiben Sie gesund!

Normalität ist übrigens, wenn am 20. August 2022 ein Hunterfest stattfindet!

Mit diesem Geschäftsjahr geht meine zwölfjährige Zeit als Präsident definitiv zu Ende. Ich wünsche Ihnen, liebe Vereinsmitglieder, meinen Nachfolgern, dem Hunterverein und speziell unserem «Papyrus» alles Gute.

Beat Radelfinger, Präsident ad interim



Arbeiten im und um den Hangar



Jahresbericht des Präsidenten

Der Blick zurück

Im August 2020 zeichnete sich in Altenrhein die Möglichkeit eines neuen Unterhaltsbetriebes ab. Demnach wurde unser «Papyrus»-Hunter am 12. August 2020 nach Altenrhein überflogen, wo er im Herbst und Winter von den überraschten Museumsbesuchern bestaunt werden konnte.

Erstmals fand im Oktober ein Heli-WK in St. Stephan statt. Der Hunterverein stellte dem Unfallpikett mit ihren Einsatzfahrzeugen den Hunterunterstand zur Verfügung. Lesen Sie dazu den ausführlichen Bericht in diesem Jahresheft von Stephan Speiser.

Offensichtlich zeigt die Luftwaffe vermehrtes Interesse an «unserem» Flugplatz, was sich auch ein grosser Teil der Bevölkerung wünscht und dabei jeweils an vergangene Flieger-WK erinnert wird.

Vom Spätherbst 2020 bis in die Sommermonate 2021 wurden und werden noch sehr viele Kleinarbeiten in Angriff genommen. Hier einige Beispiele:

- allgemeine Aufräum- und Entsorgungsaktionen. Dabei stellte sich immer wieder die Frage, was ist erhaltenswert (Museum), z. B. spezielle Werkzeuge für den Hunter.
- besseres Licht im Waschraum montiert;
- neues Licht im Unterstand und Aussenscheinwerfer (Ortselektriker im Auftrag der Logistiskbasis der Armee) installiert;
- «Kärcher» repariert;
- neuer Elektromagnet in der Hebebühne eingebaut;
- Antennen für DAB- und SAT-Empfang montiert;
- Webcam installiert;
- Unterhalt am Fahrzeug Berna erledigt;
- Warmwasserbatterien entkalkt;
- ehemaliger Aufenthaltsraum bemalt und möbliert;
- alter Metallschrank für Unterhaltsmaterial gereinigt und eingerichtet;
- einstige Lautsprecheranlage wieder in Betrieb genommen;
- Schubladenschränke an den Arbeitsplätzen gereinigt, Werkzeuge sortiert und gereinigt, besseres Arbeitslicht montiert;
- kleine Pressluftanlage installiert;

Kein Protokoll

Da im Jahr 2020 auf die Durchführung der Hauptversammlung verzichtet wurde, entfällt das entsprechende Protokoll auch im Jahresheft.



Arbeiten im und um den Hangar



- und neue Steckdosen eingebaut.
- An zwei angekündigten Arbeitstagen wurden ebenfalls dringende Arbeiten erledigt: Reinigung des Trink- und Löschwassertanks und des Daches der Baracke 3 durch Heinz Rufener mit seinem Spezialfahrzeug.
- Die Aussentankstelle wurde eingerichtet für brennbare Flüssigkeiten. Der Dank gilt hier dem Gratiseinsatz der Firma von Bruno Buchs.

Unzählige, auch kleinste Arbeiten und Spezialeinsätze wurden von der Helferguppe in 160 bis 200 Stunden ausgeführt. Dazu gehörten selbstverständlich die geselligen Kaffee- und Znünipausen mit den «fachlichen» Gesprächen. Viele solcher Arbeiten fallen dem Besucher oder dem Aussenstehenden nicht auf. Besten Dank für diese Arbeit!

Unser Ziel ist, den Unterstand zu einem würdigen Museum einzurichten. Nicht zu vergessen sind die stillen Schaffer im «Homeoffice»: Sekretärin, Kassier, Flugplatzchef.

Im Januar 2021 erfolgte der Transport mit Material für den Triebwerkausbau nach Altenrhein. Vor Ostern erreichte das Triebwerk den Unterhaltsbetrieb in England – die angekündigte Revision beschreibt Ueli Leutert in seinem Text.

Im Februar / März wurden einige Vorstandsmitglieder ungeduldig und erwarteten eine Planung für das Hunterfest 2021. Wie bereits im Vorwort erwähnt, war und ist nach wie vor eine Planung sehr schwierig. Deshalb erfolgte die Absage im April. Die Hauptversammlung wird nach dem Versand dieses Jahresheftes brieflich durchgeführt.

Auch Besuche können leider nicht stattfinden. Der Kommandostollen ist vorderhand aus Sicherheitsgründen für Besucher nicht zugänglich, so die Aussage der zuständigen Stelle der Armasuisse.

Der Blick voraus

Wie sich die Szene der historischen Flugzeuge – speziell der Jets – im Hinblick auf künftige Flugtage entwickeln wird, bleibt ungewiss. Der Hunterverein Ober-simmental ist bemüht, auch in Zukunft Hunterfeste zu planen und durchzuführen, sofern die immer strenger werdenden Vorgaben erfüllt und die Einschränkungen eingehalten werden können.



Der Dank gilt

- den vielen treuen Mitgliedern, den vielen Spenderinnen und Spendern,
- dem FAA-Museum in Altenrhein, namentlich Ernst Flessati, Bernhard Vonier und Johannes Vonier (Triebwerk und Jahreskontrolle),
- dem Hunterverein Interlaken für jahrelange Unterstützung, Schenkungen und «Chummer z’Hilf», speziell Kurt Steffen,
- für Fahrzeuge dem Holzwerk Rieder,
- für Unterstützung und Zusammenarbeit der Prospective Concepts Aeronautics AG (Urs Baumann, Stephan Speiser),
- Jürg Steiner, Flugplatzverantwortlicher LBA,
- den Landwirten,
- den Gemeinden des Obersimmentals Lenk, St. Stephan, Zweisimmen und Boltigen,
- dem BAZL für das Wohlwollen unserem Verein und der Durchführung der Flugtage gegenüber,
- den vielen Helferinnen und Helfern, Vorstandsmitgliedern für die unzähligen Arbeitsstunden,
- den Gastwirtschaftsbetrieben für die feine Verpflegung.

Beat Radelfinger, Präsident ad interim

Mitgliederstatistik

Bestand 1.6.2020	Ehrenmitglieder	Total	Neumitglieder	Austritte	Verstorbene	Gesamtkorrektur	Bestand 31.5.2021
936	30	966	22	10	7	1	972



Prüfmontage des Triebwerkes in England

Liebe Vereinsmitglieder

Zuerst möchte ich mich ganz herzlich bei Ihnen für die grosszügigen Spenden bedanken, die wir anlässlich unserer Aktion für die Triebwerksinspektion des HB-RVS erhalten haben. Mit Ihrem grossen finanziellen Engagement haben Sie es überhaupt ermöglicht, dass der «Papyrus» weiterhin fliegen kann.

Letztes Jahr konnte ich am 12. August mit einer Spezialbewilligung des BAZL den «Papyrus» von St. Stephan nach Altenrhein überfliegen. Alle Systeme haben einwandfrei funktioniert. Das zeigt, in was für einem guten Zustand unser Hunter ist. Es war ursprünglich geplant, das Triebwerk nach Kanada für eine Kontrolldemontage zu schicken. In der Zwischenzeit konnte in England eine Firma gefunden werden, die diese Arbeiten auch ausführen darf. Diese Arbeiten, aber vor allem die nötigen Papiere, müssen auch vom Schweizerischen Luftamt anerkannt werden. Quasi als Test wurde das Triebwerk eines Vampires nach England gebracht. Zu unserer grossen Erleichterung wurden die Arbeiten als auch die Papiere vom BAZL anerkannt. Jetzt mussten auch für unseren Rolls-Royce Avon die nötigen Bewilligungen eingeholt werden.

Ende Februar war es dann endlich soweit: Das Triebwerk konnte ausgebaut und nach England gefahren werden. Zuvor war ein Prüflauf notwendig, bei dem alle Parameter genauestens protokolliert werden mussten. Alle Werte lagen im grünen Bereich.





Eine Nachfrage vor einer Woche in England hat unsere Annahme bestätigt, dass bis jetzt alle geprüften Komponenten in einem sehr guten Zustand sind, die Engländer sind vom Zustand des Triebwerks begeistert. Wir sind nach diesem Zwischenbericht sehr zuversichtlich, dass bis zum Abschluss der Inspektion keine Schäden gefunden werden.

Warum muss überhaupt das Triebwerk geprüft werden? Diese Frage werden sich sicher viele Leser stellen. Normalerweise werden die verschiedenen Komponenten eines Triebwerks nach einer gewissen Laufzeit gewechselt. Beim Avon ist das nach 300 Stunden, plus einer Toleranz, der Fall. Diese Grenze wurde im aktiven Dienst beim Militär nach 3 bis 5 Jahren erreicht. Die jetzt noch fliegenden Doppelsitzer sind zwar wesentlich weniger geflogen als noch bei der Luftwaffe, doch haben sie die Limite der Stunden schon vor einigen Jahren erreicht. Deshalb mussten diese Triebwerke revidiert werden, mit einem mehrfach grösseren Betrag als uns die Inspektion kostet.

Dafür sind diese Triebwerke wieder für 300 Stunden zugelassen. Mit dem «Papyrus» würden wir diese Limite erst in 20 bis 30 Jahren erreichen. Darum hat das Luftamt entschieden, dass das Triebwerk in seine Einzelteile zerlegt werden muss, um diese prüfen zu können. Nach Abschluss der Arbeiten können wir bis zum Erreichen der Stundenlimite noch ca. 170 Stunden fliegen.

Anfang Juli erwarten wir unser Triebwerk zurück. Der Einbau dauert circa drei Wochen, anschliessend muss noch die Jahreskontrolle durchgeführt werden. Alle Arbeiten werden von Ernst «Fless» Flessati durchgeführt. Vor allem erledigte er auch den immensen Papierkram. Allein ihm verdanken wir, dass die zivilen Hunter bis heute flugtauglich geblieben sind. Ohne ihn würden die Hunter am Boden bleiben.

Wie erwähnt, werden in England die einzelnen Teile des Triebwerks geprüft – ein Prüflauf ist aber dort nicht möglich. Darum wird Fless mit einem weiteren Mechaniker nach dem Einbau den Prüflauf durchführen. Das Ziel dieses Tests wird es sein, alle Parameter so einzustellen, dass für die nächsten Jahre das Triebwerk wieder innerhalb der Toleranzen betrieben werden kann. Gemäss Fless können wir damit rechnen, dass wir Ende Sommer den «Papyrus» wieder in seine Heimat nach St. Stephan zurück fliegen können.

Wie schon erwähnt, fliegt der «Papyrus» nur ganz selten. Um Standschäden zu vermeiden, müssen wir zukünftig alle 6 bis 8 Wochen einen Standlauf durchführen. Noch besser sind kurze Flüge, damit auch alle anderen Systeme aktiviert wer-



den. Die Landeklappen und die Steuerflächen können auch am Boden bewegt werden; speziell das Fahrwerk als auch die pneumatischen Komponenten werden jedoch erst im Flug aktiviert.

Ich hoffe, geschätzte Mitglieder, Sie mit diesem Bericht über die aktuellen Arbeiten am «Papyrus» auf den neuesten Stand gebracht zu haben. Ohne Ihre grosse finanzielle und moralische Unterstützung hätten wir schon lange den Flugbetrieb einstellen müssen. Allein die Treue zum Hunterverein Obersimmental, als auch der enorme Aufwand aller freiwilligen Helferinnen und Helfer, lassen uns mit Zuversicht in die Zukunft schauen.

Unser Motto gilt weiterhin: **DER «PAPYRUS» MUSS WEITER FLIEGEN.**

Ueli Leutert

Jahresbericht des Kassiers 2020 / 21

Im Rechnungsjahr wurden als grösster Aufwand Fr. 34'236.50 für den Unterhalt des vereinseigenen «Papyrus» verbucht. Davon sind Fr. 33'069.40 reine Triebwerkunterhaltskosten. Dieser Betrag ist der Spendenrückstellung «Der Papyrus soll weiterfliegen» belastet worden. Das Rückstellungskonto weist einen Saldo von Fr. 44'464.40 auf. Etwa die Hälfte der anfallenden Kosten für die Revision des Triebwerkes sind noch zu finanzieren.

Im Verlaufe des Jahres wurden Fr. 1'900.00 für die Anschaffungen von Einrichtungen und Material investiert. Ein Teil davon wurde bei Rechnungsabschluss abgeschrieben.

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Ertragsüberschuss von Fr. 10'116.08 ab. Der Gesamtumsatz ist um Fr. 187'254.78 tiefer als im Vorjahr. Der Umsatz des Flugplatzfestes fällt weg. Zudem konnten im Vorjahr Fr. 77'353.80 an Spenden für die Triebwerkrevision verbucht werden. Mit diesen beiden fehlenden Bewegungen wird der Umsatzrückgang begründet (siehe Tabellen auf der nächsten Seite).

Bilanz per 31. Mai 2021

Aktiven: Das Umlaufvermögen hat um Fr. 17'715.97 abgenommen. Die Finanzierung des Triebwerkunterhalts am «Papyrus» und der geringere Spendeneingang haben dazu geführt.

Das Anlagevermögen beträgt nach den Abschreibungen Fr. 3'201.15. Der Kapitalrückgang von Fr. 5'057.35 ergab sich aus der Abschreibung des Flugpetrols (Fr. 2'842.30). Dieses wurde entsorgt. Zudem musste die Forderung von Fr. 3'421.55 an die Air Thun (siehe die Begründung im Vorjahr) wegen Uneinbringlichkeit der Rechnung belastet werden – verbucht unter «Aufwand Drittanlässe, Flugvorführungen». Die restliche Differenz ergibt sich aus den übrigen Abschreibungen, welche gegenüber dem Vorjahr kleiner sind.

Passiven: Die allgemeinen Rückstellungen für den Hunter-Unterhalt betragen noch Fr. 975.07. Die Rückstellung für die bevorstehende Triebwerkrevision und allfällige weitere Revisionskosten beträgt noch Fr. 44'464.40. Das Eigenkapital beträgt vor der Verbuchung des Ertragsüberschusses von Fr. 10'086.08 noch Fr. 107'639.64.

Die Jahresrechnung 2020 / 2021 in Zahlen

Erfolgsrechnung

Aufwand	2020-2021	2019-2020
	Franken	Franken
Auslagen Generalversammlung	0	1'434.75
Druck Jahresbericht	3'780.10	1'627.90
Auslagen Flugplatzfest	0	102'149.00
Inserate, Drucksachen	109.75	152.90
Versicherungen	7'665.05	4'124.20
Aufwand Flugpetrol	2'842.30	16'520.85
Unterhalt Hunter	34'236.50	38'033.55
Miete Areal	1'800.00	1'800.00
Aufwand Flugvorführung Drittanlässe	3'421.55	0
Unterhalt und Reparaturen Areal	230.55	2'279.00
Unterhalt/Reparatur Maschinen/Werkzeuge	3'818.85	1'314.90
Huntershop	380.55	2'331.70
Homepage Verein	887.15	1'839.15
Vorstandssitzungen und -spesen	99.90	2'689.05
Diverse Anlässe	282.30	112.10
Mitgliederbeiträge an Dritte	150.00	125.00
Büromaterial	348.20	677.70
Aufwand Spendenaktion Papyrus	0	1'124.75
Porti	1'414.95	981.85
Geschenke	0	1'564.30
Bankgebühren	219.55	344.01
Postgebühren (auf Bareinzahlungen)	20.00	0
Abschreibungen	4'115.05	4'792.70
Rückstellung Spenden an Revision Papyrus	180.00	77'353.80
Total	66'002.30	263'373.16
Ertragsüberschuss	10'116.08	0.00
Umsatztotal	76'118.38	263'373.16

Ertrag	2020-2021	2019-2020
	Franken	Franken
Mitgliederbeiträge	25'655.00	26'540.00
Sponsoren Flugplatzfest	0	10'724.05
Spenden	14'575.76	13'976.69
Spenden «Der Papyrus soll weiterfliegen»	180.00	77'353.80
Ertrag Führungen	0	130.00
Erlös Flugpetrol	0	537.67
Erlös aus Flugvorführungen (Drittanlässe)	0	4'801.00
Erlös aus Drittanlässen	480.00	106.00
Erlös aus Flugplatzfest	0	47'190.75
Flugplatzfest Kiosk	0	5'250.00
Flugplatzfest Erlös Eintritte	0	2'321.90
Flugplatzfest Erlös Standgelder	0	1'004.30
Mieterträge	0	1'400.00
Erlös Huntershop	2'080.00	2'584.18
Erlös Verkauf Hunterjacken	0	150.00
Ausserordentlicher Ertrag	55.10	20.00
Bankzinsen	23.12	40.41
Bezug aus Rückstellungen Hunterunterhalt	0	15'000.26
Bezug aus Rückstellung «Der Papyrus soll weiterfliegen»	33'069.40	0
Total Ertrag	76'118.38	209'131.01
Aufwandüberschuss	0	54'242.15
Umsatztotal	76'118.38	263'373.16

Spendeneingänge: die Vereinsmitglieder haben total Fr. 14'575.76 gespendet. Das freut den Vorstand sehr. Herzlichen Dank.

Beachten Sie die hiervor in Zahlen dargestellten Rechnungsunterschiede der aktuellen Jahresrechnung und der Vorjahresrechnung.

Die Bilanz per 31. Mai 2021 in Zahlen

Aktiven	31.5.2021	31.5.2020
	Franken	Franken
Umlaufvermögen	160'576.09	178'292.06
Kasse	48.40	25.70
Raiffeisenbank Mitgliederkonto	64'520.79	78'429.83
Raiffeisenbank Sparkonto	53'623.47	53'612.30
Raiffeisenbank Unterhalt Hunter	42'180.33	42'180.33
Raiffeisenbank Anteilschein	200.00	200.00
Fliegermuseum Altenrhein	1.00	1.00
Debitoren	0	3'840.80
Verrechnungssteuerguthaben	2.10	2.10
Anlagevermögen	3'201.15	8'258.50
Hunter	15.15	15.15
Bodenmaterial Hunter	1.00	1.00
Flugpetrol	1.00	2'843.30
Schlepper	1.00	1.00
Pistenreinigungsfahrzeug	1.00	1.00
Bühnenelement U22	1.00	1.00
Tankwagen	1.00	1.00
Einrichtungen Unterstand	1.00	1.00
Werkstattanhänger, Werkzeugkiste, WC-Container	1'172.00	2'344.00
Funkmaterial, Repeter Natelempfang	512.00	1'024.00
Hissfahnen, Gasgrill, Mechaniker Kasse, Aggregat, Tretflugzeuge	1'194.00	1'423.00
Hunterjacken	301.00	603.05
Total AKTIVEN	163'777.24	186'550.56
Aufwandüberschuss Erfolgsrechnung Vorjahr	0	54'242.15
Total Aktiven inkl. Aufwandüberschuss	163'777.24	240'792.17

Passiven	31.5.2021	31.5.2020
	Franken	Franken
Fremdkapital	46'021.52	78'910.92
Kreditoren	0	0
Rückstellungen für den Hunterunterhalt	975.07	975.07
Mechaniker Kasse	582.05	582.05
Rückstellungen Spenden Revision Papyrus	44'464.40	77'353.80
Eigenkapital	107'639.64	161'881.79
Vereinsvermögen (Kapital)	107'639.64	161'881.79
Vortrag Jahresergebnis 2019-2020	0	0
Total PASSIVEN	153'561.16	240'792.71
Ertragsüberschuss Erfolgsrechnung laufendes Jahr	10'116.08	0
Total Passiven inklusive Ertragsüberschuss	163'777.24	240'792.71

Rechnungsvoranschlag 2021 / 2022

Für die Finanzplanung gibt es diese Hauptobjekte:

1. Die Revisionsarbeiten am Triebwerk des «Papyrus»-Hunter sind knapp zur Hälfte finanziert. Budgetiert werden Fr. 42'000 verbleibende Kosten. Für die Finanzierung der Kosten sind die Spendengelder in einer Rückstellung wie oben unter Fremdkapital bereitgestellt.
2. An Anschaffungen werden vorgesehen: 2 Triopansignale für die Absicherung der Strasse bei Flugbetrieb Fr. 560.00, 15 Kabelbrücken Fr. 1'050.00 und ein Elektrostapler «Ameise» gebraucht von RUAG Fr. 2'000.00. Dazu kommt eine Reserve von Fr. 4'000.00 für nicht vorhersehbare Investitionen.

Impressionen



3. Das Flugplatzfest 2021 wird nicht stattfinden. Für die Immatrikulation, Prüfung und Versicherung der vereinseigenen Fahrzeuge wird ein Betrag von Fr. 6'000.00 veranschlagt.
4. Die übrigen Aufwand- und Ertragsobjekte sind in der Höhe zu erwarten, wie diese im Rechnungsjahr 2020 / 2021 ausgefallen sind.

Wir rechnen mit einem Ertragsüberschuss in der Höhe, wie im Jahr 2020/2021 von Fr. 8'000.00 bis Fr. 10'000.00.

Rücktritt des Vereinskassiers

Johann Zahler hat seine Demission auf den 31. Mai 2022 eingereicht. Er will altershalber das Kassieramt an eine Nachfolgerin oder einen Nachfolger, abtreten.

Wenn Sie sich gerne bei einem Einsatz von rund 70 Stunden im Jahr in der Buchhaltung, Mitgliederpflege und Stellvertretung der Vereinssekretärin einbringen, melden Sie sich mit einer E-Mail an info@hunterverein.ch. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktnahme. Besten Dank!

Jahresbeitrag Vereinsjahr 2021 / 2022

Der Vereinsbeitrag bleibt unverändert. Die Vereinsmitglieder haben sich sehr grosszügig an der Spendenaktion für die «Papyrus»-Revision beteiligt. Der Verein hat daher wieder eine gute Liquidität.

Der schriftlich durchzuführenden Hauptversammlung des Vereins für das Jahr 2021 wird unverändert der **Mitgliederbeitrag von Fr. 30.00** zur Beschlussfassung beantragt. Den Einzahlungsschein für die Entrichtung des Mitgliedsbeitrages und einer allfälligen Spende können Sie vom Begleitschreiben abtrennen.

Wir bitten Sie, den Beitrag in Form einer Überweisung und nicht als Postschaltertransaktion vorzunehmen. Damit ersparen Sie dem Verein Gebühren. Unsere Zahlstelle: Raiffeisenbank Obersimmental-Saanenland, IBAN-Nummer CH45 8080 8002 6381 4040 1. Die Adresse für Korrespondenz und Adressänderungen: Hunterverein Obersimmental, Dorfstrasse 19, 3773 Matten (St. Stephan).

Zahlungsausstände Mitgliederbeitrag 2020 / 2021: Gut 110 Vereinsmitglieder haben ihren Jahresbeitrag nicht bezahlt. Wir freuen uns, wenn das nachgeholt wird.

St. Stephan, 31. Mai 2021 – Der Kassier: *Johann Zahler*

Revisorenbericht

Als Revisoren haben wir die Jahresrechnung 2020 / 2021 für das am 31. Mai 2021 abgeschlossene Rechnungsjahr geprüft. Dabei haben wir die vorliegende Bilanz und Erfolgsrechnung stichprobenweise kontrolliert und für richtig befunden.

Wir beantragen der Generalversammlung 2021, die Jahresrechnung 2020 / 2021 mit einem Ertragsüberschuss von Fr. 10'116.08 und einem Eigenkapital (Vereinsvermögen) von Fr. 107'639.64 vor der Gewinnverbuchung zu genehmigen.

Dem Kassier Johann Zahler danken wir für seine Arbeit und die transparente Rechnungsführung bestens.

St. Stephan, 09. Juni 2021 – Die Revisoren: *Manfred Lempen / Beat Zahler*



Die Neuen an der Vereinspitze



Roland Ginggen



Ueli Leutert

Auf die Hauptversammlung 2021 hat der langjährige Vereinspräsident Beat Radelinger nun definitiv das Amt abgegeben. Dieses führte er noch ad interim, bis die neue Führungscrew gefunden war.

Ersetzt wird er durch Roland Ginggen und Ueli Leutert. Letzter ist bekannt als letzter Kommandant der Fliegerstaffel 15, Vorstandsmitglied und natürlich als «Papyrus»-Pilot. Ginggen wird neu in den Vorstand aufgenommen. Ihn kennt man aus dem Tower des Flugplatzes St. Stephan und von seinen Auftritten als P3-Pilot.

Angaben zu Roland Ginggen

Geboren 20. Juli 1970 in Bern
Heimatort Zweisimmen
Wohnort St. Stephan

Beruflich

- 1986-1990 Lehre als Elektromechaniker im Elektronikbetrieb und Zeughaus
- 1991-1997 angestellt bei Swissair als Flugzeugelektriker (DC-10, MD-11, Boeing B-747 und Airbus A-310)

Angaben zu Ueli Leutert

Geboren 15. Mai 1951 in Winterthur
aufgewachsen, Primar- und Sekundarschule in Wil SG. 1971 Maturität Typus C: mathematisch-naturwissenschaftliches Gymnasium in St. Gallen

Laufbahn in der Luftwaffe

- 1969-1971 Fliegerische Vorkurskurse FVS 1-FVS 3
- 1972-1973 Ausbildung zum Militärpiloten

- 1998-2006 angestellt bei RUAG AG als Technical Writer F/A-18 Hornet für die Systeme Flight Control-, Instrument-, Electrical-, Navigation-, Lighting-, and Flight Incident Recorder and Monitoring Systems
- 2007-heute angestellt bei RUAG AG als Flugdaten-Analyst (auswerten der Blackbox-Daten von F/A-18, TH06 Super Puma, TH18 Cougar und EC635)
- 1974-1976 Milizpilot in der Fliegerstaffel 20 auf DH-112 Venom
- 1977-1994 Milizpilot in der Fl St 15 bis 1979 auf Venom, ab 1980 auf Hunter
- 1990-1994 Staffelkommandant der Fl St 15
- 1995-2003 Fluglehrer auf PC-7 und Simulatorinstructor auf FA-18

Fliegerisch

- 1989 Ausbildung zum Segelflieger in Zweisimmen
- 1995 Ausbildung zum Motorflugpilot (PPL)
- 1999 Weiterbildung zum Berufspiloten mit Instrumentenflug (CPL/IR)
- 2000 Ausbildung zum Linienpilot (ATPL) bei Crossair
- 2017 Ausbildung auf Pilatus P3, PC-7 in Kunstflug und Formationsflug.
- 2020 Ausbildung zum Class Rating Instructor (CRI/A)

Militärisch

Rep Of F/A-18 Hornet Basis Meiringen (a. D.)

Beruflicher Werdegang

- 1974 Ausbildung zum Linienpiloten in der Schweizerischen Luftverkehrsschule SLS
- 1975-1988 Copilot bei SWISSAIR auf DC-9 und DC-10
- 1989-2008 Kapitän bei SWISSAIR / SWISS auf MD-80 / MD-11 / A330 / A340
- 2006 Ausbilder auf A340 bei Jet Airways in Indien im Auftrag von SWISS
- 2009-2011 Kapitän und Cheffluglehrer auf Businessjet bei Swiss Private Aviation
- 2011-2016 Kapitän auf A320 / A330 bei Edelweiss

Hobbypilot

Ab Beginn meiner fliegerischen Ausbildung bis zum heutigen Tag fliege ich auch privat auf verschiedenen Kolbenflugzeugen, wobei der Bucker mein Lieblingsflugzeug ist. Daneben habe ich das Privileg, auch mit dem «Papyrus» und einem Hunter-Doppelsitzer als auch auf dem Vampire fliegen zu dürfen. Zudem bin ich Fluglehrer und Prüfungsexperte auf allen geflogenen Typen.

Albert Brügger 1932-2021

Nach längerer Krankheit verstarb am 19. Februar 2021 unser langjähriges Vereinsmitglied und treuer Mechaniker Albert Brügger. Kurz nach der Gründung des Huntervereins Ober-simmental wurde die Zukunft des «Papyrus»-Hunters besiegelt, nämlich, dass dieses einzigartige Flugzeug nicht auf einem Sockel verrotten sondern weiterfliegen sollte. So meldete sich auch Albert mit anderen Teilnehmern zusammen für einen speziellen Mechanikerkurs in Interlaken. Regelmässig fuhr er nach der Arbeit vom Emmental ins Berner Oberland. Minuziös führte er Buch, um das Gelernte in St. Stephan anwenden zu können.



Ein Leben lang beschäftigte sich Albert bei der Firma AEBl mit Landwirtschaftsgeräten und leitete als Vorgesetzter eine Abteilung. Seine technischen Kenntnisse und Erfahrungen erleichterten ihm den Zugang zur Flugzeugmechanik. Nach seiner Pensionierung zog er mit seiner Frau nach Zweisimmen. Nach und nach erwarb er auf dem Flugplatz St. Stephan die Kenntnisse der Technik eines Hunters. Es muss für Albert der Höhepunkt seiner Karriere gewesen sein, sich nun mit dem «Papyrus»-Hunter zu befassen. Während Jahren nahm er sich dem Inventar der unzähligen Ersatzteile im Unterstand an und beteiligte sich am Unterhalt des «Papyrus». Doch der Höhepunkt waren jeweils die Flugtage, wo er im Flugbetrieb zur auserwählten und ausgebildeten Crew gehörte. Mit Stolz sass er oft im Cockpit des «Papyrus», leider nur beim Verschieben auf dem Rollweg und gezogen vom Vevey-Schlepper. Wie gerne wäre er einmal davon geflogen! Seine grosse Leidenschaft galt in jungen Jahren dem Skirennsport. Oft nahm er mit Ginggen Gottfried an Skirennen teil. Bis ins hohe Alter war Albert auf den Skipisten anzutreffen. Jahrelang blieb er auch dem Schiesssport treu.

Nun hat er endgültig die Flügel gefasst und ist nicht mehr unter uns.

Der Hunterverein dankt Albert für sein Wirken, und wir erinnern uns gerne an seine ruhige, umsichtige, überlegte und kompetente Art.

Beat Radelfinger



Letzter WK der Flugplatz-Abteilung 7
mit Hunter in St. Stephan
(17. November 1993)





70 Jahre Hawker Hunter

Am 20. Juli 1951 flog der Hunter-Prototyp P. 1067 erstmals. Niemand konnte damals erahnen, dass trotz der rasend schnellen technischen Entwicklung in der Militärluftfahrt ausgerechnet dieser Jet eine fliegende Legende würde. Einerseits aufgrund seiner aussergewöhnlich schönen Form, andererseits aber auch durch seine Dienstdauer. In der Schweiz wurde er Ende 1994 aus dem aktiven Dienst ausgemustert, offiziell soll die libanesische Luftwaffe bis 2014 damit geflogen sein. Insgesamt wurden gut 2500 Exemplare gebaut.

In den 1950er-Jahren machte der britische Hersteller Hawker Siddeley breit Werbung für seinen Jet, der als Jäger, Erdkämpfer und Trainer in verschiedenen Versionen zu haben war. Ein Blick in die Archivkisten im Keller bringt dazu interessante Inserate ans Tageslicht. In den Interavia-Zeitschriften 8 und 9 von 1958 wird der Hunter als *«Ein harter Schläger, der keinen grossen Flugplatz braucht»* und *«Der härteste Kämpfer...am schnellsten wieder gefechtsbereit»* mit den entsprechenden Bewaffnungsvarianten gezeigt. Auch das Rolls-Royce Avon-Triebwerk erhielt seine Plattform, wie das Inserat aus der Schweizer Flugwehr- und -technik 1958/08 zeigt.

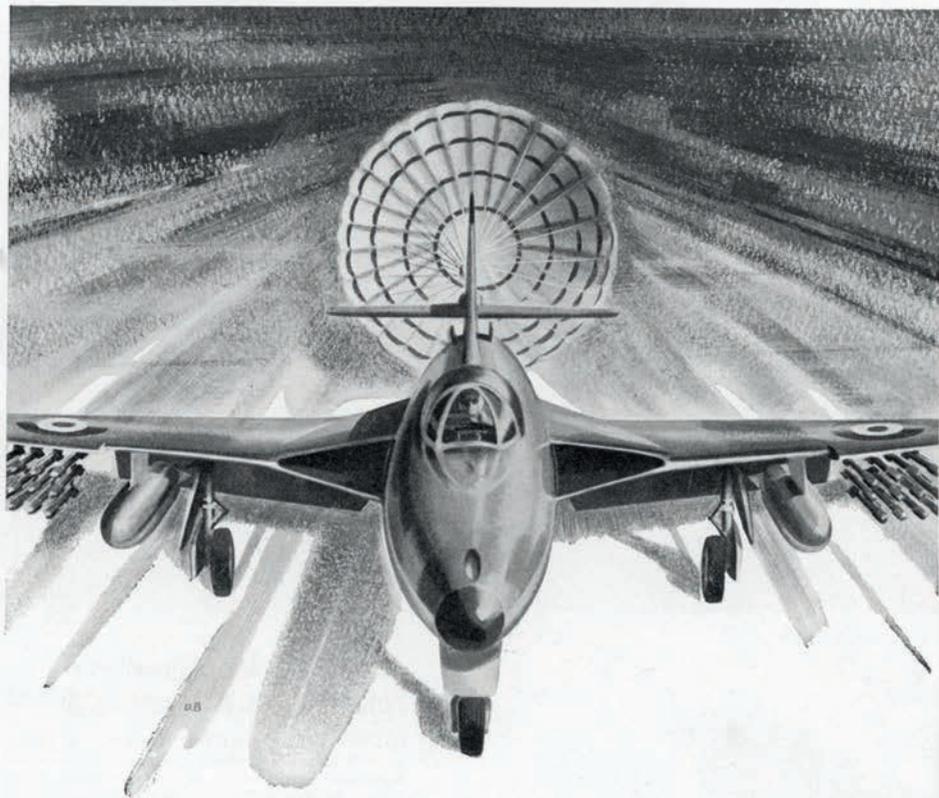
In der Interavia publizierte gleichzeitig der Chef-Versuchspilot A.W. Bedford über die Notwendigkeit von konventionellen bemannten Kriegsflugzeugen auch im Umfeld von nuklearen Bedrohungen. Er nahm dabei direkt Bezug zur Suezkrise und zum Koreakrieg. Bedford zeigte auf, welche Probleme für den Erdsatz von Jets bestehen und natürlich, wie man diese mit dem RAF-Standartjäger Hawker Hunter F. Mk. 6 lösen kann.

Dabei wurde Wert auf die hohe und sehr unterschiedliche Waffenzuladung gelegt, dazu kam die kurze Rüstzeit am Boden zwischen den Einsätzen. Speziell wies der Chefpilot auf die Erprobung bei der Schweizer Luftwaffe hin: *«Vor allem waren die Schweizer Militärpiloten erpicht, die engsten Kurvenradien festzustellen und diese unverzüglich in schneebedeckten Gebirgstälern vorzudemonstrieren.»* Gemeint war damit der Fliegerschiessplatz Axalp.

1958 hatten sich ausser der Royal Air Force und der Schweiz bereits Schweden, Dänemark, Holland, Belgien Peru, Irak und Indien für den Hunter entschieden. Am Ende flog der formschöne Jet in Dutzenden verschieden ausgerüsteten Versionen als Ein- und Doppelsitzer in rund 20 Ländern.

Hans Rudolf Schneider





EIN HARTER SCHLÄGER, der keinen grossen Flugplatz braucht

Ein Bremsschirm erlaubt es der «Hunter F.6», auf kleinen Flugfeldern zu operieren. Selbst ohne Bremsschirm benützte sie bereits, unter schwierigsten Bedingungen, Pisten von 1500 m, wobei das Startgewicht rund 9,5 Tonnen betrug, während die Landung mit zwei nicht abgeworfenen 450 kg-Bomben oder 24 Raketen erfolgte.

Mit anderen Worten, dieses mächtigste aller Erdkampfflugzeuge ist imstande, die Truppe bis in die Feuerzone zu begleiten. Den militärischen Befehlshabern bietet es die grosskalibrigsten Bordwaffen aller Jäger — vier 30 mm-Aden-Kanonen — sowie die grösste Zuladung an Bomben, Lenk Waffen oder Raketen. Da die «Hunter» als Standardmenge 660 Gallonen zusätzlichen Kraftstoff in abwerfbaren Behältern mitführt, besitzt sie eine extragrosse Reichweite für die taktische Aufklärung. Nimmt man hierzu die bewährte Leistungsfähigkeit und Manövrierbarkeit der «Hunter», so bedeutet dies, dass sie wirklich der beste Erdkämpfer der Welt ist.

HAWKER HUNTER

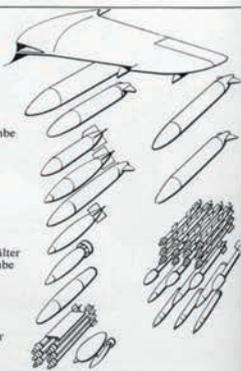
LEISTUNGSFÄHIGSTES JAGD/ERDKAMPFFLUGZEUG DER WELT
AUSGERÜSTET MIT ROLLS-ROYCE AVON

INNENBORDS

- (von oben nach unten)
- 230 Gallonen-Abwurfbehälter
- 100 Gallonen-Abwurfbehälter
- 400 kg-Bombe
- 1000 lb-Bombe
- 100 Gallonen-Napalmbombe
- 200 kg-Bombe
- 500 lb-Bombe
- 2 Zoll-Raketenwerfer
- 6 × 3 Zoll-Kampfraketen
- 2 × 25 lb-Übungsbomben

AUSSENBORDS

- (von oben nach unten)
- 100 Gallonen-Abwurfbehälter
- 100 Gallonen-Napalm bombe
- 12 × 3 Zoll-Kampfraketen (leichte Sprengköpfe)
- 4 × 3 Zoll-Kampfraketen (60 lb-Sprengköpfe)
- Kombinationen von Bofors T 10, HVAR- oder Oerlikon-Kampfraketen



DER HÄRTESTE KÄMPFER ...



... am schnellsten wieder gefechtsbereit

HUNTER LÄSST SICH IN VIER MINUTEN NEU BEWAFFNEN: Vom Einsatz zurückkehrend, kann das Jagd-Erdkampfflugzeug Hunter F.6, dank seiner auswechselbaren Bordkanonen-Gruppe, binnen vier Minuten erneut gefechtsbereit sein. Mit ihren vier 30 mm Aden-Kanonen, die hochbrisante Munition verschossen, verfügt die Hunter über die schwersten Bord-Feuerwaffen aller Erdkampfflugzeuge der Welt. Bei einer Reihe von Schiessübungen feuerte ein Flugzeug dieses Musters — bei maximaler Geschwindigkeit im Tiefflug — insgesamt mehr als 60 000 Schuss — und stellte damit die Robustheit der Hunter unter Beweis.

Überdies befördert die Hunter eine grössere Zuladung an Bomben, Lenk- waffen oder Raketen als jeder andere Jäger ihrer Klasse. In abwerfbaren Behältern über 600 Gallonen Kraftstoff mitführend, zeichnet sie sich gleichzeitig durch grosse Reichweite, gute Manövrierbarkeit und leichte Bedien- barkeit aus. Ein Bremsschirm befähigt die Hunter, auf kleinen Flugplätzen zu operieren.

Alle diese Vorzüge machen die Hunter F.6 zum wirksamsten, anpassungs- fähigsten Kriegsgerät, das sich ein militärischer Befehlshaber nur wünschen kann.

HAWKER HUNTER

LEISTUNGSFÄHIGSTES JAGD/ERDKAMPFFLUZUG DER WELT
AUSGERÜSTET MIT ROLLS-ROYCE AVON

INNENBORDS

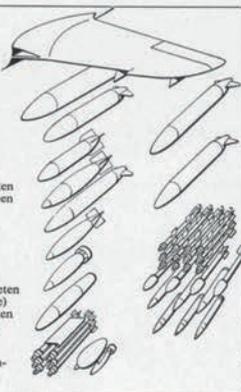
(von oben nach unten)

- 230 Gallonen-
Abwurfbehälter
- 100 Gallonen-
Abwurfbehälter
- 400 kg-Bombe
- 1000 lb-Bombe
- 100 Gallonen-
Napalmbombe
- 200 kg-Bombe
- 500 lb-Bombe
- 2 Zoll-Raketenwerfer
- 6 × 3 Zoll-Kampfraketen
- 2 × 25 lb-Übungsbomben

AUSSENBORDS

(von oben nach unten)

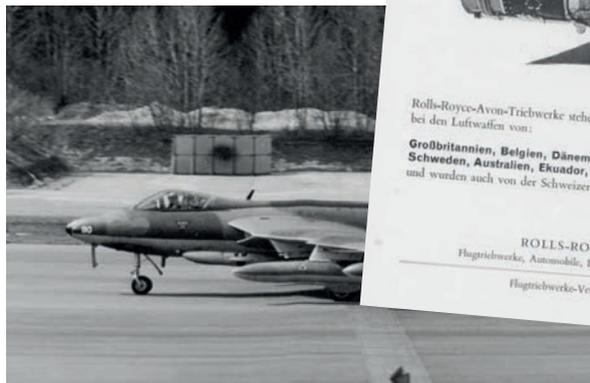
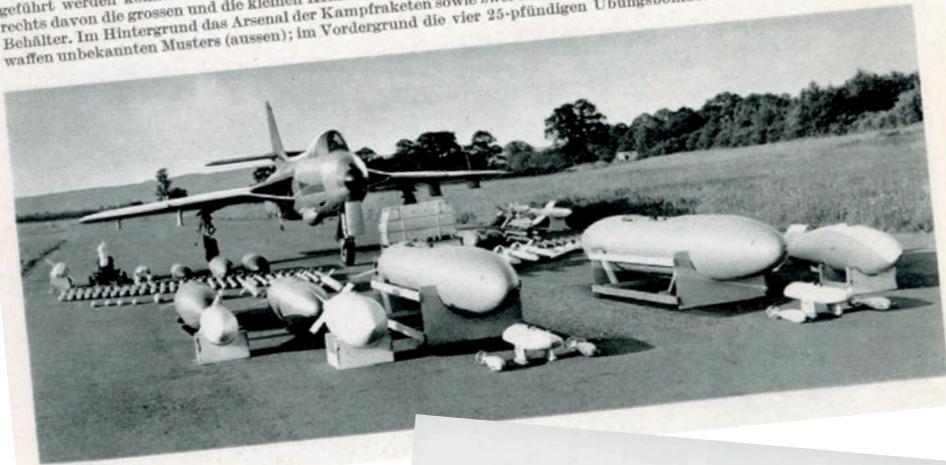
- 100 Gallonen-
Abwurfbehälter
- 100 Gallonen-
Napalmbombe
- 12 × 3 Zoll-Kampfraketen
(leichte Sprengköpfe)
- 4 × 3 Zoll-Kampfraketen
(60 lb-Sprengköpfe)
- Kombinationen von
Bofors T. 10
HVAR- oder Oerlikon-
Kampfraketen



HAWKER AIRCRAFT LIMITED • KINGSTON-ON-THAMES, England, Mitglied der Hawker Siddeley-Gruppe | Ein führendes Industrieunternehmen.



Musterkollektion der militärischen Lasten des «Hunter F. Mk.6», von denen bis zu 2.7 Tonnen bei jedem Einsatz mitgeführt werden können. Unmittelbar vor der Rumpfnase erkennt man das schnell-wechselbare «Gun pack», links und rechts davon die grossen und die kleinen Kraftstoff-Zusatzbehälter, ferner Bomben verschiedenen Kalibers sowie Napalm-Behälter. Im Hintergrund das Arsenal der Kampfraketen sowie zwei Fernlenk Waffen Fairroy «Fireflash» (innen) und Lenk-waffen unbekanntens Musters (ausssen); im Vordergrund die vier 25-pfündigen Übungsbomben samt ihren Traggerüsten.



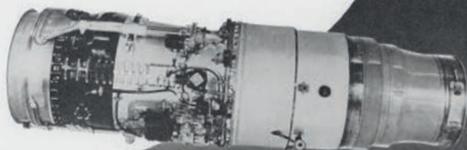
Der HAWKER HUNTER

verwendet ein

ROLLS-ROYCE

AVON-Strahltriebwerk

Der AVON ist das von der Royal Air Force meistverwendete Axial-Strahltriebwerk. Es kann auf mehr als 1250000 Flugstunden in verschiedenen Militärflugzeugen zurückblicken, mit Leistungen von 6500 bis 11250 Pfund Schub, ohne Nachbrenner. Lizenzen für die Fabrikation des AVON wurden nach Australien, Belgien und Schweden vergeben.



Rolls-Royce-Avon-Triebwerke stehen im Einsatz bei den Luftwaffen von:

Großbritannien, Belgien, Dänemark, Holland, Peru, Schweden, Australien, Ecuador, Indien, Irak, Venezuela und wurden auch von der Schweizer Flugwaffe bestellt.

ROLLS-ROYCE LIMITED, DERBY, ENGLAND

Flugtriebwerke, Automobile, Diesel- und Benzinmotoren, Raketenmotoren, Atomkraft-Antriebe

Flugtriebwerke-Vertretung: G. de Meiss Ltd., Bahnhofstraße 21, Zürich

Besuchstag im WK 1976 in St. Stephan





Aus dem WK 2020 der Lufttransportstaffel 1

Der Wiederholungskurs der Lufttransportstaffel 1 war in jeglicher Hinsicht ein voller Erfolg! Schon eine Woche vor Beginn des offiziellen WK wurde ein Zelthangar durch eine Spezialeinheit auf der Abstellfläche aufgestellt. Schon diese Soldaten waren begeistert von der Umgebung und vor allem, wie sie von der Bevölkerung willkommen geheißen wurden. Teilweise bei strömendem Regen wurde gearbeitet.

Täglich wurde mehr Material herbeigeschafft. Container für die Einsatzleitung, Fahrzeuge, Tische und Bänke, Toilettenanlagen, Schlepper, Tankfahrzeuge, Flugbetriebsmaterial usw.

Auch immer mehr Soldaten und Offiziere gesellten sich in einem emsigen Treiben dazu. Es wurde gehämmert, Stromleitungen verlegt, Parkplätze für die Fahrzeuge eingezäunt, Büro und Wache eingerichtet; einfach alles was es braucht, um einen militärischen Flugbetrieb ab St. Stephan durchzuführen.

Am 7. Oktober 2020 flogen die ersten Helikopter ein. Zuerst die EC-635, gefolgt von vier Super Pumas. Das Treiben verstärkte sich. Helikopterlärm! Welcher Genuss!



Jeweils schon frühmorgens wurden die Helikopter aus den Hangars gezogen. Im Hca-Hangar standen bis zu fünf Super Pumas. Jeder Helikopter wurde mittels Schlepper auf die Piste geschleppt, wo getankt und die Startbereitschaft erstellt wurde. Im Hangar waren stets ca. 30 Armeeinghörige anwesend. Verschiedene Aufgaben wurden abgearbeitet und nicht selten wurde der eine oder andere Soldat schlafend auf einer Bahre irgendwo in den Nebenräumen gefunden.

Die Piloten richteten sich im Unterstand U 41 einen Rückzugsort ein. Zwischen den Flügen konnten sie sich da untereinander unterhalten, die nächsten Flüge planen und am Abend noch etwas miteinander trinken.

Am 9. Oktober 2020 fand die Fahnenübernahme statt. Der dazugehörige Fahnenmarsch und die Schweizer Nationalhymne wurden von der Dorfmusik St. Stephan gespielt. Die Ansprachen durch den Kdt Rolf Imoberdorf sowie durch den Vizegemeindepäsidenten Patrick Aegerter fanden vor der beeindruckenden Kulisse des Albristhorns und dem Wildstrubel statt.

Beim anschließenden Apéro im Zelthangar konnten neue persönliche und wichtige Kontakte geknüpft werden. Anwesend war unter anderem auch der Kommandant des Flugplatzes Payerne.





Täglich gab es Neues zu erleben. Viele Gespräche mit den unterschiedlichsten Armeeangehörigen waren an der Tagesordnung. Es zeigte sich rasch, dass sich alle in St. Stephan sehr wohl fühlen. Die Infrastruktur für einen Flugbetrieb reicht aus. Oft wurde erwähnt, dass es genossen wird, nicht im üblichen Betrieb in Payerne zu sein, sondern in einer wunderschönen Bergwelt den WK zu absolvieren.

Eines Tages stand plötzlich der Kdt der Luftwaffe, Divisionär Bernhard Müller, im Hangar. Als Helikopterpilot fühlte er sich zu diesem WK hingezogen. So lief er auch schnurstracks zu dem oben erwähnten Rückzugsort um mit «seinen» Piloten zu sprechen.

Aus meiner Sicht war dieser WK viel zu schnell fertig. Die Helikopter zogen ab und alles wurde wieder in den ursprünglichen Stand zurückgebaut. Noch während des Rückbaus wurde bekannt gegeben, dass diese Einheit nächstes Jahr wiederkommen will.

In einigen Debriefings wurden schon die wichtigsten Punkte angesprochen, welche im nächsten Jahr geändert werden sollen. Denn es war für das Kader der Transportstaffel wie für die pca Neuland, welches gemeinsam betreten wurde. Durch das gegenseitige Vertrauen konnte sehr offen über die anzugehenden Punkte gesprochen werden.

Lobend zu erwähnen ist auch die Zusammenarbeit mit dem Hunterverein. Namentlich der noch amtierende Präsident Beat Radelfinger zeigte sich täglich auf dem Platz. Völlig unbürokratisch wurde der Unterstand des «Papyrus» für das Unfallpiket zur Verfügung gestellt. Alle Fahrzeuge des Unfallpiket konnten über Nacht im Hangar verstaut werden und mussten somit nicht bewacht werden.

Auch liess es sich Beat nicht nehmen, Fahnen zu hissen: Schweizerfahne, Luftwaffenfahne sowie diejenige des Kantons Waadt – letztere für die Herkunft der Luft-







transportstaffel. Das hingegen kam aber bei den Armeeinghörigen von Fribourg nicht so gut an.

Besonders ans Herz gewachsen ist Beat die Wache, welche ihr Wachlokal in der Holzbaracke des Huntervereins eingerichtet hatte. Er versorgte sie mit Heizöl, auch noch spät in der Nacht, und hatte immer ein paar Süßigkeiten mit dabei. Zur vollen Freude der Wache. Danke Beat!

Es gäbe noch einiges über diese Zeit zu schreiben. Doch die Bilder sprechen für sich.

Stephan Speiser, CEO / pca

Ein wichtiger Partner auf dem Flugplatz

Die Prospective Concepts Aeronautics AG, kurz pca, ist eine Firma auf dem Flugplatz St. Stephan, welche wohl vielen Lesern unbekannt ist, und dennoch einen der wichtigsten Parts auf dem Flugplatz einnimmt.

Im Jahre 1996 zog es die Firma Prospective Concepts nach St. Stephan. Die Idee, den Flugplatz für Werkflüge zu benutzen, wurde umgesetzt. Somit war diese Firma der erste zivile Betreiber des Flugplatzes St. Stephan. In dieser Zeit war es noch eher selten, dass ehemalige Militärflugplätze von zivilen Betreibern benutzt wurden.

So erschien während dieser Zeit oft der «Rochen», im Fachjargon auch «Stingray» genannt, am St. Stäffner-Himmel. Manche hielten es zuerst für ein UFO. Bis die Presse darüber berichtete und die Bewohner des Obersimmentals beruhigt das Geschehen auf dem Platz weiterverfolgen konnten. Das UFO schaffte es sogar, in einem grösseren Bericht im «Blick» erwähnt zu werden. Es wurden weitere innovative Gegenstände entwickelt, und die Firma vergässerte sich.

Doch schon bald stellte sich heraus, dass die Unterstände viel zu klein waren, um die bevorstehenden Aufgaben zu bewältigen. Ein neuer grosser Hangar wurde geplant. In vielen Verhandlungen mit der armasuisse, dem BAZL und weiteren Behörden wurden die verschiedenen grossen Hürden genommen. Im Jahre 2000 war es dann soweit, dass der neue Hangar gebaut werden konnte. Mit den Grundmassen von 40 x 50 Metern entstand ein sehr grosses Objekt, welches sich hinter einem schützenden Tannenwald versteckte.

Eine innovative Erfindung, welche in diesem Hangar entwickelt wurde, sind die pneumatischen Sitze, welche heute in vielen Airlinern rund um den Globus eingebaut sind. Dieser Sitz ist so ausgelegt, dass mittels Luft die verschiedenen Sitzstellungen eingenommen werden können. Da nur Luft gebraucht wird, ist der Sitz deutlich leichter als herkömmlich gebaute Flugzeugsitze. Und bei Passagierzahlen von 200 oder 300 sind das dann plötzlich mehrere Kilos, welche beim Abfluggewicht gespart werden. Und weniger Gewicht bedeutet tieferen Kerosinverbrauch.

Mitentwickelt wurde der innovative Sitz von Urs Baumann. Er liess seine Innovation gleich in seiner Firma Lantal herstellen, welche die Sitze auch heute noch fertigstellt und weiterentwickelt. Zu erwähnen ist, dass auch die Piloten der Solar Impuls von Bertrand Piccard während ihrer solarbetriebenen Erdumrundung auf einem pneumatischen Sitz der Firma Lantal sassen.



Im Jahr 2010 verkaufte die Festo AG die Prospective Concepts AG an die neuen Besitzer; diese verlegten den Firmensitz von Glattbrugg / ZH nach St. Stephan und firmierten neu unter den Namen prospective concepts aeronautics AG.

Die Aufgaben der pca

Jeder Flugplatz wird durch einen Flugplatzbetreiber organisiert, unterhalten und mit den nötigen Verträgen und Abmachungen am Laufen gehalten. Der Betreiber von St. Stephan ist die pca. Dies bedeutet, dass sämtliche relevanten Verträge für den Betrieb des Platzes mit der pca abgeschlossen wurden und in Zukunft abgeschlossen werden. Die Betriebsbewilligung, welche vom BAZL ausgestellt wird, lautet ebenfalls auf den Namen der pca.

Damit das BAZL nicht Dutzende von Ansprechpartnern hat, meldet die Betreiber-gesellschaft (pca) dem BAZL eine zuständige Person in der Form des Flugplatzchefs. Somit ist die Verantwortlichkeit bekannt und auf dem Flugplatz darf nach den unzähligen gesetzlichen Grundlagen geflogen werden.

pca übernimmt diese Aufgabe sehr gerne und ist bestrebt, in enger Zusammenarbeit mit sämtlichen Benutzern des Platzes konstruktiv zusammen zu arbeiten. Die Firmen und Personen, welche den Platz benutzen, sind sehr vielfältig. Da sind die verschiedenen Mieter der Unterstände oder Abstellflächen. Im südlichen Teil ist die beowab mit der Fahrschule tätig. Vigier benötigt die Rollwege während drei Tagen pro Woche für die Kiestransporte vom südlichen Steinbruch in die Verarbeitung im nördlichen Bereich.

Anlässe wie Filmaufnahmen für neue Fahrzeuge, Trainingsfahrten, Hochzeiten im Holzhangar oder das Hangar Rockin sind nur einige, welche durch die pca koordiniert werden. Und nicht zu vergessen die Landwirte, welche die Grünflächen zwischen den Betonflächen und um den Platz herum bearbeiten. Auch sie gehören zur grossen Familie, welche auf dem Areal des Flugplatzes tätig sind.

Ein weiterer und für die Firma pca sehr wichtiger Bereich ist der aviatische. Namentlich erwähnt sollen die Modellflieger werden, welche sich regelmässig zum Fliegen und Fachsimpeln treffen.

Der Hunterverein ist auf dem Platz nicht mehr wegzudenken. Mit den Hunterflugtagen und dem Hunterfest werden jährlich tausende von Schaulustigen angezogen. Leider fielen diese Flugtage, wie so manche Anlässe in den letzten zwei Jahren, dem Coronavirus zum Opfer.



So mancher Fluglehrer hat den Platz entdeckt, um seinem Flugschüler eine Landung im Gebirge zu zeigen. Mit den 1000 M.ü.M zählt St. Stephan für die Ausbildung zum Piloten als Gebirgsflugplatz.

Die Businessjets

Die Länge der Flugpiste macht es auch möglich, dass Businessjets in St. Stephan landen können. Und gerade hier übernimmt die pca wichtige Aufgaben. Nach der Anfrage des Operators für einen Ein- oder Ausflug nach St. Stephan werden die Zollformalitäten mit der Kantonspolizei und der Grenzwaiche abgeklärt. Erst nachdem die Bewilligung für jeden einzelnen Flug von der Eidgenössischen Zollverwaltung eingetroffen ist, kann der Ein- oder Ausflug seitens der pca erlaubt werden.

Parallel dazu werden die Feuerwehrleute für den terminierten Flug aufgeboden. pca hat in den letzten Jahren eine kleine, aber schlagkräftige Flugplatzfeuerwehr aufgebaut. Das Flugfeldlöschfahrzeug konnte vom Flughafen Zürich-Kloten übernommen werden. Acht Angehörige der Feuerwehr aus dem Obersimmental wurden von Schutz & Rettung Zürich ausgebildet. Abwechselnd kommen diese Angehörigen regelmässig zum Einsatz. Um das Gelernte zu vertiefen, finden jährlich 3-4 Übungen auf dem Flugplatz statt.

Während den angekündigten Flügen besetzen jeweils zwei Feuerwehrleute das Flugfeldlöschfahrzeug. Die Vorgabe seitens des Gesetzgebers ist, dass der abgelegenste Ort auf dem Flugplatz innerhalb drei Minuten(!) erreicht werden muss, und eine Intervention mit Wasser und eventuell Schaum gestartet werden kann.

Weitere Abklärungen werden im Vorfeld der Ankunft getroffen. Bleibt der Jet im Hangar oder fliegt er nach einer Stunde weiter? Wird für den Weiterflug Kerosin benötigt? Meistens reist der Kunde Richtung Gstaad. Was ist mit der Crew geplant? Hotelunterkünfte in der Region werden gebucht oder eine Taxifahrt für die Crew nach Bern organisiert.

Während der Flüge selber übernimmt pca die Überwachung des Flugfunks. Nach der Landung ist die Mithilfe beim Handling gefragt. Taschen und Koffer ein- oder ausladen und kurze Gespräche mit dem Besitzer des Jets fördern das Vertrauen und ermöglichen eine pro-aktive Werbung für unseren Platz und die Region.

Der Aufwand für solche Flugbewegungen ist gross und wird von der pca gerne übernommen.

Die Schweizer Luftwaffe als Kunde

Die Gemeinde St. Stephan und die pca sind mit der Luftwaffe in einem intensiven Kontakt, um eine mögliche Zusammenarbeit zu festigen. Selbstverständlich wird grosser Wert daraufgelegt, dass sämtliche militärischen Bewegungen tief gehalten werden und neben der touristischen Hochsaison durchgeführt werden.

Im Gegenzug darf auch erwähnt werden, dass für einen WK, wie er schon stattgefunden hat, sich ca. 500 Angehörige der Armee in der Region befinden. Welche Wertschöpfung dies nach sich zieht, braucht man in der Region nicht zu erklären.

Und die Zukunft?

Seit mehreren Jahren ist die pca daran, den ehemaligen Militärflugplatz in einen zivilen Flugplatz umzunutzen. Dies ist ein sehr komplexer und langwieriger Prozess. Dutzende von Sitzungen, um nicht sogar von hunderten zu reden, finden statt. Begehungen mit teilweise bis zu 25 Beteiligten finden statt. Und wie allen bekannt ist, mahlen die Mühlen in Bern extrem langsam. Immer wieder gibt es Verzögerungen. Deshalb ist der einmal fixierte Umnutzungstermin schon längst in der Vergangenheit verschwunden. Doch wir sehen Licht am Ende des Tunnels! Ein aktualisierter Terminplan ist erstellt und wir hoffen, dass bis Ende 2022 alles abgeschlossen ist.

Wenn die Umnutzung abgeschlossen ist, wird die Gemeinde St. Stephan mit der Familie Baumann den Flugplatz käuflich erwerben. Dazu wird eine Immobilien-gesellschaft gegründet, welche den Platz kauft. Betreiberin über das ganze Areal wird die pca bleiben.

Danke

Die pca bedankt sich bei allen involvierten Personen, Vereinen, Verbänden und der Gemeinde St. Stephan, welche bei der Umnutzung und Weiterentwicklung des Flugplatzes St. Stephan mitarbeiten.

In diesem Sinn wünscht die pca many happy landings and always blue sky!

Stephan Speiser, CEO / pca

Der Vorstand des Huntervereins 2021



Roland Ginggen
Co-Präsident ab HV 2021



Ueli Leutert
Co-Präsident ab HV 2021
Chefpilot



Hansruedi Schläppi
Flugplatzchef



Elian Griessen
Administration



Johann Zahler
Kassier



Matthias Minnig
Vertreter Boltigen
Verantwortlicher Unterstand



Björn Bähler
Vertreter Lenk



Heinz Rufener
Vertreter Zweisimmen



Franz Bühler
Unterhalt



Aus dem Hunterverein-Shop

- **Aufkleber rund des Huntervereins**
Preis: 2 Franken (+ Porto)
- **Aufkleber «Papyrus» rechteckig**
Preis: 5 Franken (+ Porto)
- **Bausatz «Papyrus»-Hunter:** Ein «Papyrus» im Kleinformat (aus Depron) mit einer Spannweite von 25 cm/Länge von 30 cm.
Preis: 10 Franken (+ Porto)
- **Broschüre «70 Jahre Réduit-Flugplatz St. Stephan»:** Die Geschichte des Flugplatzes wurde aufgrund der Chronik und den Erinnerungen des langjährigen Dienststellenchefs Walter Minder erstellt. 56 Seiten, Format A5 quer, farbig. **Preis:** 10 Franken (+ Porto).
- **Schlüsselanhänger «Papyrus» rot oder blau**
Preis: 5 Franken (+ Porto)
- **Stoffbadge ohne / mit Klettbefestigung**
Preis: 8/10 Franken (+ Porto)
- **Schlüsselband blau**
Preis: 1 Franken (+ Porto)
- **DVD «I am Legend»:** Die Geschichte und Entstehung des «Papyrus»-Hunter. 32 Minuten.
Preis: 25 Franken (+ Porto)



Bezugsquelle: www.hunterverein.ch -> SHOP



Alle Preise plus Porto und Verpackung je nach Menge und Gewicht 2 bis 10.– Franken.

Sponsoren und Partner



SCHNIDRIG TRANSPORTE



Wir fiebern dem Fest 2022 entgegen!

Das jährliche Flugplatzfest St. Stephan ist jeweils nur dank vielen helfenden Händen und mitdenkenden Köpfen möglich. Mit viel Engagement und Einsatz ermöglichen diese Freiwilligen die Durchführung – hoffentlich das nächste Mal im 2022!

Deshalb: Ein grosser Dank den vielen Helferinnen und Helfern!!



Nächstes Hunterfest: 20. August 2022

ff 1 15