

# THUNER TAGBLATT

BZTHUNERTAGBLATT.CH



**THUN**

## Ein Berufsleben für die Gleitschirme

Die Italienerin Angela Foscari war während 30 Jahren für die Outdoorfirma Advance tätig. Jetzt geht sie in den Ruhestand. **SEITE 5**

**KINO**

## Dick und Doof bleiben unsterblich

Das Filmfestival Locarno ehrt ab morgen Leo McCarey. Der US-Regisseur schuf mit Dick und Doof Slapstick von feinsten Grausamkeit. **SEITE 18**



**11. GLACIER 3000 RUN**  
Samstag, 4.8.2018  
Presented by United Arab Emirates UAE  
www.glacier3000run.ch

ANZEIGE

AZ Bern, Nr. 176 | Preis: CHF 4.20 (inkl. 2,5% MwSt)

BERNER OBERLAND MEDIEN

**Heute 16°/33°**  
Es steht uns ein sonniger und drückend heisser Tag bevor.  
**Morgen 17°/33°**  
Die Sonne scheint oft, lokal sind aber Hitzegewitter möglich. **SEITE 25**

# Grünes Licht für Feuerwerk in der Region Thun

**THUN/OBERLAND** Trotz der anhaltenden Trockenheit darf morgen im Verwaltungskreis Thun Feuerwerk abgebrannt werden. Ein Verbot gibts nur im Obersimmental-Saananland.

Die Lage ist zwar nicht alarmierend, bleibt aber angespannt. Deshalb gilt das Feuer- und Feuerwerksverbot im Wald und in Waldesnähe in den Voralpen,

im Berner Jura und im Mittelland weiterhin. Ausdrücklich grünes Licht gab Thuns Regierungstatthalter Marc Fritschi hingegen für die Feuerwerke auf

dem Thunersee vor Gunten, Oberhofen und vor Hilterfingen. Anders sieht es im Verwaltungskreis Obersimmental-Saanan aus. Für dieses Gebiet haben die Behörden gestern ein generelles Feuer- und Feuerwerksverbot im Wald und in Waldesnähe sowie ein Verbot von Feuerwerk

und 1.-August-Feuern erlassen. Die Trockenheit hat in der Region Thun kaum Schäden bei Fauna und Flora hinterlassen. Auch die Trinkwasserreserven sind ausreichend. **mi SEITE 3**

**Morgen erscheinen** wegen des Nationalfeiertages keine Zeitungen.

## Die Schäden nach dem Hochwasser

**LENK** Ein Augenschein vor Ort drei Tage nach der Entleerung des Favergesees auf dem Plaine-Morte-Gletscher zeigt: Die Schäden sind beachtlich gross.

Der Gletscherausbruch vom Freitagabend mit Abflussmengen von bis zu 60 Kubikmetern pro Sekunde sorgte im Weiler Oberried und in weiteren Teilen hinter der Lenk für Überschwemmungen (siehe gestrige Ausgabe). So liefen im Rothenbachquartier die Keller von zehn Häusern voll, und an verschiedenen Orten des Bereichs Simmenfälle wurden Fahr- und Wanderwege weggespült. Die Gesamtschadenssumme ist noch nicht bekannt, dürfte jedoch mehrere Millionen Franken betragen. Immerhin blicken die Gemeindeverantwortlichen auf ein funktionierendes Notfalldispositiv zurück und erklären, wie es zu den Überflutungen gekommen ist. Sie sehen auch, wo noch Verbesserungen möglich und nötig sind. **bpm SEITE 6**

**THUN**

## Migros Aare räumt den Platz

Gestern starteten die Arbeiten neben der Stockhorn-Arena: Der Installationsplatz weicht zugunsten der geplanten Spielfelder. **SEITE 3**

**UHRENMESSE**

## Swatch löst Aktiensturz aus

Die Swatch Group hat beschlossen, ab 2019 nicht mehr an der Uhrenmesse Baselworld teilzunehmen. Die Aktie des Messeorganisationsators brach nach dieser Ankündigung ein. **SEITE 13**

**MOUNTAINBIKE**

## Bronze für Lutz Weber

Der Thuner Downhill-Fahrer Lutz Weber musste sich nach zuletzt zwei Goldmedaillen an Schweizer Meisterschaften diesmal mit Bronze begnügen. Mit Pascal Reusser auf Rang fünf überzeugte ein weiterer Thuner. **SEITE 17**

**BOB**

## Bracher hört auf

Der Aderlass im Schweizer Bobverband geht weiter: Der Emmentaler Clemens Bracher beendet seine Karriere aus finanziellen Gründen. Nach aktuellem Stand gibt es keinen Schweizer Weltcup-piloten mehr. **SEITE 19**

# Die Tücken der Alpenflüge



Foto: PD

**THUN** Heute in einem Monat beginnt das Bückertreffen, die grosse Flugshow auf dem Flugplatz Thun. Dabei wird das abgebildete Dewoitine-Flugzeug auf den Namen Stadt Thun getauft. Unterwegs ist die Maschine

hier im Alpenraum. Dieser bietet für Pilotinnen und Piloten so einige Tücken, denen am Bückertreffen in einem Seminar nachgegangen wird. Experte Daniel Knecht erklärt: «In den Alpen sind wir dem Planeten meistens

noch etwas näher als draussen im Flachland.» Gefahrenpotenzial bergen etwa das Wetter und Zeitdruck. Essenziell ist laut Knecht, dass der Pilot für jede Situation einen Plan B im Kopf hat. **mik SEITE 2**

**WAS SIE WO FINDEN**

Börse .....	13
FORUM .....	21
Unterhaltung .....	23
Redaktion .....	24
Kinos .....	25
TV/Radio .....	26/27

**Anzeigen:**

Mietmarkt Bern .....	8
Todesanzeigen .....	22

**WIE SIE UNS ERREICHEN**

**Abo-Service**  
..... 0844 036 036 (Lokaltarif)  
**Anzeigen** ..... 033 225 15 15  
**Redaktion** ..... 033 225 15 55  
**Redaktions-Hotline**  
(nur für aktuelle Ereignisse)  
..... 033 225 15 66  
..... redaktion-tt@bom.ch

## Abtreibungsgegnern weht eisiger Wind entgegen

**BERN** Linksautonome wollen die meist christlichen Leute vom «Marsch fürs Läbe» abhalten.

Sie stammen vor allem aus freikirchlichen Kreisen und wollen für ihre Sache werben: Abtreibungsgegner, die am 15. September zum «Marsch fürs Läbe» auf

dem Bundesplatz aufrufen. Sie stehen mit ihrem Anliegen in der Schweiz ziemlich auf verlorenem Posten. Dennoch unternehmen anonyme Gruppierungen aus dem linksextremen Lager alles, um den Anlass zu sabotieren und die Teilnehmer einzuschüchtern. Sie gehen mit Sprayereien und Drohbriefen vor. **sar/qsc SEITE 8**

## Freihandelsabkommen: Kehrtwende in Tokio

**WIRTSCHAFT** Aus Japan kommen positive Signale für ein neues Freihandelsabkommen mit der Schweiz.

Lange blieb die Schweiz mit Avancen für ein verbessertes Freihandelsabkommen mit Japan scheinbar erfolglos. Doch jetzt gibt es in Tokio gegenüber

der Schweiz neue Signale. Der japanische Vizeausserminister habe Bereitschaft signalisiert, über eine Aufdatierung und eine allfällige Ausweitung des bisherigen Abkommens zu verhandeln, erklärt Staatssekretärin Pascale Baeriswyl. Die Schweiz wolle jetzt die Nachverhandlungen rasch aufgleisen. **hä SEITE 9**

## Bergbahnen erholen sich

**OBERLAND** Die Bergbahnen Destination Gstaad AG erhöht den Umsatz um 3 Millionen Franken.

Die im Herbst 2015 von der Saaner Gemeindeversammlung abgesegneten Sparmassnahmen tragen für die vor kurzem noch schwer angeschlagenen Bergbahnen Destination Gstaad (BDG) langsam Früchte. «2016 haben wir saniert, 2017 restrukturiert. Und jetzt können wir die Vorwärtsstrategie umsetzen», sagt BDG-Geschäftsführer Matthias In-Albon. Das wirkt sich auch in Zahlen aus: Die BDG konnte ihren Umsatz gegenüber dem letzten Jahr um 3 auf knapp 27 Millionen Franken erhöhen. **sp SEITE 7**

## 15 000 bei Am Schluss

**THUN** Am Sonntag ging mit dem Konzert von Stiller Has das diesjährige Festival Am Schluss zu Ende. Der Mühleplatz war noch einmal zum Bersten voll. Danach zog Organisator Marc Schär eine rundum positive Bilanz. Schätzungsweise 15 000 Musikinteressierte besuchten die zwölf Konzerte. **mbs SEITE 3**

THUNER TAGBLATT



FLIEGERTREFFEN HEUTE IN EINEM MONAT BEGINNT DIE AIR THUN

# «In den Alpen sind wir der Erde näher»

«Sicheres Fliegen in den Alpen»: Dieses Seminar bieten die Veranstalter des internationalen Bückertreffens an, das heute in einem Monat in Thun beginnt. Dozent Daniel Knecht von der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle erklärt, was das Fliegen in den Alpen Piloten abverlangt – und warum Mani Matters Alpenflug-Klassiker gar nicht so weit von der Realität weg liegt.

«Das einzig Gefährliche am Fliegen ist die Erde.» Dieses Zitat von Fliegerpionier Wilbur Wright bringt für Daniel Knecht die besonderen Herausforderungen, die das Fliegen in den Alpen an die Piloten stellt, «in einem Satz kurz und prägnant auf den Punkt», wie er sagt. «In den Alpen sind wir dem Planeten meistens noch etwas näher als draussen im Flachland», fügt der gebürtige Interlakner an. Seit 19 Jahren befasst er sich beruflich mit jenen Momenten, in denen Piloten und ihre Flugzeuge irgendwann der Erde zu nahe kamen – zunächst beim Büro für Flugunfalluntersuchungen, dann bei der neu geschaffenen Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle, die ihr Augenmerk neben der Luft auch auf die gefährlichen Momente auf Schiene und zu Wasser richtet. Der 52-Jährige steht dem Bereich Aviatik vor (vgl. Kasten «Zur Person»). «Aber eigentlich mag ich den Fokus gar nicht auf Unfälle legen, auch wenn ich gerne aktiv an der Front arbeite», sagt Knecht. Denn: «Fliegerei ist eine sichere Art, sich fortzubewegen.» Auch in den Alpen? «Auch in den Alpen.» Selbst in diesen manchmal schampar kleinen und knapp motorisierten Geräten? «Auch in Kleinflugzeugen – wenn man gewisse Dinge beachtet.»



Ein Bucker-Doppeldecker auf dem Flugplatz Thun – im Hintergrund rechts das Stockhorn.

Foto: PD

## ZUR PERSON

Daniel Knecht (52) hat interdisziplinäre Naturwissenschaft (Mathematik, Chemie und Physik) studiert. Er pilotierte bei der Schweizer Luftwaffe Tiger-F-5-Kampffjets und bildet heute Kampfpiloten mit den PC-7-Trainingsflugzeugen aus. Knecht kam 1999 zum Büro für Flugunfalluntersuchungen und half mit, die Nachfolgeorganisation, die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle, aufzubauen. Er wurde



in Interlaken geboren, hatte Heimatort Diemtigen und lebt heute mit seiner Frau und drei Kindern im Zürcher Oberland. Daniel Knecht ist ferner Verkehrspilot für Helikopter und zivile Verkehrsflugzeuge. Der Mitinhaber eines Bucker-Flugzeugs (HB-UUM) spricht am internationalen Bückertreffen vom 31. August bis 2. September in Thun am Seminar «Sicheres Fliegen in den Alpen». *pd/mik*

## «Thun ist ein idealer Flugplatz für diese Thematik»

Für diese «gewissen Dinge» wollen die Veranstalter des internationalen Bückertreffens vom 31. August bis 2. September auf dem Flugplatz Thun (vgl. Text unten) das Auge der Piloten schärfen, indem sie ein Seminar unter dem Titel «Sicheres Fliegen in den Alpen» anbieten. «Thun ist ein idealer Flugplatz, um diese Thematik aufzugreifen», sagt Knecht, der das Seminar selber leiten wird. «Gegen Norden hin haben wir praktisch offenes Gelände, gegen Süden hin sind die Berge schon bald sehr nahe.» Dafür, in diesen erfolgreich – sprich unfallfrei – unterwegs zu sein, seien die Anforderungen an die Piloten hoch, sagt Knecht. «Vor allem wenn man bedenkt, dass die meisten Piloten allein unterwegs sind, während in einem Linienflugzeug zwei Piloten

«Es ist essenziell, dass man für jede Situation einen Plan B im Kopf oder zumindest griffbereit hat.»

Daniel Knecht

ten im Cockpit sitzen.» Sprich: Im Kleinflugzeuglastet in der Regel die ganze Verantwortung für den Flug – die Bedienung des Flugzeugs, die Navigation und die Orientierung im Gelände – auf den Schultern einer einzigen Person. «Da ist es essenziell, dass man für jede Situation einen Plan B im Kopf oder zumindest griffbereit hat», sagt der Experte. «Man sollte sich beispielsweise so im Gelände bewegen, dass man rechtzeitig reagieren beziehungsweise wenden kann, wenn

man realisiert, dass man im falschen Tal unterwegs ist», sagt Knecht. Eine Situation, in die man durchaus geraten könne, wenn man das Gelände und die Karte nicht genau lese. «Gerade bei den vergleichsweise schwach motorisierten Fluggeräten braucht es bisweilen eine ziemliche Strecke, um es doch noch über einen Pass zu schaffen – oder eben rechtzeitig zu wenden.» Denn: Das Ausweichen nach oben ist nur bedingt eine Option – oberhalb von 3500 Me-

«Mit den heutigen Hilfsmitteln sollte ein Pilot eigentlich nicht vom Wetter überrascht werden.»

Daniel Knecht

tern über Meer kann es rasch passieren, dass Mensch und Maschine infolge Sauerstoffmangels nicht mehr so funktionieren, wie sie sollten. So wie Taucher den Tiefenrausch fürchten, ist der Höhenrausch eine reale Gefahr für Piloten. Zu wenig Sauerstoff im Gehirn kann zu Euphorie oder Selbstüberschätzung führen – was nicht selten verheerende Folgen hat. «Deshalb ist es umso wichtiger, dass Piloten Standardprozesse blindlings beherrschen und diese in kritischen Situationen abrufen können.» Nicht selten würden diese Prozesse überdies nicht dem instinktiven Handeln entsprechen, so Knecht. «Deshalb müssen sie immer wieder trainiert werden.»

## Das Wetter und Zeitdruck bergen Gefahrenpotenzial

Immer ein Thema ist in den Alpen auch das Wetter. «Wo man im Flachland von weit her sieht, wie sich eine Gewitterzelle bildet, und entsprechend reagieren kann, passiert das in den Bergen vielleicht hinter einem Bergkamm ausserhalb des Sichtfelds», erklärt Knecht – betont aber auch: «Mit den heutigen Hilfsmitteln sollte ein Pilot eigentlich nicht vom Wetter überrascht werden – wenn er diese Hilfsmittel richtig nutzt.» Weiteres Gefahrenpotenzial berge bisweilen Zeitdruck. «Notfalls muss man eine Maschine auf einem Flugplatz stehen lassen und mit dem Zug nach Hause reisen können, um das Flugzeug am nächsten Tag wieder abzuholen», sagt Daniel Knecht. «Die nötige Zeit dafür sollte budgetiert sein.»

Was sich enorm herausfordernd anhört, bezeichnet Daniel Knecht dennoch als «eine der schönsten» Arten des Fliegens: «Es gibt so viele wunderschöne Orte – Berggipfel, Seen, Gletscher –, die man aus der Luft bestaunen kann, das ist einfach wunderbar.» Damit ein Alpenrundflug nicht im von Mani Matter besungenen Elend endet, rät Knecht: «Die Vorbereitung ist natürlich zentral. Wenn man dann auch noch auf allen Ebenen – Material, Sprit, Topografie und Zeit – genug Marge einrechnet, steht einem unvergesslichen Erlebnis eigentlich nichts im Weg.» *pd/mik*

## Ein Bucker-Rekord und eine ganz spezielle Taufe

Über 100 Piloten haben sich mit ihren Maschinen für das internationale Bückertreffen vom 31. August bis 2. September angemeldet. Zum Auftakt wird eine Dewoitine, die in Thun gebaut wurde, auf den Namen Stadt Thun getauft.

«Soweit uns bekannt ist, waren zuletzt wohl in den Produktionsstätten so viele Bucker an einem Ort versammelt», sagt Andy Wegier, OK-Chef des internationalen Bückertreffens vom 31. August bis 2. September auf dem Flugplatz Thun. Insgesamt haben sich mehr als 100 Piloten mit ihren Maschinen für den Anlass registriert, rund die Hälfte sind Bucker von den Typen Jungmann, Jungmeister und Bestmann. «Das ist eine rekordverdächtig hohe Zahl», sagt Wegier. «Alles in allem werden wir auf eine Flightline von mehr als einem Kilometer Länge kommen, auf der sich Flugzeug an Flugzeug reiht, welche die Besucher bestaunen können.» Der Pilot mit der weitesten Anreise ist

Peter Cunniff: Er plant, mit seiner Bucker Jungmann aus der Region südwestlich von London zu starten und in vier bis sechs Etappen nach Thun zu fliegen. Denn: Der legendäre Doppeldecker schafft nicht mehr als 200 Kilometer am Stück, für längere Flüge war er ursprünglich schlicht nicht gebaut. Die Distanz vom Flugplatz White Waltham bis Thun beträgt rund 800 Kilometer.

### Thuner Flugzeuge

Ebenfalls in Thun zu sehen sind Flugzeuge mit Thuner Vergangenheit: So gastieren die beiden letzten Dewoitine D-26, die in Thun gebaut wurden und noch fliegen, am Bückertreffen. Ebenso ist eine C-36 angemeldet, die

in Thun entwickelt und in Emmen zusammengebaut wurde. Ein erster Höhepunkt des Fliegerwochenendes dürfte die Taufe einer der Dewoitine auf den Namen Stadt Thun am Freitagnachmittag, 31. August, sein. Der

älteste Flieger, der Ende August in Thun landet, ist eine Travel AIR E-400 aus dem Jahr 1927. Er fliegt aus Belp an. Für all jene, denen die Flugzeuge nicht genug sind, bieten die Veranstalter ein Rahmenprogramm mit

Gastronomie, Unterhaltung für die ganze Familie. Und: Für die VIP-Abendrundfahrt auf der MS Berner Oberland vom 1. September auf dem Thunersee zusammen mit den Piloten, die am Treffen teilnehmen, ist noch eine

kleine Anzahl Tickets verfügbar. Infos gibts auf der Website (Link am Textende) sowie beim Tourist-Infocenter am Bahnhof Thun. *pd/mik*

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



Zwei Dewoitine-Flugzeuge in Aktion. Das hintere Modell wird am 31. August auf den Namen Stadt Thun getauft.

Foto: PD/Ian Lienhard

## HISTORISCHES

Die Bucker Jungmann war das erste Flugzeug der Bucker-Flugzeugbau GmbH in Berlin-Johannistal. Der schwedische Konstrukteur Anders Andersson war verantwortlich für das Muster, dessen Erstflug am 27. April 1934 stattfand.

Die Bucker 131 Jungmann wurde nicht nur für viele deutsche Flugschulen, sondern auch und vor allem für die Luftwaffe produziert. Weitere acht europäische Länder flogen das Modell. In der Schweiz fertigte Dornier in Altenrhein 100 Exemplare in Lizenz. Eine beschei-

dene Menge im Vergleich zu Japan, wo für Heer und Marine 1237 Maschinen gebaut wurden. Der Typ erwies sich als praktisch unverwundlich, bis heute werden Maschinen neu gebaut.

Von den weiteren Typen – der Bucker 180 Student und der Bucker 181 Bestmann – sind heute nur noch sehr wenige Exemplare flugfähig. Ein Bestmann ist am Bückertreffen in Thun zu bestaunen. Die Bucker aus der Schweizer Produktion tragen den unverkennbaren gelben Anstrich eines Trainers. *pd/mik*