



Motorflug-Veteranen des AeCS
Vétérans du Vol à Moteur de l'AeCS
Veterani di Volo a Motore dell'AeCS
Veterans Aviatica a Motor de AeCS



FlightVTR

Periodisches Informationsblatt
Bulletin d'information périodique
N° 21 - Mai 2012 / Mai 2012

Das Wort des Präsidenten

Liebe Motorflugveteraninnen und Veteranen,



Die Piloten der General-Aviation freuten sich im Frühling 2011 auf die angekündigte Eröffnung des neuen Flugplatzes Bressaucourt. Dies als Ersatz für den Flugplatz Pruntrut (LSZY). Leider gab es Bauverzögerungen und die Einweihung wurde verschoben. Schliesslich erteilte das BAZL die Betriebsbewilligung und am 15. Juni 2011 konnte die 800 m lange Hartbelagpiste für den Flugbetrieb freigegeben werden.

Bald danach wurden Kreditüberschreitungen und Finanzierungsprobleme bekannt. Im Januar 2012 flatterten Spendeaufrufe in unsere Briefkästen und mehrere Rettungsaktionen wurden per Internet verbreitet. Es fehlten rund 1 1/2 Millionen Franken.

Der Vorstand der MFV des AeCS hat nach Einholen von zusätzlichen Informationen einstimmig beschlossen, aus unserem Vereinsvermögen CHF 2'000.-- zu spenden. Dies basierend auf Art. 2 unserer Statuten, aber auch im Wissen, dass Bressaucourt sehr wahrscheinlich der letzte in der Schweiz neu gebaute Flugplatz sein wird.

Noch bevor Ende Februar 2012 bekannt wurde, dass bereits rund 1 Million Franken an Spenden eingegangen sind, hat Euer Vorstand zuhanden der Delegierten-

versammlung (DV) 2012 des AeCS den Antrag eingereicht, mit einer einmaligen Erhöhung des Jahresbeitrages 2013 um CHF 50.-- für alle Mitglieder – ohne Modellflieger - das Finanzierungsproblem der „Société Coopérative Aérodrome du Jura“ (Bressaucourt) zu lösen. Leider hat sich der Erfolg nicht eingestellt. Unser Vorschlag wurde zwar mehrheitlich gut aufgenommen, hat rege Diskussionen ausgelöst und mehrere Gegenvorschläge eingebracht. Kritisiert wurden jedoch Formfehler. Gemäss Statuten des AeCS sind die MFV nicht berechtigt formelle Anträge einzureichen. Zudem war der Eingabetermin für die DV 2012 der 31.12.2011, also bevor die Spendenaufrufe im Januar 2012 breit gestreut worden sind. Ein Vorschlag von Beat Neuenschwander, ehemaliger Zentralpräsident des AeCS und auch Mitglied bei uns MFV, wonach nicht nur die Mitglieder des AeCS, sondern alle im GASCO (General Aviation Steering Committee) vereinten Verbände sich an dieser Sammelaktion beteiligen sollen, wurde gutgeheissen. Der Sekretär des Verbandes Schweizer Flugplätze, Dr. Pierre Moreillon hat sich spontan bereit erklärt, die Koordination innerhalb der GASCO zu übernehmen.

Uns bleibt zu hoffen, dass mit dieser Aktion im Verlauf dieses Jahres, der noch fehlende Betrag beigebracht werden und der Flugplatz Bressaucourt ab 2013 schuldenfrei in die Zukunft starten kann.

Im letzten „Flight VTR“ Nr. 20 habe ich kurz erwähnt, dass wir im Dezember 2011 mit Hilfe des Zentralsekretariats des AeCS eine grössere Mitgliederwerbung eingeleitet haben. Angeschrieben wurden alle Motorflugpiloten des AeCS, welche das 50. Altersjahr überschritten, oder ihren fliegerischen Ausweis vor mindestens 30 Jahren erworben haben und noch nicht Mitglied bei uns MFV sind.

Mit Freude kann ich mitteilen, dass wir seit der letzten GV im Mai 2011 in Lausanne, bis ende März 2012 über 110 neue Mitglieder begrüssen durften.

Zum Schluss erwähne ich unsere bevorstehende GV am Dienstag, 22. Mai 2012, auf dem Militärflugplatz Alpnach. Ich freue mich auf eine möglichst grosse Beteiligung. Kommen Sie ins „Mekka der Militärhelikopter“, um nebst der GV und dem Kameraden-Treffen einen Blick hinter die Kulissen der Sparte Lufttransport zu werfen.

Euer Präsident, Alfred Ramseyer

Le Mot du Président

Chers Vétérans,

Les pilotes de l'aviation générale ont pu se réjouir, au printemps 2011, de l'ouverture du nouvel aérodrome de Bressaucourt qui remplace celui de Porrentruy (LSZY). Malheureusement, les retards intervenus lors des travaux de constructions, ont nécessité un report de l'inauguration. L'autorisation d'exploitation a été finalement

accordée par l'OFAC le 15 juin 2011 ; une piste en dur de 800m a été ainsi mise à disposition du service de vol. Des dépassements de crédits et des problèmes de financement sont apparus un peu plus tard. Un appel aux dons apparut dans nos boîtes aux lettres en janvier 2012 et plusieurs actions de sauvetage engagées par Internet. Il manquait environ 1,5 millions de francs.

Le comité des VVM de l'AéCS décida à l'unanimité, et après l'obtention de renseignements complémentaires, d'octroyer un don de CHF 2000.- en provenance de la fortune de notre association. Cette action est effectuée en conformité avec l'art. 2 de nos statuts tout en sachant que Bressaucourt sera probablement le dernier aérodrome construit en Suisse. Avant la fin de février 2012 et sans savoir que des dons pour environ 1 million de francs avaient déjà été collectés, votre comité a adressé à l'assemblée des délégués (AD) 2012 de l'AéCS une proposition de prélever une unique augmentation des cotisations de CHF 50.- pour tous les membres, à l'exclusion des aéromodélistes, afin de résoudre les problèmes financiers de la Société Coopérative Aérodrome du Jura (Bressaucourt). Cette proposition n'a malheureusement rencontré aucun succès. Elle a généralement été bien accueillie, déclenché des discussions animées et introduit plusieurs contre-propositions. Les critiques ont essentiellement porté sur des questions de forme. L'association VVM n'est pas autorisée, selon les statuts de l'AéCS, à effectuer des demandes formelles. En outre, la date limite pour la soumission de propositions à l'AD 2012 était le 31.12.2011, soit avant l'appel aux dons largement diffusé en janvier 2012. La proposition de Beat Neuenschwander, ancien président central de l'AéCS et également membre de notre association, de faire participer à cette collecte de fonds non seulement les membres de AéCS mais aussi tous ceux du GASCO (General Aviation Steering Committee) fut bien accueillie. Le secrétaire de l'Association Suisse des Exploitants d'Aérodromes, Dr Pierre Moreillon, a spontanément accepté de prendre en charge la coordination au sein du GASCO.

J'ai brièvement mentionné dans notre dernier bulletin VTR n° 20 de décembre 2011 qu'une grande action de recrutement de nouveaux membres avait été lancée avec le soutien du secrétariat central de l'AéCS. L'action concernait particulièrement les pilotes de vol à moteur AéCS âgés de plus de 50 ans, ou ayant obtenu une licence il y a au moins 30 ans et qui ne sont pas encore membres VVM.

Je peux vous communiquer avec satisfaction que nous avons accueilli plus de 110 nouveaux membres depuis notre dernière AG en mai 2011 à Lausanne.

Enfin, je vous invite à notre prochaine AG du mardi 22 mai 2012 sur l'aérodrome militaire d'Alpnach. Je me réjouis d'ores et déjà de vous y rencontrer. Venez à la « Mecque de hélicoptères militaires » ; en parallèle à l'AG, vous aurez le privilège de jeter un coup d'œil dans les coulisses du domaine du transport aérien.

Votre Président, Alfred Ramseyer

EDITORIAL

Es ist Frühling! „Alles neu macht der Mai“ und andere Volks-Weisheiten lassen jedes Frühjahr neue Hoffnungen aufbringen auf gutes Wetter, schöne Ausflüge, einen guten Sommer und reiche Ernte.

Kaum haben Piloten ihre Refresher-Kurse für die Winter-Operation absolviert, sind schon wieder die Radar-Procedures für die CB-Avoidance aktuell.

Auch für Flieger ist wieder Wander-Saison angesagt. Also warum nicht einmal eine Wanderung planen, welche an den Koordinaten 619°930/186900 vorbeiführt? Hier wird nämlich immer noch die Erinnerungsstätte gepflegt, welche an den tragischen Absturz des P-51 D Mustang-Piloten Oblt Albert Baer vom 24.3.1950 erinnert (siehe auch Peter Brotschi „Gebrochene Flügel“, S. 164):



Es ist erstaunlich aber auch erfreulich, dass in der Bevölkerung Opfern der militärischen Dienstpflicht noch gedacht wird.

Wie Ihr unserer neuesten Mitgliederliste (in der Mitte dieses Hefes) entnehmen könnt, haben wir einen erfreulichen Zuwachs zu verzeichnen.

Ich heisse die neuen Mitglieder herzlich willkommen, wollen wir doch unserer „Idealisten-Vereinigung“ auch zu Nachwuchs verhelfen! Wer einmal an unseren interessanten Besuchen, der Generalversammlung, dem Herbstausflug und den aufgestellten Zusammentreffen dabei war, weiss was die nicht Anwesenden verpassen.

Beachten Sie auch die letzte Seite.

Mit den besten Frühlings- und Veteranengrüßen

Euer Redaktor
Armando Baccalà

EDITORIAL

Voilà le printemps ! «En mai, tout est neuf» ! Cet adage amène chaque année, à la même époque, un nouvel espoir de beau temps, de belles excursions, d'un bel été et d'abondantes récoltes.

Et les cours de remise à niveau des pilotes sur les opérations d'hiver sont à peine terminés, qu'il faut déjà songer aux procédures radar pour le contournement des Cb.

Mais cette saison est également celle des randonnées pour les aviateurs. Alors pourquoi ne pas planifier un trajet à pied, qui passe par les coordonnées 619°930/186°900 ? A cet endroit se trouve toujours un monument soigneusement entretenu qui commémore le tragique accident du 24.3.1950 concernant le P-51D Mustang piloté par le Plt Albert Baer (voir «Gebrochene Flügel», p. 164 de Peter Brotschi).

Il est surprenant, mais aussi gratifiant, de constater que le souvenir des victimes de l'obligation de servir la patrie demeure vivant parmi la population.

Comme vous pouvez le constater dans la dernière édition de la liste des membres, attachée au milieu de ce bulletin, une augmentation encourageante de l'effectif a eu lieu. Ce qui exprime clairement la volonté de notre « Association d'idéalistes » de contribuer au rajeunissement et au renouvellement de la corporation ! Je souhaite une cordiale bienvenue à tous les nouveaux

Celui qui a participé, ne serait-ce qu'une fois, à nos intéressantes visites, à l'assemblée générale, à la sortie d'automne ou à d'autres réunions, sait que les absents ont toujours tort.

A voir également la dernière page du bulletin.

Meilleures salutations printanières.

*Votre rédacteur
Armando Baccalà*

Neu-Wahlen (Traktandum 7 der nächsten GV vom 22. Mai 2012)



Im Hinblick auf bevorstehende Nachfolgeregelungen hat sich der Vorstand der Motorflugveteranen nach geeigneten Kandidaten umgesehen. Heute dürfen wir Euch einen Kandidaten vorstellen, welcher sich anlässlich unserer nächsten Generalversammlung für eine Wahl in den Vorstand zur Verfügung stellt. Es handelt sich um Herrn Christophe Keckeis, für viele sicher kein Unbekannter:

Christophe Keckeis wurde am 18.04.1945 in Neuenburg geboren. Nach seiner Maturität studierte er Politikwissenschaften an der Universität Lausanne. Er absolvierte die Generalstabsausbildung und trug in seiner Berufskarriere verschiedene Verantwortungen wie Chef Luftkampf, Kommandant Überwachungsgeschwader, Kommandant Fliegerbrigade, Stellvertreter Kommandant der Luftwaffe und schliesslich Chef der Armee.

Heute ist er immer noch als Fluglehrer in Neuchâtel-Colombier tätig. Mit französischer Muttersprache ist er quasi bilingue, spricht er doch fließend deutsch und ebenso englisch.

Christophe Keckeis ist mit Christiane verheiratet und sie haben zwei erwachsene Töchter und einen Sohn.

Die Vorstandsmitglieder empfehlen den Motorflugveteranen der Wahl von Christoph Keckeis als Nachfolge-Kandidat in den Vorstand zuzustimmen.

Elections (Point 7 de la prochaine AG du 22 mai 2012)

En considération de la relève qui s'annonce inévitable, le comité des vétérans du vol à moteur s'est préoccupé de la recherche de candidats émérites. Aujourd'hui, nous pouvons vous en présenter un qui se met à disposition pour une élection lors de notre prochaine assemblée générale. Il s'agit de Monsieur Christophe Keckeis que la plupart d'entre vous connaissent certainement.

Christophe Keckeis est né le 18.04.1945 à Neuchâtel. Après l'obtention du certificat de maturité, il étudie les sciences politiques qu'il achève par une licence de l'Université de Lausanne. Puis, s'ensuit la formation d'officier d'état-major général et l'occupation, durant sa carrière professionnelle, de postes à responsabilité tels que chef du combat aérien, commandant de l'escadre de surveillance, comman-

dant de la brigade d'aviation, suppléant du commandant des forces aériennes et, finalement, chef de l'armée.

Il exerce encore les activités d'instructeur de vol sur l'aérodrome de Neuchâtel-Colombier. Quasiment bilingue, il s'exprime aussi bien en français, sa langue maternelle, qu'en allemand et autant en anglais bien évidemment.

Christophe est marié avec Christiane et est père de deux filles et d'un fils ; tous adultes.

Les membres du comité recommandent aux vétérans du vol à moteur, l'élection de Christophe Keckeis en tant que membre successeur dudit comité.

Den Artikel, diesmal in deutscher Sprache, von Athos Taminelli in der letzten Ausgabe des FlightVTR (Nr 20, DEC 2011), möchten wir Euch nicht vorenthalten:

Ein grosses Missgeschick mit einer DH-100 Vampire

(Siehe auch : „Gebrochene Flügel“ von Peter Brotschi, Seite 183)

Am 20.05.1950 wurde ich in der Abbatale von Payerne als Militärpilot brevetiert. Ich flog auf der Morane und die Zukunft tat sich vor mir auf.

Am 01.06.1950 nahm ich meinen Dienst in der Fliegerstaffel 1 des Überwachungsgeschwaders in Payerne auf. Die ersten Monate waren voll ausgefüllt mit den strengen Umschulungen der Berufspiloten, sei es auf Me-108 (Tai-fun), C-36, AT-16, CV, C35..., sowie den Fluglehrausbildungen. Das ganze wurde gekrönt durch den Übergang der Fliegerstaffel 1 auf den DH Vampire, welcher eben durch die Luftwaffe angeschafft wurde. Dies bedeutete einen grossen Schritt in die Zukunft, was von uns ein intensives Training abverlangte. Wir machten jedoch rasche Fortschritte und wurden regelmässig für Demonstrationen vor Militärschulen und diensttuenden Truppen-Korps aufgeboten.

So kam denn das Ende des Jahres 1952, der Kdt und Waffenchef der FF Trp, Divisionär Rhyner wurde durch Divisionär Etienne Primault abgelöst. Aus Anlass dieser Kommandoübergabe wurde beschlossen, das ganze Überwachungsgeschwader am 12. Dezember in Dübendorf defilieren zu lassen. An

diesem Tag herrschte schlechtes Wetter, Dunst am Boden und Hochnebel, also typisches Dezember-Wetter im Glattal.

Wir warteten lange auf den Startbefehl. Endlich wurde er gegeben und die ganze Formation rollte auf einmal los, hob ab, organisierte sich in Formation und defilierte endlich im Tiefflug vor dem Kontrollturm. Die langsamsten (C-36 04 gefolgt von Mustang P 51) waren vorne und die schnellsten (2 Staffeln DH 100) waren hinten.

Sofort nach dem Défilée erfolgte die Einteilung zur Landung. Als Letzte im Vorbeiflug waren wir die Ersten für die Landung. Ich selber als Nr. 12 der Staffel 1, war der Letzte der Ersten.

Das Wetter wurde nach und nach schlechter, und jeder der mir in der Volte vorausfliegenden Piloten weitete seine Kurve ein bisschen weiter aus, so dass ich mich im Final nicht weit vor dem Greifensee befand.

Der Verkehrsleiter auf dem Turm fragte unaufhörlich nach unseren Positionen, was darauf hindeutete, dass er Mühe hatte, die Übersicht zu behalten. Ich erinnere mich insbesondere an die unverwechselbare Stimme von Kurt Frei, Letzter in der zweiten Staffel, welcher antwortete: „Posi Zoologischer Garten“! Ich fühlte sofort das unhörbare Gelächter all meiner Kameraden, welche wie ich, den Unterton entzifferten, welcher in dieser Übermittlung enthalten war und welcher an den Turm, sowie auch ein wenig an die Übrigen gerichtet war. Währenddessen befand ich mich im Final, Fahrwerk und Landeklappen ausgefahren und war beunruhigt im Wissen, dass hinter mir Flugzeuge folgten, weshalb ich mir fast den Hals ausrenkte um den Luftraum zu beobachten und zwar vor allem nach hinten.

Ich war beruhigt, als der Turm dem Kdt der Staffel 2 hinter mir antwortete: „Letzte Bambini Finale“. Ich war im Final, „sie“ hatten mich gesehen, alles war gut!

Meine Freude war jedoch von kurzer Dauer: ein riesiger Schatten, ein gigantischer Vampire tauchte über meiner linken Schulter auf, streifte und überholte mich wie ein Blitz. In diesem Moment begann der grosse Zirkus, denn in die Turbulenzen geraten, wurde mein Flugzeug unkontrollierbar und dies nur knapp über dem Boden. Meine Steuer spielten verrückt. Meine Bemühungen die Kontrolle wieder zu erlangen hatten nur momentanen und teilweisen Erfolg. Während ich kämpfte dachte ich schon, dass dies das Ende sei und ich mir sagte: „Also so läuft das ab!“

Die Rekonstruktion zeigte auf, dass ich zuerst mit dem rechten Flügel den Boden berührte und in diesem Moment mein Kopf auf dem Visier aufschlug, wodurch ich das Bewusstsein verlor. Der Film, welcher während des Défilées gedreht wurde, zeigt auf, dass sich mein Flugzeug aufrichtete, hoch

sprang, wieder runterprallte und nach einer Rutschpartie von ca. 700 Metern anhielt. Ich spürte noch die letzten Sprünge als ich wieder zu mir kam, hörte Lärm und verspürte eine Hitze. Ich wollte das Triebwerk abstellen da realisierte ich, dass ich keine Bedienungshebel, keine Instrumente und kein Cockpit mehr hatte. Ich war effektiv nur noch auf dem Sitz angeschnallt, die Füsse verdreht direkt im Schnee.

Ich entriegelte die Sitz- und Fallschirmgurte und entfernte mich mühsam mit gespreizten Beinen wo ich nach einigen Metern umfiel mit dem Kopf im Schnee, während die Feuerwehrmänner das Wrack mit Löschschaum einsprühten.

Nachdem mir jemand wieder auf die Beine geholfen haben musste, hörte ich mich sagen: „Kari, gib mir eine Zigarette“, worauf die scharfe Antwort erfolgte: „Du dumme Kerl, hesch ja kei Schnurre me!“

Ich erinnere mich wie ich die Füsse gegen die Pneus des Jeeps schlug um sie wieder auszurichten ohne einen Schmerz zu verspüren. Ich erinnere mich auch wie ich neben dem Haupteingang des Flugplatzes in die Ambulanz stieg, mich auf die Bahre legte und die Wärme des Blutes spürte, welches mir in den Nacken lief. Ich hielt mir einen Finger ins linke, dann ins rechte Ohr; sie waren ganz rot und ich dachte: jetzt bin ich erledigt!

Ein junger Assistenzarzt des FAI (Fliegerärztliches Institut) stieg ebenfalls in die Ambulanz und setzte sich neben mich um mich ins Spital in Zürich zu begleiten. Ich fragte ihn: „Doktor, glauben sie, dass ich noch lebend im Spital ankomme oder sterbe ich vorher?“

An die köstliche Antwort des Arztes, welche mich nicht einmal schockierte und welche bei mir eine innere Belustigung auslöste, erinnere ich mich noch heute. Er sagte, nachdem er seinen Chronometer konsultiert hatte: „Ja, es kommt auf den Verkehr an, es ist zwar Stossziit“.

Glücklicherweise hörte ich die kraftvoll beruhigende Stimme von Emil Pelster, Beobachter und Major, welcher einwendete: „Glaube nicht an diesen Blödsinn, Athos, in einer Woche werden wir gemeinsam eine gute Flasche leeren!“ Gleichzeitig schob er den Arzt mit dem Arm zur Seite und setzte sich neben mich. In dieser optimistischen Stimmung holperte das alte Ambulanzfahrzeug mit knarrender Geschwindigkeit Richtung Zürich.

In der Folge der Ereignisse zeigte sich, dass ich diesen Unfall und die Pflege des Spitals in Zürich überlebt habe.

Ich war jung, stark und leidenschaftlich. Nach drei Monaten nahm ich den Flugdienst wieder auf, was mir nicht eigentlich Probleme machte, ausser dass während ungefähr eines Jahres, meine rechte Hand im Landeanflug

beim Annähern der Piste zu zittern anfang. Um dies zu unterbinden fand ich nur ein Mittel heraus: ich liess mit der linken Hand den Leistungshebel los und hielt damit meine rechte Hand ganz fest.

Anfang Januar 1953 wurde ich zum Wm befördert und trat anfangs Juli in die Offiziersschule ein.

Meine etwas abergläubische Mutter machte mich auf die folgenden, verwirrenden Zufälle aufmerksam:

Mein Flugzeug hatte die Nummer 1113

Meine Effekten-Nummer lautete 713

Die Quersumme des Unglückdatums (12.12.52) = $1+2+1+2+5+2 = 13$

Am 12.12.39 verstarb mein Grossvater: das war auf den Tag genau 13 Jahre vorher!

Der unvoreingenommene Leser mag dies einfach als eine Ansammlung von Zufällen sehen.

Athos Taminelli
(übersetzt von Armando Baccalà)



Für die geehrte Leserschaft dürfte es von Interesse sein, dass auch Mitglieder aus dem Ausland zu unseren Motorflugveteranen gehören. Siehe nachstehenden Brief von Prof. Dr. J. Dräger:



Universitätsklinikum
Hamburg-Eppendorf

Klinik und Poliklinik für
Augenheilkunde
Zertifiziert nach ISO 9001

Martinstraße 52
20246 Hamburg

Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf Martinstraße 52 20246 Hamburg
Klinik und Poliklinik für Augenheilkunde – Prof. Dr. J. Dräger

Herrn
Alfred Ramseyer
Präsident der Motorflug-Veteranen des AeCS
Redaktion:
Armando Baccalà
Honeggweg 22
CH-3612 Steffisburg
e-mail: aebac@bluewin.ch

Betreff

D/d

14. Januar 2012

Verehrter Herr Präsident, lieber Fliegerfreund Ramseyer,

wiederum mit großer Freude habe ich Ihr „FLIGHT VTR“ erhalten und studiert! Ich selbst habe September/Januar etwa 4 Wochen in ihrem wunderschönen Land verbracht, auch einige der politischen Entscheidungen dort mit erlebt, insgesamt aber Ihre politische Situation im Verhältnis zu der unsrigen bewundert!

Ihre Sorgen über den Rückgang der General Aviation teile ich leider vollkommen – dies gilt eben nicht nur für die Schweiz, sondern noch schlimmer für Deutschland, v.a. für die skandinavischen und die südeuropäischen Länder!! Ob wir da etwas erreichen, erscheint mir leider etwas fraglich (immerhin bin ich auch seit 63 Jahren aktiver Pilot! Mehr als 40 Jahre davon aktiver IFR-Pilot mit nacheinander 5 eigenen Geschäftsreiseflugzeugen. Dass man dann letztlich „Veteran“ wird, ist leider fast nicht mehr bedauerlich.

Zur GV Anfang am 22.05.2012 auf dem Militärflugplatz in Alpnach werde ich es vielleicht nicht schaffen – mal sehen, ob es für Gruyères am 25.09.2012 reichen wird.

Ihnen und allen Schweizer Fliegerfreunden wünsche ich nun von Herzen ein erfolgreiches, gesundes, neues Jahr, freue mich aufs Wiedersehen und mit

herzlichen Fliegergrüßen

Ihr Prof. Dr. J. Dräger



Nachruf Dr. Hans Hafner

***16.06.1936, †23.01.2012**

Mit Hans Hafner hat uns ein sehr liebenswürdiger Mensch und Freund, aber auch ein grosses Multitalent verlassen. Nebst seiner Miliz-Piloten-Karriere auf Venom und Hunter, sowie Helikopter, war er als Mediziner während Jahren Chefarzt der BAZL-Vertrauensärzte. Dasselbst stand er auch als Helikopterpilot im SAR (Such-und Rettungsdienst), sowie als VIP-Pilot im Transportdienst im Einsatz.

Seine grossen Talente umfassten aber auch Kulturelles und insbesondere die Musik. Sein Klavier- und Orgelspiel waren legendär, wobei er auch als Virtuose von Blasinstrumenten Furore machte. Dazu gehörte nebst der Trompete auch das Alphorn und sogar bei den bekannten Jagdhorn-Bläsern aus Delémont war Hans ein kompetenter Musiker. Nicht zu vergessen ist auch sein Mitwirken bei den Berner-Sing-Studenten, wo er bis zuletzt aktiver Sänger war. Zu seinen vielen Aktivitäten gehörten auch die Schifffahrt und das Segeln. So hat er noch vor wenigen Jahren mit dem Segelschiff die herausfordernde Atlantiküberquerung von Ost nach West bewältigt.

Hans Hafner bleibt uns immer in ehrendem Andenken in Erinnerung.

Armando Baccalà

Nachruf Edwin Ott

***18.04.1922, † 01.01.2012**

Edi Ott war ein begnadeter Techniker mit fundiertem Wissen. Er war während des 2. Weltkriegs „Privat-Mechaniker / Bordmechaniker“ des damaligen Chefs der DMP (Direktion der Militärflugplätze), Brigadier Burkhard, auf der Me-108. Später bildete er sich zum Privat- / Berufs-Piloten und Fluglehrer aus. Er gründete später eine eigene Firma und führte verschiedene Flugzeuge in der Schweiz ein: META-SOKOL, MORAVA und ZLIN des tschechischen Aussenhandels-Unternehmens OMNIPOL. Bekannt wurde er jedoch durch seine Vertretung der amerikanischen MOONEY Flugzeuge, welche er in verschiedenen Varianten in der Schweiz verkaufte.

Als Mensch war Edi vielleicht nicht so „pflegeleicht“ und als Geschäftsmann hatte er viel Gegenwind; hingegen dominierte seine menschliche Seite. Wir behalten Edwin Ott in ehrendem Andenken in unserer Erinnerung.

Louis Hammer

Interessantes und Wissenswertes

Von unserem Vorstandsmitglied Peter Thut wurden wir auf eine gute Institution aufmerksam gemacht, welche ähnlich wie ein Care-Team, jedoch noch weit darüber hinaus funktioniert:

Die Stiftung Mayday (<http://www.stiftung-mayday.de/>)

Die Stiftung Mayday wurde am 7. Dezember 1994 in Frankfurt am Main von Piloten für Piloten ins Leben gerufen. Sie will in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige materiell und ideell unterstützen. In ihrem Namen trägt sie bewusst den Notruf der Luftfahrt: Mayday. Wer immer diesen Notruf aussendet, kann auf rasche Hilfe hoffen.

Warum Stiftung Mayday?

Unfälle sind sehr selten in der Luftfahrt. Aber wenn etwas passiert, muss die Versorgung eines Unfallopfers oder seiner Angehörigen schnell und unbürokratisch gesichert werden.

Wie entstand die Stiftung Mayday?

Anlass war der Flugunfall des 44 Jahre alten russischen Testpiloten Alexander S. Wjatkin am Tag vor der Eröffnung der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung 1994 in Berlin. Wjatkin hinterließ in Moskau eine vierköpfige Familie, die durch seinen Tod in eine Notlage geriet. Piloten, Aussteller und Verbände aus aller Welt sammelten auf der ILA spontan Geld für die Familie. Der große Erfolg dieser «Aktion Alexander» ermutigte die Piloten zur Gründung der Stiftung Mayday.

Gibt es ein nationales und/oder internationales CISM-Netzwerk?

Ja, es gibt auf nationaler und internationaler Ebene weitere CISM-Netzwerke. Sie werden national oft anders genannt: Kriseninterventions-(KIT)Teams, Stressbewältigung nach belastenden Ereignissen(SbE)-Teams, auch Notfallseelsorge-Teams. Wir arbeiten mit bei übergreifenden Ereignissen selbstverständlich mit ihnen in enger Absprache zusammen. International sind wir u.a. über die International Critical Incident Foundation (ICISF), die CISM-Teams von Fluggesellschaften und/oder Gewerkschaften (z.B. TWU-Transport Workers Union (TWU) oder Airlines Pilot Associations (ALPA)) und nicht zuletzt die Vereinten Nationen (UN) vernetzt. Grundsätzlich sind ca. 2000 CISM-Teams weltweit tätig.

Warum die Rechtsform einer Stiftung?

Nur in der Rechtsform einer Stiftung des Bürgerlichen Rechts ist es möglich, ein Vermögen langfristig zu binden, aufzustocken (über Zustiftungen) und mit den Erträgen zu arbeiten. So kann eine langfristige Unterstützung und darüber hinaus schnelle Hilfeleistung in Notfällen gesichert werden.

Wer steht für die Stiftung Mayday?

Den Vorstand der Stiftung Mayday bilden die Piloten Alice Bonaduce, Dr. Gerhard Fahnenbruck, Alexander Frank, Hans Rahmann und der Rechtsanwalt Ralf. A. Schäfer. Geschäftsführer ist Günther Schweser. Vorstand und Mitarbeiter, auch die CISM-Teams, sind ehrenamtlich für die Stiftung Mayday tätig. Schirmherr der Stiftung Mayday ist Bundesminister a.D. Dr. Otto Schily.

Wen unterstützt die Stiftung Mayday?

Die Stiftung Mayday unterstützt aktive und ehemalige Fluglizenzinhaber und deren Angehörige, die in eine Notlage geraten sind. Das kann auf Antrag der Betroffenen oder anderer Personen, die hiervon Kenntnis erhalten haben, geschehen; trotz Unkenntnis oder Zurückhaltung der Betroffenen soll Hilfe möglich sein. Über Vergabe und Art der Hilfe entscheidet der Vorstand in Absprache mit dem Rechts- und dem Finanzamt.

Hilft die Stiftung Mayday nur materiell?

Schnelle materielle Hilfe ist in Notfällen wichtig, meist aber nicht genug. Entscheidend ist oft die persönliche freundschaftliche Zuwendung und Beratung in einem schwierig gewordenen Alltag. Dabei arbeitet die Stiftung Mayday mit Rechtsanwälten, Sozialarbeitern und anderen Fachkräften zusammen, die dem Luftverkehr verbunden sind. Die Betreuung ist den individuellen Bedürfnissen Betroffener und Angehöriger angepasst. Sie kann sich in einem längeren Gespräch erschöpfen, aber auch über mehrere Monate, ja Jahre erstrecken.

Welche arbeits- oder lizenzrechtliche Unterstützung gibt die Stiftung Mayday?

Die Stiftung hilft unabhängig von Vor- oder Unfallursache, Schuldfrage und versicherungsrechtlicher Klärung. Als Unterstützung hilft sie oft mit dem Einholen einer unabhängigen „zweiten Meinung“ von mit ihr verbundenen Rechtsanwälten, Luftfahrtsachverständigen, Unfalluntersuchern oder Medizinerinnen.

Wie arbeiten die CISM-Teams der Stiftung Mayday?

Unerwartete Zwischenfälle (Critical Incidents) beim Fliegen können unabhängig vom realen Gefahrenpotential individuell als extrem belastend empfunden werden. 4% der Vorfälle führen unbetreut zu chronischen Erkrankungen und/oder psychischen Störungen. Um insbesondere diese Zahl zu reduzieren führte die Stiftung Mayday CISM für Flugbesatzungen ein. CISM heißt **Critical Incident Stress Management**. Damit sind gezielte Maßnahmen nach belastenden Ereignissen umschrieben, die starke psychische Reaktionen und die Zahl der Erkrankungen nach kritischen Ereignissen um 80% reduzieren. Gemeinsam mit Psychologen, Piloten und anderen Kollegen aus

dem fliegerischen Umfeld hat die Stiftung Mayday ein rund um die Uhr erreichbares Netz von Betreuern aufgebaut, das diese Maßnahmen durchführen kann. Dabei arbeitet die Stiftung nach den Richtlinien der International Critical Incident Stress Foundation (ICISF), deren Mitglied sie ist und nach deren Grundsätzen ihre CISM-Teams organisiert und geschult sind.

Wie sichert die Stiftung Mayday die Qualität ihrer Arbeit?

Grundsätzlich werden alle Entscheidungen des ehrenamtlichen Vorstandes von Rechts- und Finanzamt zeitnah begutachtet.

2008 wurde die Stiftung durch den TÜVNordAviation nach DIN-EN-ISO 9001 zertifiziert. Das zugrundeliegende Qualitätshandbuch beschreibt die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten innerhalb ihrer Arbeitsgebiete.

Sie ist darüber hinaus Mitglied im Bundesverband Deutscher Stiftungen.

Wer unterstützt die Stiftung Mayday?

Menschen und Unternehmen, die unsere Arbeit für sinnvoll erachten und uns persönlich ehrenamtlich und/oder finanziell unterstützen.

Sind Spenden steuerlich absetzbar?

Ja, in voller Höhe, genauso wie Zustiftungen in den Vermögensstock der Stiftung, weil die Stiftung Mayday als gemeinnützig und mildtätig anerkannt ist.

Auf welches Konto sind Einzahlungen möglich?

Konto Nr. 4440 bei der Frankfurter Sparkasse (BLZ 50050201).

(IBAN: DE36 5005 0201 0000 0044 40, BIC-Code: HELADEF1822)

P. P.
1636 BROCC

Zutreffendens durchkreuzen - Marquer ce qui convient Mettere una crocetta secondo il caso					
Weggezogen: Nachsendefrist abgelaufen A démenagé: Délai de réexpédition expiré Traslocato: Termine di respedizione scaduto	Adresse ungenügend insuffisante Indirizzo insufficiente	Unbekannt Inconnu Sconosciuto	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Deceduto	Abgereist ohne Adressangabe Parti sans laisser d'adresse Partito senza lasciare indirizzo

FlightVTR

das Bulletin der MFV

Mitglieder werben Mitglieder!

Überzeugen Sie Ihre Fliegerkollegen/Innen von den interessanten Zusammenkünften mit den Motorflugveteranen.

Wo finde ich die Motorflug-Veteranen im Internet?

Entweder über GOOGLE oder direkt auf: www.mfvs.ch/ unter dem Link „Veteranen“.

NEU!

Unsere eigene Homepage ist im Aufbau! Auf unsere Aufrufe hat sich unser Mitglied Charles Chammartin als kompetenter Webmaster gemeldet. Sie werden bald von uns im Internet vernehmen!

Geben Sie Ihre Inputs und Stories an die Redaktion :

Armando Baccalà
Honeggweg 22 - 3612 Steffisburg
T: 033 437 7814 - F: 033 437 7841
e: aebac@bluewin.ch

FlightVTR

La publication des VVM

Les membres recrutent des membres !

Persuadez vos collègues pilotes de l'intérêt des manifestations organisées sous l'égide des vétérans du vol à moteur.

Comment accéder au site VVM sur Internet ?

Soit par GOOGLE ou directement sur www.mfvs.ch/ par le lien «Vétérans».

NOUVEAU !

Notre propre site est en création ! A notre requête, Charles Chammartin, un de nos membres qualifié, s'est proposé comme webmaster. L'opération est à bout touchant !

Dispensez vos Inputs ou histoires à la rédaction :

Armando Baccalà
Honeggweg 22 - 3612 Steffisburg
T: 033 437 7814 - F: 033 437 7841
e: aebac@bluewin.ch