



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



FLIGHT
Periodisches Informationsblatt
Bulletin d'information périodique
Nr. 30 – DEZ 2016



Das Wort des Präsidenten

Am 9. August 1896 stürzte Otto Lilienthal mit seinem Einsitzer-Hängegleiter ab und verstarb kurz darauf, nachdem er vor 125 Jahren die ersten Gleitflüge erfolgreich durchgeführt hatte. Unser Mitglied Peter Brotschi hat im SkyView (August 2016) darüber berichtet. Der uralte Traum der Menschen, wie ein Vogel zu fliegen, war Realität geworden. Das war auch mein Bubentraum, der im Sommer 1963, im Belpmoos im Rahmen der FVS auf Röhlerlärche mit dem ersten Soloflug in Erfüllung ging. Der Schlepppilot damals war unser Ehrenmitglied Alfred Ramseyer (Ramy). Zusammen mit Ramy habe ich am traditionellen Frühjahrstreffen der Alten Adler von Deutschland teilgenommen. Nach einem attraktiven Besuchsprogramm im Raum Gersfeld, zwei interessanten Vorträgen sowie intensiven Gesprächen mit Vertretern unserer Partnerorganisation erhielten wir Einblick in die gehaltvolle Tätigkeit dieser Traditionsgemeinschaft. Die seit Jahren bestehende Freundschaft hat sich einmal mehr bestätigt.

Die Interkontinentale Luftfahrt hat sich zum Wachstumsmarkt entwickelt, dank Neuerungen der Luftfahrt-Technologie aber auch infolge Nachfrage globaler Mobilität. Dabei kam es zu negativen Begleiterscheinungen wie Regulationsproblemen, neue Vorschriften sowie Einschränkungen der Bewegungsfreiheit oder sogar Beeinträchtigung der Flight Safety, wenn politische Vorgaben die Flugverfahren übersteuern.

Die grösste Herausforderung ist aber der weltweite Pilotenmangel, der sich in den nächsten Jahrzehnten abzeichnet. Wir hatten bereits 2002 in der AG SPHAIR auf diese Problematik aufmerksam gemacht!

Der Vorstand hat im Juli beschlossen, der Stiftung PRO AERO jährlich SFR 500.00 für das Jugendlager zukommen zu lassen. Wir wollten ein klares Zeichen setzen für die Nachwuchsförderung der Schweizer Luftfahrt.

In der Zeitschrift «skyheli.ch, Ausgabe 6. 2016» konnte man lesen, dass 1949 in der Schweiz das Helikopter-Zeitalter begann. Die rasante Entwicklung in der Heli-Fliegerei, sowohl im zivilen Bereich, als auch bei der Armee, wurde durch die Pioniere Hiller und Djinn auf eindruckliche Weise eingeleitet.

«ESTAVAYER 2016» profitierte von idealen Wetterbedingungen und war dank professioneller Arbeit des OK ein voller Erfolg. Der erfolgreiche Ablauf des Schwing- und Aelpferfestes hat gezeigt, dass die Schweiz ihre Traditionen hochhält und damit einen Beitrag zur nationalen Kohäsion leistet.

Das Business Aviation (BA) Swiss National Forum vom 30. Juni in Bern war ein gut besuchter Anlass, der klar aufgezeigt hat, dass der Geschäftsreiseverkehr im öffentlichen Interesse der Schweiz ist. Die Probleme auf den Landesflughäfen sind jedoch die verfügbaren Slots, die in erster Linie den konzessionierten

Fluggesellschaften sowie den Charter-Unternehmen zugeteilt sind. Das bedeutet, dass die Schweizer BA vermehrt ab Alternativ-Flugplätzen operieren müssen. Die AERO SUISSE muss da am Ball bleiben im Kampf um die künftige Slot-Vergabe und der Definition der sog. «Prioritätenliste».

Nach 2010 hat der BR am 24. August einen neuen Sicherheitspolitischen Bericht veröffentlicht. Das Dokument umfasst 125 Seiten und war notwendig, weil sich die Bedrohungslage zum Teil markant verändert hat. Der Bericht enthält einen ausführlichen ersten Teil zur Lageanalyse und äussert sich zur Ausrichtung der sicherheitspolitischen Strategie der Schweiz. Er kann im Internet heruntergeladen und nachgelesen werden – ich empfehle Ihnen den Bericht einmal anzuschauen. <http://www.vbs.admin.ch/content/vbs-internet/de/verschiedene-themen-des-vbs/die-schweizer-sicherheitspolitik/die-sicherheitspolitische-berichte-der-schweiz/der-sicherheitspolitische-bericht-2016-der-schweiz.detail.nsb.html/63365.html>

Es ist ein guter Beitrag zum besseren Verständnis der heutigen verworrenen Lage in Europa – er zeigt aber auch die Möglichkeiten auf zum Sicherheitsverbund Schweiz.

Unser Mitglied Peter Brotschi schrieb im SkyNews Nr 10, Oktober 2016: einen vielbeachteten Artikel «Aktivdienst in Bleienbach». Der Artikel zeigt eine spannende Phase der Schweizer Luftfahrt während des zweiten Weltkrieges.

Abschliessend möchte ich wiederholen, was ich an GV 2016 in Luzern gesagt habe: «ich werde an der GV 2017 in Dübendorf als Präsident der MFV zurücktreten, weil ich die Herausforderungen für die Führung unserer Vereinigung nicht mehr sicherstellen kann». Alle Gespräche für meine Nachfolge, die ich geführt habe, sind leider negativ verlaufen – es geht darum, dass die Tradition der MFV erhalten bleibt!

Bitte helfen Sie mit, eine Lösung zu finden, bevor meine Gesundheit nicht mehr mitmacht.

Es gibt immer noch eine Vakanz – es fehlt noch ein Romand – evtl. ein «Bilingue» – auch hier zähle ich auf Eure Mithilfe.

Mit besten Wünschen für ein glückliches und gesundes Neues Jahr mit vielen aviatischen Höhepunkten...

Euer Präsident
Ueli Aeschlimann



Le mot du président

Le 9 août 1896, Otto Lilienthal s'écrasa avec son planeur de pente ; il mourut peu après avoir réalisé avec succès le premier vol à voile il y a 125 ans. Notre membre Peter Brotschi rapporta cet événement dans la revue Sky View en août 2016. Le rêve séculaire de l'homme de voler comme un oiseau était devenu réalité. Cela été mon rêve d'enfance

qui a pu être réalisé en été 1963 au Belpmoos lors d'un cours IAP. Ce fut mon premier vol solo sur planeur Röhnlerche. Le pilote du remorqueur était alors notre membre d'honneur Alfred Ramseyer (Ramy).

J'ai participé ce printemps, avec Ramy, à la réunion traditionnelle des « Vieux Aigles » allemands. Après un programme attrayant de visites sans la région de Gersfeld, deux conférences et des discussions intensives, avec les représentants de notre organisation partenaire, nous donnèrent un aperçu des activités importantes de cette institution de haute tradition. L'amitié existant depuis des années entre nos deux associations s'est confirmée une fois de plus.

Au niveau intercontinental, l'aviation est devenue un marché en croissance de par les progrès technologiques, mais également en raison de la demande de la mobilité mondiale. Cela a engendré des effets négatifs

de réglementation, de nouvelles exigences techniques, de restrictions de la circulation aérienne et même de détérioration de la sécurité lorsque les directives politiques remplacent les procédures de vol.

Cependant, le plus grand défi reste le manque de pilotes sur le plan mondial qui peut apparaître au cours des prochaines décennies. Nous avons rendu attentif à ce problème lors de AG SPHAIR en 2002 déjà !

Notre comité a décidé en juillet de verser annuellement un don de CHF 500.- pour le camp de jeunesse PRO AERO. Nous voulions faire un geste significatif en faveur de la relève des jeunes pilotes de l'aéronautique suisse.

On a pu lire dans la revue « skyheli.ch » (édition no 6 2016) que c'est en 1949 que débuta en Suisse l'ère de l'hélicoptère. Le développement extrêmement rapide de ce genre d'aéronef, tant dans le domaine civile que militaire, est dû à l'œuvre impressionnante de pionniers tels que Hiller et Djinn.

La fête de lutte ESTAVAYER 2016 a bénéficié de conditions climatiques idéales et fut un grand succès grâce au travail professionnel du comité d'organisation. Le déroulement parfait des fêtes de lutte et de l'alpe a démontré que les Suisses contribuaient ainsi à la cohésion nationale en tenant à leurs traditions.

Le « Business Aviation (BA) National Forum » du 30 juin à Berne a été un événement bien fréquenté qui a clairement démontré l'intérêt du public suisse pour les voyages d'affaires. Cependant, les problèmes existant sur les aéroports du pays proviennent des créneaux disponibles qui sont attribués en premier lieu aux compagnies aériennes concessionnées et charter. AERO SUISSE doit suivre attentivement ce problème et veiller, à l'avenir, à une attribution sans conflits des slots et à une bonne définition d'une liste des priorités.

Le Conseil Fédéral a, après l'édition de 2010, publié le 24 août un nouveau rapport sur la politique de sécurité. Le document comprend 125 pages et devenait nécessaire par le changement significatif de la situation de la menace. Le rapport contient une première partie détaillée pour analyser la situation et s'exprime sur l'orientation de la stratégie de sécurité de la Suisse. Il peut être téléchargé et lu sur Internet – je vous recommande d'en prendre connaissance à l'occasion (<http://www.vbs.admin.ch/fr/themes/politique-securite/rapports-politique-securite/rapport-politique-securite-2016.html>).

C'est une bonne contribution à une meilleure compréhension de la situation actuelle embrouillée en Europe – mais indique aussi les possibilités sur l'alliance de sécurité par la Suisse.

Notre membre Peter Brotschi a écrit un article particulièrement apprécié (SkyNews no 10, octobre 2016) sur le service actif à Bleienbach. L'article décrit une phase passionnante de l'aviation suisse durant la seconde guerre mondiale.

Enfin, je tiens à répéter mes propos tenus à la dernière AG 2016 à Lucerne : « je vais démissionner à la prochaine AG de Dübendorf parce que je ne suis plus en mesure d'assurer les défis posés par la direction de notre association ». Tous mes appels adressés à un successeur potentiels se sont malheureusement révélés vains. Il s'agit de maintenir la tradition des VVM ! SVP veuillez nous aider à trouver une solution avant que ma santé n'en pâtisse.

Il y a encore un poste vacant au comité – il manque un Romand – ev. un bilingue – je compte également ici sur votre aide précieuse.

Avec mes meilleurs vœux pour une nouvelle année heureuse, en bonne santé, avec de nombreux moments aéronautiques passionnants.

Votre Président
Ueli Aeschlimann
Traduction: Marcel Gaille

Editorial

Zur allgemeine Lage

Wow, waren das spannende und überraschende US-Präsidentenwahlen! Und erst noch das Lamento nach dem Resultat. Das muss wohl Demokratie gewesen sein. Hermann Strittmatter brachte es in der NZZ am Sonntag auf den Punkt: «Die Klugscheisser von gestern sind die Wendehälse von heute». Dazu kann man auch Nico Semsrott (junger deutscher Kabarettist) zitieren: «Freude ist nur ein Mangel an Information». Oder auch seine Ironie über das Leben innerhalb des Welttheaters: «Das Leben ist eine Krankheit, die durch Sex übertragen wird und in jedem Fall tödlich endet».

Genug des Spasses, der Ernst des Lebens hat bereits begonnen. Europa besinnt sich darauf, dass es für seine Sicherheit einen eigenen Schutzschirm bauen und sich nicht nur auf den Weltpolizisten verlassen sollte.

Diese Erkenntnis hat auch schon in unserem Land um sich gegriffen und es gibt Vorstösse zur raschen Beschaffung neuer Kampfflugzeuge. Bleibt zu hoffen, dass das kluge Volk das auch so sieht.

Themenwechsel

Pierre Donau, Beat Neuenschwander und meine Wenigkeit haben kurz



beschlossen uns im 25-m-Stand mit der Pistole im scharfen Schuss zu üben.

In Anbetracht der Resultate hat Pierre, unser Schützenmeister, befunden, dass wir uns als Kern einer Motorflug-Veteranen-Gruppe am nächsten

Feldschiessen messen könnten. Die Idee fand positiven Anklang, weshalb wir weitere Interessenten zum Mitmachen motivieren möchten. Potentielle Schützen melden sich bei Pierre oder mir. Wir schiessen im Stand Riedbach im Westen von Bern.

Aus dem Vorstand

Wie unser Präsident in seinem vorliegenden Wort darlegt, wird er auf unsere nächste GV vom 16. Mai 2017 in Dübendorf zurücktreten. Bei Redaktionsschluss dieses Bulletins war die Suche nach einem Nachfolger noch im Gang.

Daraus geht hervor, dass es schwierig ist, aus unseren Mitgliedern jemanden für die Mitarbeit im Vorstand zu gewinnen. Hierbei darf ich sagen, dass die Pflichten eines Präsidenten in unserem Vorstand sehr stark von den Vorstandsmitgliedern mitgetragen werden.

Unsere Zusammenarbeit ist hervorragend und macht uns grosse Freude! Eigentlich Grund genug, sich sofort für die Mitarbeit in unserem Vorstand zu melden!

Beispiel: sogar meine Erika hilft mit beim Versand der Fan-Post an Euch!



Beim Durchstöbern früherer Ausgaben unseres VTR-Bulletins stelle ich fest, dass u.a. die Suche um Nachwuchs für unseren Verein ein natürlicher Dauerprozess ist. Natürlicher Prozess deshalb, weil unsere Halbwertzeiten und Verfalldaten den physikalischen und physiologischen Gesetzen unterworfen sind. Daher ist es per sofort das Ziel eines jeden Mitglieds der MFV ein Nachwuchsmitglied zu den MFV zu bringen und sich vielleicht für die Mitarbeit im Vorstand zu melden – Ehrensache!

Unsere nächste GV

Ich freue mich schon heute, Euch am **Dienstag, 16. Mai 2017** in Dübendorf zu treffen.

Bitte in Euren Agenden vormerken und das Datum reservieren! Danke für Euer aktives Mitmachen.

(PS: Siehe auch den Bericht in diesem Heft über unseren letzten Herbstausflug auf der Air-base Payerne im Museum «Clin d'Ailes». Diejenigen, welche nicht teilgenommen haben wissen nicht, was sie verpasst haben... les absents ont toujours tort.)

Seasons' Greetings

Es verbleibt mir einmal mehr, Euch alles Gute für die kommenden Feiertage und das neue Jahr zu wünschen. Und dies vor allem für eine gute Gesundheit und auf ein Wiedersehen in alter Frische!

Hierbei denke ich insbesondere auch an unsere Mitglieder, welche aus gesundheitlichen oder anderen Gründen nicht mehr aktiv an unseren Zusammenkünften teilnehmen können.

Mit herzlichen Grüssen,
Euer Redaktor
Armando Baccalà



Editorial

Situation générale

Wow, quelles élections présidentielles américaines passionnantes et surprenantes! Et pourtant, des lamentations après les résultats. Cela a dû être « democratorship ». Hermann Strittmatter a rapporté dans la « NZZ am Sonntag » sur ce point: «Les intelligents d'hier sont les transfuges d'aujourd'hui». En outre, on peut aussi citer Nico Semsrott (jeune comédien allemand): « la joie est juste un manque d'information ». Ou encore son ironie sur la vie à l'intérieur du théâtre du monde: « La vie est une maladie qui se transmet par voie sexuelle et se termine par la mort dans tous les cas ».

Assez de plaisanteries, le côté sérieux de la vie a déjà commencé. L'Europe se souvient qu'elle construit son propre écran pour sa sécurité et ne doit pas être invoquée que pour le rôle de la police mondiale.

Cette prise de conscience est déjà répandue dans notre pays, et il y a des initiatives pour l'acquisition rapide de nouveaux avions de combat. Nous pouvons seulement espérer que le peuple intelligent voit de la même façon.

Changement de sujets

Pierre Donau, Beat Neuenschwander et moi-même venons de décider de nous entraîner au tir au pistolet au stand à 25m. Compte tenu des résultats Pierre, notre maître de tir, a jugé que nous pourrions nous mesurer au prochain tir en campagne en tant que noyau d'un groupe de vétérans du vol à moteur. L'idée a reçu un



écho positif, ce qui est la raison pour laquelle nous voulons attirer plus d'intéressés à nous rejoindre.

Les tireurs potentiels sont invités à s'annoncer à Pierre ou à moi. Nous tirons au stand de Riedbach à l'ouest de Berne.

Du Comité

Comme notre président l'explique dans son mot, il va démissionner à notre prochaine assemblée générale annuelle du 16 mai 2017 à Dübendorf. Au moment de rédiger ce bulletin, la recherche d'un successeur était toujours en cours.

Cela montre qu'il est très difficile d'obtenir de nos membres une personne pour s'engager aux tâches du comité. Il doit être mentionné ici que les fonctions de président sont fortement soutenues par les membres du comité.



Notre coopération est excellente et nous apporte une grande satisfaction! En fait, une raison suffisante pour s'annoncer immédiatement pour participer au comité! Exemple: même mon Erika aide à l'envoi du courrier qui vous est adressé!

En parcourant les anciens numéros de nos bulletins de VTR, je constate que, entre autres, la recherche de sang neuf pour notre association est un processus continu naturel. Processus naturel parce que nos vies et les dates d'expiration sont soumises à des lois physiques et physiologiques. Ce devrait être la tâche de chaque membre des VVM de

rechercher immédiatement un membre junior susceptible de s'engager pour les VVM et peut-être même de participer aux activités du comité. C'est une question d'honneur!

Notre prochaine Assemblée Générale

Je suis déjà impatient de vous rencontrer **le mardi 16 mai 2017** à Dübendorf.

SVP veuillez marquer et réserver cette date dans vos agendas! Merci de votre participation active.

(PS: Voir aussi le rapport sur cette question lors de notre dernière sortie d'automne à l'aérodrome Payerne au Musée « Clin d'Ailes ». Ceux qui n'ont pu participer ne savent pas ce qu'ils ont manqué ... les absents ont toujours tort.)

Season's Greetings

Il me reste une fois de plus à vous souhaiter mes meilleurs vœux pour les fêtes de fin d'année et pour 2017. Et ceci, en particulier, pour une bonne santé et pour se réunir à nouveau entre jeunes seniors.

Je pense en particulier à nos membres, qui ne peuvent plus participer activement à nos réunions pour raisons de santé ou d'autres motifs.

Avec mes cordiales salutations.

Votre rédacteur
Armando Baccalà

Traduction:
Marcel Gaille



ProAero Jugendlager 2016

(Bericht von Rolf Rügger, Vorstandsmitglied Motorflugveteranen des AeCS). Am Dienstag, 2. August 2016 besuchte Vorstandsmitglied Rolf Rügger das ProAero Jugendlager in S-chanf als Vertreter der Motorflugveteranen des Aero-Club der Schweiz.

Die Reise begann nach sechs Uhr früh in Oftringen und führte uns über Olten, Zürich, Landquart und Klosters nach S-chanf wo wir um 10:30 Uhr am Bahnhof vom Bus des Lagers abgeholt wurden. Da wir etwas Verspätung hatten war der Besuchstag schon eröffnet. Trotzdem

bekamen wir einen umfassenden Einblick in den Aufbau, das Ziel und die verschiedenen Arbeitsgruppen. In den Räumen wurden Heissluftballone, Raketen, Bumerangs, Drachen gebastelt. Es war eine Freude den Teilnehmer/innen zuzuschauen, wie sie mit grossem Einsatz an den Flugobjekten bauten.

Nach einem Apéro wurde uns Besucher ein hervorragendes Mittagessen

durch die Küchenmannschaft, unterstützt von einigen Lagerteilnehmern, serviert.

Am Nachmittag war ein volles Flugprogramm angesagt. Die fertiggestellten, in verschiedenen Grössen aufgestellten Raketen, wurden





gezündet und stiegen je nach Treib-
satz in verschiedene Höhen und ka-
men dann am Fallschirm wieder auf
dem Startplatz zu Boden.

Ein besonderes Erlebnis war die
Modellflug-Gruppe Riggisberg.
Sechs Modelle des Typs Vampire
und PC-7 wurden crashfrei vorge-
führt. Leider konnte das Jet-Modell
wegen eines Defekts an der Turbine
nicht starten. Die Zeit verging wirk-
lich wie im Flug und um 15:30 Uhr
mussten wir uns verabschieden.

Die jährliche Spende unseres Ver-
eins von 500 Franken ist gut eingesetzt.
Hoffen wir, dass das ProAero
Jugendlager weitergeführt werden kann.
Vielleicht können wir Motor-
flugveteranen Einfluss nehmen?

Motorflug-Veteranen des AeCS
Präsident
Herr Ulrich Aeschlimann
Chemin du Château d'Eau 8
1543 Grandcour

Weisslingen, 29. Juli 2016

Gönnerbeitrag der Motorflug-Veteranen des AeCS

Sehr geehrter Herr Präsident, *Ulrich Ueli*

Herzlichen Dank für den wunderbaren Entscheid der Motorflug-Veteranen unsere
Stiftung PRO AERO jährlich mit SFR 500.00 für das Jugendlager zu unterstützen.

Der Nachwuchsförderung gilt unser vermehrter Augenmerk. Zusätzlich zum JULA
vergeben wir seit diesem Jahr an junge Erwachsene einen ‚Förderpreis Nachwuchs
Luftfahrt‘. Um die Jungen zum Fliegen zu bringen und sie so für die aviatischen
Berufe zu interessieren und zu motivieren, kreierten wir den ‚Pro Aero Gleitschirm
Schnupperkurs‘ (PAGS), und zu guter Letzt werden wir ab nächstem Jahr einen
eintägigen Informationsanlass für Jugendliche organisieren (Aviation Youth
Congress).

Die Jugend für die Aviatik begeistern und ihr die zahlreichen aviatischen Tätigkeiten
näher bringen, ist heute so wichtig wie es 1938 war, als die Stiftung PRO AERO ins
Leben gerufen wurde. Damals wie heute braucht es dazu finanzielle Unterstützung.
Mit Ihrem Gönnerbeitrag helfen Sie uns sehr.

Unser Finanzbeauftragte, Herr Alfred Ritter, wird Ihnen die Kontonummer für die
Banküberweisung zukommen lassen.

Sind Sie oder Mitglieder des Vorstandes der Motorflug-Veteranen interessiert das
Jugendlager zu besuchen, dann sind sie herzlich eingeladen. Der nächste
Besuchstag findet dieses Jahr am 2. August statt. Unsere Geschäftsführer, Herr Jürg
Wyss, +41 79 227 00 80, ist gerne bereit Ihnen weitere Informationen zu geben.

Mit besten Grüßen und nochmaligem Dank

Markus Gyga, Präsident Stiftung PRO AERO

Geht an
SR Alfred Ritter, alfred.ritter@bluewin.ch
GF Jürg Wyss, wyss@swissaviation.ch

z K an
VP Nicolas Poncet, pdn7@bluewin.ch
SR Beat Neuenschwander, b.h.neuenschwander@bluewin.ch

Unser Ehrenmitglied Beat Neuenschwander hat uns, mit Zustimmung des Magazins Cockpit, seine Kolumne aus der Ausgabe 12/2016 zur Publikation in unserem VTR-Bulletin zur Verfügung gestellt. Interessante Aspekte auch für unsere Leserschaft.

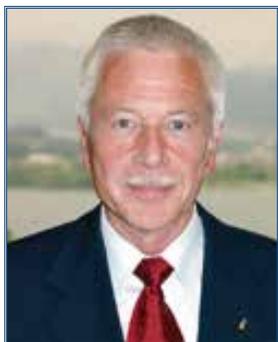
Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander

Schweizer Business-Aviation:

Leistung top – Image ...?

Die Business-Aviation (BA) in der Schweiz ist mit 76 Unternehmen und 277 stationierten Flugzeugen ein wesentlicher Teil unseres Luftfahrtsystems, generiert 17'000 Arbeitsplätze und erzeugt eine hohe Wertschöpfung.



Mit dieser Dichte figuriert die Schweiz an vierter Stelle in Europa hinter Deutschland, Frankreich und England.

Doch diese positiven Fakten werden in der Gesellschaft leider nicht wahrgenommen. Vielmehr wird die BA kritisch beurteilt im Sinne des Luxus-Transportmittels für die «Schönen und Reichen».

Der Nutzen von Geschäftsflugzeugen als Werkzeug für unsere Wirtschaft, von dem schlussendlich alle profitieren, ist kaum bekannt. Warum ist dies so? Angeblich befindet sich die Branche im Dilemma zwischen «Diskretion zu Gunsten der Kunden» und «Information an die Öffentlichkeit». Doch diese Argumentation greift zu kurz und ist vielmehr die Folge einer über Jahre vernachlässigten Informationspraxis. Eigentlich existiert ein schweizerischer Verband der Business Aviation; doch dieser ist nicht auffindbar mit eigener Webseite, hat kein Logo, tritt nicht selbständig und aktiv in den Medien oder bei der Politik auf und ist dadurch für die Öffentlichkeit inexistent. Im Juni fand ein nationaler Informationstag statt, durchgeführt durch den europäischen Verband EBAA, bezeichnenderweise nicht durch den Schweizer Verband. Das Klagen der Branche über das negative Image und mangelnde Aufmerksamkeit

in der Schweiz, bei Politik und Öffentlichkeit war dort unüberhörbar. Jahrelange Passivität und mangelnde Information rächen sich.

Dieses Problem muss aber die Branche mit ihrem Schweizer Verband selbst anpacken. Weg vom unverdienten «Luxus-Image» heisst Ärmel hochkrepeln und aktiv werden. Als erfahrene Unternehmer müssten die Mitglieder und ihr Vorstand schon lange festgestellt haben, dass nur mit starkem nationalem Engagement und einheitlicher Stimme eine Verbesserung erreicht werden kann. Bleibt zu wünschen, dass sie es endlich tun – in ihrem ureigenen Interesse und für das Image unserer Luftfahrt.

Der Autor ist profunder Kenner der Schweizer Luftfahrt und erfahrener Pilot. Der Inhalt dieser Kolumne widerspiegelt die Meinung des Verfassers und muss nicht mit der Haltung der Redaktion übereinstimmen.

Herbstausflug der Motorflugveteranen des AeCS – 22.9.2016

Eine gute Hundertschaft aufgestellter Veteraninnen und Veteranen trafen sich anlässlich des traditionellen Herbstausfluges auf der Airbase Payerne im Musée Clin d'Ailes.

Direktor Jürg Studer begrüßte die Gäste stilvoll, Eric Sommer, Verantwortlicher des Flight Simulator Center, beschrieb den interessierten Zuhörern die bemerkenswerten elektronischen Installationen im Museum. Die anschliessenden Führungen können



ohne Übertreibung als Höhepunkt des Treffens bezeichnet werden. Die engagierten Museumsführer verstanden es ausgezeichnet, den

«Alten Adlern» inmitten der Flugzeuge und Gerätschaften viel Bekanntes aber auch sehr viel Unbekanntes zu vermitteln. Beispiel: Der ausgestellte Hunter Doppelsitzer J-4203 war im Jahre 1968 anlässlich des Geburtstags der



Königin mit der Immatrikulation WV398 in den Horse Guards London ausgestellt. Danach fristete das Flugzeug seine Zeit als Gate Guard im RAF Spitalgate. Hawker Siddeley hat dann die Maschine zurückgekauft. 1976 wurde der Hunter als Doppelsitzer J-4203 an unsere Luftwaffe ausgeliefert, wo er bis zur Stilllegung der Hunterflotte 1994 im Einsatz war.

Der anschliessende Apéro bot die ideale Plattform für das Auffrischen von Flieger-Freundschaften, zum Austausch von Erinnerungen oder zum Anknüpfen neuer Freundschaften. «Weisch no?» waren zwei oft gehörte Worte... Dazu tischte die Restaurant-Crew des Museums ein prima Mittagessen auf, begleitet von einem feinen Tropfen Wein. Viele Tausend Flugstunden, unzählige Starts und Landungen, unendlich viel fliegerische Erfahrung und aviatisches Wissen waren in einem einzigen Raum vereint! Das Fliegerlatein kam nicht zu kurz! Einzig unterbrochen von den immer wieder startenden FA18; der erotische Lärm war Musik in den Ohren der «Happyender»! Den Organisatoren gebührt grosser Dank.

Peter Thut



Sortie d'automne des Vétérans du Vol

à Moteur de l'Aécs-22.09.2006

Une bonne centaine de vétérans se sont réunis au Musée Clin d'Ailes, sur la base aérienne e Payerne, pour la traditionnelle sortie d'automne. Le Directeur Jürg Studer souhaite la bienvenue aux participants. Le responsable du « Flight Simulateur Center », Eric Sommer, expliqua ensuite le fonctionnement des différents simulateurs de vol à disposition dans le musée. Les visites qui s'en suivirent peuvent être considérées, sans exagération, comme le point culminant du rassemblement.

Les différents guides surent de manière excellente, conduire les « Anciens Aigles » au travers du matériel aéronautique déjà connu, mais également en relatant des faits parfaitement inconnus jusqu'à ce jour. Exemple : Le Hunter biplace J-4203 exposé a été délivré en 1968, à l'occasion de l'anniversaire de la reine avec l'immatriculation WV398 et placé au Horseguards de Londres. Par la suite, l'avion acheva sa vie en tant que garde de la porte de l'hôpital de la RAF. Ensuite, Hawker Siddeley racheta l'avion et, en 1976, il fut livré à nos forces aériennes où il resta opérationnel jusqu'au retrait des Hunter en 1994.



L'apéritif offert, par la suite, la plate-forme idéale pour rafraîchir la camaraderie aéronautique, pour échanger des souvenirs et pour nouer de nouvelles amitiés. « Te rappelles-tu » étaient les paroles les plus entendues.

L'équipe du restaurant installa les couverts et un délicieux repas, accompagné d'un excellent vin, fut servi aux participants.

Des milliers d'heures de vol, d'innombrables décollages et atterrissages et une grande expérience aéronautique étaient ainsi rassemblés dans une seule salle ! Les conversations animées furent interrompues de temps à autre par le décollage de F/A18, sorte de bruit érotique constituant de la musique aux oreilles des « Happyender » ! Les organisateurs méritent un tout grand merci

Peter Thut

Traduction: Marcel Gaille

Pilotenträume

aus dem Rundbrief 2016-1 der deutschen Traditionsgemeinschaft «Alte Adler e.V.». Mit freundlicher Genehmigung von Heinrich Linkogel, Redaktor.

An einem schönen heißen Sommerabend flog eine Piper Cub Platzrunden an einem kleinen Grasplatz irgendwo auf dem Land. Der Fluglehrer war schon ziemlich angesäuert, da sein Schüler Probleme hatte, wegen der Thermik seine Höhe zu halten, und er wurde zusehends ungeduldig, weil er teilweise sogar eingreifen musste.

Genau in so einem Moment sah er eine 2-Mot Cessna 5.000 ft über sich und dachte: «Noch weitere 1.000 Stunden diesen Mist machen, dann bin ich für die 2-Mot Fliegerei in einer Chartergesellschaft qualifiziert. Aaaa... als richtiger Pilot überall hin kommen.»

Die Cessna 402 war schon leicht verspätet, und sein Chef hatte gesagt, dass dieser Kunde für die Existenz der Firma extrem wichtig sei. Er hatte bereits die Maximum Cruise Power gesetzt, was in diesen heißen Sommerbedingungen für die Zylinderkühlung gar nicht so gut war. Er flog in 6.000 ft und hatte dabei noch 20 kt Gegenwind. Vielleicht könnte er auf 10.000 ft steigen, um aus dem Wind zu kommen, aber oh, die Zylinderkopftemperaturen!

Bei einem kurzen Blick nach draussen sah er eine B-737 in 33.000 ft, die einen Kondensstreifen durch den blauen Himmel zog. «Oh Mann» dachte er, «Nächste Woche habe ich mein Vorstellungsgespräch, ich hoffe ich baue keinen Mist. Weg von der General Aviation, Strahlflugzeuge, über dem Wetter und vor allem, nie mehr auf missmutige Passagiere warten – aaah...»

Die Boing 737 bockte und schlingerte in den schweren Clear Air Turbulenzen in FL330, und die Flugsicherung hatte aus Verkehrsgründen einen tieferen Level abgelehnt. Gerade hatte der Kapitän erfahren, dass am Zielort die Runway visual range unterschritten war, er flog bereits langsamer, um eine drohende Umleitung zu vermeiden, in der Hoffnung seine voraussichtliche Ankunftszeit soweit hinauszuzögern, bis



der Nebel am Ziel sich wenigstens bis CAT2 Minimum gelichtet hätte. Die Verhandlungen mit der Unternehmensleitung waren gestern abgebrochen worden, und es zeichnete sich ab, dass sich alle Mitarbeiter auf Gehaltskürzungen einzustellen hätten. Ihn würde es besonders hart treffen, da er bereits jetzt unterbezahlt war.

Gerade als er sich bei der Wahl der Geschwindigkeit auf einen Kompromiss zwischen Turbulenzen und Anflugverzögerung entschieden hatte, sah der Kapitän nach oben und entdeckte eine Concorde mit über Mach2. Er tippte seinem Co-Piloten auf die Schulter, und gerade als sie wieder eine schwere Turbulenz wegsteckten sagte er: «Mensch, dass sollten wir machen, Riesengehalt, superschnell, kaum unterschiedliche Strecken, immer nur ein Abschnitt, über allen Turbulenzen, aaaa.... was für ein Leben!»

FL590, die «Turbine Air Temperature» ging langsam wieder hoch, und entweder würden sie bald langsamer oder tiefer fliegen müssen. Die hintere Treibstoffpumpe zickte mal wieder und der Bordingenieur meldete vor kurzem, dass ihm die angezeigten Strahlungswerte überhaupt nicht gefallen würden. Die Concorde sank auf FL570, aber die Strahlung war immer noch zu hoch. Der Treibstoffdurchfluss stieg an und die hintere Treibstoffpumpe arbeitete nur noch mit Aussetzern. Es wurde Nacht über dem Atlantik.

Beim Hochblicken entdeckte der Erste Offizier einen kleinen hellen Punkt, der sich vor dem Hintergrund von Millionen von Sternen bewegte. «Hallo Captain, das muss das Spaceshuttle sein!» Der Kapitän blickte kurz auf, stimmte zu und dachte für sich: «So ein Shuttle Flug, das wäre wirklich die grösste, von nichts und niemandem zu übertreffende fliegerische Aufgabe. Keine Probleme mit Strahlung, keine verdammten Treibstoffpumpen Probleme, aaaa.... was für eine grossartige Weise sein Geld zu verdienen!»

Die Discovery war bei ihrer 27. Erdumkreisung. Die Höhe wich um 200 ft von der vorgesehenen Höhe für das Rendezvous mit dem Nachrichtensatelliten ab. Der Roboterarm war kaputt und ein Raumausstieg deshalb unabwendbar. Die 200 ft Abweichung bedeuteten eine Korrekturzündung des Triebwerks, aber die Discovery benötigte diesen Treibstoff auch für das Aussenmanöver. Houston fragte dauernd, was der Kommandant denn nun vorhätte, aber die Vorschläge, die sie selbst anboten, waren auch alle unbrauchbar. Der Kommandant war bereits seit 12 Stunden auf Deck damit beschäftigt das Problem zu lösen und brauchte einfach mal 10 Minuten Pause.

In diesem Moment rief ein Besatzungsmitglied, das die Erde seit 2 Minuten mit einem starken Teleskop beobachtete, den Kommandanten zu sich. «Sehen Sie sich das mal an. Ist das nicht die Art von Fliegerei, die Sie nach Ihrem Ausscheiden aus der NASA betreiben wollten?» Und der Kommandant blickte durch das Fernrohr und rief voller Begeisterung: «Oh ja, DAS ist Fliegen! Das ist das einzig wahre, um das sich alles dreht! Oh Mann, ich würde glatt mein linkes Ei opfern, um mit dem da unten tauschen zu können!»

Was der Kommandant sah, war eine kleine gelbe Piper Cub, Platzrunden fliegend, an einem schönen heissen Sommerabend an einem kleinen Grasplatz irgendwo auf dem Land.

Blick in die Zukunft der weltweiten Fliegerei

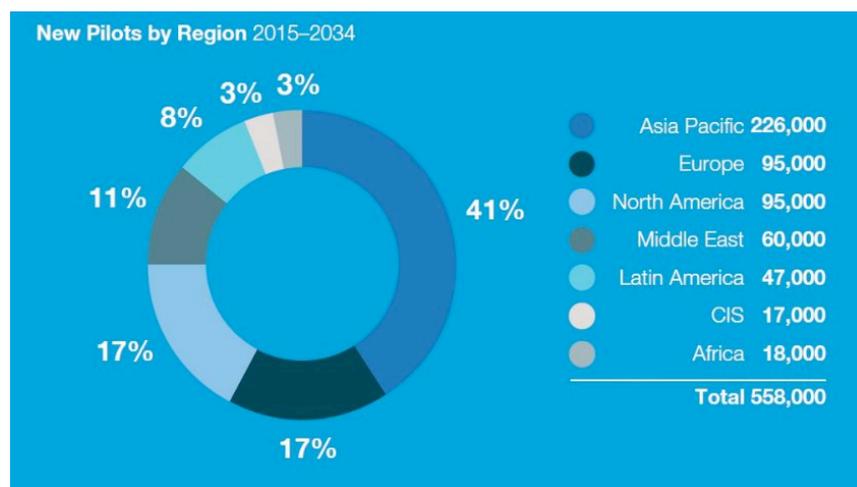
Die nachstehende, aussagekräftige Grafik des weltweiten Pilotenbedarfes in den nächsten 20 Jahren fand ich unter:

https://aviationvoice.com/aviation-future-pilot-shortage-and-new-deliveries-201604191541/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=see_what_happened_in_aviation_world

Es ist leicht ersichtlich, wo künftig die wirtschaftliche «Musik» spielt. Ich habe mir erlaubt die Anforderungen an unseren fliegerischen Nachwuchs hervorzuheben.

(der Text ist in English, dem «Esperanto der Fliegerei», sicher für alle Piloten verständlich).

Armando Baccalà



Today we can easily see how the emerging economies are expanding and becoming more stable. It is just a question of time when the people from those countries will be able to afford and use the benefits of aviation. The airlines and manufacturers of flying machines from over the world are aware of it and are trying to shape their strategies for the

upcoming demand in aviation industry. That's why airlines take delivery of tens of thousands of new commercial jetliners over the next 20 years. But without the pilot inside and maintenance on the ground the airplane becomes just a big metal construction. Tell your kids to get pilots licenses, because this could be the career of the 2020s and 30s.

Rising demand for commercial pilots

The Boeing projects that 558,000 new commercial airline pilots and 609,000 new maintenance technicians will be needed to fly and maintain the world's fleet over the next 20 years. The U.S. airlines are already facing the early stages of a pilot shortage that could boost labor costs and even constrain growth.

Although Asia Pacific remains the region with the highest demand— 40 percent of the world's required pilots and technicians. Other parts of the world will see the big increase of demand for skilled aviation specialists too — regions like Middle East or Latin America are going to be the hot spots for aviation industry.

As you can see from the graphic, **the largest growth in pilot demand** is planned to be in the Asia Pacific region with 226,000 new pilots. Europe will need about 95,000; North America – 95,000; Middle East – 60,000; Latin America – 47,000; CIS – 17,000 and Africa – 18,000 new pilots.

Meeting this exponential demand will require innovative solutions—focused on new, **digital technology—to match the learning requirements of a new generation.** The growing diversity of aviation personnel will also **require instructors to have cross-cultural and cross-generational skills** to engage tomorrow's workforce.

Le Conseil fédéral leur décerne un chronomètre en or portant l'inscription : «De la part du Conseil Fédéral aux premiers aviateurs Suisses».

Comme vous pouvez le constater, chers membres, vous êtes en bonne, même très bonne compagnie chez les Vétérans du vol à Moteur ! Nous avons scanné cette liste de l'époque avant l'ordinateur et nous l'avons publié sur notre site www.mot-flug-veteranen.ch sous « Histoires »

Armando Baccalà
Traduction: Marcel Gaille

LAST FLIGHT

LAST DESTINATION

Hansruedi Kessler

*26. März 1941 –
29. April 2016

Wir haben von Hans-Ueli Binz, Präsident der Segelfluggruppe Skylark, die traurige Nachricht vom Hinschied Hansruedi Kesslers erhalten. Als passionierter Segel- und Motorflieger war Hansruedi auch bei den MFV Mitglied.



Hansruedi war ein sehr positiver, treuer Fliegerkamerad. Kes wird in unserer Erinnerung weiterleben und nie vergessen werden.



Hans Stössel

*23. November 1928 – 15. Juli 2016

Aus der Todesanzeige von Hans Stössel in der NZZ entnehmen wir auszugsweise den Nachruf seiner Familie:

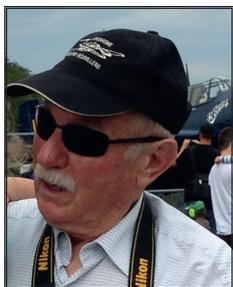
Am Freitagmorgen, des 15. Juli 2016 ist mein geliebter Ehemann, unser Vater und Grossvater zuhause im Kreise seiner Liebsten zum letzten Flug gestartet.

Fliegen war sein Leben.

Er hat unsere Familie beschützt, umsorgt und von ganzem Herzen geliebt.

Wir vermissen ihn schmerzlich, sind aber auch unendlich dankbar und glücklich über die gemeinsame Zeit mit all den schönen, unvergesslichen Erlebnissen, die uns für immer mit ihm verbinden.

Hans Stössel ist vielen unter uns auch noch bekannt als ehemaliger Kommandant des Überwachungsgeschwaders in Dübendorf. Die Motorflug-Veteranen des Ae.C.S. werden Hans Stössel in sehr guter Erinnerung behalten.



Guido Kilchör

*01. März 1948 – 29. August 2016

Die Familie Kilchör hat uns den nachfolgenden Text zum Hinschied unseres Mitglieds Guido Kilchör gesandt:

Guido Kilchör war schon früh sehr flugbegeistert. So machte er 1982 seinen Pilotenschein und 4 Jahre später folgte die Berufspilotenlizenz. Eine kurze Zeit flog er Akro. Leider war der Zeitaufwand aber mit seinem Beruf als Ingenieur nicht vereinbar. Vom Flugplatz Ecuvillens aus machte er unzählige Passagierflüge in die Alpen bzw. Hochalpen. In Ecuvillens unterrichtete er auch angehende Piloten in der Meteorologie. Die grösste Freude bereitete ihm in letzter Zeit das Fliegen mit seinem Enkel Luca. Mit Luca verbrachte er auch sehr viel Zeit auf dem Flugplatz Payerne und im Museum Clin d'Ail. Seine Passion für das Fliegen wird in seinen Grosskindern weiterleben.

Guido verstarb am 29. August 2016 nach kurzer schwerer Krankheit. Die Motorflug-Veteranen werden Guido Kilchör in ehrendem Andenken behalten.



Eugen Hasler

*23. Mai 1926 – 09. September 2016

Unser lieber Freund Eugen Hasler ist am 9. September zu seinem letzten Flug angetreten.

Sein Sohn hat uns informiert dass Eugen zuhause, am Vorabend seines Hinschieds, gestürzt sei.

Er wollte jedoch nicht ins Spital und legte sich zur Ruhe. Am nächsten Morgen erwachte er sehr geschwächt und verstarb kurz nachher ruhig.

Somit nehmen wir von Eugen Abschied und werden ihn in sehr guter Erinnerung halten.

Peter Thut

B-ECONOMY

P.P.
CH-3612
Steffisburg



DIE POST

Zutreffendes 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	Verstorben Décédé Deceduto	Abgereist ohne Adressangabe Parti sans laisser d'adresse Partito senza lasciare indirizzo

FlightVTR 30, DEC 2016

das Bulletin der MFV

MITGLIEDER WERBEN MITGLIEDER!

Überzeugen Sie Ihre Fliegerkolleginnen und Fliegerkollegen von den interessanten Zusammenkünften mit den Motorflugveteranen.

**WO FINDE ICH DIE
MOTORFLUG-VETERANEN
IM INTERNET?**

www.mot-flug-veteranen.ch

**SENDEN SIE IHRE ANREGUNGEN UND
GESCHICHTEN AN DIE REDAKTION:**

Armando Baccalà
Honeggweg 22
3612 Steffisburg

E-Mail: aebac@bluewin.ch

Sie können ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

Danke für Ihre Mitarbeit.

FlightVTR 30, DEC 2016

Le bulletin des VVM

**LES MEMBRES RECRUTENT
DES MEMBRES!**

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

**COMMENT ACCÉDER AU SITE VVM
SUR INTERNET?**

www.mot-flug-veteranen.ch

**POUR TRANSMETTRE VOS
SUGGESTIONS OU HISTOIRES
À LA RÉDACTION:**

Armando Baccalà
Honeggweg 22
3612 Steffisburg

e-mail: aebac@bluewin.ch

Vous pouvez également donner vos histoires ou suggestions sur notre site internet.

Merci de votre collaboration.