



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 **VTR**
Periodisches Informationsblatt
Bulletin d'information périodique
Nr. 26 – Dezember 2014 / décembre 2014

Das Wort des Präsidenten

Meine Damen und Herren, liebe Mitglieder,



Kurz vor Jahresende kommt der Moment, um Bilanz zu ziehen, was uns im Jahr 2014 bewegt hat.

Für die Menschen, welche an unserer Luftfahrt interessiert sind, war es ein Jahr der Extreme.

Am 18. Mai lehnte das Volk die Initiative für die Beschaffung des Gripen ab. Diese Ablehnung ist für unser Land, für unsere Armee, wie auch für die Luftwaffe gravierend. Wir werden dadurch in Zukunft nicht mehr genügend Mittel zur Verfügung haben, um die Souveränität und Sicherheit unseres Luftraumes zu gewährleisten. Unsere Armee ist insbesondere nicht mehr in der Lage, operative Luftüberwachung zu betreiben oder Angriffe gegen Bodenziele zu fliegen. Im Fall von Konflikten sind diese beiden Einsatzmöglichkeiten jedoch von grösster Wichtigkeit.

Nach dem besagten 18. Mai fiel die Moral der Aviatik Fans auf einen historischen Tiefpunkt. Dann, Ende August und anfangs September, erlebten wir die AIR14, das andere Extrem dieses Jahres: mehr als 400'000 Bürgerinnen und Bürger feierten das Jubiläum «100 Jahre Luftwaffe». Es war ein einmaliges, unvergleichliches Fest, welches überall riesige Begeisterung auslöste, wobei sich viele Leute fragten, wie das wohl am 18. Mai habe passieren können!

Zahlreiche Veteranen haben in der Folge Fragen und Bemerkungen im Zusammenhang mit den beiden Ereignissen an mich gerichtet. Die zwei häufigsten Fragen betreffen die Zukunft unserer Tiger und die Notwendigkeit einer Luftpolizei rund um die Uhr.

Während der ganzen Gripen Kampagne wurde klar darauf hingewiesen, dass der Tiger – unabhängig vom Abstimmungsresultat – aus verschiedensten Gründen 2016 ersetzt werden müsse. In der Zwischenzeit hat unser Parlament diesen Standpunkt korrigiert. Zuerst sollen die rechtlichen Grundlagen betreffend der Liquidation von Armeematerial angepasst werden. Konkret heisst das, dass keiner unserer 54 Tiger vor dem 1.1.2018 verkauft werden kann.

Wie Sie sich erinnern mögen, hat der Bundesrat und das Parlament während Jahren über die Notwendigkeit einer Luftpolizei, die während 24 Stunden im Einsatz ist, eingehend debattiert und deren Umsetzung verlangt. Diese Aufgabe muss trotz der ungenügenden Mittel weiterhin umgesetzt und erfüllt werden. Ich bin sicher, dass die Luftwaffe diesem Auftrag nachkommen wird.

Liebe Motorflugveteranen, ich hoffe sehr, dass Euer gutes Gedächtnis durch diese Kursänderungen der Politik nicht allzu sehr erschüttert wird. Ich zähle deshalb auf ihre Mithilfe, die dargelegte Situation in Ihren näheren und weiteren Kreisen bekannt zu machen.

Mit den besten Wünschen zum Jahreswechsel.

Euer Präsident
Christophe Keckeis

Le Mot du Président

Mesdames et Messieurs, chers Membres,



C'est bientôt déjà le moment de faire un bilan de cette année 2014.

Pour les personnes intéressées à notre aviation, ce fût l'année des extrêmes.

Le 18 mai, le souverain a refusé le Gripen. Ce refus est très grave pour notre pays, son armée et ses Forces Aériennes. Nous n'aurons ainsi pas suffisamment de moyens pour assurer la souveraineté de notre espace aérien. Et surtout, notre armée n'est plus capable de faire

de la reconnaissance aérienne opérative, et elle n'est plus capable de faire de l'attaque au sol. Ces deux missions sont d'importance capitale en cas de conflits.

Après ce 18 mai, le moral des fans de l'aviation était historiquement bas. Et puis nous avons vécu AIR14, l'autre extrême de cette année : plus de 400.000 citoyennes et citoyens ont fêté les 100 ans des Forces Aériennes. Une fête magistrale, un enthousiasme délirant, et beaucoup de gens qui se demandaient ce qui avait bien pu se passer le 18 mai !

De nombreux vétérans m'ont adressé des questions et des remarques liées à ces deux sujets. Les deux questions les plus courantes concernent l'avenir de nos Tiger et le besoin de police du ciel 24 heures sur 24.

Durant toute la campagne pour le Gripen, on avait clairement relevé que le Tiger devait être remplacé pour toutes sortes de raison en 2016, et ceci indépendamment du résultat du vote. Aujourd'hui notre Parlement a corrigé ce point de vue et veut tout d'abord modifier les bases juridiques concernant la liquidation de matériel militaire. Concrètement, cela veut dire qu'aucun de nos 54 Tiger ne pourra être vendu avant le 1.1.2018 au plus tôt.

Vous vous souvenez que le besoin de police du ciel 24 heures sur 24 avait été longuement débattu et exigé depuis de longues années par le

Conseil fédéral et le Parlement. Il faut continuer à mettre en œuvre cette tâche, malgré les moyens insuffisants, et je suis certain que les Forces Aériennes y parviendront.

J'espère vivement, chers Vétérans du vol à moteur, que vos mémoires robustes ne seront pas trop secouées par ces changements de caps. Je compte sur vous pour aider à faire passer ces quelques messages dans vos entourages.

Je vous souhaite à toutes et à tous de belles fêtes de fin d'année.

Votre président
Christophe Keckeis



Editorial

Meine Einladung im letzten VTR-Bulletin vom Mai 2014, zur Einreichung von Beiträgen unserer Mitglieder, hat einige Früchte getragen. Siehe weiter hinten in diesem Heft.

Den Autoren sei für ihre Beiträge an dieser Stelle herzlich gedankt. Gleichzeitig möchte ich weiter dazu animieren, mir Eure Beitrags-Artikel von allgemeinem Interesse aus der Aviatik zuzustellen.

Politisch-Kognitive Dissonanz

Auch wenn die Adventszeit teilweise erhöhte Nervenvibrieren

Editorial

Dans le « VTR-Bulletin » de Mai 2014, l'appel que j'ai lancé à nos membres, qui souhaitaient participer activement à la promotion de notre périodique, a porté ses fruits. Vous pourrez le constater dans les pages de ce numéro.

Les auteurs voudront bien accepter mes remerciements. Et en même temps, je souhaiterais stimuler encore l'intérêt de tous nos membres par des évocations avérées et vécues dans la pratique de notre aviation, en général.

auszulösen vermag, ist es nur schwer verständlich, dass jetzt eine Initiative zur Ungültigkeitserklärung einer angenommenen Initiative ergriffen werden soll. Jedoch gemacht; wir Motorflugveteranen sind doch politisch neutral und geben unsere Meinung demokratisch an der Urne bekannt, unabhängig davon wie verrückt eine Initiative auch sein mag, sollte sie überhaupt zu Stande kommen. Die Meinungsäußerungsfreiheit steht ja noch in der Bundesverfassung.

A propos: Für profilierungssüchtige Politiker könnten auch noch Themen in Frage kommen wie:

«Freiheit für Grönland – weg mit dem Packeis» oder «Wir fordern CO₂-Abgaben von Bardarbunga, Eyafjallajökull, Mount St. Helens, Mount Pinatubo, Kilauea und von der dauernd CO₂ und anderen Chemikalien ausstossenden Caldera im Yellow Stone».

Dabei könnte mal noch abgesehen werden von den zig Gigatonnen von CO₂, Schwefelsäure und X anderen Gasen, welche unsere Mutter Erde an Land und unter Wasser permanent in die Atmosphäre ausstösst.

Discordances politico-cognitives

Aussi, lorsque la période de l'avent peut provoquer une certaine agitation, il est difficile de comprendre qu'une initiative soit lancée afin d'invalider une précédente déjà acceptée par le peuple, dans l'émotion. Et pourtant c'est le cas. Cette façon est insensée. Mais si elle aboutit, nous les vétérans du vol moteur, en tant qu'association apolitique, déposerions tout de même démocratiquement nos suffrages dans l'urne. La liberté d'expression reste ancrée dans la constitution fédérale.

A propos : les politiciens avides de se profiler pourraient aussi envisager d'autres thèmes plus étranges, comme :

« Vive le Groenland – éliminations des glaces flottantes » ou « Revendication aux Bardarbunga, Eyafjallajökull, Mount St. Helens, Mount Pinatubo, Kilauea et d'autres secteurs produisant en permanence du CO₂ et autres émissions chimiques des calderas du Yellow Stone ».

On pourrait ainsi faire abstraction de X gigatonnes de CO₂, acide sulfurique et autres gaz X que notre terre garde en surface et

Und trotz all dem «Gift»: in dieser Atmosphäre ist doch in der Ursuppe und bis heute neues Leben entstanden und entsteht auch weiterhin...

Themenwechsel

Gemäss den Statuten ist unser Verein der Motorflug Veteranen des AeCS. ein Verein nach Schweizerischem Zivilgesetzbuch, welches für die ganze Schweiz und somit für alle Sprachregionen gilt. Und das bereitet mir etwas Unbehagen, denn gewisse Sprachminderheiten kommen im unserem VTR-Bulletin zu kurz. Deshalb widme ich den nachstehenden Artikel unseren italienisch sprechenden Mitgliedern und Freunden. Auch wenn nicht die Aviatik das Thema ist, kann er auch uns zum Nachdenken anregen.

In dieser besinnlichen Jahreszeit verbleibe ich für heute mit den besten Wünschen für frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr. Und dies wie immer bei stets guter Gesundheit!

Euer Redaktor
Armando Baccalà

*sous l'eau pour ensuite les expulser dans l'atmosphère.
Et malgré cette décharge en plein ciel, des vies nouvelles sont apparues et subsistent encore.*

Changement de sujet

Selon ses statuts, notre association des vétérans du vol à moteur de l'AéCS doit fonctionner selon le code civil suisse, identique pour toutes les régions linguistiques de notre pays. Et cela m'amène à constater que quelques minorités sont préteritées dans notre bulletin. C'est pourquoi, je vais consacrer un prochain article à nos membres et amis de langue italienne. Même si la l'aviation n'en est pas le thème, il pourra toujours forcer à la réflexion.

Je reste votre dévoué et vous souhaite mes meilleurs vœux de Noël et de Nouvel An, ainsi qu'une bonne santé.

Votre rédacteur
Armando Baccalà

Per una volta

un breve racconto per i nostri amici e soci di lingua italiana. Non si tratta di aviazione, ma comunque un racconto su cui poter meditare:

C'era una volta un ragazzo con un bruttissimo carattere. Suo padre gli diede un sacchetto di chiodi e gli disse di piantarne uno sul muro del giardino ogni volta che avesse perso la pazienza e avesse litigato con qualcuno. Il primo giorno ne piantò 37 nel muro. Le settimane successive, imparò a controllarsi, ed il numero di chiodi piantati diminuì giorno dopo giorno : aveva scoperto che era più facile controllarsi che piantare chiodi. Infine, arrivò un giorno in cui il ragazzo non piantò nessun chiodo sul muro. Allora andò da suo padre e gli disse che quel giorno non aveva piantato nessun chiodo. Suo padre gli disse allora di togliere un chiodo dal muro per ogni giorno in cui non avesse mai perso la pazienza. I giorni passarono e infine il giovane poté dire a suo padre che aveva levato tutti i chiodi dal muro. Il padre condusse il figlio davanti al muro e gli disse: «Figlio mio, ti sei comportato bene, ma guarda tutti i buchi che ci sono sul muro. Non sarà mai come prima. Quando litighi con qualcuno e gli dici qualcosa di cattivo, gli lasci una ferita come questa. Puoi piantare un coltello in un uomo e poi tirarglielo via, ma gli resterà sempre una ferita. Poco importa quante volte ti scuserai, la ferita resterà.»

Una ferita verbale fa male tanto quanto una fisica. «Gli amici sono dei gioielli rari, ti fanno sorridere e ti incoraggiano. Sono pronti ad ascoltarti quando ne hai bisogno, ti sostengono e ti aprono il loro cuore». Mostra ai tuoi amici quanto vuoi loro bene.

Per finire:

*«una delle felicità dell'amicizia e di sapere a chi confidare un segreto»
(A. Manzoni)*

Qualche riga per meditare...

Se ricevi questo messaggio, è perché qualcuno ti vuole bene e perché anche tu, dal lato tuo, hai delle persone che ti sono care. Se sei troppo occupato per inviarlo a degli altri e ti dici lo spedirò «uno di questi giorni» ... può darsi che non lo farai mai...

Generalversammlung der Motorflugveteranen

Neuer Chefpilot an der Spitze der Motorflugveteranen

von Franz Wegmann

Der Militärflugplatz Meiringen hätte die Motoflugveteranen nicht stilgerechter empfangen können: Im Licht der Morgensonne hiess die Lockheed L1949 Super Constellation HB-RSC die sich zahlreich zu ihrer jährlichen Generalversammlung einfanden Mitglieder willkommen.

Auch wenn es aussah wie geplant – so war es nicht. Die alte Dame hatte Ende Mai am Nostalgieflytag einen Felgenbruch erlitten, verblieb so einige Tage im Haslital und bildete damit den hochwillkommenen Rahmen für die Versammlung der Motorflugveteranen des AeCS.



Doch von der Vergangenheit zur Aktualität. Vor der Generalversammlung konnte Präsident Alfred «Ramy» Ramseyer Gastgeber Oberst i Gst Peter «Pablo» Merz, Flugplatzkommandant in Meiringen-Unterbach, begrüßen. Er stellte «seine» Basis vor, umriss die heutigen Aufgaben der Schweizer Luftwaffe und im Speziellen jene der in Meiringen stationierten Fl St 11 mit ihren F/A-18 Hornet. Abschliessend erläuterte er detailliert den Weg zum einsatzbereiten Militärpiloten oder zur Militärpilotin. Rund elf Jahre dauert es heute vom ersten SPHAIR-Screening bis zur Umschulung auf F/A-18 Hornet oder AS332 Super Puma – ein signifikant

anderer Ausbildungsweg als ihn die meisten Motorflugveteranen mit militärischer Vergangenheit seinerzeit erlebten.

22 Neue Veteranen im letzten Jahr



Nach diesem spannenden Einstieg brachte Präsident Alfred «Ramy» Ramseyer die Traktandenliste der GV mit gewohntem Schwung und Elan hinter sich. 142 Veteranen – eine Rekordbeteiligung – lauschten seinem

interessanten Jahresbericht, darunter die Ehrenmitglieder Werner Neuhäus (92) und Richard Schilliger (86). Es war die 7. GV, die Ramy leitete, und gleichzeitig seine Letzte. Ein Ziel, das er sich bei Amtsantritt gesetzt habe, konnte er leider nicht erreichen, bedauerte er: beim Stand von 374 konnte er das 400. Mitglied nicht willkommen heissen. Aber immerhin kamen letztes Jahr 22 neue Veteranen dazu. Das vergangene Jahr war reich an Aktivitäten. Einer der Höhepunkte war zweifellos der Herbstausflug auf dem Zürichsee, zusammen mit den Segelflugveteranen. Deren Präsident, Manfred Küng, war auch an der GV 2014 der Motoflugveteranen mit von der Partie.

Kommandowechsel an der Spitze

Beim Traktandum 7 gab es mehrfach Applaus. Erstens für den Präsidenten und seinen Vize, und für Kassier Gilbert Noël. Ihre jahrelange, ausgezeichnete Arbeit wurde laut und anhaltend verdankt. Dann galt es, Nachfolger zu wählen. Keine Frage, Christophe Keckeis als neuer Präsident und Rolf Rügger als designierter Kassier wurden freudig und mit

entsprechendem Applaus ins Führungsgremium der Motorflugveteranen gewählt. Auch zwei Revisoren wurden gewählt: Paul Keller (bisher) und Peter J. Stucky (neu). Heutzutage ist es nicht einfach, gute Leute zu finden, die bereit sind, sich für einen Verein zu engagieren und Kopf und Zeit zu investieren, wie unzählige Vereine beklagen. Das bleibt den Motorflugveteranen erspart.



Unter dem letzten Traktandum kam sie dann doch noch aus dem Publikum, die Frage, die seit dem 18. Mai im Raume steht: Was geschieht nun? Wie weiter? Oberst Merz weiss es auch noch nicht. Was er weiss: Alle Arbeiten mit Schweden im Zusammenhang mit dem Gripen sind gestoppt. Er ist überzeugt, dass eine so gute Zusammenarbeit mit einem ausländischen Partner kaum je wieder möglich sein wird. Und «Pablo» ist auch ganz persönlich betroffen: Er war designierter Chef Einführung Gripen. Wie es für ihn nun beruflich weiter geht, wird erst die Zukunft zeigen.

Dann kam der gemütliche Teil. Bei ausgezeichnetem Essen tauschten sich die MFV-Mitglieder ausgiebig aus, so ausgiebig, dass für die vorgesehene Besichtigung der Flugplatzinfrastruktur nur noch wenig

Zeit blieb. Dafür erfreute der imposante Start zweier F/A-18 vor der schönen Bergkulisse die Zaungäste, und im Hangar stand der Hornet J-5011 mit dem begeisterten Sonderanstrich auf dem Leitwerk zur Besichtigung bereit.

Assemblée générale des vétérans du vol à moteur

Nouveau pilote en chef à la tête de l'association

Franz Wegmann

L'aérodrome militaire de Meiringen n'aurait pas pu mieux recevoir les vétérans du vol à moteur. Dans la lumière d'un soleil matinal radieux, le Lockheed L 1949 Super Constellation accueillit les nombreux membres se rendant à l'assemblée générale annuelle.



Même si cet accueil avait l'air d'être planifié, en fait, il ne l'était pas du tout. La vieille Dame subit une malheureuse rupture de jante lors d'une journée de vol nostalgique à fin mai, l'obligeant à rester quelque jours dans

le Haslital. Cet événement fut finalement un acte hautement apprécié par l'ensemble des membres VVM de l'AéCS.

Passons du passé à l'actualité. Le commandant de l'aérodrome Meiringen-Unterbach, le colonel EMG Peter « Pablo » Merz souhaite la bienvenue au Président Alfred « Ramy » Ramseyer. Il présenta ensuite

« sa » base considérée comme la plus moderne de suisse, chargée des tâches de l'armée de l'air, au moyen de l'escadrille 11 équipée de F/A-18 Hornet. Enfin, il expliqua en détails le long chemin à parcourir pour devenir pilote militaire : la formation dure environ onze année depuis la sélection SPHAIR jusqu'à la transition sur F/A-18 Hornet ou sur AS332 Super-Puma; une voie significativement différente de celle suivie en son temps par les vétérans concernés.

22 nouveaux membres vétérans depuis l'an dernier

Après une introduction fort intéressante, le Président Alfred « Ramy » Ramseyer passa à l'ordre du jour de l'AG avec son dynamisme habituel. 142 membres attentifs (une fréquentation record), parmi lesquels les membres honoraires Werner Neuhaus (92) et Richard Schilliger (86), prennent connaissance du rapport présidentiel annuel. Il s'agit de la 7^{ème} assemblée générale dirigée par Ramy. Il exprime son regret de n'avoir pu réaliser son but d'atteindre 400 membres durant son mandat alors que l'association compte aujourd'hui 374 adhérents. Tout de même, 22 nouveaux membres ont rejoint l'association durant l'année dernière. L'année écoulée a été riche en activités. Un des points forts est, sans aucun doute, la sortie d'automne sur la lac de Zurich menée conjointement avec les vétérans du vol à voile. Cette dernière association était également représentée à l'AG 2014 par son Président Manfred Kung.

Passation de pouvoir au sommet

Le point 7 de l'ordre du jour créa des applaudissements nourris à plusieurs reprises. Tout d'abord l'excellent travail fourni durant de nombreuses années par le Président et son Vice-président/Trésorier Gilbert Noël fut honoré par de longs et intenses applaudissements. Le choix des successeurs, en l'occurrence Christophe Keckeis comme Président et Rolf Rüeegger comme caissier, donna lieu à une brillante élection par acclamations. En outre, Paul Keller (ancien) et Peter J. Stucky (nouveau) furent élus en tant que réviseurs des comptes. De nos jours, il n'est pas

aisé de trouver de bonnes personnes prêtes à s'engager corps et âme, d'investir du temps pour une association. De nombreuses sociétés s'en plaignent, heureusement, les VVM ne souffrent pas d'une telle situation.

Le dernier point de l'ordre du jour souleva la question épineuse de savoir ce qui se passera après la votation du 18 mai. Comment procéder pour la suite ? Le colonel Merz ne le sait pas lui-même. Ce qu'il sait, par contre, c'est que la collaboration engagée avec la Suède dans le cadre du Gripen est arrêtée. Il est convaincu qu'une telle coopération avec un état étranger ne sera guère possible à l'avenir. « Pablo » Merz se sent particulièrement touché par cette situation : il était le chef désigné pour l'introduction du Gripen. Qu'en est-il de sa future carrière professionnelle... seul l'avenir le dira.



S'en suivit la partie récréative. Lors de l'excellent repas, d'abondants échanges d'expériences s'instaurèrent parmi les membres VVM...si abondants qu'il ne resta que peu de temps disponible pour la visite

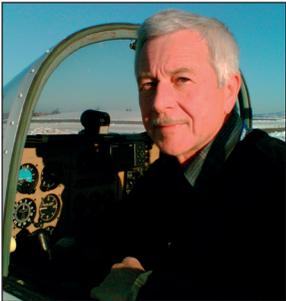
prévue des infrastructures de l'aérodrome. Le décollage impressionnant de deux F/A-18 devant le magnifique paysage montagneux réjouit énormément les spectateurs. Le Hornet J-5011 paré d'emblèmes attractifs sur les empennages verticaux s'offrit au regard émerveillé des visiteurs du hangar.

Trad. Marcel Gaille



Die Fédération Aéronautique Internationale

von Beat Neuenschwander, FAI Executive Direktor



Mit diesem Hintergrundbericht möchte ich den Motorflugveteranen einen aktuellen und tieferen Einblick in den (unseren) Weltverband FAI sowie dessen Aufgaben und Leistungen verschaffen.



Vom 14. bis 16. Oktober 2014 fand in Bangkok die 108. General-Conference (GC) der **Fédération Aéronautique Internationale** (FAI) statt. Die Konferenz ist die wichtigste jährliche Veranstaltung dieses aviatischen Weltverbandes mit seinen Mitgliedern. Teilnehmer sind die Vertreter der NAC (National Airsport Controller), meist sind dies die nationalen Aero-Clubs der rund 107 Mitgliedländer.

Der englische Ausdruck für die FAI: «World Air Sports Federation» wird hierzulande meist falsch als rein sportbezogen interpretiert. Tatsache ist, dass sich die FAI allen Belangen der Leichtaviatik annimmt, was dem französischen Titel «Fédération Aéronautique Internationale» genauer entspricht. Damit sei klargestellt, dass die FAI nicht nur die rund 6% der Spitzensportler, sondern auch die Interessen der andern 94% aviatisch aktiven Mitglieder vollumfänglich vertritt.

Organisation der FAI

Die FAI wird von einem Executive Board (Präsident und 6 Direktoren) ehrenamtlich geführt und von einer Generalsekretärin mit ihrem Stab im Head-Office in Lausanne professionell geleitet. An der jährlichen, jeweils rund 3-tägigen General Conference der FAI werden die wichtigsten strategischen Ausrichtungen und Tätigkeiten diskutiert und demokratisch

festgelegt. Jedes Mitgliedland verfügt über eine Stimmenzahl entsprechend seiner nationalen Mitglieder. Die Schweiz liegt mit ihren 15 Stimmenpunkten zusammen mit Russland, England und Japan im vordersten Fünftel des Weltverbandes, hinter USA, Deutschland, Italien, aber noch vor Canada, Australien, Spanien, Südafrika etc, und kann mit gutem Taktieren und Suchen nach Verbündeten massgebend mitbestimmen.

Die Gesamtstruktur der FAI umfasst 3 Zuständigkeitsebenen:

- ▶ **die Legislative: die General Conference mit den Mitgliedländern**
- ▶ **die Exekutive: mit den zwei Umsetzungsebenen:**
 - ▷ strategisch/operativ durch das Executive Board (Präsident und 6 Executive Directors)
 - ▷ operativ (Sport, Technik, Aviatik) durch die Airsport Commissions und das Experten System

Organisatorisch verfügt die FAI über eine Matrixstruktur, das heisst, nebst den **107 an der General Conference stimmberechtigten Mitgliedländern** umfasst es:

- ▶ **alle weltweit anerkannten Luftsportdisziplinen mit den «Airsport-Commissions»:**
 - ▷ Motorflug, Segelflug, Akrobatik, Helikopter, Flugzeug-Eigenbauer, Ballon
 - ▷ Fallschirmspringen, Hängegleiten, Modellflug, Ultraleichtflugzeuge
 - ▷ eine Weltraumkommission und eine übergeordnete, generelle Sportkommission CASI.
- ▶ **ein Expertensystem mit technischen Kommissionen und Expertengruppen für**
 - ▷ Umwelt, Medizin, Education, Airspace, Navigation, Safety, Regulation, Neue Technologien
 - ▷ IT, Flugplatzinfrastruktur, Marketing
- ▶ **kontinentale und nationale Vizepräsidenten** als sogenannte «Ambassadoren»

Aufgaben der FAI

Die FAI ist der Weltverband für alle anerkannten Luftsportdisziplinen und auch für sämtliche nichtkommerzielle Aktivitäten der Leichtaviatik/General Aviation zuständig. Vergleichbar mit dem AeCS auf nationaler Stufe, vertritt die FAI die Interessen ihrer Mitglieder und Sparten auf internationaler Ebene. Sie ist zuständig für Weltmeisterschaften und kontinentale Meisterschaften und für die World Air Games, der Olympiade für die Luftsportler. Die Nachwuchsförderung ist ebenso wichtig wie die gesamte Interessenvertretung von Leichtaviatik/GA auf höchster Ebene bei ICAO oder anderen Weltverbänden und Institutionen.

Die FAI hat sich in den letzten vier Jahren mit einer neuen Strategie deutlich gewandelt und die Organisation angepasst, um sich noch besser den aktuellen Herausforderungen an die Luftfahrt annehmen zu können. **Über allem stehen die weltweite Motivation zum Fliegen, die Nachwuchsförderung und der Erhalt der Errungenschaften zur freien Ausübung aller Aktivitäten in der Dritten Dimension.**

Vision: *«A world where safe participation in air sports and recreational flying is available to everyone at reasonable cost»*

Mission: *«FAI – the global organisation for the promotion of air sport and recreational flying»*

Die eigentlichen Kernbereiche der FAI sind:

► **Luftsport, Wettkämpfe, Rekorde:**

Förderung Spitzen- und Breitensport, Sportlizenzen, Internationale Regeln für den Luftsport, Kontakte zu IOC, Organisation von Weltmeisterschaften und kontinentalen Wettkämpfen, Anti-Doping-Massnahmen, Zuständig für die Verifikation und Anerkennung aller weltweiten Luft- und Raumfahrt Rekorde, Nachwuchsförderung Spitzensport etc.

► **Aviatisches Expertenwissen**

Interessenvertretung bei internationalen Organisationen und Regulatoren (z Bsp: ICAO), Beratung der Mitgliedsländer und Luftsport-Kommissionen in allen Fachbereichen, Jugend- und Nachwuchsförderung (Freizeitaktivitäten / Breitensport, Motivationsprogramme), Umwelt, Medizin etc.

► **Kontinentale Repräsentation**

gewährleistet durch regionale Ambassadoren

► **Marketing, Sponsoring und Kommunikation**

Werbung für den Luftsport und die Leichtaviatik

Die wichtigsten Leistungen der FAI zu Gunsten ihrer Mitglieder

Einzelne stellen manchmal die Frage nach den Leistungen der FAI oder nach dem Kosten/Nutzen Verhältnis einer Mitgliedschaft. Dies ist verständlich, weil die grosse Menge der täglichen Aktivitäten eines Weltverbandes mit vernünftigen Mass kaum kommunizierbar sind.

Als Beispiele seien hier folgende Themen hervorgehoben:

► **Nachwuchsförderung** für die gesamte weltweite Luftfahrt beginnt bei der Jugend und an der Basis. Dieser sehr wichtige Bereich ist vorwiegend eine nationale Aufgabe, jedoch muss diese auch auf Weltniveau gefördert werden. Die FAI hat mehrere Programme laufend, am bekanntesten dürfte in der Schweiz der internationale Zeichnungswettbewerb sein, welcher von der FAI weltweit koordiniert und ausgezeichnet wird.

► **Regulatorische Themen** werden zunehmend zu einer existenziellen Frage des Luftsportes und der Leichtaviatik und zwar nicht nur in Europa! Hier muss mit der Unterstützung von FAI-Experten eine enorme Leistung erbracht werden, damit unsere Interessen auf allen Ebenen eingebracht und vertreten werden können. Die Expertengruppe Regulation bearbeitet zum Beispiel wichtige Themen, um auf Stufe ICAO möglichst frühzeitig aktiv einwirken zu können. Auf kontinentaler Stufe, Beispiel Europa, hat die FAI ein Mandat an die

Europe Airports/EAS erteilt, gegenüber der EASA die Interessen des Luftsports zu vertreten.

- ▶ **Zugang zum Luftraum** als Grundvoraussetzung aller Aktivitäten in der Dritten Dimension wird auch weltweit immer mehr zu einem vitalen Anliegen. Hier hat die Expertengruppe Airspace eine dauernde Aufgabe. Im Rahmen der FAI Airspace-Policy sei als Beispiel der «Top-level letter Airspace» genannt, welcher die Haltung der FAI klar positioniert und von der FAI an die ICAO und an aviatische Weltverbände wie IFATCA, IATA, IFALPA, IBAC, IAOPA, sowie wichtigen Institutionen, verschickt wurde. Die Aero Clubs wurden weltweit aufgefordert, national proaktiv zu agieren, sie können auf die Unterstützung der FAI zählen.
- ▶ **Luftsport;** Die Vergabe von Weltmeisterschaften, Europameisterschaften und World Air Games, aber auch die Teilnahme von geeigneten Sparten an den World-Games und an kontinentalen Anlässen sind wichtige Voraussetzungen, um dem Luftsport und der Leichtaviatik/GA ihre weltweite Präsenz und Anerkennung überhaupt zu ermöglichen. Die 10 Air Sport-Commissions leisten hier einen enormen Aufwand mit starker Unterstützung durch das Head Office.

Es wären noch viele Beispiele zu erwähnen, um aufzuzeigen, welche umfangreichen Leistungen durch die FAI erbracht werden. Wichtig ist zu erkennen, dass alle Anstrengungen, ob national, kontinental oder auf Weltniveau, an Gewicht zunehmen. Der kommerzielle und politisch-regulatorische Druck ist sehr hoch, diesem kann nur mit gemeinsamen Anstrengungen erfolgreich entgegengewirkt werden.

Das Generalsekretariat (Head Office / HO)

Das Head-Office der FAI mit 8 Personen aus 4 Nationen befindet sich, zusammen mit vielen andern internationalen Sportverbänden in Lausanne, im «Maison du Sport Internationale/MSI». Seit März 2014 ist die neue Generalsekretärin Susanne Schödel, eine bekannte deutsche Segelfliegerin, im Amt. Die generelle Herausforderung besteht aus dem Tagesgeschäft mit der Unterstützung der Mitgliederverbände aus aller

Welt und der Sparten-Kommissionen. Dies reicht von der Hilfe für neu entstehende Luftsport-Aktivitäten in einzelnen Ländern bis hin zur organisatorischen Unterstützung und Beratung. Die Integration des neuen Bereiches Marketing und Sponsoring und die Öffentlichkeitsarbeit sind weitere Aufgaben des Generalsekretariats.

Tätigkeiten und Erfahrungen als FAI Executive Director im Executive Board

Nach 6 Jahren nationaler Vizepräsident der FAI und weiteren 4 Jahren als Executive Director habe ich mich entschlossen, nicht mehr zur Wiederwahl anzutreten. Die Tätigkeiten als Executive Director sind äusserst interessant und erweiterten das bestehende internationale aviatische Netzwerk massiv. Mit den vor 4 Jahren zusätzlich geschaffenen individuellen Fach-Portfolios im Executive Board wurde die Vielfalt und Kompetenz deutlich erweitert, hat aber auch das ehrenamtlich zu leistende Pensum ans Limit gebracht. Im letzten Jahr fiel mir zusätzlich noch die Ehre zu, als Chairman die weltweite Evaluation des neuen FAI-Generalsekretärs zu leiten. Mit den vielen internationalen Begegnungen, Befriedigung und auch etwas Stolz blicke ich auf eine interessante Zeit in der FAI zurück. Nach meinen Tätigkeiten als Präsident des regionalen Verbandes Berner Aeroclub und den sechs Jahren als Zentralpräsident AeCS auf nationaler Stufe, sowie mit der Aufgabe als Executive Director

des Weltverbandes FAI, haben meine ehrenamtlichen sport-aviatischen Führungstätigkeiten einen bereichernden Abschluss gefunden.

www.fai.org



Donat Guignard, l'aventure d'un pionnier

Les participant(e)s à la dernière sortie des vétérans du vol ont pu exprimé quelque étonnement à la vue de l'aéronef, suspendu au-dessus de leur tête, à l'entrée du musée CIMA (Centre International de la Mécanique d'Art) de Sainte-Croix.

De quoi s'agit-il et qui en est le constructeur ?

Donat Guignard dont le nom figure au bas de la gouverne de direction de l'appareil était un véritable pionnier. C'est le 2 août 1905, dans la vieille maison deux fois centenaire de son grand-père maternel qu'il vit le jour à Vaulion dans le Jura vaudois. En ce début de siècle, dans chaque maison, le travail artisanal occupait, à côté de l'agriculture, une bonne partie des habitants du village. Les premières notions de mécanique faisaient leur entrée précoce, dans la petite tête du gamin, au contact du métier de charron exercé par son père.

Des images d'archives (1936) montrent un bonhomme qui se lance dans le vide avec un planeur type Chanute et se casse la figure à l'atterrissage. Ce sera le coup de cœur de passionnés qui partiront à la recherche de ce type un peu fou et pionnier des airs. Il vivait alors à Sainte-Croix et exerçait la profession de mécanicien de précision. Il était ouvrier, audacieux, courageux, obstiné et modeste. Il avait un vrai savoir-faire et possédait un réel talent d'inventeur. C'était le héros idéal pour un film, mais il manquait des témoignages, des documents. Jacqueline Guignard, veuve de l'aviateur amateur, qui vécut à Sainte-Croix, exhumera de sa cave un film de 16 mm et mettra à disposition une multitude de documents relatifs aux constructions d'avionnettes improbables, aux exploits et inventions de son mari.

Il ressortait la vision d'un homme tenace, pas une tête brûlée mais qui cherchait toujours à améliorer un produit et trouver une solution pour tout. Une invitation à en savoir plus sur ce personnage génial, qui, en 1933 par exemple, avait inventé une luge à neige avec un moteur Douglas 350 cm³ ! 1935- Une phrase entendue par Donat à Lausanne, lors de la présentation du « Pou du ciel » sur la place du Château : « On

ne verra jamais un Pou du ciel passer au-dessus de la cathédrale ! » L'Office aérien fédéral lui refusait le droit de voler (pas de brevet de pilote) son appareil n'étant pas homologué.



1938- Donat Guignard a affiné son modèle et fait, le 12 octobre, un premier essai concluant survolant Sainte-Croix. Dénoncé et sous la menace de se faire confisquer son « Pou du ciel » il décollera de Sainte-Croix le 14 octobre, survolera la

cathédrale de Lausanne, traversera ensuite le Lac Léman, et atterrissait miraculeusement dans le parc du Château de Ripaille à Thonon. Il était accueilli en véritable héros par les douaniers français. Mais en Suisse, sous une avalanche d'infractions, il aura droit à un procès, et il déclarait: « je n'aurai jamais pensé, qu'en un peu plus d'une heure, on pouvait faire autant de mal et transgresser autant de lois et de règlements ». Il sera condamné à une amende de Fr. 20.-. Le procureur du tribunal de Grandson, après le jugement, et dans la salle, fit un geste peu coutumier : l'éloge du prévenu ! Donat Guignard eut de la peine à retenir ses larmes...

A la fin de la 2^e guerre mondiale, son rêve de promouvoir l'aviation populaire avec la construction d'avionnettes tombait à l'eau. En effet, des milliers de Piper homologués (surplus militaires américains restés sur sol européen) coûtaient moins cher à l'achat que le fait de fabriquer soi-même.

Pou-du-ciel

La mobylette de l'air !

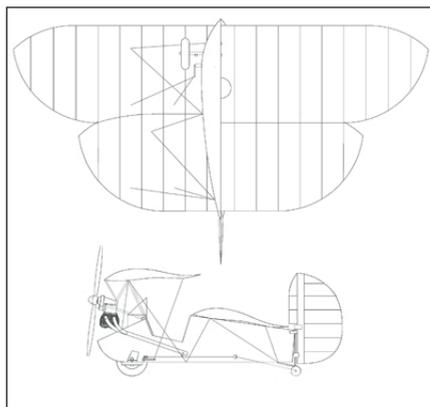


Henri Mignet, père du Pou-du-ciel, décide en 1919 de réaliser un appareil « facile à construire par quiconque, facile à piloter et 4 fois moins cher » : il crée

le concept de « l'Aviation pour tous », en opposition à la « grande aviation ». Il invente 6 prototypes et part régulièrement en camping en moto avec son épouse, tractant le nouveau Pou à tester.

Dimensions réduites, appareil monoplace, aile haute à fente, aile basse de taille moindre, formule monoplan « sans queue à fente fractionnée en 2 surfaces placées en tandem et décalées en hauteur » : le 13 septembre 1934, l'existence du HM-14 (14^{ème} prototype de Mignet) ou « Pou-du-ciel » est révélée !

Le moteur à 2 ou 4 temps est inspiré de celui d'une motocyclette. Le Pou-du-ciel connaîtra un engouement populaire fantastique entre les 2 guerres. Cependant, sa réputation faiblira vite : les constructeurs de l'engin, ayant acheté le matériel et les plans mais ne respectant pas toujours ces derniers, on dénombrera une quinzaine de morts pour la seule année 1935...



Marcel Gaille

16. September 2014

Herbstausflug der Motorflugveteranen des AeCS



Mehr als 60 Veteraninnen und Veteranen reisten bei schönstem Wetter nach Sainte-Croix. Nur schon die wunderschöne Anfahrt von Yverdon hinauf nach dem Städtchen war die Reise wert. Dort erwartete die gut gelaunte Schar ein Museum der ganz besonderen Art: Das Museum «CIMA», das Centre International de la Mécanique d'Art, welches sich im ehemaligen Fabrikgebäude der Firma Paillard befindet, von der auch die meisten Ausstellungsstücke stammen. Seit einem Jahrhundert ist

Sainte-Croix das Weltzentrum der Musikdosen.

Angefangen vom Singvogel über die Musikdosen bis hin zum von Thomas Edison erfundenen Zylinderphonographen wird die Geschichte der mechanischen Musik aufgezeigt. Das Schauspiel der Automaten, von Vaucanson bis zu den zeitgenössischen Meistern, setzte alle in Erstaunen. Es ist ein Augenblick voller Poesie, wenn der Balancekünstler mit seinen Stühlen oder Pierrrot der Schreiber zum Leben erwachen.

Das gesellige Zusammensein kam auch nicht zu kurz. Im Hotel France erwarteten uns Apéro und ein feines Mittagessen. Alte Bekanntschaften und Freundschaften konnten aufgefrischt, neue geknüpft werden. Präsident Christophe Keckeis brachte es auf den Punkt: Die Motorflugveteranen sind ein «Weisch no?» Club der ganz besonderen Art, mit grossem Erfahrungsschatz und voll von Fliegergeschichten!

Die Organisatoren Marcel Gaille und Armando Baccalà verdienen ein grosses Lob!

16 septembre 2014

Sortie d'automne des Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS

Plus de 60 vétérans se sont rendus par beau temps à Sainte-Croix. La jolie route d'accès depuis Yverdon jusqu'à la petite ville méritait à elle seule le déplacement. Là, les participants d'excellente humeur atten-



daient de visiter un musée très particulier: Le Musée «CIMA», le Centre International de la Mécanique d'Art, qui est situé dans l'ancien bâtiment de l'usine de la société Paillard, d'où provient la plupart des pièces exposées. Depuis un siècle, Sainte-Croix est le centre mondial des boîtes à musique. Depuis l'oiseau chanteur jusqu'à la boîte à musique et le cylindre phonographe inventé par Thomas Edison, c'est l'histoire de la musique mécanique qui est présentée. Le spectacle d'automates, de Vaucanson aux maîtres contemporains, stupéfia l'auditoire. Un moment plein de poésie apparu lorsque l'artiste en équilibre avec ses chaises ou Pierrot l'écrivain s'éveillèrent à la vie.

La partie sociale ne fut point oubliée. A l' Hôtel France attendaient l'apéritif et un délicieux déjeuner. Les vieilles connaissances et amitiés purent être rafraîchies, de nouvelles établies. Le Président Christophe Keckeis souligna un point important : les vétérans du vol à moteur sont un club d'un genre particulier, avec une richesse d'expérience et plein d'histoires d'aviateurs «Weisch no?» (Te rappelles-tu ?)

Les organisateurs Marcel Gaille et Armando Bacçalà méritent un grand compliment!

Kleine Geschichte der Luftfahrt



Marcel Gaille vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (links) überreicht die Schweizer Musterzulassung für den PC-12 an Ernst Thomke, VR-Präsident der Pilatus Flugzeugwerke AG (mitte) und an Direktor Oscar J. Schwenk • Marcel Gaille de l'Office fédéral de l'aviation civile (à gauche) remet le certificat de navigabilité du PC-12 à Ernst Thomke, président du conseil d'administration des usines Pilatus (au centre) et à Oskar J. Schwenk, directeur.

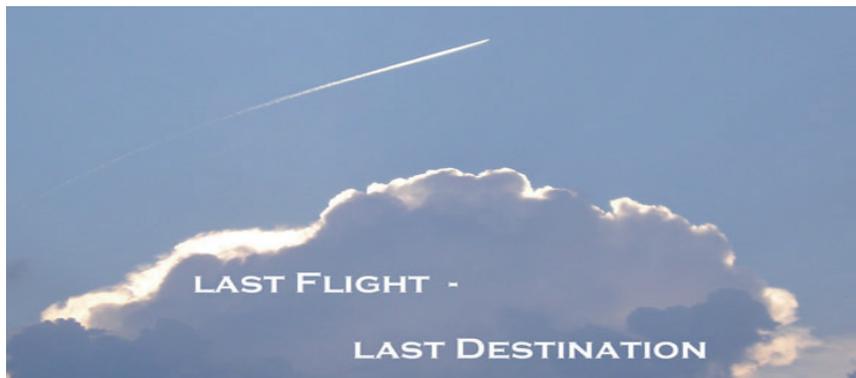
Die historische Aufnahme zeigt unser MFV-Vorstands-Mitglied Marcel Gaille (links) zusammen mit Ernst Thomke, damaliger Verwaltungsratspräsident der Pilatus AG (Mitte), und Oscar J. Schwenk, damaliger Direktor und heutiger Verwaltungsratspräsident, bei der Übergabe der Musterzulassung des PC-12 am 30. März 1994. Ironie: damals glaubte fast niemand an den Erfolg dieses heute sehr erfolgreichen Flugzeuges

La photo historique montre notre membre des VVM et de son comité, Marcel Gaille (à gauche), qui remet le certificat de navigabilité du PC-12 à Ernst Thomke, président du conseil d'administration des usines Pilatus à cette époque (au centre) et à Oscar J. Schwenk, directeur à cette époque et président du conseil d'administration aujourd'hui.

Ironie : à l'époque très peu de gens croyaient au succès de cet avion qui a prouvé le contraire à ce jour.



Nachrufe



Jakob «Jack» Rufli

01.04.1930 bis 16.08.2014

Mit dem Hinschied von Jakob «Jack» Rufli haben der Aargauische Regionalflugplatz Birrfeld, der Aero-Club Aargau, die Fliegerschule Birrfeld und auch wir Motorflug-Veteranen einen in der Fliegerei hoch verdienten, lieben Mitmenschen verloren.

Die Motorflug-Veteranen werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.



Jakob «Köbi» Hafner

04.03.1932 bis 23.10.2014

Als ehemaliger Milizpilot war Jakob Hafner, so wie auch sein Bruder Hans, ein langjähriges Mitglied der Motorflug-Veteranen. Nun ist Jakob seinem jüngeren Bruder auf dem letzten Flug gefolgt. Wir müssen dies traurig zur Kenntnis nehmen und werden Jakob Hafner in ehrender Erinnerung behalten.

Hans Peter Gfeller

*18.12.1925

Von Hans Peter Gfeller haben wir leider kein Foto. Wir mussten von seinem Hinschied Kenntnis nehmen.

Die Motorflug Veteranen werden Hans Peter Gfeller ein ehrendes Andenken bewahren.

Pio Dalla Valle

*17.01.1926

Nach Redaktionsschluss haben wir die traurige Nachricht erhalten, dass unser langjähriges Mitglied in Neuhausen am Rheinfall in diesen Tagen verstorben ist. Leider haben wir kein Foto von Herrn Dalla Valle. Wir werden Herrn Dalla Valle in ehrender Erinnerung behalten.



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 spedizione 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 26, Dezember 2014
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?**

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.

FlightVTR 26, décembre 2014

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.