

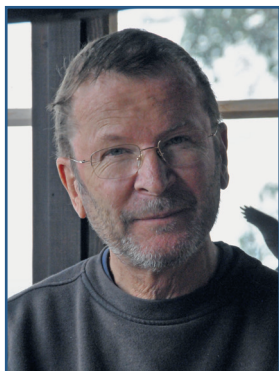


Motorflug-Veteranen des AeCS
Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS
Veterani di Volo a Motore dell'AeCS
Veterans Aviatica a Motor de AeCS



FLIGHT **VTR**
Periodisches Informationsblatt
Bulletin d'information périodique

Nr. 34 – DEZ 2018



Das Wort des Präsidenten

Geschätzte Veteraninnen,
geschätzte Veteranen

Frank Sinatra sang einst das wunderbare Lied
«IT WAS A VERY GOOD YEAR»

Kann man das vom zu Ende gehenden Jahr
auch sagen?

Selbstverständlich beantwortet jeder von uns
diese Frage, je nach gemachten Erfahrungen und durchlebten Ereignis-
sen, ganz unterschiedlich.

Wenn man das Jahr aber aus einer etwas übergeordneten Sicht Revue
passieren lässt, kommen dem Schreibenden doch gewisse Zweifel auf,
ob es ein sehr Gutes war. Hier ein paar Beispiele:

Weltpolitisch ist das 2018 sicher geprägt von Donald Trumps gelinde
gesagt ungewöhnlicher Art zu politisieren. Auf jeden Fall lässt er mit
seinem Handeln zunehmend Zweifel an der Verlässlichkeit der USA als
Vertrags- oder als Bündnispartner aufkommen.

Russland andererseits versucht immer mehr durch verdeckt und offen operierende Streitkräfte (Syrien, Ukraine) mit allen Mitteln wieder Weltmachtstatuts zu erlangen. Gemäss Aussagen unseres Geheimdienstchefs Jean-Philippe Gaudin entfaltet Russland auch in der Schweiz signifikant mehr Spionagetätigkeit und überschreitet rote Linien.

Die am 2. Oktober unter grauenhaften Umständen im saudischen Konsulat in Istanbul erfolgte Ermordung des Journalisten Jamal Khashoggi durch ein saudisches Exekutionskommando lässt einem das Blut in den Adern gefrieren.

Auch in Europa läuft nicht alles so rund um von einem «very good year» zu sprechen.

Frankreichs Präsident verliert mit seiner autoritären Art zu regieren zunehmend an Glanz und Akzeptanz bei seiner Bevölkerung.

In Deutschland bröseln die grosse Koalition, nicht zuletzt durch die gewaltige Wahlschlappe der CSU und der SPD in Bayern und der CDU und der SPD in Hessen. Kanzlerin Merkel entgleiten die Zügel; den Parteivorsitz hat sie bereits aufgegeben.

Italien geht mit seinem Defizit-Budget bewusst auf Konfrontation zu Europa und gefährdet in höchstem Masse die Währungsstabilität.

Auch bei uns gab es unschöne Vorkommnisse, wie zum Beispiel den Postautoskandal, das zweifelhaftes Verhalten von Genfer Regierungsräten, die festgefahrene Europapolitik und die zunehmende Polarisierung im Parlament.

Ihr werdet Euch jetzt sicher fragen, ob das politische Jahr 2018 wirklich keine positiven Seiten aufzuweisen hat. Selbstverständlich gibt es diese! Nur finden sie herzlich wenig Eingang in die Medien nach dem Motto: «only bad news are good news»

Definitiv ein ganz trauriges Jahr war es für die Schweizer Zivilluftfahrt. Es gab bei 4 Unfällen 32 Tote zu beklagen. Besonders aufgewühlt und betroffen gemacht hat dabei der Absturz der JU 52 mit 20 Toten!

Unser neuer Redaktor und ehemaliger Flugunfall-Untersuchungsleiter Hans-Peter Graf zeigt in seinem Editorial auf,

wie eine Flugunfall-Untersuchung bei uns vonstattengeht und welche Erkenntnisse durch den Einsatz von hoch qualifizierten Experten und ausgeklügelten technischen Mitteln im Nachhinein noch gewonnen werden können.

Beat Neuenschwander zeigt in seiner Kolumne «VFR» auf, welche neuen Gefahren beim Einsatz von modernen elektronischen Hilfsmitteln auf den heutigen Piloten lauern.

Ein erfreuliches Jahr hingegeben war es für unseren Verein.

Meine erste Generalversammlung verlief harmonisch und in einem interessanten Rahmen anlässlich der Modellflug-Weltmeisterschaften auf dem Militärflugplatz Meiringen.

Unser Hofberichterstatler Franz Wegmann hat dazu einen ansprechenden Artikel verfasst. Das detaillierte Protokoll ist auf unserer Webseite publiziert.

Auch der Herbstausflug zur Modelleisenbahn-Anlage Kaeserberg bei Fribourg war ein voller Erfolg. Erstaunlich wie professionell eine solche Anlage gebaut und betrieben wird. Besonders gefreut hat mich dabei auch, dass zahlreiche Veteranen aus der französischen Schweiz daran teilgenommen haben.

Franz Wegmann gibt auch zum Herbstanlass ein Stimmungsbild.

An Stelle des zurückgetretenen Pilo Keckeis hat sich erfreulicherweise Daniel Delmenico zur Arbeit im Vorstand als Vertreter der Romands und der italienischen Schweiz bereit erklärt. Er wird sich im nächsten Bulletin vorstellen, um sich an der Generalversammlung (die am 30. April 2019 stattfinden wird) dann zur förmlichen Wahl zu stellen.

Der Vorstand ist zurzeit daran, für nächstes Jahr wiederum ein attraktives Programm zusammenzustellen in der Hoffnung, damit möglichst viele Vereinsmitglieder zur Teilnahme motivieren zu können.

Der Verlag der Luftfahrtzeitschrift «Cockpit» offeriert unseren Mitgliedern entgegenkommender Weise ein Jahresabonnement zu einem attraktiven Preis. Die Details findet Ihr auf der in der Mitte eingeklebten Doppelseite. Für die kommenden Festtage wünsche ich Euch viel Freude mit einem guten Rutsch ins neue Jahr. Möge Frank Sinatra für das 2019 Recht bekommen!

Ein schönes Zitat von Mark Twain zum Schluss:

«Trenne Dich nicht von Deinen Illusionen. Wenn sie verschwunden sind, wirst Du weiter existieren, aber aufgehört haben zu leben»

Euer Präsident
Urs Adam



Le message du président

Mesdames et Messieurs les Vétérans,

Frank Sinatra a chanté une fois la superbe chanson « IT WAS A VERY GOOD YEAR »

Peut-on dire cela de l'année qui, bientôt touche à sa fin ?

Bien sûr, la réponse à cette question est différente pour chacun de nous, selon nos expériences personnelles.

riences personnelles.

Mais si l'on élève un peu la vision et que l'on passe en revue cette année, j'ai certains doutes. Voici quelques exemples :

Au niveau de la politique mondiale, l'année 2018 a certainement été marquée par la manière inhabituelle de faire de la politique de Donald Trump. En tous les cas, cette manière de faire augmente le doute sur la fiabilité des EUA en matière de contrats et de partenariats.

La Russie, d'autre part, tente toujours plus, par des opérations cachées ou déclarées (Syrie, Ukraine), de redevenir une puissance mondiale. Selon le chef de notre service de renseignement stratégique Jean-Philippe Gaudin, la Russie a augmenté son activité d'espionnage également en Suisse et a dépassé la ligne rouge.

L'assassinat du 2 octobre du journaliste Jamal Khashoggi dans des conditions horribles à l'intérieur du Consulat d'Arabie Saoudite d'Istanbul par un commando saoudien nous fait froid dans le dos.

En Europe également, on ne peut pas vraiment parler d'une « very good year ».

Le Président français, avec son style autoritaire, perd le prestige et le soutien de la population.

En Allemagne, la Chancelière Merkel perd lentement son pouvoir après les résultats piteux de la CSU et de la SPD en Bavière et de la CDU et SPD en Hessen.

L'Italie choisit la confrontation avec l'Union européenne avec son budget déficitaire et met ainsi en grand danger la stabilité monétaire.

Chez nous également, des incidents peu glorieux ont eu lieu cette année. Ainsi par exemple, le scandale des Cars postaux, le comportement douteux de conseillers d'état genevois, le blocage de la politique européenne et les polarisations au sein du Parlement.

Vous vous demandez certainement maintenant si l'année politique 2018 n'a réellement laissé aucune bonne nouvelle. Bien sûr, il y en a eu beaucoup! Malheureusement, elles ne trouvent que peu de place dans les médias selon la devise: « only bad news are good news ».

Ce qui est sûr, c'est que cette année fut vraiment triste pour l'aviation civile suisse. Quatre accidents ont tué 32 personnes. Le crash du JU-52 e été particulièrement dramatique avec ses 20 morts.

Notre nouveau rédacteur et ancien enquêteur en cas d'accidents d'aviation, Hans-Peter Graf, présente dans son éditorial comment une enquête se déroule chez nous. Des experts extrêmement qualifiés ainsi que des moyens techniques sophistiqués permettent de gagner, après coup, des enseignements précieux.

Beat Neuenschwander montre dans sa colonne « VFR », quels dangers guettent les aviateurs à travers l'utilisation de moyens électroniques modernes.

Notre association, elle, a vécu une année réjouissante.

Ma première assemblée générale s'est déroulée de façon harmonieuse et dans un cadre intéressant assuré par le championnat du monde de modèles réduits sur la base aérienne de Meiringen.

Notre chroniqueur habituel Franz Wegmann y a consacré un article de haut niveau. Le protocole détaillé est publié sur notre site web.

Egalement, la sortie d'automne au Kaeserberg près Fribourg, dans le monde des modèles réduits de trains fut un succès total. Nous avons été époustouflés du professionnalisme de la construction et de l'exploitation d'une pareille installation. J'ai été particulièrement réjoui de pouvoir constater la participation de nombreux vétérans romands.

Franz Wegmann rapporte également l'ambiance qui a régné lors de cette sortie.

En remplacement de Pilo Keckeis, Daniel Delmenico s'est mis à la disposition de notre comité pour représenter les Romands et la Suisse Italienne. Il se présentera dans le prochain bulletin et fera l'objet d'une élection formelle lors de notre prochaine assemblée générale qui aura lieu le 30 avril 2019.

Le comité se penche actuellement sur le programme de l'année prochaine avec l'espoir que de nombreux vétérans participeront.

La maison d'édition du journal d'aviation « Cockpit » offre à nos membres un abonnement annuel à un prix attractif. Vous trouverez les détails sur la feuille insérée au milieu du bulletin.

Je vous souhaite de belles fêtes de fin d'année et un excellent début de l'an nouveau. J'espère bien sûr que Frank Sinatra aura raison pour l'année 2019!

Et pour terminer, une belle devise de Mark Twain :

« N'abandonne pas tes illusions. Si elles te quittent, tu continueras d'exister, mais tu auras fini de vivre. »

Votre Président

Urs Adam

Traduit par : C. Keckeis



Editorial

Wie konnte das passieren... ?

Das Jahr 2018 wird als schwarzes Jahr in die Geschichte der Aviatik in der Schweiz eingehen. Es begann am 24. März 2018 mit dem Fliegetod von Leo Caminada und seiner Begleiterin (siehe VTR Nr. 33), gefolgt vom Absturz der Robin am Col Durand am 28. Juli 2018 mit vier Toten und fand seinen tragischen Höhepunkt mit dem Samstag 4. August 2018. Obwohl schon einige Zeit vergangen ist, sind uns die Bilder der Rauchsäule oberhalb von Hergiswil, bei der der Pilot und seine Familie umkamen und das Wrack der Ju-52 vor dem Martinsloch, in welchem die 3-köpfige Crew und deren 17 Passagiere den Tod fanden noch präsent.

Mit grossem Interesse und Neugierde lasen wir die vielen offiziellen Aussagen der Behörden und vor allem die Flut von spekulativen Äusserungen selbsternannter «Experten».

Es wird noch einige Zeit dauern, bis die Flugunfall-Untersuchungsbehörde (SUST) ihre Arbeit abgeschlossen und die Berichte veröffentlicht haben wird. Ihr habt euch sicherlich auch schon gefragt, wieso es schon mal zwei Jahre dauern kann, bis ein Schlussbericht erscheint.



Ich möchte Euch deshalb nachfolgend kurz aufzeigen, welche Voraussetzungen ein Untersuchungs-Experte erfüllen muss und was eine Untersuchung alles beinhaltet.

Wenn, wie in diesen Fällen keine Flugschreiber und Sprachrekorder-Daten vorhanden sind, heisst es für die Ermittler «back to basics». Dazu braucht es neben einer grossen und vielfältigen fliegerischen Erfahrung auch eine adäquate Grundausbildung und eine Weiterbildung in Form eines Kurses für «Investigators» wie beispielsweise im Safety and Accident Investigation Centre an der Cranfield University, England.

Dort lernt man neben dem relativ einfachen Auswerten von «Blackboxes»-Daten die Basistechniken der Unfalluntersuchung, als da sind: Zeugen einvernehmen und dabei die richtigen Fragen zu stellen um ein Gesamtbild des Unfallgeschehens mit Einbezug der Trümmerlage den Aufschlagspuren mit Interpretation des Aufschlagwinkels und der Geschwindigkeit, des Flugweges und des Flugzustandes zu erhalten. Dieses Unfallbild muss unter Einbezug von Videoaufnahmen (Handy) von zufälligen Zeugen und wenn möglich, der Flugzeuginsassen verifiziert werden. Zusätzlich sind GPS-Daten, falls noch auslesbar, eben dieser Handys und der Navigationshilfen des Flugzeugs ein weites wichtiges Hilfsmittel. Ergeben sich dabei Widersprüche, beginnt man von vorne.

Wenn die erste technische Untersuchung des Wracks abgeschlossen ist, weiss man bereits ob das Flugzeug schon in der Luft zerbrach oder erst beim Aufschlag. Weiterführende technische Untersuchung werden in der Regel mit der unerlässlichen Unterstützung von Spezialisten im Hangar, bei der EMPA und in forensischen Instituten durchgeführt.

In der Rechtsmedizin werden Todesursache und Vorerkrankungen ermittelt sowie Alkohol und Drogentests bei den Piloten durchgeführt. Auch allfällige Abwehrverletzungen d.h. Verletzungen, die entstanden sind weil man das Unheil kommen sah, geben Auskunft über das mögliche Unfallszenario.

Während in den Folgemonaten die Ergebnisse langsam eintröpfeln, werden im Team verschiedene Szenarien hinsichtlich den «Human Factors», also den menschlichen Einflüssen zum Unfallgeschehen erörtert.

Ein sehr wichtiger Aspekt, da doch in über 90% aller Unfälle das Verhalten der Besatzung ursächlich ist. Das wahrscheinlichste Unfallszenario beginnt sich nun zu schärfen und schliesslich zu bestätigen. Nach unzähligen Sitzungen mit allen an der Untersuchung Beteiligten wird ein erster Bericht erstellt und zur Einsicht den zuständigen Stellen weitergeleitet.

Oft arbeitet ein Untersuchungsleiter an mehreren Unfällen parallel. Wurde ein Konsens gefunden, wird der Untersuchungsbericht mit Verlauf, Analysen, Befunden und Ursachen sowie den wichtigen Beilagen veröffentlicht.

Ziel dieser nicht immer einfachen Arbeit der Ermittelnden ist es, dass die Fluggesellschaften, Unterhaltsbetriebe, Piloten, Flugschulen usw. aus den Fehlern, welche zum Unfall beigetragen haben lernen und gegebenenfalls mittels Sicherheitsempfehlungen Standards und Regularien angepasst oder verbessert werden.

Schlechtes Wetter, Wind, hohe Temperaturen, Nacht und Nebel, Zeitdruck und Erfolgsdruck sind nie die Ursachen eines Unfalls, sondern der Umgang damit von uns Menschen.

Damit erhält mein «Happy Landigs» an Euch, liebe noch fliegenden Veteraninnen und Veteranen einen tieferen Sinn.

Euer Flight VTR-Redaktor
Hans-Peter Graf



Éditorial

Comment est-ce que ça a pu arriver... ?

2018 restera dans l'histoire de l'aviation en Suisse comme une année noire. Elle a commencé le 24 mars 2018 avec la mort de Leo Caminada et de sa coéquipière (voir VTR n° 33), suivie de l'écrasement du Robin sur le Col Durand le 28 juillet 2018 avec quatre morts et a culminé tragiquement le samedi 4 août 2018. Bien que le temps ait passé, les images de la colonne de fumée au-dessus d'Hergiswil, dans laquelle le pilote et sa famille ont été tués et l'épave du Ju-52 devant le Martinsloch, dans laquelle l'équipage de trois personnes et leurs 17 passagers ont été tués, sont toujours présentes.

C'est avec beaucoup d'intérêt et de curiosité que nous lisons les nombreuses déclarations officielles des autorités et surtout le flot de déclarations spéculatives des « experts » autoproclamés.



Il faudra un certain temps avant que l'autorité chargée des enquêtes sur les accidents d'aviation (SUST) ait terminé son travail et publié les rapports. Vous vous êtes peut-être demandé pourquoi cela peut prendre deux ans avant qu'un rapport final n'apparaisse. C'est pourquoi je voudrais vous montrer brièvement ci-dessous les exigences qu'un enquêteur doit remplir et ce que contient une enquête d'accident.

Si, comme dans ces cas, il n'y a pas d'enregistreurs de paramètre de vol et d'enregistrement de la

voix de l'équipage, les enquêteurs sont forcés au « retour au basic ». Cela exige non seulement une expérience vaste et variée de pilotage d'avions, mais aussi une formation de base technique et une formation continue adéquate sous la forme d'un cours d'enquêteurs, par exemple au Safety and Accident Investigation Centre de l'Université de Cranfield, en Angleterre.

En plus de l'évaluation relativement simple des données des « boîtes noires », vous apprendrez les techniques de base de l'enquête sur les accidents: d'être à jour avec les techniques d'interrogation de témoins et de poser les bonnes questions afin d'avoir une vue d'ensemble de l'accident, y compris la situation des débris, les marques d'impact avec interprétation de l'angle d'impact et de la vitesse, la trajectoire de vol et le régime de vol. Cette image de l'accident doit être vérifiée en incluant des enregistrements vidéo (téléphones portables) de témoins accidentels et, si possible, des occupants de l'avion. De plus, les données GPS, si elles sont encore lisibles, de ces téléphones mobiles et les aides à la navigation de l'avion sont d'une grande importance. Si des contradictions surgissent, vous commencez par le début.

Lorsque la première inspection technique de l'épave est terminée, on sait déjà si l'avion s'était déjà désintégré en l'air ou seulement au moment de l'impact. D'autres recherches techniques sont généralement effectuées avec l'appui indispensable de spécialistes dans le hangar d'épaves, à l'EMPA et dans les instituts médico-légaux.

En médecine légale, la cause du décès et des maladies antérieures sont déterminées et des tests d'alcool et de drogues sont effectués sur les pilotes. Les blessures défensives, c'est-à-dire les blessures qui ont été causées parce que la catastrophe était perçue comme imminente, fournissent également des informations sur le scénario d'accident possible. Tandis que les résultats tombent lentement dans les mois qui suivent, les enquêteurs discutent de divers scénarios en ce qui concerne les « facteurs humains », c'est-à-dire les influences humaines sur l'accident. Un aspect très important, puisque dans plus de 90% des accidents, le comportement de l'équipage en est la cause. Le scénario de l'accident

le plus probable commence maintenant à se définir et finalement à se confirmer. Après d'innombrables réunions avec toutes les personnes impliquées dans l'enquête, un premier rapport est préparé et transmis aux autorités compétentes pour inspection.

Un enquêteur-en-charge travaille souvent sur plusieurs accidents en parallèle.

Une fois le consensus atteint, le rapport d'enquête est publié avec déroulement du vol, les analyses, les constatations et les causes ainsi que les annexes importantes.

L'objectif de ce travail pas toujours facile des enquêteurs est, pour les compagnies aériennes, les compagnies de maintenance, les pilotes, les écoles de pilotage, etc. de démontrer des erreurs qui ont contribué à l'accident et, si nécessaire, d'adapter et d'améliorer les normes et les réglementations au moyen de recommandations de sécurité.

D'ailleurs : le mauvais temps, le vent, les températures élevées, la nuit et le brouillard, la pression de l'horaire et la pression de réussir ne sont jamais les causes d'un accident mais plutôt la manière dont les humains y font face.

Ceci vous donne mon « Happy Landings », chers vétérans encore en activité, une signification plus profonde.

*Votre rédacteur du Flight VTR
Hans-Peter Graf*



«Mösli Uno – Cleared to land»

Nach 50 fliegerisch aktiven Jahren ging die Pilotenkarriere unseres Ehrenmitglieds Beat Neuenschwander mit einem Flug in den Jura und über das Seeland am 31. Juli zu Ende.

Zusammen mit seinem langjährigen Militärpiloten-Kameraden Urs Ramel wurde die Abschiedstour in einer perfekten «Two-Ship-Formation» geflogen, Beat und Helen mit ihrer BRAVO HB-HFX und Urs und Käthi mit der Diamond Star HB-SDC. Mit der abschliessenden Landung beendete Beat seine Pilotenlaufbahn dort, wo sie im FVS, auf PIPER L4, begann – im Belpmoos.

Seinen Dienst als Militärpilot beendete Beat als Oberst – im VBS war er von 1990 – 2005 Chef der Abteilung «Planung-Projekte-Versuche der Luftwaffe». Unvergessen bleibt seine Leader-Rolle als «UNO» im «Mösli-Team», dem Display-Team, welches mit 4 AF22 «BRAVO» an zahlreichen Meetings mit attraktiven Vorführungen das Publikum begeisterte. (Flight VTR berichtete darüber)

Neben seiner anspruchsvollen beruflichen Tätigkeit setzte er sich in leitenden Funktionen für die Zivillaviatik ein, so von 2003 bis 2006 als Präsident des BAeC, von 2005 – 2011 als Zentralpräsident des AeCS, von 1998 – 2013 als Verwaltungsrat des Berner Flughafens in der FAI – und seit 2005 als Stiftungsratsmitglied der ProAero.

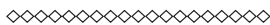
Das Flight VTR wünscht Beat alles Gute – frei nach Lorient: Ein Leben ohne zu Fliegen ist möglich...



Formationsflug mit Urs Ramel in der Nähe des Flughafens Bern.

Vol en formation avec Urs Ramel près de l'aéroport de Berne. Foto / Photo: K. Ramel

Elisabeth Schenk, Mitglied MFV



« Möсли Uno – Cleared to land »



Das «Empfangskomitee» am Flughafen Bern, v.l.: Le « comité d'accueil » l'aéroport de Berne d.g.: Hans «John» Neracher, Pierre Donau, Beat Neuenschwander, Helen Neuenschwander, Mathias Gantenbein (Direktor Flughafen Bern AG/directeur Flughafen Bern AG) und Charles Riesen (ehem. Direktor Flughafen Bern AG/ancien directeur Flughafen Bern AG).
Foto/Photo: E. Schenk

Après 50 ans de vol actif, la carrière de pilote de notre membre d'honneur Beat Neuenschwander s'est achevée par un vol dans le Jura et à travers le Seeland le 31 juillet.

Avec son camarade pilote militaire de longue date Urs Ramel, la tournée d'adieu s'est déroulée dans une formation parfaite de deux aéronefs, Beat et Helen avec leur BRAVO HB-HFX et Urs et Käthi avec le Diamond Star HB-SDC. Avec l'atterrissage final, Beat a terminé sa carrière de pilote qu'il avait commencé dans le FVS, sur PIPER L4 – à Belpmoos.

Beat a terminé son service de pilote militaire en tant que colonel - dans le DDPS, il a été chef du département « Planification-Projet-Essais de l'armée de l'air » de 1990 à 2005. Son rôle de leader en tant que « UNO » dans l'équipe « Möсли-Team », qui a fait vibrer le public avec 4 AF22 « BRAVO » lors de nombreuses « meetings » avec des démonstrations attrayantes, reste inoubliable. (Flight VTR l'a signalé)

En plus de ses activités professionnelles exigeantes, il a occupé des postes de direction dans l'aviation civile, tels que président de BAeC de 2003 à 2006, président central d'AeCS de 2005 à 2011, membre du conseil d'administration de FAI à l'aéroport de Berne de 1998 à 2013, et membre du conseil de fondation de ProAero depuis 2005.

Le Flight VTR te souhaite tout bon – selon Lorient: Une vie sans piloter est possible...

Elisabeth Schenk, Membre VVM

Traduit par : www.deepl.com



Unser Ehrenmitglied Beat Neuenschwander hat uns, mit Zustimmung des Magazins Cockpit, seine Kolumne zur Publikation hiernach zur Verfügung gestellt:

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander



Sichtflug – «back to basics» ist angesagt. Fliegen nach Sichtflugregeln (VFR) heisst: nach Sicht fliegen. Wenn ein Pilot nach Sicht fliegt, dann muss er logischerweise hinausschauen. Hinausschauen um zu sehen, wohin er fliegt, in welchen Wetterbedingungen er fliegt, um Hindernisse feststellen zu können und ganz besonders um andere Luftfahrzeuge rechtzeitig zu erkennen. Die Luftraumüberwachung ist das A und O des VFR-Fliegers! Dieser Grundsatz scheint beim «homo digitalis» zunehmend in den Hintergrund zu rücken, weil moderne Cockpiteinrichtungen dazu verleiten, mehr Head-down zu fliegen. Die vielen neuen Möglichkeiten, die nicht nur bei den «Airlines», sondern auch im Leichtflugzeug Einzug halten, sind interessant und verlockend. Es ist verständlich und auch richtig, dass man gerne moderne Avionik bedient und sich die vielen neuen Möglichkeiten zunutze macht. Die Frage ist jedoch, wann und wie diese Avionik sinnvoll angewendet wird. Nicht verständlich ist das zunehmend feststellbare Verhalten im Cockpit, nach dem Piloten minutenlang und völlig unbelastet an ihren Tablets herummanipulieren, mit konstantem Blick auf die Touchscreens.

Derweil legt das Flugzeug einige Kilometer zurück, immer noch im «Sichtflug». Moderne Technik anzuwenden ist richtig, dies muss aber seriös ausgebildet und viel trainiert werden. Denn die digitale Bedienung benötigt viel Aufmerksamkeit und Zeit – Zeit, die ein VFR-Pilot eigentlich nicht hat. Darum ist das Üben einer neuen Scanning-Technik dermassen

wichtig. VFR-Piloten müssen sich aneignen, mit primärem Blick nach draussen ein intelligentes Luftraumüberwachungs- und Cockpit-Scanning anzuwenden. Und zwar so, dass alle wichtigen Informationen, von FLARM über i-Pads bis zur Flug- und Motorenüberwachung, immer dann einbezogen werden, wenn es der Flugsituation angepasst ist. Die Head down-Phase darf dabei keine 15 Sekunden andauern, sondern soll nur einige wenige Sekunden in Anspruch nehmen. Mit geschickter Überwachungstechnik und eingeübter Systembedienung ist dies gut möglich. Nach Sicht fliegen heisst primär hinausschauen – «Head-up and back to basic VFR» ist angesagt.

Der Autor ist profunder Kenner der Schweizer Luftfahrt und erfahrener Pilot.



Notre membre d'honneur Beat Neuenschwander, avec l'accord du magazine Cockpit, a mis sa contribution à notre disposition pour publication ci-après :

En un mot

Par Beat Neuenschwander



Vol à vue – « retour aux sources » est mon propos : voler selon les règles de vol à vue (VFR) signifie voler à vue. Quand un pilote vole à vue, il doit logiquement regarder dehors. Observer où il va, dans quelles conditions météorologiques il vole, pour identifier les obstacles et surtout pour repérer à temps les autres avions. L'observation de l'espace aérien est l'alpha et l'oméga du vol en VFR. Ce principe semble passer de plus en plus au second plan avec « l'homo digitalis », car les équipements de cockpit modernes incitent les gens à voler davantage tête basse. Les nombreuses nouvelles possibilités, qui se trouvent non seulement dans les avions de ligne mais aussi dans les avions légers, sont intéressantes et séduisantes. Il est compréhensible que les gens aiment utiliser l'avionique moderne et profiter des nombreuses nouvelles possibilités. La question est toutefois de savoir quand et comment cette avionique sera utilisée de manière significative. Le comportement de plus en plus perceptible dans les cockpits, montre des pilotes manipulant leurs tablettes pendant des minutes et en toute confiance, avec les yeux fixés aux écrans tactiles. Pendant ce temps, l'avion parcourt quelques kilomètres, toujours en « vol à vue ». L'utilisation de la technologie moderne est une bonne chose, mais cela doit être instruit sérieusement, suivi de beaucoup de pratique. L'exploitation numérique exige beaucoup d'attention et de temps – le temps qu'un pilote VFR n'a pas. C'est pourquoi il est si important de pratiquer une nouvelle technique de balayage. Les pilotes VFR doivent acquérir

la capacité d'observation intelligente de l'espace aérien et le balayage du poste de pilotage avec une priorité à l'extérieur. Et de telle sorte que toutes les informations importantes, du FLARM et des i-Pads à la surveillance du vol et du moteur, soient incluses chaque fois qu'elles sont adaptées à la situation de vol. La phase de tête basse ne doit pas durer 15 secondes, mais seulement quelques secondes. Grâce à une technique de surveillance systématique et à une utilisation judicieuse du système, c'est tout à fait possible. Voler à vue, c'est avant tout regarder vers l'extérieur – « Head-up and back to basic VFR » est une bonne assurance-vie.

L'auteur est un expert de l'aviation suisse et un pilote expérimenté.

Traduit par C. Keckeis



Generalversammlung der Motorflug-Veteranen im schönen Haslital

Motorflug-Veteranen an der Weltmeisterschaft

Die Begleitmusik an der Generalversammlung der Motorflug-Veteranen war sehr dezent, obwohl sie auf einem Militärflugplatz stattfand. Sie kam von kleinen Hochleistungsmaschinen, die an der Scale Weltmeisterschaft um Medaillen kämpften.

Von Franz Wegmann

Das Eingangsreferat hielt Yves Burkhardt, AeCS Generalsekretär und OK-Präsident der FAI F4 Scale World Championship 2018. Diese Weltmeisterschaft fand in Meiringen statt, auf einem aktiven Militärflugplatz. Solche Gastfreundschaft ist für gewisse ausländische Teilnehmer (sie kamen aus so entfernten Ländern wie Australien und Japan) schlicht nicht vorstellbar.

110 Motorflug-Veteranen hatten sich zur GV angemeldet, 31 entschuldigten sich. Präsident Urs Adam eröffnete die Versammlung mit der Mitteilung, dass sich das letzte Jahr neu in den Vorstand gewählte Mitglied Christophe «Pilo» Keckeis aus gesundheitlichen Gründen per sofort zurückziehen musste. Dann arbeitete er in vorbildlicher Weise die Traktandenliste zügig ab. Zu keinem Punkt wurde die Diskussion verlangt. Eine kurze Gedenkpause widmeten die Veteranen ihren im letzten Jahr verstorbenen Kameraden. Dass die Buchhaltung mit einem kleinen Überschuss von knapp zweieinhalb Tausend Franken abschloss ist erfreulich. Ein Präsent wurde Heidi Brentini überreicht als Dank für Ihre wertvolle Arbeit. Sie sorgt im Zentralsekretariat der AeCS seit Jahren für Ordnung in der Mitgliederkartei.

Nach zehn Amtsjahren tritt Amando Bacçalà von seinem Amt als Redaktor des FLIGHT VTR zurück, aus dem Vorstand aus, und wieder ins Glied der «gewöhnlichen» Mitglieder zurück. Armando konnte dann eine

tolle Ehrenurkunde entgegennehmen, die von Peter Thut gestaltet wurde. Zur Ernennung als Ehrenmitglied liess Peter Thut in seiner Laudatio das vielseitige Fliegerleben von Armando Baccalà im Expressverfahren Revue passieren und er verwies auf seine grossen Verdienste, nicht nur, aber auch, für die Motorflug-Veteranen.

Nach dem ausgezeichneten Essen, angereichert mit lebhaftem Austausch unter den Mitgliedern, liessen sich manche der Veteranen für die «Kleinen» begeistern: schon seit drei Tagen kämpften diese fantastisch genau nachgebauten Modelle, respektive ihre Erbauer und Piloten, um Ehren an der Scale-Weltmeisterschaft, die vier Tage nach der Veteranen-GV mit der Rangverkündigung ihren Höhepunkt und Abschluss fand.

Willkommen an Bord!

Der Vorstand ruft dazu auf, neue «Zuzüger» zu gewinnen: Jedes Mitglied wirbt ein neues Mitglied. Persönliche Gespräche und ein Hinweis auf die Webseite <http://mot-flug-veteranen.ch/> helfen. Die GV und der Herbstanlass zeigen immer wieder, wie gut die Stimmung bei den Motorflug-Veteranen ist.





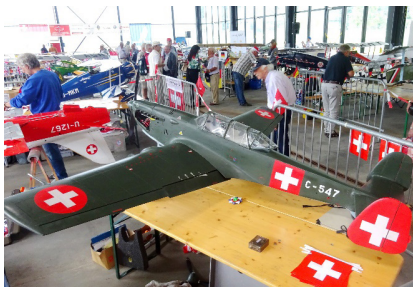
Begrüssung der Teilnehmer durch den Präsidenten
Urs Adam
L'accueil des participants par le président Urs Adam



Heidi Brentini mit dem neuen Ehrenmitglied
Armand Baccalà
*Heidi Brentini avec le nouveau membre d'honneur
Armand Baccalà*



Der Vorstand/le comité : Peter Thut, Vizepräsident/vice-président ; Hans-Peter Graf, Redaktor VTR-Bulletin/
rédacteur bulletin VTR ; Urs Adam, Präsident/président ; Hansueli Schaffer, Beisitzer/assesseur ; Pierre
Donau, Sekretär/secrétaire ; Rolf Rüeegg, Kassier/caissier.



Ausstellung der Scale-Modelle
Exposition des modèles scale



Der Präsident dankt Heidi Brentini
Le Président remercie Heidi Brentini

Assemblée Générale

Vétérans du Vol à Moteur au Championnat du Monde dans le magnifique Haslital

La musique de fond de l'Assemblée Générale des Vétérans du Vol à Moteur était très discrète, bien qu'elle ait eu lieu sur une base aérienne militaire. Elle provenait de petites machines de haute performance qui se disputaient les médailles au Championnat du monde des Modèles Réduits Scale.

De Franz Wegmann

Le discours d'ouverture a été prononcé par Yves Burkhardt, Secrétaire Général de l'AeCS et Président du CO du Championnat du Monde FAI F4 Scale 2018, qui s'est déroulé à Meiringen, sur une base aérienne active. Une telle hospitalité est tout simplement inimaginable pour certains participants étrangers (venus de pays aussi lointains que l'Australie et le Japon).

110 Vétérans du Vol à Moteur s'étaient inscrits à l'AG, 31 se sont excusés. Le Président Urs Adam a ouvert la réunion en annonçant que Christophe « Pilo » Keckeis, nouvellement élu au comité l'année dernière, devait renoncer immédiatement pour des raisons de santé. Ensuite, le Président a suivi rigoureusement l'ordre du jour. La discussion n'a été demandée sur aucun point. Les vétérans ont consacré une minute de silence à leurs camarades décédés l'an dernier. Il est réjouissant de constater que le service de la comptabilité a terminé l'année avec un léger excédent d'un peu moins de deux mille cinq cents francs. Un cadeau a été offert à Heidi Brentini pour la remercier de son précieux travail. Elle est responsable de la tenue du dossier d'adhésion du Secrétariat Central de l'AeCS depuis des années.

Après dix ans de mandat, Armando Baccalà démissionne de son poste de rédacteur en chef du FLIGHT VTR, démissionne du comité et redevient membre ordinaire. Armando reçoit alors un grand certificat d'honneur conçu par Peter Thut. Dans son éloge, Peter Thut a passé en revue la vie de pilote polyvalent

d'Armando Baccalà et a fait référence à ses grands mérites entre autres pour les Vétérans du Vol à Moteur.

Après l'excellent repas, enrichi par des échanges animés entre les membres, certains vétérans ont été enthousiasmés par les concurrents : depuis trois jours, ces derniers, respectivement leurs modèles, se battaient pour les honneurs au Championnat du monde « scale », qui s'est terminé quatre jours après l'Assemblée Générale des vétérans avec la distribution des prix.

Bienvenue à bord !

Le comité lance un appel à la recherche de nouveaux membres : Chaque membre recrute un nouveau membre. Des conversations personnelles et un renvoi au site Web <http://mot-flug-veteranen.ch/> vous seront utiles. L' AG et la sortie d'automne montrent encore et encore à quel point l'ambiance est bonne chez les Vétérans de Vol à Moteur.

Traduit par C. Keckeis



SAA (Swiss Aerobatic Association) SNAC Lodrino 06. – 11.08.2018 (Swiss National Aerobatic Championship)

von Armando Baccalà



*Der Innenhof des restaurierten Konventgebäudes «Antico Convento delle Agostiniane» als würdiger Ort der Preisverleihung.
La cour du couvent restauré « Antico Convento delle Agostiniane » comme lieu digne de la cérémonie de remise des prix.*

Der Kreuzgang und der Innenhof des restaurierten Konventgebäudes «Antico Convento delle Agostiniane» in Monte Carasso bei Bellinzona, bildeten den Schauplatz der Preisverleihung der diesjährigen Schweizer Kunstflugmeisterschaft der SAA (SNAC = Swiss National Aerobatic Championship).

Die Wettkämpfe fanden über dem Flugplatz Lodrino, in der Leventina statt. Das erklärt schon mal die

Anforderungen, welche sich in einem engen Tal, ohne natürlichen Horizont, für die Kunstflugpiloten ergaben.

Namens der Motorflug-Veteranen oblag mir die Ehre den Anerkennungspreis der MFV einmal nicht dem Sieger der Kategorie «SPORTSMEN», sondern dem jüngsten Teilnehmer dieser Kategorie zu verleihen. Dies in Übereinstimmung mit unseren Statuten:

Die Statuten der MFV bezwecken u.a.:

Art. 2 Zweck

...

Der Verein unterstützt sportliche Aktivitäten in Übereinstimmung mit der Förderung des fliegerischen Nachwuchses

Beim jüngsten Teilnehmer handelt es sich um den 1986 geborenen Christophe Reitze, welcher auf dem Votec 322 HB-YLA den 4. Rang von 7 Teilnehmern erreichte. Ariel Lüdi, der kompetente und bewährte Leiter der Kunstflugmeisterschaften, führte souverän durch die Preisverleihung. Er selber hat in der Kategorie ADVANCED auf seiner SUHKOI 29 den 1. Rang erreicht. Die Wettbewerbe finden in vier Kategorien statt, von SPORTSMEN, über INTERMEDIATE, ADVANCED bis zu UNLIMITED. Als Contest Chief Judge wirkte Peter Huber. Die Ranglisten und weiter Einzelheiten finden Sie auf: <https://www.saa.ch/snac-2018-results/>



Der jüngste Teilnehmer in der Kategorie SPORTSMEN, Christophe Reitze, war über die Trophäe von den MFV, ein schönes Modell der Pitts S1B, sehr erfreut. Bei den übrigen Teilnehmern kam die Geste der MFV auch sehr gut an.

Le plus jeune participant de la catégorie SPORTSMEN, Christophe Reitze, s'est réjoui du trophée des VVM, un beau modèle du Pitts S1B. Le geste des VVM a également été très bien accueilli par les autres participants.



**SAA (Swiss Aerobatic Association)
SNAC Lodrino 06. – 11.08.2018
(Swiss National Aerobatic Championship)**

par Armando Baccalà



Stimmungsbild an der SNAC in Lodrino
Une impression du SNAC à Lodrino

Le cloître et la cour intérieure du couvent restauré « Antico Convento delle Agostiniane » à Monte-Carasso près de Bellinzone ont servi de cadre à la remise des prix du Championnat suisse de voltige aérienne de la SAA (SNAC) de cette année.

Les compétitions se sont déroulées au-dessus de l'aérodrome de Lodrino, en Leventina. C'est ce qui explique, e.a., les exigences des pilotes de voltige dans une vallée étroite sans horizon naturel.

Au nom des vétérans du vol à moteur, j'ai eu l'honneur de remettre le prix de reconnaissance des VVM non pas au lauréat de la catégorie « SPORTSMEN », mais au plus jeune participant de cette catégorie. Ceci conformément à nos statuts :

Les statuts des VVM ont, entre autres, les objectifs suivants

Art. 2 But

...

Elle encourage les activités sportives en concordance avec la formation de la jeunesse aéronautique.

Le plus jeune participant est Christophe Reitze, né en 1986, qui a atteint la 4ème place sur 7 participants sur le Votec 322 HB-YLA.

Ariel Lüdi, le directeur compétent et éprouvé des championnats d'acrobatie aérienne, a dirigé la cérémonie de remise des prix avec confiance.

Il a lui-même atteint la première place dans la catégorie ADVANCED sur sa SUHKOI 29. Les compétitions se déroulent dans quatre catégories, de SPORTSMEN aux INTERMEDIATE, ADVANCED et UNLIMITED. Peter Huber a agi à titre de juge en chef du concours. Les classements et de plus amples informations sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.saa.ch/snac-2018-results/>

Traduit avec www.DeepL.com/Translator



Sortie d'automne 2018 des Vétérans du Vol à Moteur chez les chemins de fer miniatures du « Kaeserberg » à Granges-Paccot

de Franz Wegmann

La vision d'un monde miniature en mouvement

Ils sont habitués à la vue d'en haut, les vétérans du vol à moteur. En règle générale, il ne faut pas qu'ils regardent trop longtemps vers le bas - l'espace aérien a besoin d'une attention soutenue. Cette fois, c'était différent. Le paysage du Kaeserberg à Granges-Paccot invitait à regarder de près. A l'échelle de 1:87, on pouvait observer la voiture de police au travail avec un feu bleu actif. Au crépuscule, on pouvait voir les voyageurs dans leurs voitures éclairées, tandis que les trains de marchandises n'avaient que les trois phares avant de la locomotive allumés. Et sur la route, les voitures se déplaçaient conformément à la loi : feux arrières rouges sur chaque véhicule et phares avant qui jetaient leur lumière blanche en avant. Oui, tu pourrais te perdre dans ce petit monde. Mais la durée de la nuit était également à l'échelle 1:87 et les 53 vétérans du vol à moteur ont

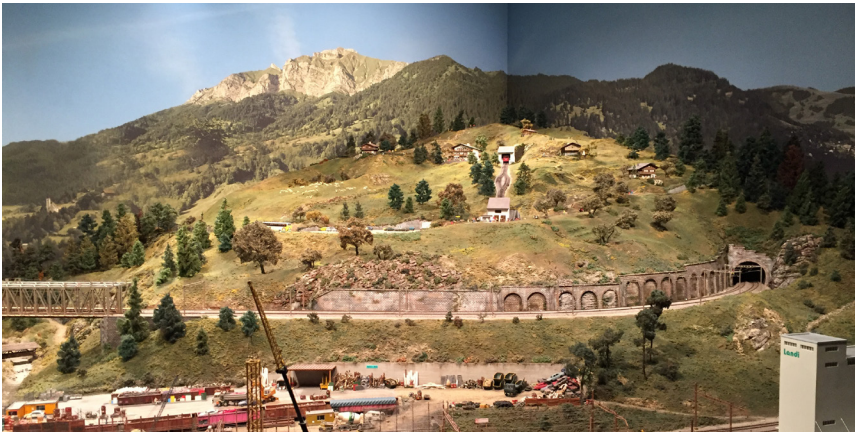


Photo : Urs Adam



donc rapidement dû passer à table. Là, le monde était de nouveau réel, ils ont discuté de ce qui était « mieux » autrefois et de ce qui se fait aujourd'hui dans le monde de l'aviation. Trop peu de pilotes - mais c'est un métier d'avenir ! Air2030 et les politiciens - un sujet à discuter sans cesse. Mais surtout beaucoup de camaraderie et de joie, puis un au revoir au plus tard lors de l'Assemblée Générale du printemps prochain.



Photo : Pierre Donau

Traduit par C. Keckeis



Der Herbstaussflug der Motorflug-Veteranen

Der Blick auf eine Miniaturwelt in Bewegung

Von Franz Wegmann

Den Blick von oben sind sie gewöhnt, die Motorflug-Veteranen. In der Regel aber darf er nicht zu lange nach unten gerichtet bleiben – der Luftraum braucht ständige Aufmerksamkeit. Diesmal war es anders. Das Gebiet auf die Landschaft von Kaeserberg in Granges-Paccot verführte zum genauen Hinschauen. Im Massstab 1:87 durfte man sogar ohne Scham zum Gaffer werden und die Polizei samt Polizeiauto mit aktivem Blaulicht bei der Arbeit beobachten. Beim Eindunkeln konnte man die Reisenden in ihren beleuchteten Personenwagen sehen, während bei den Güterzügen nur die drei Scheinwerfer der Lokomotive verrietten,



Photo: Urs Adam

dass da ein Zug vorbeischlängelte. Und auf der Strasse bewegten sich die Autos gesetzeskonform: Rote Heckleuchten an jedem Fahrzeug und Frontscheinwerfer, die ihr weisses Licht nach vorne warfen.

Ja, man könnte sich verlieren in dieser kleinen Welt. Aber die Dauer der Nacht war auch im Massstab 1:87 und folglich sassen die

53 Motorflug-Veteraninnen und -Veteranen bald einmal beim Mittagessen. Hier war die Welt wieder real, man besprach was einst war und was heute ist in der Welt der Aviatik. Zu wenig Piloten – aber es ist doch ein Beruf mit Zukunft! Air2030 und Politiker – ein endlos diskutierbares Thema. Aber vor allem: viel Kameradschaft und Freude, und dann auf Wiedersehen: spätestens an der Generalversammlung im nächsten Frühling.



Foto: Urs Adam





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



Neumitglieder bei den Motorflug-Veteranen des Ae.C.S. Nouveaux membres des Vétérans du Vol à Moteur de l'Ae.C.S.

An dieser Stelle begrüßen wir die neu zu uns gestossenen 6 Mitglieder und heissen sie herzlich willkommen:

A ce stade, nous souhaitons la bienvenue aux 6 nouveaux membres qui se sont joints à nous et leur souhaitons la bienvenue :

- ▶ Frido Stutz
- ▶ Max Flury
- ▶ Fritz Kuert
- ▶ Max Eiselin
- ▶ Richard Frank
- ▶ Peter Grossenbacher

Bei Drucklegung des Flight VTR zählte unser Club 340 Mitglieder.

Au moment de l'impression, notre club comptait 340 membres.

Die Aktivitäten der Motorflug-Veteranen im 2019: Les activités des Vétérans du Vol à Moteur en 2019 :

Generalversammlung: 30. April 2019

Assemblée générale : 30. Avril 2019

Herbstausflug: 01. Oktober 2019

Sortie d'automne : 01. Octobre 2019

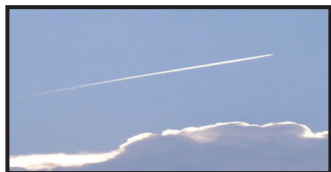
Die Organisatoren freuen sich auf Eure zahlreiche Teilnahme!

Les organisateurs se réjouissent d'avance de votre participation nombreuse !



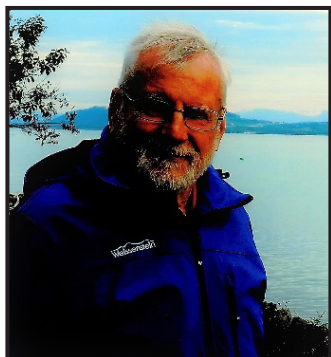
LAST FLIGHT

LAST DESTINATION



Bruno Misteli-Kellerhals

06. September 1938 – 12. Januar 2018†



Eric Robert

1940 – 30. April 2018†

Eric hatte immer seinen Kopf in den Lüften, sobald er einen Motor eines Flugzeuges hörte, identifizierte er dieses oder sagte mit Freude «ça vole!» Nicht nur ganz Europa, sondern auch nordafrikanische Länder hatte er befliegen. Seine grosse Liebe war zweifelsohne der Flugsport.

Rosmarie Brown-Hohl

Eric avait toujours sa tête en l'air, dès qu'il entendait le moteur d'un avion, il l'identifiait ou disait avec joie « ça vole ! » Il volait non seulement dans toute l'Europe, mais aussi dans les pays d'Afrique du Nord. Son grand amour était sans aucun doute l'aviation.

Traduit par www.deepl.com





Charles Domeniconi

10. Juni 1935 – 08. Juni 2018†

Charly Domeniconi war Kdt der L FI St 6 in Reichenbach Simmental. Nach Oberstlt Kolb Fritz, CLT (Chef Leicht- und Transportflugwesen), wie es damals hiess, übernahm Oberst Ch. Domeniconi diesen Posten; ich war sein Stv.

Charly führte diesen Verband mit Herzblut, doch war es für ihn nicht immer einfach, die manchmal etwas aufmüpfige Provinz ALP zu kontrollieren.

In einem seiner WKs in Saanen begab sich der gesamte Stab des L FI Geschw 25 eines Abends bei Dunkelheit zu Fuss nach Rugemont zum Nachtessen. Nach gutem Essen und reichlich Alkohol gings auf den Heimweg. Jemand hatte die Bombenidee, den direkten Weg, nämlich die Bahntrasse zu benutzen. Schwankend und grölend hüpfen alle von Bahnschwelle zu Bahnschwelle; todesmutig überquerten wir auch eine Eisenbahnbrücke. Zwischen den Bahnschwellen auf der Brücke war nur Luft, etwa 7 m gings hinunter bis zum Fluss. Doch in unserer Hochstimmung meisterten wir auch dieses Hindernis. Dass uns auf dem ganzen Heimweg kein Zug begegnete, vergrößerte unsere Überlebenschancen.

Schließlich schafften wir es mit vielen «Schutzengeli» unbeschadet «nach Hause».

Charly war auch ein begnadeter Geschichtenerzähler; mit ruhiger Stimme gab er immer wieder auf spannende Art ein Ereignis zum Besten. Wir hatten stets ein sehr kameradschaftliches Verhältnis, was ich sehr schätzte.

Manfred Lüdi





Peter Häberli

07. September 1938 – 24. August 2018†

Im Gedenken an Peter Häberli

Nach einem tragischen Unfall in der Natur ist Peter Häberli am 24. August 2018 verstorben.

Peter Häberli war der Luftfahrt während einer langen und bewegten Zeit eng verbunden, beruflich als Jurist im BAZL und privat in aviatischen Verbänden und Organisationen, wie auch als Pilot. Er war einer der Mitbegründer und Organisato-

ren der Internationalen Belpmoostage IBT, den vielbeachteten Anlässen welche in einer schwierigen Zeit ganz wesentlich zu Akzeptanz und Erhalt des Berner Luftverkehrs und des Flughafens beigetragen haben. Seine ruhige und besonnene Art, verbunden mit herausragendem Sachverstand, wurde sehr geschätzt, er war ausserordentlich hilfsbereit und sein Wort zählte.

Die Berner Luftfahrt, der Flughafen Bern und der Berner Aero Club haben einen engagierten Förderer verloren und seine Kameraden und Freunde einen treuen, lieben Weggefährten – herzlichen Dank Peter für die Zeit mit Dir, wir werden Dich nicht vergessen.

Wer im Gedächtnis seiner Freunde lebt, ist nicht tot. Er ist nur fern. Tot ist nur, wer vergessen wird.

Charles Riesen





Werner Altherr

28.März 1933 – 02. Oktober 2018†

Mit Werni Altherr ist ein langjähriger, lieber Dienst- und Fliegerkamerad zu seinem letzten Flug aufgebrochen.

Unser kürzlich verstorbenes Mitglied Ruedi Laeng hat seinen ehemaligen Staf-felkameraden der L FI St 5, zu den Motorflug-Veteranen gebracht.

Mit Werni hatten etliche unserer Motorflug-Veteranen unvergessliche Erlebnisse. So ist eine von Werni's «Geschichten»

auch im Buch «Gebrochene Flügel» unseres Mitglieds Peter Brotschi, auf Seite 220-221 festgehalten. Aus diesem Unfall haben ihm seine Kameraden den Übernamen «Holzer-Werni» gegeben.

Die Freundschaft unter diesen Dienstkameraden ging auch im Privatleben weiter; so haben sie u.a. eine gemeinsame Reise nach Kathmandu in Nepal unternommen und hohe Gipfel des Himalaya-Gebietes erklommen. Aus dem Tagebuch von Ruedi Laeng über diese Reise ist zu entnehmen, dass sie mit viel Abenteuer und Strapazen bis zum Everest Base Camp und auf den Kalapatar auf 5554m/M stiegen, wobei Zelte und Biwaks ihre Unterkünfte waren.

Beruflich engagierte sich Werni bei der «Swissair-Foto» (Werner Altherr, Vice President of Swissair Photo Surveys Ltd) und war u.a. massgeblich an der Erstellung der ersten topographischen Karte des Mount Everest beteiligt.

Die Motorflug-Veteranen werden Werni in sehr guter und unvergesslicher Erinnerung behalten.

Armando Baccalà



B-ECONOMY

P.P.
CH-3037
Herrenschwanden



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 34, Dezember 2018

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:**

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden

E-Mail: hp.graf@gcav.ch

Sie können ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

Danke für Ihre Mitarbeit.

FlightVTR 34, Décembre 2018

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 :**

*Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden*

e-mail : hp.graf@gcav.ch

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

Merci de votre collaboration.