



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. 28 – DEC 2015

Das Wort des Präsidenten

Meine Damen und Herren, liebe Mitglieder,

Die beiden Hauptereignisse unserer Vereinigung – die GV in Grenchen und der HA auf dem Vierwaldstättersee – waren erfolgreich dank perfekter Organisation von Armando Baccalà und Louis Hammer.



Die Volksabstimmung vom 18. Oktober hat deutlich gezeigt, dass das Schweizervolk eine Kurskorrektur auf die «sichere Seite» will, nachdem 2014 einige Zweifel aufgekommen sind. Die bürgerliche Seite hat das klar zum Ausdruck gebracht...

Die traditionellen Werte unseres Landes sollen auch in Zukunft erhalten bleiben.

Das bedeutet auch, dass man die Ablehnung der Initiative für die Beschaffung des Gripen nicht verdaut hat, weil das Signal, das die Schweiz im letzten Jahr ausgestrahlt hat, ganz und gar nicht schweizerisch war.

Damit ist auch gesagt, dass die seit 20 Jahren bestehenden Armee-reformen dazu geführt haben, dass heute die Auftragserfüllung unserer Armee in Frage gestellt ist.

Daraus lässt sich auch ableiten, dass das Bewusstsein des neuen Parla-mentes für die Sicherheit unseres Landes wieder an Bedeutung gewin-nen soll, damit der neue Sicherheitspolitische Bericht eine klare Antwort auf die Frage der Strategie und der Doktrin gibt.

Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Armee (WEA) muss neben den planerischen Arbeiten auch das Budget stimmen. Die Be-reitstellung der fünf Milliarden Franken pro Jahr über die nächsten vier Jahre gehören dazu. Die Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates hat dem Ausgabenplafond von 20 Mia am 3.11.2015 mit 16 gegen 9 Stimmen zugestimmt. Nachdem der SR dem Geschäft schon zugestimmt hat, wird der NR das Geschäft in der kommenden Winter- oder in der Frühlingssession behandeln.

Die 47. Generalversammlung und das Forum der Luft- und Raumfahrt der AEROSUISSE waren vielbeachtete Anlässe im Verkehrshaus. Paul Kurrus, Präsident des Dachverbandes, forderte eine klare Strategie für die Schweizer Luftfahrtspolitik. Das kam auch in den Ausführungen von Bundesrätin Doris Leuthard deutlich zum Ausdruck: «der Bund müsse mehr Einfluss nehmen, wobei das Zusammenspiel aller Akteure Voraus-setzung für ein gutes Gelingen notwendig sei»...

Die Tatsache, dass die Schweizer Luftwaffe seit 2014 auch Mitglied der AEROSUISSE ist, zeigt deutlich, dass auch hier Landesinteressen im Vordergrund stehen und zur Stärkung der Schweizer Luftfahrt beitragen. Mit Genugtuung stellte ich fest, dass sich auch die AEROSUISSE für die Förderung von qualifiziertem Nachwuchs einsetzt.

Unser Vorstand hat in seiner Sitzung vom 26. Oktober 2015 in Bern ei-nige wichtige Beschlüsse gefasst: die GV 2016 findet am 24. Mai 2016 im Verkehrshaus Luzern statt, der HA ist am 22. September 2016 im Fliegermuseum «Clin d'Ailes» in Payerne vorgesehen.

Die Nachwuchssuche als permanente Aufgabe des Vorstandes, muss von allen Mitgliedern der MFV aktiv betrieben werden.

Die einfachste Art sich anzumelden erfolgt via unsere Website:
www.mot-flug-veteranen.ch – falls sie Hilfe brauchen, können Armando Baccalà, Peter Thut oder ich weiterhelfen.

Die Kurskorrektur vom 18. Oktober 2015 ist erfolgt – nun ist das bürgerliche Lager gefordert, damit unser Land nicht mehr in eine falsche Richtung abdriftet...

Ich blicke zuversichtlich in die Zukunft und freue mich auf unsere Aktivitäten im 2016.

Mit besten Wünschen zum Jahreswechsel.

Euer Präsident
Ueli Aeschlimann

Le mot du Président

Mesdames et Messieurs, Chers membres,



Les deux principaux événements de notre association : AG à Granges et la sortie d'automne sur le lac des Quatre-Cantons, ont eu un réel succès grâce à une organisation parfaite de Armando Baccalà et Louis Hammer.

La votation du 18 Octobre a montré clairement que le peuple suisse souhaite un changement de cap du bon côté, après l'apparition de quelques doutes en 2014. L'électorat conservateur a clairement exprimé son désir de voir

les valeurs traditionnelles de notre pays maintenues à l'avenir.

Cela signifie également que l'on n'a pas digéré le rejet de l'initiative relative à l'acquisition du Gripen parce que le signal donné par la Suisse à cette occasion n'était pas du tout de caractère Helvétique.

Ceci signifie également que les réformes de l'armée, menées depuis 20 ans, ont amené aujourd'hui à ce que l'accomplissement des tâches dévolues à notre armée soient remises en question.

On peut également en déduire que la prise de conscience du nouveau parlement pour la sécurité de notre pays est de regagner de l'importance, de sorte que le nouveau rapport de politique de sécurité fournisse une réponse claire à la question de la stratégie et de la doctrine.

En liaison avec le développement de l'armée, il y aura lieu de mener à bien les travaux de planification et d'établissement du budget. La mise à disposition de cinq milliards de francs par an au cours des quatre prochaines années est également incluse. Le Comité de Défense du conseil national a approuvé un plafond de dépenses de 20 milliards le 03/11/2015 par 16 voix pour et 9 voix contre. Après l'approbation déjà acquise par le conseil des Etats, le conseil National empoignera le dossier durant la prochaine session d'hiver ou celle du printemps prochain. La 47e Assemblée générale et le Forum de l'aéronautique et astronautique AEROSUISSE ont été des événements très remarquables au sein du Musée Suisse des Transports. Paul Kurrus, président de l'organisation faitière, a appelé à une stratégie claire pour la politique de l'aviation suisse. Ceci a été clairement relaté dans le discours de la conseillère fédérale Doris Leuthard: «le gouvernement fédéral devrait avoir plus d'influence, l'interaction de toutes les parties prenantes est une condition nécessaire à la réussite» ...

Le fait que les forces aériennes soient également membre de AEROSUISSE depuis 2014 montre clairement que les intérêts nationaux ont passé au premier rang et contribuent à renforcer l'importance de l'aviation suisse.

Je me rends compte avec satisfaction que même AEROSUISSE s'engage pour promouvoir l'engagement de jeunes membres qualifiés. Notre comité a adopté un certain nombre de décisions importantes à Berne lors de la séance du 26 octobre dernier : le lieu et la date de la prochaine AG 2016, soit le 24 mai 2016, au Musée des transports à Lucerne ; la sortie d'automne aura lieu le 22 Septembre 2016, au Musée de l'aviation «Clin d'Ailes» à Payerne.

La recherche de nouveaux membres constitue une tâche permanente de votre comité; chaque membre de notre association devrait participer activement à une telle action. La meilleure façon de procéder est de s'inscrire via notre site web:

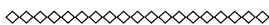
www.mot-flug-veteranen.ch – Si vous avez besoin d'aide, Armando Baccalà, Peter Thut ou moi-même sommes à disposition.

Le changement de cap du 18 Octobre 2015 a eu a lieu - maintenant le camp conservateur est mis au défi de maintenir ce cap dans la bonne direction ...

Je regarde l'avenir avec confiance et me réjouis d'ores et déjà de nos activités en 2016.

Avec mes meilleurs vœux pour la nouvelle année.

*Votre président
Ueli Aeschlimann*



Editorial

Ausblick

Bei der aktuellen Weltlage stellt sich mir die Frage, welche Inspirationen für ein Editorial sich da noch geben könnten?

Mir scheint die Welt gerät immer mehr aus den Fugen... Der Terrorismus, die in bedrohliche Nähe rückenden Kriege, endlose Flüchtlings- und Migrationsströme, globale Schulden- und Finanzprobleme, Umweltkatastrophen usw. Ja gibt es denn keine Lichtblicke,

Editorial

Vision

De quoi peut-on bien s'inspirer pour la rédaction d'un éditorial par les temps qui courent ?

Il me semble que le monde sort de plus en plus de sa trajectoire... Le terrorisme, la proximité de guerres menaçantes, les flux sans fin de réfugiés et de migrants, la dette mondiale et les problèmes financiers, les catastrophes dues aux changements climatiques. N'y-a-t-il plus de signe d'espoir, d'aspect

positive Aspekte, Hoffnung auf eine friedliche Welt und ein gutes zwischenmenschliches Zusammenleben mehr?

Es mag den Eindruck erwecken, der Redaktor habe nur noch Pessimismus getrunken....

Natürlich erteilt das Leben, neben schönen Momenten, auch Schicksals-Schläge; das gehört dazu, war schon immer so und wird auch in Zukunft so sein.

Trotzdem erscheint auch immer wieder ein Hoffnungsschimmer am Horizont, und wie beim Fliegen gilt es Stürme auf Distanz zu halten, klug zu navigieren und Ausweichpläne vorbereitet zu haben.

Wie unser Präsident in seinem Wort aufzeigt, schöpfe auch ich Hoffnung, dass die neue politische Zusammensetzung in unserem Parlament einen klareren Kurs aufzeigen wird. Denn wer nicht handelt, der wird behandelt, oder wer nicht klar zu seinem eigenen Land schaut und es regiert, der wird plötzlich von aussen regiert.... «Gouverner c'est prévoir», (Regieren heisst voraus zu schauen) sagte bereits 1856 Emil de Girardin (https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%89mile_de_Girardin).

positif, d'espérance en un monde de paix et une bonne cohabitation humaine ?

Tout cela peut donner l'impression que le rédacteur est tombé dans un profond pessimisme...

Bien sûr, à côté de beaux moments, il y a aussi les coups du destin ; cela fait partie de la vie, il en a toujours été ainsi et en sera à l'avenir.

Néanmoins une lueur d'espoir réapparaît comme toujours à l'horizon et, comme pour l'aviation, il s'agit de se tenir à distance des tempêtes, de naviguer de manière intelligente et de prévoir des plans de dégageement.

Comme notre président le mentionne dans son dernier mot, j'ai aussi l'espoir que la nouvelle composition politique de notre parlement contribuera à créer une direction plus claire dans la gestion des dossiers. Qui n'agit pas sera régi, ou, qui ne s'occupe pas de son propre pays et le dirige, sera dirigé de l'extérieur... « Gouverner c'est prévoir » disait Emile de Girardin en 1856 (https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%89mile_de_Girardin). Une autre citation de ce personnage très controversé à

« La force des gouvernements est en raison inverse du poids des impôts. » («Die Stärke der Regierungen ist umgekehrt proportional zur Höhe der Steuern.») ist ein weiteres Zitat dieses damaligen, umstrittenen Zeitgenossen.

Rückblick

Nach unserer interessanten und gut besuchten Generalversammlung in Grenchen, war der sehr gut gelungene und auf grosse Begeisterung gestossene Herbstausflug auf dem Vierwaldstättersee ein weiteres Highlight unseres Vereins in diesem Jahr! Siehe auch die Berichte in der Aero Revue, wie auch in diesem Heft, sowie auf unserer Website:

<http://www.mot-flug-veteranen.ch/berichte/index.html>

Vorstand intern

Mit unseren steten Bemühungen, den Vorstand unseres Vereins auf Vordermann zu halten, haben wir unsere Mitglieder Hans-Peter Graf und Pierre Donau für die Mitarbeit im Vorstand gewinnen können. Die neuen Vorstandsmitglieder müssen noch von der Generalversammlung bestätigt werden.

l'époque : « La force des gouvernements est en raison inverse du poids des impôts ».

Retour en arrière

Notre assemblée générale à Granges fut intéressante et honorée d'une grande participation des membres. D'autre part, notre sortie d'automne sur le Lac des Quatre-Cantons a obtenu un succès considérable qui constitue un autre point d'orgue de notre association au cours de cette année. Voir également l'article dans l'Aero Revue, ainsi que le présent Bulletin et sur notre site <http://www.mot-flug-veteranen.ch/berichte/index.html>

Nouvelles du comité

Grâce à nos efforts constants en vue de maintenir une composition adéquate du comité de notre association, nous avons pu obtenir la participation future de nos membres Hans-Peter Graf et Pierre Donau. Leur nomination au sein du comité devra être encore ratifiée par la prochaine assemblée générale. Nous souhaitons d'ores et déjà la bienvenue à Hans-Peter et à Pierre et les remercions de leur

Wir heissen Hans-Peter und Pierre jedoch schon heute herzlich willkommen und danken ihnen für ihre Bereitschaft zur Mitarbeit. Auch hier gilt: «Gouverner c'est prévoir», denn Nachwuchs braucht es immer da niemand unersetzlich ist. Nun wünsche ich Euch viel Spass und Freude beim Lesen der vorliegenden Ausgabe unseres Vereins-Heftes. Und denkt daran: auch Eure Beiträge sind willkommen und bereichern unser Vereinsleben. Beste Wünsche zu den kommenden Feiertagen und zum neuen Jahr!

Mit herzlichen Grüssen,
Euer Redaktor
Armando Baccalà

volonté de participer. Une fois encore : « Gouverner c'est prévoir », une relève est toujours nécessaire car personne n'est irremplaçable.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir à lire cette nouvelle édition de notre Bulletin. Souvenez-vous aussi que vos contributions sont les bienvenues car elles enrichissent notre vie communautaire.

Avec mes meilleurs vœux pour les jours de fête à venir et pour la nouvelle année !

*Bien cordialement,
Votre rédacteur
Armando Baccalà*



Beat Neuenschwander ist neues Ehrenmitglied

Generalversammlung 2015 der Motorflugveteranen
Von Franz Wegmann

Die gut besuchte Generalversammlung der Motorflug-Veteranen des AeCS wählte Ueli Aeschlimann zum neuen Präsidenten und sprach sich für eine Erhöhung des Mitgliederbeitrages aus. Höhepunkte waren die Ernennung von Beat Neuenschwander zum Ehrenmitglied und die attraktive Präsentation des N-20 Pionier-Projektes.

Der Flugplatz Grenchen war 2015 Schauplatz der Generalversammlung der Motorflug-Veteranen des AeCS. 90 Mitglieder fanden sich im Theatersaal der Flugschule Grenchen ein. Mit dabei auch Heidi Brentini, die im Zentralsekretariat des AeCS die Administration der Motorflug-Veteranen betreut. Markus Boss, Vize-Verwaltungsratspräsident der Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG begrüsst die Gäste, und benützte die Gelegenheit, «seinen» Flughafen vorzustellen und auf dessen Probleme (Steuerbefreiung, Pistenverlängerung) hinzuweisen.

Aviatik-Pionierleistung in seltenen Filmaufnahmen



Aiguillon



Arbalète2

Anschliessend gab's dann einen ganz speziellen Leckerbissen: Physiker Dr. Herbert Wiehl präsentierte die Geschichte des Projektes N-20, der ersten in der Schweiz entwickelten Strahlflugzeuge des damaligen Eidgenössischen Flugzeugwerkes in Emmen. Nicht nur viele interessante Aspekte und Details dieser Pionierleistung konnte Herbert Wiehl – auch er MFV-Mitglied – den interessierten GV-Teilnehmern vermitteln: Auch Fotos und insbesondere zeitgenössische (Stumm-)Filmaufnahmen des Gleiters, der N-20.2 Arbalète und schliesslich der Rollversuche der N-20 Aiguillon auf dem Flugplatz Emmen wurden von den aufmerksamen Veteranen mit grossem Applaus verdankt.

Einziger Grund für Diskussionen: der Mitgliederbeitrag

Nach diesem belebenden Auftakt eröffnete MFV-Vizepräsident Ueli Aeschlimann die 38. Generalversammlung. Wie schon in der neuesten

Ausgabe des Informationsblattes FLIGHT VTR angekündigt, war es dem letztes Jahr gewählten neuen Präsidenten Christophe Keckeis nicht ver-gönnt, die Motoflugveteranen lange zu führen. Im Februar musste er sein Amt aus gesundheitlichen Gründen abgeben. Die Traktandenliste war schnell abgearbeitet. Lediglich der Antrag, den Mitgliederbeitrag von dreissig auf vierzig Franken zu erhöhen, führte zu einer kleinen Dis-kussion. Mit dieser Erhöhung soll dem Vorstand etwas mehr finanziel-ler Spielraum verschafft werden. Ein Vorschlag, gleich auf 50 Franken zu erhöhen, wie auch Alternativen, wie durch Sparmassnahmen dieser Spielraum ohne Erhöhung erreicht werden könnte, fanden keine grosse Zustimmung. Schliesslich stimmte die grosse Mehrheit dem erhöhten Mitgliederbeitrag von 40 Franken mit 3 Gegenstimmen und 7 Enthaltun-gen zu.

Beat Neuenschwander ist neues Ehrenmitglied

Wichtiges Traktandum war Nr. 8 auf der Liste: Wahlen und Ernennung eines Ehrenmitgliedes. Der bisherige Vizepräsident Ueli Aeschlimann wurde mit Akklamation zum Präsidenten und Nachfolger von Christo-phe Keckeis gewählt. Höhepunkt der Generalversammlung war die Ernennung von Beat Neuenschwander, ehemaliger AeCS-Zentralpräsi-dent, zum Ehrenmitglied der Motorflug-Veteranen. Er erhielt seine Ernennungsurkunde vom neu gewählten Präsidenten Ueli Aeschlimann überreicht, und wurde dabei von den beiden Ehrenmitgliedern Alfred Ramseyer und Gilbert Noël flankiert, die Ihre Urkunden erst dieses Jahr in Empfang nehmen konnten. Nach einem kurzen Ausblick auf das Jahr 2015 endete die Generalversammlung.

Vorstand, Mitglieder und Gäste begaben sich bei schönstem Frühling-s-wetter auf den offenen Teil der Terrasse des Flughafenrestaurants, wo sie den Apéro genossen. Während des anschliessenden Mittagessens auf dem gedeckten Teil der Terrasse tauschten die Veteranen in gelöster Atmosphäre Erinnerungen aus und führten Fachgespräche – bis ihnen ein besonderes Dessert ein Ende setzte: die Dewoitine D-26 HB-RAG,

gebaut 1931 und damit auch eine Veteranin, demonstrierte am Himmel eindrücklich, wie damals geflogen wurde!



Heidi Brentini (Zentralsekretariat Aero-Club der Schweiz) mit dem Vorstand



Apero-Time!

Nach diesem fulminanten Abschluss hiess es dann: Auf Wiedersehen am Herbstausflug am 3. September auf dem Vierwaldstättersee oder spätestens an der Generalversammlung am 24. Mai 2016. Einmal mehr von Armando Baccalà und seinen Helfern ausgezeichnet organisierter Tag ging damit zu Ende.



Beat Neuenschwander est un nouveau membre honoraire

Assemblée Générale 2015 des Vétérans du Vol à Moteur de Franz Wegmann

L'assemblée générale des vétérans du vol à moteur de l'AéCS , avec une bonne participation, a élu Ueli Aeschlimann comme nouveau président et s'est prononcée en faveur d'une augmentation de la contribution des membres. Les sujets essentiels ont été constitués par la nomination de Beat Neuenschwander comme membre honoraire et de l'excellente présentation du projet de pionnier le l'avion N-20.

L'aérodrome Grenchen fut la scène 2015 de l'assemblée générale des vétérans du vol à moteur de l'AéCS. 90 membres se sont retrouvés dans

la salle de théorie de l'école de pilotage de Granges. Heidi Brentini, dont dans le secrétariat central de l'AeCS s'occupe de l'administration des vétérans du vol à moteur était également présente. Markus Boss, vice-président du conseil d'administration de l'aérodrome régional Jura-Granges accueille les hôtes, et saisit l'occasion de présenter «son aéroport» et les problèmes confrontés (exemption d'impôts, prolongation de piste).



Les membres d'honneur Alfred Ramseyer,
Beat Neuenschwander et Gilbert Noël

Apéro

Une performance de pionnier présentée par de rares documents filmés

Le physicien Dr. Herbert Wiehl a présenté, d'une manière fascinante, l'histoire du projet N-20, une première en Suisse quant au développement d'avion à réaction, par la fabrique fédérale d'avions F+W Emmen. Beaucoup d'aspects et détails intéressants de cette avancée furent fournis par Herbert Wiehl – lui-même membre VVM – aux participants intéressés de l'AG. Les vétérans attentifs ont salué par de grands applaudissements la présentation de photographies et de films de l'époque du planeur N-20.2 Arbalète et des essais de roulage du N-20 Aiguillon sur l'aérodrome d'Emmen.

Seul sujet de discussions : la contribution annuelle des membres

Après ce prélude apprécié, le vice-président VVM Ueli Aeschlimann ouvre la 38ième assemblée générale. Comme déjà annoncé dans la dernière édition du bulletin VTR, Christiohe Keckeis n'a malheureusement plus été en mesure de poursuivre son mandat de président attribué lors de la dernière AG. En février il dut renoncer définitivement à accomplir ses tâches. L'ordre du jour fut ensuite passé en revue de manière expéditive.

Seule la demande d'augmenter les cotisations des membres de trente à quarante francs a conduit à une petite discussion. Avec cette augmentation, la marge de manoeuvre financière du comité pourra être agrandie. Une proposition d'augmenter tout de suite à 50 francs, ainsi que des alternatives, telles que des mesures d'économie n'ont pas trouvé de grand consentement. Enfin, la grande majorité approuva la nouvelle contribution de 40 francs avec 3 voix contre et 7 abstentions.

Beat Neuenschwander est un nouveau membre honoraire

Un point important No 8 de la liste de l'ordre du jour: Élections et nomination d'un membre honoraire. Le vice-président actuel Ueli Aeschlimann a été élu par acclamations comme nouveau président en remplacement de Christophe Keckeis. Un autre sujet important de l'assemblée générale concernait la nomination de Beat Neuenschwander, ancien président central AéCS, au titre de membre d'honneur des vétérans du vol à moteur. Il prit possession de son diplôme des mains du nouveau président Ueli Aeschlimann, et fut accompagné par les deux membres honoraires Alfred Ramseyer et Gilbert Noël qui ne purent recevoir leur diplôme que cette année seulement. Après une courte description des activités prévues en 2015, l'assemblée générale prit fin.

Le comité, les membres et les hôtes se sont rendus ensuite par un beau temps printanier à la partie ouverte de la terrasse du restaurant de l'aéroport, où fut servi l'apéritif. Pendant le déjeuner qui s'en suivit sous la partie couverte, les vétérans échangèrent dans une atmosphère détendue

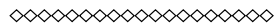


Après l'apéro...



...on attend le repas!

des souvenirs illustrés du jargon aéronautique.– jusqu'à l'apparition d'un dessert particulier: l'impressionnante démonstration en vol du Dewoitine D-26 HB-RAG, construit en 1931, et donc aussi anciennement militaire, qui rappela la façon particulière la manière de voler à l'époque ! Après cette conclusion éblouissante, on pensa alors à se revoir à l'excursion d'automne le 3 septembre sur le lac des Quatre cantons ou, au plus tard, à l'assemblée générale du 24 mai 2016. Une fois de plus, une journée superbement organisée par Armando Baccalà et ses collègues prit fin.



Schweizermeisterschaften im Kunstflug

Vom 6. bis 12. September 2015 fanden auf dem Flugplatz Reichenbach die Schweizermeisterschaften im Kunstflug statt. Dabei gibt es vier verschiedene Kategorien:

- Unlimited Known Aerobatics FAI championships 2015
- Advanced Known Aerobatics FAI championship 2015
- Intermediate Known Aerobatics FAI championships 2015
- Sportsmen Known Aerobatics FAI championships 2015

Der Sieger in der Nachwuchs-Kategorie «Sportsmen» bekommt von den Motorflugveteranen jeweils eine Trophäe. Dieses Jahr gewann SWISS Airbus 320 Copilot **Manuel Blatter** mit seiner Extra 200. CONGRATULATIONS!



A. Baccalà überreicht die MFV-Trophy dem Sieger der Kat. Sportsmen Manuel Blatter.

A. Baccalà remet la trophée des VVM au vainqueur de la catégorie «Sportsmen», Manuel Blatter

Der Sieger 2015 Kat. Sportsmen Manuel Blatter, Jg. 1989, ist First Officer A320 bei Swiss.

Le vainqueur 2015 de la catégorie Sportsmen, Manuel Blatter, année 1989, est co-pilote sur A320 chez Swiss.

Championnats suisses de voltige

Les championnats suisses de voltige ont eu lieu du 6 au 12 septembre sur l'aérodrome de Reichenbach. Il s'agit des catégories suivantes :

- *Unlimited Known Aerobatics FAI championships 2015*
- *Advanced Known Aerobatics FAI championships 2015*
- *Intermediate Known Aerobatics FAI championships 2015*
- *Sportsmen Known Aerobatics FAI championships 2015*

*Un trophée est attribué chaque fois par les Vétérans du Vol à Moteur au vainqueur de la catégorie relève «Sportsmen». Il s'agit , cette année, de **Manuel Blatter** , Copilot Airbus 320 SWISS, avec son Extra 200. FELICITATIONS !*

Questions Funchal 2015

Madère !... Le 18 décembre 1977 à 21 h 14 LT, la « Super-Caravelle » HB-ICK s'évanouit dans la nuit, l'océan et la fiction. Trente-six morts et disparus. Vingt-et-un survivants sortis de nulle part parmi lesquels, deux hôtesses et les pilotes.

Près de trente-quatre ans plus tard, une équipe de plongeurs découvrent ses restes posés à une profondeur sans commune mesure avec l'aberration avancée en son temps par les «



experts » responsables des investigations. Cette embarrassante découverte renvoie à un drame qui, à l'époque, avait passablement ébranlé le dynamisme d'une aviation en pleine évolution dans notre pays. Si bien qu'aujourd'hui les questions ressurgissent. Et le fait qu'on ait tenté d'effacer, en trois coups de cuiller à pot, toute trace de l'histoire désigne les mystificateurs.

Pourquoi ?...

- ▶ *les organismes d'états initialement impliqués dans l'enquête ont-ils dédaigné la découverte de l'équipe d'hommes-grenouilles – In Silence Team – qui a révélé la présence de l'épave, dans les flots, à environ cent mètres de fond – peut-être même moins : cent pieds selon diverses autres sources – alors que le rapport d'enquête officiel*

la plaçait dans une zone escarpée entre six cents et mille mètres sous la surface de l'océan, au SSE de l'aéroport ? Ils n'ont manifestement pas voulu relancer une action qui n'a jamais été sérieusement entamée et finalement jamais close ; sans considération pour la mémoire des trente-six personnes décédées dans cette tragédie. Il est aussi impensable que le 10 avril 2013, dans un échange d'informations sur internet, Paolo, le responsable du team, signalait qu'il agissait pour son propre compte, les autorités de son pays lui ayant refusé toute participation financière ou autre.

- ▶ *les plongeurs de «In-Silence Team» n'ont-ils plus donné signe de vie depuis plus de deux ans, alors qu'ils promettaient d'imminents et piquants résultats lors du dernier échange de communications avec leurs correspondants internet ?*

- ▶ *les commissions d'enquête respectives se sont-elles probablement accordées entre elles pour dissimuler les causes ayant provoqué la catastrophe ?*

Pilote responsable, je me suis battu pour savoir ce qui avait bien pu se passer au cours de ce vol ; vol qui s'était déroulé d'une façon parfaitement limpide jusqu'au crash. Je n'ai aucunement l'esprit kamikaze ! Cela n'a jamais fait partie de ma culture et je suis toujours là. Les hypothèses de bric et de broc rassemblées par les sbires du DFTCE à Berne n'ont jamais reposé sur aucune preuve tangible. Les interprétations du FOM qui, soit dit en passant, était officialisé par l'OFA à Klotten et correspondait aussi à celui d'autres compagnies suisses, tenaient du burlesque.

Si les erreurs de procédures relevées dans le rapport d'accident du BFU avaient été flagrantes, je les aurais reconnues sans contestation aucune.

- ▶ *le chef du bureau d'enquête suisse est-il rentré au pays le lendemain du crash, sans demander son reste et sans plus engager d'investigation avec ses collègues portugais ?*

Sa propre opinion déjà forgée, il se faufilaient sur le vol qui ramenait une partie des rescapés à Genève. Il prenait là une machiavélique initiative en jouant avec mes interrogations et une forte émotion causée par la mort. La mort qui m'avait frôlé pour s'arrêter alentour dans les flots et dans la nuit.

« De toute évidence, on ne retrouvera pas les boîtes noires ! L'avion a dû sombrer en tout cas à près de mille mètres de fond et là... le terrain est beaucoup trop escarpé pour imaginer le récupérer », me déclarait-il ! Cette allégation s'avérera d'autant plus insidieuse que le jour même la Marine militaire de l'endroit, qui ne s'est plus manifestée par la suite et pour cause, avait situé les restes à moins de 500 mètres de profondeur.

- ▶ *le procès des pilotes est-il interrompu peu après son ouverture le 17 avril 1985 ; et ne reprend que le 29 mai 1985 ?*

Un incident soulevé en début de session apportait la preuve que la bande magnétique comportant les enregistrements des communications radio avec les services régionaux du contrôle de la circulation aérienne, déjà incomplète dans sa durée, avait été trafiquée et même coupée à plusieurs endroits ?

En effet, le témoignage d'un chef-contrôleur de Radio-Suisse SA, sécurité aérienne, confirmait à la barre – Les juges ont pu le constater avec lui – que le signal émis en morse n'indiquait pas l'écoulement du temps tel qu'il aurait dû se dérouler. Il manquait en tout plus de six minutes entre 19h.59 et 20h.06 GMT. Comme par magie, d'autres tranches s'étaient également évaporées de 19h.38 à 19h.56, à quatre endroits précisément ; y compris la totalité du CONTROL et VOLMET de Lisbonne.

- ▶ *le rapport d'enquête officiel ne fut-il publié qu'en français et en allemand ? Et non pas dans la langue du pays d'occurrence, comme le veut les règles de l'OACI.*

- ▶ *n'a-t-on apparemment découvert aucun ossement dans l'épave de HB-ICK ? Alors que des plongeurs indonésiens ont retrouvés, en novembre 2013, 17 squelettes et de la vaisselle, marquée de la croix gammée, dans la carcasse d'un sous-marin allemand U168 datant de la seconde guerre mondiale et détruit par les Alliés.
A cette époque-là l'Indonésie était une colonie néerlandaise, envahie par les forces de l'Alliance germano-nipponne.*

- ▶ *le radioaltimètre ne fonctionnait-il pas durant la phase finale de l'approche ?
Signalé à plusieurs reprises en panne dans le journal d'entretien technique, depuis la remise en opération de l'avion, il n'a fait l'objet d'aucune intervention pour réparation. Il n'était pas considéré comme indispensable pour la «Cat I - ILS» dans laquelle était classifié l'avion. En conformité avec la réglementation aéronautique du moment, il ne figurait ainsi pas sur la «Minimum Equipment List». Sourd et aveugle ?... Jamais les médecins-conseils de l'OFA n'ont détecté une telle infirmité chez moi !*

- ▶ *le contrôleur de la circulation aérienne en faction à la TWR appelait-il encore sur la fréquence VHF deux minutes et trente secondes après le crash ? – Preuve établie grâce au reliquat de la bande magnétique. Sa façon parfaitement détendue de solliciter l'équipage : «SATA 730... what's your position» démontre bien qu'il n'avait jamais rien contrôlé du tout ! Une attitude incompréhensible, quand on sait que la mort avait déjà fait son œuvre... juste en face, sans que les services de secours ne soient alertés. Il faut savoir que ceux-ci étaient en panne d'intervention puisque l'unique bateau dont ils étaient*

constitués était hors d'usage. Des vies, abandonnées en surface, auraient pu être sauvées !

- ▶ *laisse-t-on, lors d'une interview, un soi-disant expert affirmer avec suffisance que le crash est survenu lors d'une deuxième tentative d'approche ? Affabulation pour une fois contredite par le rapport d'enquête officiel.*

En effet, avec un système d'approche aux instruments rudimentaire qui se résumait à un NDB situé au N-E de l'île, l'avion a donc effectué un «procedure turn» en descente vers l'altitude d'approche initiale – calage altimétrique ajusté en fonction du QNH communiqué par les organes de contrôle du trafic aérien – . Il a donc survolé la région voisine de l'aéroport pour ensuite débiter son unique descente..., finale et définitive.

- ▶ *les membres de la chapelle dirigeante de la SATA, en considération de leur situation dans l'organigramme, se sont-ils défilés au point de perdre toute crédibilité durant les événements qui firent suite à l'accident ?*

Les quelques millions qu'avait réglés l'assurance de l'avion auraient dû les inciter à prendre toutes les mesures servant à ramener la compagnie sur les rails. Ils ont, bien au contraire, usé de tous les subterfuges pour tenter d'échapper à leur éventuelle implication dans la catastrophe. Et les diverses procédures entamées dans son prolongement ont fait des dégâts autour de moi. Le chef-pilote, lui, s'est retrouvé sans licence de vol en raison d'une affection hyperglycémique qu'il trainait avec lui depuis un bon moment déjà. Quant au chef de la flotte, il a sombré dans une grave déprime qui l'a laissé définitivement au sol.

En fin de compte, conscient de mes responsabilités de commandant et de «route check pilot», il est évident que je ne me suis jamais et en aucun cas considéré comme une victime. Car erreur... il y a eu !

Mais j'ai toujours cherché à savoir où elle s'était produite ? Et par qui et quand avait-elle été commise ? A ce jour, je n'ai toujours pas de réponse et je n'en ai jamais eue depuis le soir du drame.

De cette cruelle affaire, je garde encore l'impression d'avoir pâti de l'opacité d'un système que j'espère aujourd'hui révolu !

Gilbert NOËL – Juillet 2015

AIP	<i>Manuel d'information aéronautique</i>
BFU	<i>Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation</i>
DFTCE	<i>Département Fédéral des Transports, des Communications et de l'Energie</i>
FOM	<i>Manuel des opérations en vol</i>
GMT	<i>Temps moyen de Greenwich (TU)</i>
HB-ICK	<i>Immatriculation suisse de la Caravelle</i>
ILS	<i>Système d'atterrissage aux instruments</i>
LT	<i>Heure locale</i>
NDB	<i>Radiobalise non directionnelle</i>
OACI	<i>Organisation de l'Aviation Civile Internationale</i>
OFA	<i>Office Fédéral de l'Air</i>
QNH	<i>Pression atmosphérique (Q) ramenée au niveau de la mer = Altitude</i>
TWR	<i>Tour de contrôle</i>
VHF	<i>Très haute fréquence</i>
VOLMET	<i>Diffusion vocale continue, destinée aux avions en vol</i>

Von Patrouillenbooten beschützt, aus der Luft begrüsst.

Herbstausflug der Motorflug-Veteranen des AeCS
Von Franz Wegmann

Es war ein begeisternder Herbstausflug: die Motorflug-Veteranen des AeCS genossen eine Kreuzfahrt auf dem Vierwaldstättersee. Die Attraktionen zu Luft und zu Wasser folgten sich Schlag auf Schlag.

Kaum vom Schiffssteg beim KKL Luzern abgelegt, begrüsst MFV-Präsident Ueli Aeschlimann die aufgeräumte Pilotenschar. Er bedauerte, dass die Anzahl Teilnehmer mit 71 leicht kleiner war als beim letzten Ausflug. Auch die beiden Ehrenmitglieder Alfred «Ramy» Ramseier und Athos Taminelli mussten aus gesundheitlichen Gründen absagen. Der guten Stimmung an Bord der «Spirit of Lucerne» tat dies aber keinen Abbruch. Positiv stimmte zudem die Mitteilung, dass es dem ehemaligen MFV-Präsidenten Christophe Keckeis wieder besser gehe.

Für eine erste Überraschung sorgte der pensionierte Luzerner Zirkus- und Schaustellerpfarrer Ernst Heller. Mit seiner «Zölibatesse» Frieda präsentierte er eine vielseitige Interpretation des grossen Klarinetten-Klassikers «Wild Cat Blues». Derweil erzählte Ehrenmitglied und Doyen Richard Schilliger viel Interessantes, von der ersten Luftschiffstation der Schweiz



Eskortiert von zwei Patrouillenbooten P-80

in Luzern bis zur Seesperre von Nas, die im zweiten Welt-krieg den Zugang zum Réduit schützen sollte. Kurz vor der See-Enge tauchte dann auch Begleitschutz für die «Spirit of Lucerne» auf in Form von zwei Patrouillenbooten P-80.

Hoch über dem Schiff erschien darauf der Gyrocopter HB-YSS. Sascha Sandi als Pilot und Niklaus von Rotz als Bordfotograf erwiesen damit den Veteranen die Ehre. Gleiches tat die Besatzung eines Super Pumas, die in geringer Höhe das Schiff umkreiste und für grosse Freude sorgte. Den Abschluss des Luftreigens setzte Fredy Prachoinig, der einen Pilatus PC-7 Mk II gekonnt in Szene setzte.



Präsident Ueli Aeschlimann, Erica Baccalà und Rudolf Laeng

Als nach rund drei Stunden die Landestelle vor dem KKL wieder auftauchte, waren sich alle einig: Louis Hammer hat sich einmal mehr selber übertroffen und den Herbstausflug hammermässig organisiert.

Die Überraschungen begeisterten alle, und man freut sich bereits auf das nächste Unternehmen der Motorflug-Veteranen.

Escorte maritime et salutations aériennes.

*Sortie d'automne des Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS
De Franz Wegmann*

C'était une excursion enthousiasmante : une croisière sur le lac des Quatre-Cantons. Les attractions maritimes et aériennes se sont succédées à un rythme élevé.

La devise s'intitulait ; une croisière lacustre c'est sympathique, une croisière, c'est magnifique. La réalité fut une croisière excitante et également instructive. C'est ce qu'ont vécu les 71 vétérans rassemblés le 3 septembre dernier devant le Centre de la Culture et des Congrès de Lucerne (KKL) et qui ont embarqué ensuite sur le « Spirit of Lucerne ». A peine après avoir quitté l'embarcadère, le Président Ueli Aeschlimann souhaita la bienvenue à tous les vétérans. Il regretta quelque peu que le nombre des participants ait légèrement régressé par rapport à la dernière excursion. Malheureusement, deux membres d'honneur Alfred Ramseyer et Athos Taminelli ont dû se désister, parmi d'autres, pour des raisons de santé. La bonne humeur régnant à bord du navire ne souffrit heureusement pas trop de ces événements. L'annonce de l'amélioration de la santé de l'ancien Président fut accueillie avec soulagement.

L'invitation mentionnait : souvenirs aéronautiques et surprises. En ce qui concerne les souvenirs aéronautiques, les camarades pilotes s'en sont chargés eux-mêmes, sans la nécessité d'une organisation particulière. Par contre, les surprises prévues eurent lieu sous la houlette de Louis Hammer. La première ne tarda pas d'être dévoilée en la personne de Ernst Haller pasteur et présentateur de cirque. Ce dernier présenta avec beaucoup d'humour sa « Zölibatesse ». Elle s'appelle Frieda., est extrêmement racée, ce que Ernst prouva par une interprétation flamboyante du grand classique de la clarinette « Wild Cat Blues ». Cette prestation souleva l'enthousiasme de l'audience par de grands applaudissements.

Surprises maritimes et aériennes

Le membre d'honneur Richard Schilliger, considérant que le voyage pouvait être également instructif, captura l'assemblée par un récit intéressant de la première station de dirigeables en Suisse et du barrage prévu au « nez » du Bürgenstock, afin de protéger l'accès au réduit lors de la deuxième guerre mondiale. Richard a grandi aux abords du lac des Quatre-Cantons dont il connaît les moindres recoins. Peu avant le rétrécissement du lac, apparurent deux vedettes militaires P-80 qui escortèrent le « Spirit of Lucerne ». L'évolution rapide de ces bateaux de guerre impressionna les vétérans qui se sentaient ainsi protégés d'une agression virtuelle. Puis, bien en dessus du bateau, apparut un aéronef très spécial, l'autogyre : HB- ETJ piloté par son constructeur Sascha Sandi qui avait décollé de Kägiswil. A bord, se trouvait également le photographe Niklaus von Rotz chargé de prendre des photos aériennes du bateau des vétérans.

Ensuite l'équipage d'un hélicoptère Super Puma vint saluer les anciens



Foto: Niklaus von Rotz

Faisant le tour du bateau à basse altitude, il réjouit les participants montés sur le pont supérieur pour l'admirer. La conclusion du show aérien fut apportée par Fredy Prachoin qui effectua habilement quelques passages avec un Pilatus PC-7

Mk II. Les croisiéristes eurent de la peine à savourer pleinement les délices des menus servis à bord de par l'enthousiasme provoqué par l'abondance des événements maritimes et aériens. Avant d'avoir pu réaliser cet état de fait, trois heures de croisière s'étaient écoulées et le débarcadère

du KKL était à nouveau en vue.

Tout le monde a convenu que Louis Hammer s'était, une fois de plus, surpassé avec une organisation « hammerienne » de cette excursion d'automne . Les surprises annoncées ont été largement à



Rigoler c'est bien pour la santé!

la hauteur des attentes et l'on se réjouit déjà du prochain événement organisé par les Vétérans du Vol à Moteur.



Dank unserer Spende an das Fliegermuseum Dübendorf sind die Motorflugveteranen des AeCS auf dem Walk of Fame des Museums verewigt.

Grâce à notre don au Musée de l'aviation à Dübendorf, le nom des vétérans du vol à moteur est gravé sur le « Walk of Fame » du musée.



Nachrufe

Gaston Monod

*10.07.1928 – †06.08.2015

« *L'amour ce n'est pas se regarder dans les yeux, c'est regarder dans la même direction* »
Antoine de St-Exupéry



Mit Gaston Monod ist ein grosser Förderer und Freund der Fliegerei von uns gegangen. Als langjähriger Arbeitskollege im BAZL (damals noch L+A) habe ich Gaston (dit Tonton) und seine fachlichen Kompetenzen, sowie seine menschlichen

Qualitäten sehr schätzen gelernt.

Gaston war während Jahren auch Präsident und Ehrenpräsident unseres Vereins der Motorflug-Veteranen. (Siehe auch VTR-Bulletin Nr. 13 Mai 2008, auf: http://www.mot-flug-veteranen.ch/flightvtr/181703a28f0f22402/bulletin_13_2008.pdf)

Gaston ist zum letzten Flug gestartet und hinterlässt eine leuchtende fliegerische Karriere. Wir werden Gaston Monod in guter und ehrender Erinnerung behalten.

Armando Bacçalà

Avec Gaston Monod, c'est un ardent défenseur et ami de l'aviation qui nous a quittés.

En tant que collègue de longue date au sein de l'OFAC (à l'époque encore L+A) j'ai beaucoup apprécié Gaston (dit Tonton) ainsi que ses compétences professionnelles et ses qualités humaines.

Gaston a été pendant des années président puis président d'honneur de notre association des Vétérans du vol à moteur. (Voir également le bulletin VTR No 13 de Mai 2008, sur : http://www.mot-flug-veteranen.ch/flightvtr/181703a28f0f22402/bulletin_13_2008.pdf)

Gaston a pris son dernier envol et laisse derrière lui une brillante carrière aéronautique.

Nous garderons de Gaston Monod un bon et respectueux souvenir.

Armando Baccalà



Enrico Ferrero

*03.05.1941 – †04.09.2015



Unser langjähriges Mitglied, Enrico Ferrero, musste uns leider viel zu früh verlassen. Aus gesundheitlichen Gründen war er erst kürzlich gezwungen, von den Motorflug-Veteranen zurückzutreten. Mit ihm hat ein sehr liebenswürdiger Mensch seinen letzten Flug angetreten.

Rico wurde am 3. Mai 1941 in Zürich geboren. 1963 trat Rico nach bestandener Militär-Fliegerschule als Berufspilot ins Überwachungsgeschwader ein.

Von 1967 bis 1971 war Rico Ferrero Pilot der Patrouille Suisse. Als Wingman und als Leader war er ein begeisterter PS-Pilot und konnte dazu beitragen, Zehntausende von Zuschauern zu begeistern.

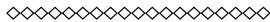
1971 wechselte Rico zur Swissair und durfte bis 1996 als Copilot und als Flugkapitän auf den verschiedensten Flugzeugen die Welt kennen lernen. Er wurde 1996 als Captain MD11 pensioniert.

1982 konnte Rico im Rahmen des Flieger- und Flabmuseums Dübendorf auf die Ju-52 umschulen und flog diese in der verbleibenden Freizeit während 20 Jahren. Von 1996 bis 2002 engagierte sich Rico in der militärischen Pilotenselektion auf PC-7; mit neuen Computerprogrammen half er mit, begeisterte und talentierte Jungpiloten auszusuchen.

2003, als nun definitiv Pensionierter, stellte Rico sein Wissen der Museumsleitung in Dübendorf als Museumsführer zu Verfügung. Er machte diese Tätigkeit mit Freuden; 2009 musste er diese Tätigkeit wegen gesundheitlichen Problemen leider aufgeben.

Rico war ein vorbildlicher Kamerad. Seine Gegenwart wurde in allen Kreisen sehr geschätzt. Er wird uns fehlen, wir werden ihn nicht vergessen.

Peter Thut



Adolf Hasler, *05.07.1913 – †14.06.2015



*Adolf Hasler im Briefing für den P-3-Simulator
mit Instruktor Ruedi Wicki (Dübendorf 2007)*

Mit Adolf Hasler ist unser ältestes noch aktives Mitglied im Aero-Club Schweiz und der Motorflug-Veteranen im Alter von 102 Jahren zu seinem letzten Flug gestartet.

Wir werden Adolf Hasler in guter und ehrenvoller Erinnerung behalten.

Georges-André Zehr,

*02.06.1926 – †20.06.2015



« Une fois que vous avez goûté au vol, vous marcherez à jamais les yeux tournés vers le ciel, car c'est là que vous êtes allés, et c'est là que toujours vous désirez ardemment retourner. »

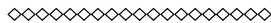
L. da Vinci

In diesem Jahr mussten sich die Motorflug-Veteranen auch von ihrem langjährigen Mitglied Georges-André Zehr für immer verabschieden. Zouzou war über Colombier hinaus in der ganzen Schweiz als Fluglehrer bekannt. Er war mit Gaston Monod freundschaftlich verbunden und hat als Journalist in unserem VTR-Bulletin Nr. 13 Mai 2008 (siehe MFV-Website) eine ausführliche Würdigung über Gaston geschrieben. Die Verdienste von Zouzou werden in der neuenburgischen Aviatik weiterleben.

Wir werden Georges-André Zehr ein ehrendes Andenken bewahren.

Cette année, les Vétérans du vol à moteur devaient aussi prendre congé à jamais de leur membre de longue date Georges-André Zehr. Zouzou était connu au-delà de Colombier dans toute la Suisse pour son activité d'instructeur de vol. Il était lié d'amitié avec Gaston Monod et lui a rendu un hommage détaillé en tant que journaliste dans notre bulletin VTR No 13 de Mai 2008 (voir le site du MFV). Les mérites de Zouzou se perpétueront dans l'aviation neuchâteloise.

Nous garderons de Georges-André Zehr le meilleur des souvenirs.



Laurent Delbrouck

*01.07.1937 – †10.11.2015

Von Laurent Delbrouck haben wir leider kein Bild.

Laurent gehörte auch zum fliegerischen Freundeskreis von Gaston Monod und Georges-André Zehr und war ein weit über Colombier hinaus bekannter Pilot.

Die Motorflug-Veteranen werden Laurent Delbrouck ein ehrendes Andenken bewahren.

Nous n'avons malheureusement pas de photo de Laurent Delbrouck.

Laurent a également appartenu au cercle des amis aéronautiques de Gaston Monod et Georges-André Zehr et était un pilote connu bien au-delà de Colombier.

Les Vétérans du vol à moteur garderont Laurent Delbrouck dans leurs mémoires.

B-ECONOMY

P.P.
CH-3612
Steffisburg



DI E POST 

Zutreffendes dachkreuzen – 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 28, DEC 2015

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 28, DEC 2015

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.