



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



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

Das Wort des Präsidenten Geschätzte Mitglieder



Das Amt des Präsidenten der Motorflugveteranen kann ganz sicher nicht als «Schleudersitz» bezeichnet werden; im Gegenteil.

Das Foto entstand anlässlich unserer diesjährigen Generalversammlung im Museum Clin d'Ailes auf der Airbase Payerne. Die sehr gut besuchte Versammlung war ein voller Erfolg.

5 Mitglieder konnten dank prächtigem Wetter sogar mit dem eigenen Flugzeug anreisen, eine neue Möglichkeit zur zivilen Nutzung des Militärflugplatzes Payerne.

Der grosse und arbeitsintensive Organisations-Aufwand des Vorstandes hat sich wieder einmal gelohnt. So macht Vereinsarbeit Spass!

Der Flugplatzkommandant, Oberst iGst Michael Leuthold, eröffnete auf

originelle Weise sein Referat über die Geschichte und die Zukunft der Airbase indem er zuerst wissen wollte, welche Fragen wir hätten um diese dann im Laufe seines spannenden Referates zu beantworten.

Die Entwicklung von Payerne vom kleinen Ausweich-Flugfeld zur wichtigsten schweizerischen Luftwaffenbasis wurde uns auf eindrückliche Weise vor Augen geführt. Dass auch die F 35-Zukunft hier schon begonnen hat zeigt sich an den enormen Bautätigkeiten.

Die anschliessende Generalversammlung verabschiedete die anstehenden Traktanden ohne Diskussionen. Die vom Vorstand beantragte Beibehaltung der Höhe des Mitgliederbeitrages wurde von einem unserer Revisoren als nicht vorausschauend bezeichnet. Er stellte nach einem eindrücklichen Votum den förmlichen Antrag, der Beitrag sei um Fr. 10.– auf neu Fr. 50.– zu erhöhen.

Nach lebhafter Diskussion wurde dieser Antrag von der Versammlung mehrheitlich angenommen.

Der anschliessende Aperó und das Mittagessen wurde durch eine Überraschung der besonderen Art unterbrochen; eine FA 18 demonstrierte uns

ein eindrückliches und phonstarkes Tiefflugprogramm. Besonders überraschend war die enorme Wendigkeit dieses Kampfflugzeuges. Mitleid hatte ich allerdings mit dem Piloten, der durch die enormen g-Kräfte im Kurvenflug mit Nachbrenner im wahrsten Sinne des Wortes «zusammengestaucht» wurde.

Der Text von Franz Wegmann mit Bildern ist auf unserer Website www.mot-flug-veteranen.ch publiziert.

Unser Ehrenmitglied Beat Neuschwander hat kürzlich wieder ein neues Buch mit dem Titel «Ready to Fight» veröffentlicht über die Geschichte des F-5E Tiger in der Schweizer Luftwaffe; lesenswert! Den Bezugsquellennachweis findet ihr am Schluss des Heftes.

Unser nächster Anlass findet im Herbst auf dem Vierwaldstätter See statt verbunden mit einigen Überraschungen.

Bis dann gute Zeit. Urs Adam

Ein wahrer Diplomat ist ein Mann, der zweimal nachdenkt, bevor er nichts sagt

Sir Winston Churchill
Le mot du timonier
Chers membres

La fonction de président des Vétérans du vol à moteur ne peut certainement pas être qualifiée de « siège éjectable » ; bien au contraire.

La photo a été prise lors de notre assemblée générale de cette année au musée Clin d'Ailes sur la base aérienne de Payerne. L'assemblée, très fréquentée, a été un véritable succès. Grâce à une météo magnifique, 5 membres ont même pu venir avec leur propre avion, une nouvelle possibilité d'utilisation civile de l'aérodrome militaire de Payerne.

Le texte de Franz Wegmann, accompagné de photos, est publié sur notre site Internet

www.mot-flug-veteranen.ch

L'effort d'organisation important et appliqué du comité a une fois de plus porté ses fruits. C'est ainsi que le travail associatif fait plaisir !

Le commandant de la base aérienne, le colonel EMG Michael Leuthold, a ouvert de manière originale son exposé sur l'histoire et l'avenir de la base aérienne en demandant d'abord

quelles étaient nos questions et en y répondant ensuite au cours de son captivant exposé.

L'évolution de Payerne, du petit terrain d'aviation de secours à la base aérienne la plus importante de Suisse, nous a été présentée de manière passionnante. Les énormes activités de construction montrent que l'avenir du F 35 a déjà commencé ici.

L'assemblée générale qui a suivi a adopté sans discussion les points à l'ordre du jour. Le maintien du montant de la cotisation de membre proposé par le comité directeur a été qualifié de non prévoyant par l'un de nos réviseurs. Après une intervention détaillée, il a formellement demandé que la cotisation soit augmentée de 10 francs pour atteindre désormais 50 francs.

Après une discussion animée, cette proposition a été adoptée à la majorité par l'assemblée.

L'apéritif et le repas qui ont suivi ont été interrompus par une surprise d'un genre particulier : un FA 18 nous a fait une démonstration de vol à basse altitude impressionnante et bruyante. L'incroyable maniabilité de cet avion de combat a été particulièrement surprenante. J'ai toutefois eu

un peu de peine pour le pilote qui a été littéralement « écrasé » par les G en virage avec postcombustion.

Notre membre d'honneur Beat Neuenschwander a récemment publié un nouveau livre intitulé « Ready to Fight » sur l'histoire du F-5E Tiger dans les Forces aériennes suisses ; à lire absolument ! Vous trouverez les références à la fin du magazine.

Notre prochaine manifestation

aura lieu en automne sur le lac des Quatre-Cantons et nous réserve quelques belles surprises.

A bientôt pour de bons moments.

Urs Adam

Un vrai diplomate est un homme qui réfléchit à deux fois avant de ne rien dire.

Sir Winston Churchill



Im Mirage-Simulator an der GV 2023 im Clin d'Ailes in Payerne

Dans le simulateur du Mirage lors de l'AG 2023 au Clin d'Ailes à Payerne

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser

Seit der letzten Ausgabe des Flight-VTR vom Dezember 2022 hat sich einiges in der Welt zum Positiven bewegt, andererseits bleibt der unsinnige Krieg in der Ukraine noch ohne Lösung.

Auch der «Crash» der CS, welcher Ansehen und Vertrauen in das Währungssystem und den Finanzplatz Schweiz tief erschüttert hat, wird uns noch lange beschäftigen.

Die «Erfindung» der Künstlichen Intelligenz (KI), der letzte Schrei in der Informatik, welcher menschliches Lernen und Denken auf den Computer

überträgt und ihm so Intelligenz verleiht, soll in Zukunft helfen, solche «Pannen» zu vermeiden.

Meines Erachtens wird KI wohl Probleme lösen können, menschliche Gefühle und Intuition werden dabei jedoch fehlen. Die Verantwortung für die Effekte der KI wird, so hoffe ich, noch beim Menschen bleiben.

Das Klima ist nach wie vor Thema Nummer eins, wenn es um Luftfahrtspolitik geht. Das «Bashing» des Luftverkehrs sollte sich jedoch mit der neusten Generation von Flugzeugtreibstoffen beruhigen, sobald diese flächendeckend und weltweit verfügbar sein werden. Die Anstrengungen von Airbus, DLR und Nests, welche ich euch unter dem Titel «Fliegen mit Bio-Abfall» beschreibe, stimmt zumindest zuversichtlich.

Damals, 1919, als sich der Flugplatz Bern noch in Oberlindach befand, wurde die Aviatik noch vor ganz andere Herausforderungen gestellt,

wie der Beitrag von Charles Riesen dokumentiert.

Der Beitrag unseres Mitglieds Hektor Meyer beschreibt, wie er seine Karriere als Linienpilot Asien erlebte. Erstmals wurde ein Mitglied von uns interviewt und wird nun in der neuen Rubrik «Portrait» vorgestellt. Rudi Burgstaller beschreibt sich und seine Tätigkeit darin als aviatischer «Problemsolver». Wer auch sich gerne mit seinem besonderen Lebenslauf oder seinen Erfahrungen unseren Leserinnen und Lesern in dieser Form präsentieren möchte: Anruf genügt!

Eine gute Zeit und genießt den Sommer!

Hans-Peter Graf

Eines Tages wird man offiziell zugeben müssen, dass das, was wir Wirklichkeit getauft haben, eine noch grössere Illusion ist als die Welt des Traumes.

Salvador Dali

Éditorial

Chères lectrices, chers lecteurs

Depuis la dernière édition du Flight-VTR de décembre 2022, certaines choses ont évolué positivement dans le monde. D'un autre côté et tristement, la guerre absurde en Ukraine fait toujours rage et est restée sans solution.

Le « crash » du CS a profondément ébranlé la réputation et la confiance dans le secteur bancaire et la place financière suisse et nous occupera également encore longtemps.

« L'invention » de l'intelligence artificielle, le dernier cri en matière d'informatique, transfère le savoir et la pensée humaine à l'ordinateur et lui confère ainsi une intelligence, devrait permettre d'éviter de telles pannes à l'avenir.

Selon moi, l'IA sera probablement capable de résoudre des problèmes mais les sentiments humains et l'intuition seront absents. La responsabilité des effets de l'IA restera, je l'espère, celle de l'homme.

Le climat reste le sujet numéro un lorsqu'il s'agit de politique aéronautique. Le « bashing » de l'aviation devrait toutefois se calmer avec la dernière génération de carburants aéronautiques,

dès qu'ils seront disponibles à grande échelle et dans le monde entier. Les efforts d'Airbus, DLR et Neste, que je vous décris sous le titre « Voler avec des déchets biologiques », sont encourageants.

A l'époque, en 1919, lorsque l'aérodrome de Berne se trouvait encore à Oberlindach, l'aviation était confrontée à de tout autres défis, comme l'explique l'article de Charles Riesen.

Le papier de notre membre Hektor Meyer décrit comment il a vécu sa carrière de pilote de ligne en Asie. Pour la première fois, un de nos membres a été interviewé et est désormais présenté dans la nouvelle rubrique « Portrait ». Rudi Burgstaller se décrit comme un « Problem solver » dans l'aviation et nous parle de son activité. Si vous aussi, vous souhaitez vous présenter à nos lecteurs sous cette forme, avec votre parcours particulier ou vos expériences, n'hésitez pas à nous appeler !

Passez un bon moment et profitez de l'été !

Hans-Peter Graf

Un jour, il faudra admettre officiellement que ce que nous avons baptisé réalité est une illusion encore plus grande que le monde du rêve.

Salvador Dali



Fliegen mit Bio-Abfall

Nachhaltiger Flugkraftstoff (Sustainable Aircraft Fuel SAF) zeigt die Möglichkeit auf, wie die Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Flugzeugs um bis zu 80 % gesenkt werden können. Aber es gibt noch viel zu lernen über die Auswirkungen der Verwendung von «SAF» in modernen Verkehrsflugzeugen. Genau das untersuchten Airbus und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) im März 2023 mit ihren VOLCAN-Testflügen.

Der speziell modifizierte Falcon 20-Jet des DLR wurde bis auf 100 Meter an den Airbus A321XLR heran- geflogen, um die Abgase der Triebwerke zu messen. Dieser Teil der Kampagne konzentriert sich auf die

Nicht-CO₂-Emissionen der Triebwerke sowie auf die Kondensstreifenbildung. Die Bildung und Langlebigkeit von Kondensstreifen spielt eine zunehmend wichtige Rolle beim Verständnis um die Auswirkungen des Luftverkehrs auf den Klimawandel.

Bei einem 13-stündigen Testflug blieb genügend Zeit für andere Aktivitäten, und Airbus nutzte die Zeit in der Luft, um ein wenig Himmelskunde zu betreiben. Nach 90 Minuten Flugzeit überflog das Flugzeug den Golf von Biskaya und zeichnete ein 500 m breites und 150 m hohes «XLR» in den Himmel. Beeindruckend ist, dass die Airbus-Piloten – im Gegensatz zu fast allen anderen Kunstwerken, die von grossen Transportflugzeugen am Himmel geschaffen wurden – die gesamte

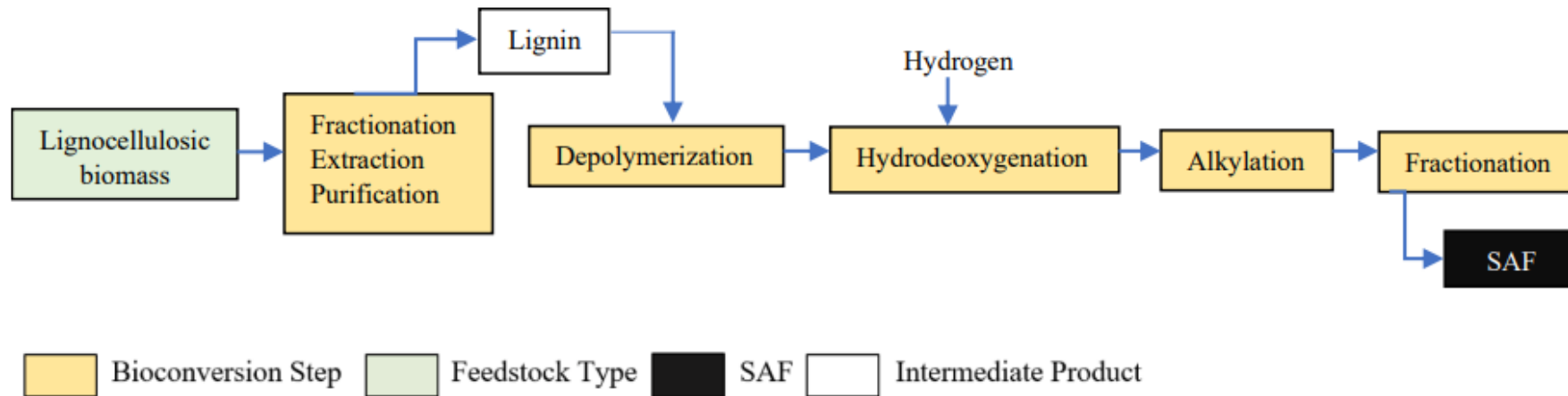


Fig. 4. Lignin to jet fuel production pathway.

Zeichnung manuell geflogen hatten. Das gesamte XLR-Logo wurde in einer Höhe von 27.000 Fuss in etwas mehr als drei Stunden fertiggestellt.

Quelle: Flightradar 24, Neste

Auch die von Umweltaktivisten kritisierten Business-Jets werden nachhaltiger:

Gulfstream fliegt mit dem neuesten Produkt nonstop vom Werk in Savannah, US-Bundesstaat Georgia, zur Messe EBACE nach Genf und stellt dabei immer wieder auch

neue Geschwindigkeitsrekorde auf. In diesem Jahr ist nun der Prototyp der neuen G800 nonstop eingeflogen – und hat dabei nachhaltig hergestelltes Kerosin verwendet, also Sustainable Aviation Fuel (SAF).

SAF kann heute bis zu einem Anteil von 50% verwendet werden.

Details sind auf www.neste.com/products/all-products/saf/production einsehbar.

Quelle: AERO INTERNATIONAL

Voler avec des déchets biologiques

Les carburants durables (Sustainable Aircraft Fuel SAF) pour l'aviation peuvent réduire les émissions sur l'ensemble du cycle de vie de l'avion jusqu'à 80 %. Mais il reste encore beaucoup à apprendre sur les effets de l'utilisation des « SAF » dans les avions à réaction modernes. C'est ce qu'Airbus et le Centre aérospatial allemand (DLR) étudiait en Mars 2023 avec les vols d'essais VOLCAN.

Le Falcon 20 du DLR, spécialement modifié, volait à moins de 100 mètres de l'Airbus A321XLR pour mesurer les gaz d'échappement des moteurs. Cette partie de la campagne s'est concentré sur les émissions non-CO₂ provenant des moteurs ainsi que sur la formation de traînées de condensation.

La formation et la longévité des traînées de condensation jouent un rôle de plus en plus important dans la compréhension des effets de l'aviation sur le changement climatique.



Lors d'un vol d'essai de 13 heures, il y a assez de temps pour d'autres activités et Airbus a profité du temps passé dans les airs pour dessiner dans le ciel.

Après 90 minutes de vol, l'avion a survolé le golfe de Gascogne et a réalisé dans le ciel un « XLR » de 500 m de large et de 150 m de haut. Fait impressionnant, et contrairement à presque toutes les autres œuvres d'art créées par de grands avions de transport, les pilotes d'Airbus ont réalisé l'ensemble du dessin manuellement.

Il a fallu un peu plus de trois heures pour réaliser le logo XLR à 27 000 pieds d'altitude.

Source: Flightradar 24, Neste

Même les jets d'affaires, critiqués par les activistes environnementaux, deviennent plus durables :

Gulfstream effectue des vols sans escale avec son dernier produit depuis l'usine de Savannah, dans l'État américain de Géorgie, jusqu'au salon EBACE à Genève, et établit régulièrement de nouveaux records de vitesse.

Cette année, le prototype du nouveau G800 a effectué un vol sans escale en utilisant du kérosène produit de manière durable, le Sustainable Aviation Fuel (SAF).

Le SAF peut aujourd'hui être utilisé jusqu'à 50%.

Les détails peuvent être consultés sur www.neste.com/products/all-products/saf/production.

Source : AERO INTERNATIONAL

M.F. Shahrir and A. Khanal

Fuel 325 (2022) 124905

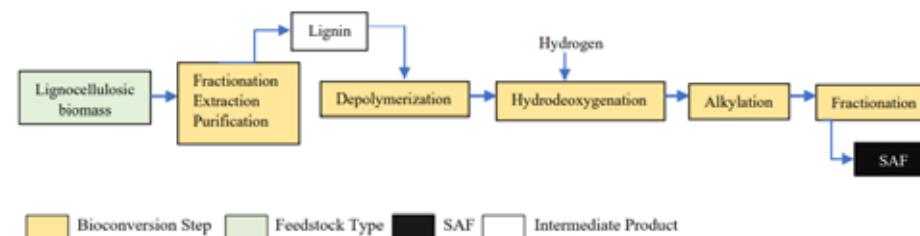


Fig. 4. Lignin to jet fuel production pathway.





Der «Flugplatz» Wintermatt, Oberlindach, in den frühen zwanziger Jahren



Oskar Bider 1913 Bern

Die Geschichte der Berner Luftfahrt

In der Wintermatt bei Oberlindach wurde zwischen 1919 und 1922 ein Flugfeld betrieben. Nachdem ab 8. Januar 1919 eine militärische Luftkurierverbindung vom Militärflugplatz Dübendorf zum Flugplatz Beundenfeld bestanden hatte, wurde sie auf Vorschlag der Oberpostdirektion als öffentliche Flugpost-Verbindung zum Flugplatz Lausanne-La Blécherette verlängert.

Doch bereits am 28. März 1919 musste der Betrieb wegen der gefährlichen Startbedingungen eingestellt werden. Bei der Suche nach einer neuen Start-und-Lande-Bahn wurde als Landungsplatz das Gelände bei Kirchlindach-Oberlindach vorgeschlagen, das dem Cheffluglehrer Oberleutnant Oskar Bider

bestens bekannt war. Er hatte dort im Herbstmanöver, am 10. September 1913, bei einem Nachtflug eine Notlandung mit der privaten Blériot XI glücklich überlebt.

Der Pachtvertrag mit dem Landbesitzer der Wiesen wurde für einen Zins von jährlich Fr. 17.– abgeschlossen, und am 30. April 1919 startete nach mehreren Probeflügen mit einer Häfeli DH-3 der erste Flug mit Postsendungen nach Lausanne-Blécherette.

Das Projekt war von Beginn an nicht rentabel und musste trotz des Angebots für Passagierflüge auf 1. November 1919 eingestellt werden. Walter Mittelholzer übernahm darauf den Flugplatz-Betrieb mit einer privaten Firma und bot Passagierflüge und Spezialtransporte an.

Wegen der zu der Zeit grassierenden Maul- und Klauenseuche konnte der für 1920 geplante «Berner Flugtag» nicht stattfinden und auch Rundflüge über das Emmental wurden verboten. Damit war das Ende des

L'histoire de l'aviation bernoise

Un terrain d'aviation a été exploité entre 1919 et 1922 à Wintermatt, près d'Oberlindach. après qu'une liaison de courrier aérien militaire soit activée à partir du 8 janvier 1919 entre l'aérodrome militaire de Dübendorf et l'aérodrome de Beundenfeld. Sur proposition de la Direction générale de la Poste, elle a été prolongée en tant que liaison de courrier aérien public jusqu'à l'aérodrome de Lausanne-Blécherette.

Oberlindacher Flugplatzes besiegelt. Der bereits gebaute Hangar wurde abgebrochen und nach Dübendorf verfrachtet, der Bauer pflügte das Feld um.

Die Alpar wurde 1916 gegründet, das heutige Belpmoos 1929 eröffnet.

1954 plante man einen Kontinental-flughafen Bern-Nord zwischen Oberlindach und Herrenschwanden. Der heftige Widerstand der Bevölkerung veranlasste den Grossen Rat des Kantons Bern zur definitiven Aufgabe des Projekts per 20. September 1972.

Quellen: Charles Riesen, Wikipedia

Toutefois, dès le 28 mars 1919, l'exploitation a dû être interrompue en raison des conditions de décollage dangereuses. Lors de la recherche d'une nouvelle piste d'atterrissage et de décollage, le terrain près de Kirchlindach-Oberlindach a été proposé. Il était bien connu par le lieutenant Oskar Bider, chef instructeur de vol. En effet, ce dernier y avait survécu après un atterrissage forcé avec son Blériot XI privé, lors d'un vol de nuit, dans le cadre d'une manœuvre d'automne, le 10 septembre 1913.

Le contrat de location avec le propriétaire des prairies a été conclu contre un intérêt de 17 francs par an. Le 30 avril 1919, après plusieurs vols d'essai avec un Häfeli DH-3, le premier vol avec des envois postaux à destination de Lausanne-Blécherette a décollé.

Dès le début, le projet ne fut pas rentable. Il a été finalement abandonné le 1er novembre 1919, malgré l'offre de vols passagers. Walter Mittelholzer reprit alors l'exploitation de l'aérodrome avec une entreprise privée et proposa des vols de passagers et des transports spéciaux.

En raison de la fièvre aphteuse qui sévissait à l'époque, le « Berner Flugtag » prévu en 1920 n'a pas pu avoir

lieu et les vols touristiques au-dessus de l'Emmental ont également été interdits. La fin de l'aérodrome d'Oberlindach était ainsi scellée. Le hangar déjà construit a été démolit et expédié à Dübendorf et le paysan a repris possession de son champ.

L'Alpar a été fondée en 1916 et l'aéroport du Belpmoos a ouvert en 1926. En 1954 on planifiait un aéroport continental Berne-Nord entre Oberlindach et Herrenschwanden. La forte opposition de la population a incité le Grand Conseil du canton de Berne à abandonner définitivement le projet le 20 septembre 1972.

Sources : Charles Riesen, Wikipedia



Oskar Bider 1913 à Berne

Fuji-San Arrival

Hans-Peter Graf, mein Freund und Mentor, fragte mich, ob ich eine kleine Story aus meinem langen Fliegerleben schreiben würde. Dazu ein paar einführende Worte. Ich bin (optimistisch gezählt) 64 Jahre alt und habe meinen Erstflug im Rahmen eines FVS-Kurses auf dem Möösl 1977 absolviert. 1985 ging es dann richtig los. Crossair bis 1991, dann TEA Switzerland bis 1998 anschliessend auf nach Taiwan.

Nach fast sieben ermüdenden Jahren auf der Langstrecke (B747F) zog ich schlussendlich mit meiner Taiwanesischen Familie 2005 nach Japan.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte Japan für mich nicht wirklich existiert.

Erst bei einem kurzen Flug von Taipei nach Sapporo bekam ich einen ersten Eindruck. Während einer kurzen Pause am Boden nutze ich die Gelegenheit, um kurz durch das Fingerdock in den Terminal zu gehen. Da fiel mir etwas auf: die Rolltreppe! Geräuschlos. Dazu muss ich erklären, dass in Taiwan eigentlich nichts Geräuschlos ist. Ich liebe Taiwan, aber alles dort ist laut. Die Menschen, der Verkehr und eben auch die Rolltreppen. Da stand ich also nun am

Füsse dieser Rolltreppe in Japan und war einfach nur beeindruckt. Natürlich wusste ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht, dass ich ein paar Jahre später nach Japan ziehen würde.

Irgendwann im 2005 war es dann soweit. Ich fand einen Job bei einer Airline von der ich noch nie gehört hatte, auf einer Insel von der ich noch nie gehört hatte und in einer Stadt von der ich ohnehin noch nie gehört hatte.

Die Airline hiess Skynet Asia Airlines, war ziemlich neu und verfügte über 5 oder 6 angealterte B737-400, welche in einer Mischung aus Zirkus und Südsee bemalt waren.

Die Insel heisst Kiushu und ist die südlichste der japanischen Hauptinseln, die Stadt heisst Miyazaki. Kiushu ist in etwa gleich gross wie die Schweiz hat jedoch rund doppelt so viele Einwohner. Miyazaki ist etwa so gross wie eine mittlere Schweizer Stadt und liegt an der südöstlichen Pazifikküste von Kiushu. Das Klima dort ist subtropisch, mit schwülwarmen Sommern und kühlen, jedoch nicht kalten Wintern.

Eingestellt wurde ich durch eine Pilotenagentur. Die Agentur gehörte einem älteren, Japan-Amerikaner

mit dem schönen Namen Fred Hagihara. Wir waren eine kleine Gruppe von neuen Piloten. Neben mir waren noch Roy und Neil, zwei Filipinos, Jerry, ein Mexikaner, und mein späterer Simulator Partner Vodrick. Vodrick kam auch von einem Ort von dem ich noch nie gehört hatte, der Insel Nauru. Wir wurden von Fred auf dem Flughafen von Tokio Narita abgeholt und nach Tokio Haneda gebracht. Dort bezogen wir ein Hotel für eine Nacht. Das Hotel heisst Toyoko Inn und gehört zu einer riesigen japanischen Hotelkette. Die Zimmer sind sehr, sehr klein, die Betten sehr hart und die Wände sehr dünn. Die Preise jedoch sehr günstig. Alles ist typisch Japanisch blitz-blank sauber und gut organisiert.

Von meiner Zeit auf der Langstrecke hatte ich mich an die riesigen amerikanischen Hotelzimmer mit den viel zu weichen Betten und den Unmengen von Kissen gewöhnt. Was für ein Schock!

Wie konnte man in so einem kleinen Zimmer leben? Ich war nahe daran nach Hause zurückzukehren! Glücklicherweise tat ich es nicht. Damals ahnte ich noch nicht, dass ich in genau diesem Hotel noch hunderte von Nächten verbringen würde...

Am nächsten Morgen flogen wir mit Skynet nach Miyazaki. Miyazaki Airport ist ein kleiner Regionalflughafen mit 2.5km Piste, einer ILS in eine und einem Circling-Approach in die andere Richtung. Circlings in Japan sind (oder waren es damals) eng und tief. Ich erinnere mich gut an dieses Circling in Miyazaki: ILS 27, break-off to the right, dann entlang dem Oyodo River bis zu einem Haus mit der herzförmigen Leuchtreklame auf dem Dach, von dort links drehen und gleichzeitig absinken. Meistens mit viel Rückenwind und in strömendem Regen. Bevor ich das tun konnte und durfte musste ich natürlich noch ins Training. Trainings in Japan dauern lange, sehr lange.

Zuerst ging es mit Theorie los. Ob schon wir alle B737 Erfahrung hatten, mussten wir den ganzen Type Rating Kurs durchlaufen. Dazu kamen noch Air Law, Radio Law und all die firmeninternen Verfahren. Das dauerte ein paar Monate. Danach ging es für das Simulator Training nach Neuseeland.

Auch das Simulator Training war aufwendig, jedoch ziemlich entspannt, mit genügend Zeit um mit meiner Familie die Gegend um Auckland zu erkunden. Neuseeland ist eine Reise wert! Nach gefühlt endlosem Training war es endlich soweit und ich



die JA737F auf dem Flughafen Tokio Haneda

durfte, zum ersten Mal in den Himmel Japans abheben.

Mein erster Linieneinführungsflug war von Miyazaki (RJFM) nach Tokio Haneda (RJTT). Das Flugzeug eine B737-400 mit der Immatriculation JA737F.

Tokio hat zwei grosse Flughäfen. Narita, der vorwiegend internationale Flughafen und Haneda der vorwiegend regionale Flughafen. Haneda ist wesentlich grösser und liegt näher am Stadtzentrum.

Almost good

In Japan legen sich die Leute nicht gerne fest. Hier bei uns neigt man

eher dazu Dinge zu behaupten, auch wenn man sie eigentlich nicht richtig versteht. Ein Japaner tut das selten. Zum ersten Mal ist mir das bei meinem allerersten Simulator Check mit einem japanischen JCAB-Experten aufgefallen (JCAB = Japan Civil Aviation Bureau = Japanisches BAZL).

Der Herr war ein älterer Gentleman. Er war nervöser als ich, weil er einen Ausländer checken musste und das auch noch in Englisch. Der Check verlief gut. Ich war damals schon ziemlich erfahren mit rund 10'000 Stunden und unzähligen Checks in meinem Logbuch. Daher konnte ich einigermaßen beurteilen, wie es gelaufen war. Beim Debriefing sagte er sinngemäss:

«Captain, it was almost good». Ich sah ihn lächelnd an, dann musste auch er lachen und sagte «it was good».

Dabei fiel mir auf, dass die Japaner das Wort «almost» sehr oft gebrauchen. Über die Jahre hat sich dieses Wort auch in meinem Wortschatz eingestrichelt, wenn auch normalerweise begleitet von einem Augenzwinkern. Ein Beispiel sind die «Ride Reports» der Japanischen Kollegen. Auf die Frage der ATC bezüglich Turbulenzen antworten wir «Westler» normalerweise mit «it's smooth» oder «Moderate turbulence» etc. Ein Japaner sagt meistens «almost smooth» oder «almost moderate turbulence».

Für mich ist das ein Beispiel dafür, wie man in dieser Kultur dem Andern Raum lässt für seine eigene Interpretationen.

Ein paar Jahre später, als Line Training Captain hatte ich das Vergnügen F/O

Takumi durch sein Upgrade Training zu begleiten. Später wechselte er zu Emirates. Grossartiger Typ.

To be continued ...

Hektor Meyer

**Anmerkung der Redaktion:
Hektor Meyer betreibt heute
das «Aviator's Bistro» am
Flugplatz Thun.**



Arrivée Fuji-San

Hans-Peter Graf, mon ami et conseiller, m'a demandé d'écrire une petite histoire sur ma longue vie d'aviateur. Voici quelques mots d'introduction. J'ai 64 ans (en comptant de manière optimiste) et j'ai effectué mon premier vol dans le cadre d'un cours FSR sur le « Möösli »

en 1977. C'est en 1985 que tout a vraiment commencé. Crossair jusqu'en 1991, puis TEA Switzerland jusqu'en 1998, avant de partir pour le Taiwan.

Après presque sept années fatigantes sur le long-courrier (B747F), j'ai finalement déménagé au Japon avec ma famille taïwanaise en 2005.

Jusqu'à ce moment-là, le Japon n'avait pas vraiment existé pour moi.

Ce n'est que lors d'un court vol de Taipei à Sapporo que j'ai eu une première impression. Lors d'une courte pause au sol, j'ai profité de l'occasion pour passer brièvement par le dock et entrer dans le terminal. C'est là que j'ai remarqué quelque chose : Un escalier mécanique... silencieux ! Je dois préciser qu'à Taiwan, rien n'est vraiment silencieux. J'adore Taïwan, mais tout y est bruyant. Les gens, la circulation et aussi les escaliers mécaniques. J'étais donc là, au pied de cet escalier mécanique au Japon et j'étais tout simplement impressionné. Bien sûr, je ne savais pas encore à ce moment-là que j'allais m'installer dans ce pays quelques années plus tard.

C'est en 2005 que cela s'est produit. J'ai trouvé un emploi dans une compagnie aérienne dont je n'avais jamais entendu parler, sur une île dont je n'avais jamais entendu parler et dans une ville dont je n'avais de toute façon jamais entendu parler.

La compagnie aérienne s'appelait Skynet Asia Airlines, elle était assez récente et disposait de 5 ou 6 B737-400 un peu vieillis, peints dans un mélange de cirque et de mer du Sud.

L'île s'appelle Kiushu et est la plus méridionale des principales îles japonaises, la ville s'appelle Miyazaki. Kiushu est à peu près de la même taille que la Suisse, mais compte environ deux fois plus d'habitants. Miyazaki est à peu près de la taille d'une ville suisse moyenne et se situe sur la côte Pacifique sud-est de Kiushu. Le climat y est subtropical, avec des étés chauds et humides et des hivers frais mais pas froids.

J'ai été recruté par une agence de pilotes. L'agence appartenait à un Nippo-Américain d'un certain âge qui portait le beau nom de Fred Hagihara. Nous étions un petit groupe de nouveaux pilotes. En plus de moi, il y avait Roy et Neil, deux Philippins, Jerry, un Mexicain, et mon futur partenaire de simulateur, Vodrick. Vodrick venait également d'un endroit dont je n'avais jamais entendu parler, l'île de Nauru. Fred est venu nous chercher à l'aéroport de Tokyo Narita et nous a emmenés à Tokyo Haneda. Là, nous nous sommes installés dans un hôtel pour une nuit. L'hôtel s'appelle ToyokoInn et fait partie d'une énorme chaîne d'hôtels japonaise. Les chambres sont minuscules, les lits très durs et les murs très minces. Mais les prix sont très abordables. Tout est typiquement japonais, propre et bien organisé.

Lors de mon séjour sur le long-courrier, je m'étais habitué aux immenses chambres d'hôtel américaines avec des lits beaucoup trop mous et des tonnes d'oreillers. Quel choc !

Comment pouvait-on vivre dans une chambre aussi petite ? J'étais à deux doigts de rentrer chez moi ! Heureusement, je ne l'ai pas fait. Je ne me doutais pas à l'époque que je passerais encore des centaines de nuits dans cet hôtel précis...

Le lendemain matin, nous avons pris l'avion avec Skynet pour Miyazaki. L'aéroport de Miyazaki est un petit aéroport régional avec 2,5 km de piste, un ILS dans un sens et un circuit dans l'autre. Les circlings au Japon sont (ou étaient à l'époque) étroits et à basse altitude. Je me souviens bien de ce circling à Miyazaki : ILS 27, break-off to the right, puis le long de la rivière Oyodo jusqu'à une maison avec une enseigne lumineuse en forme de cœur sur le toit, de là tourner à gauche et descendre en même temps. La plupart du temps avec beaucoup de vent arrière et sous une pluie battante. Avant de pouvoir le faire et d'en avoir le droit, je devais bien sûr encore m'entraîner. Au Japon, les entraînements sont longs, très longs. Nous avons commencé par la théorie. Bien que nous ayons tous de l'expérience avec les B737, nous avons dû

suivre tout le cours de qualification de type. Il y avait aussi la loi sur la navigation aérienne, la loi sur la radio et toutes les procédures internes à l'entreprise. Cela a duré quelques mois. Ensuite, nous sommes partis en Nouvelle-Zélande pour la formation sur simulateur. La formation sur simulateur a également été laborieuse, mais plutôt détendue, avec suffisamment de temps pour explorer la région d'Auckland avec ma famille. La Nouvelle-Zélande vaut vraiment le détour ! Après un entraînement qui m'a semblé interminable, j'ai enfin pu décoller pour la première fois dans le ciel du Japon.

Mon premier vol d'introduction à la ligne était de Miyazaki (RJFM) à Tokyo Haneda (RJTT). L'avion était un B737-400 immatriculé JA737F.



le JA737F à l'aéroport de Tokyo Haneda)

Tokyo possède deux grands aéroports. Narita, l'aéroport principalement international, et Haneda, l'aéroport principalement régional. Haneda est beaucoup plus grand et plus proche du centre-ville.

« Almost good »

Au Japon, les gens n'aiment pas s'engager. Chez nous, on a plutôt tendance à affirmer des choses, même si on ne les comprend pas vraiment. Un Japonais le fait rarement. Je l'ai remarqué pour la première fois lors de mon tout premier contrôle sur simulateur avec un expert japonais du JCAB (JCAB = Japan Civil Aviation Bureau = OFAC japonais).

Ce monsieur était un gentleman d'un certain âge. Il était plus nerveux que moi parce qu'il s'agissait de contrôler un étranger, et en plus en anglais. Le contrôle s'est bien passé. J'étais déjà assez expérimenté à l'époque, avec environ 10 000 heures et d'innombrables contrôles dans mon carnet de bord. Je pouvais donc juger dans une certaine mesure comment cela s'était passé. Lors du débriefing, il a dit en substance : « Captain, it was almost good ». Je l'ai regardé en souriant, puis il a ri lui aussi et a dit « it was good ».

J'ai alors remarqué que les Japonais utilisent très souvent le mot « almost ». Au fil des années, ce mot s'est également installé dans mon vocabulaire, même s'il

est généralement accompagné d'un clin d'œil. Les « Ride Reports » de nos collègues japonais en sont un bel exemple. Lorsque l'ATC pose une question sur les turbulences, nous, les « Occidentaux », répondons généralement « It's smooth » ou « Moderate turbulence », etc. Un Japonais répond généralement « almost smooth » ou « almost moderate turbulence ».

Pour moi, c'est un exemple de la manière dont, dans cette culture, on laisse à l'autre la place de faire sa propre interprétation.

Quelques années plus tard, en tant que capitaine de la formation en ligne, j'ai eu le plaisir d'accompagner F/O Takumi dans sa formation de mise à niveau. Plus tard, il a rejoint Emirates. Un type formidable.

To be continued...

Hektor Meyer

Note de la rédaction :
Hektor Meyer gère aujourd'hui le « Aviator's Bistro » à l'aérodrome de Thoune.



Mitglieder- Portrait

Rudolf (Rudi) Burgstaller, Schaffhausen, Gründer & Inhaber von



Als Berufsbezeichnung könnte man ihn als APS, Aeroplane Problem Solver bezeichnen.

Ein Geschäft, bei dem Verträge auch mal per Handschlag besiegelt werden.

Was ist dein beruflicher Background?

- Elektromechaniker, höhere Fachschule für Elektrotechnik, Betriebswirtschaft im Nach- Diplom Studium. Weiterbildung im Qualitätswesen, u.a. EFQM & ISO, technischer Pilot
- Swissair Technik Engineering (ATA), Mc Donnell-Douglas, Airbus, Honeywell, Sextant
- Technischer Leiter einer grossen Schweizer Flugschule mit Flottenbetreuung, Unterhalt, Zertifizierung von Flugsimulatoren (SFTD), Instruktion, Unternehmenszertifizierung nach EASA.
- Verschiedene Mandate aus dem aviatischen Umfeld, u.a. Flugplatzleitung, Ferry-Pilot, Aufbau von Q-Systemen, techn. Lösungssuche,

Vitalisierung einer FTO nach Insolvenz.

Was ist das Geschäfts-Modell der Firma «Wingscout»?

Die Kernkompetenz ist die Lösungssuche für «gestrandete Projekte». Kauf und Verkauf von Flugzeugteilen oder auch ganzen Flugzeugen, auch von solchen, welche beschädigt oder sonst nicht mehr flugtauglich sind und seit Jahren am Boden rumstehen, jedoch noch fliegen könnten, deren Instandstellung zu attraktiven Rahmenbedingungen und/oder Verkauf nach Wiederinbetriebnahme. Die Basis dazu ist ein ausgedehntes aviatisches EU-Netzwerk, welches sich weltweit entwickelt.

Zum Beispiel?

- Für das Theater Basel eine AN2 besorgt, im Theater aufgehängt von der Decke als Kulisse genutzt, nach Aufführungsschluss wieder veräussert.
- Vielseitige Lösungssuche für nicht fertiggestellte oder beschädigte Luftfahrzeuge mit EU-Partnern; Blech, Hagelschäden, Interior, Avionik, Retrofit, Motoren etc.
- Für einen Aviatiker erster Stunde ein Käufer (Museum in CZ-Prag) für sein sorgfältig restauriertes Schmuckstück gefunden; «Praga Baby».

- Aufbau von techn. Kursen für den Verein www.go-tec.ch zur Förderung von MINT- Berufen (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik).
- Beschaffung von aviatischem Equipment & aller Bewilligungen für Kinofilme.
- Umfangreiches PC6 Projekt mit Retrofit, Umbau von Avionik, Bemalung etc.
- Repatriierung eines Business Jets aus dem afrikanischen Raum für eine grosse Luftfahrtversicherung unter Einbezug der



Rudi Burgstaller vor dem Munot an seinem Wohnort in Schaffhausen

Schweizer Botschaft sowie lokalen Luftfahrtunternehmen.

- Expertisen auf Mandatsbasis, punktuelle kurz- & mittelfristige Engagements, je nach Bedarf der betroffenen Unternehmen

Gibt es besondere, geschäftliche Highlights?

Ja! Innerhalb von wenigen Wochen konnte ich eine wunderschöne C180 mit Snow-Skids im Netzwerk nach Österreich verkaufen & kurz darauf dieselbe Maschine dann wieder weiter nach Deutschland!

Was sind deine Erkenntnisse?

Dass langjährige Erfahrung in der Aviatik nicht durch vergleichsweise kurze Hochschulstudien aufzuwiegen sind – was ein Kompliment an die erfahrene Berufsgilde darstellt.

Was sind deine Zukunftspläne?

Meine Zukunft sehe ich weiterhin in der Pflege des aviatischen Netzwerkes. Meine breite berufliche Erfahrung an Hochschulen zu platzieren, und für angehende aviatische Fachleute zugänglich zu machen.

Wir danken dir für das Gespräch und wünschen dir viele geschäftliche Highlights.

Interviewer:
Urs Adam und Hans-Peter Graf

Portrait de membres

Rudolf (Rudi) Burgstaller, Schaffhouse, fondateur & propriétaire de



Comme titre professionnel, on pourrait le qualifier d'APS, Aeroplane Problem Solver.

Un métier où les contrats sont parfois scellés par une simple poignée de main.

Quel est ton parcours professionnel ?

- Électromécanicien, école professionnelle supérieure d'électrotechnique, études post-diplôme en gestion d'entreprise. Formation continue dans le domaine de la qualité, entre autres EFQM & ISO, pilote technique.
- Ingénierie technique Swissair (ATA), Mc Donnell-Douglas, Airbus, Honeywell, Sextant
- Directeur technique d'une grande école de pilotage suisse avec suivi de la flotte, entretien, certification de simulateurs de vol (SFTD), instruction, certification d'entreprise selon l'EASA.
- Divers mandats dans le domaine de l'aviation, entre autres direction

d'aérodrome, pilote de ferry, mise en place de systèmes Q, recherche de solutions techniques, revitalisation d'une FTO après une faillite.

Quel est le modèle commercial de la société « Wingscout » ?

La compétence principale est la recherche de solutions pour des « projets échoués ». Achat et vente de pièces d'avion ou d'avions entiers. Y compris ceux qui sont endommagés, qui ne sont plus en état de voler où qui sont cloués au sol depuis des années mais qui pourraient encore voler, remise en état à des conditions générales intéressantes et/ou vente après la remise en service. La base pour cela est un vaste réseau aéronautique européen qui se développe dans le monde entier.

Par exemple ?

- Obtention d'un AN2 pour le théâtre de Bâle, accroché au plafond et utilisé comme décor, revendu après la fin de la représentation.
- Recherche de solutions variées pour des aéronefs non terminés ou endommagés avec des partenaires de l'UE ; tôle, dommages dus à la grêle, intérieur, avionique, retrofit, moteurs, etc.
- Pour un aviateur de la première heure, recherche d'un acheteur (musée de CZ-Prague) pour son

bijou soigneusement restauré ; « Praga Baby ».

- Mise en place de cours techniques pour l'association www.go-tec.ch pour la promotion des professions MINT (mathématiques, informatique, sciences naturelles et technique).
- Acquisition d'équipements aéronautiques et de toutes les autorisations pour les films de cinéma.
- Vaste projet PC6 avec retrofit, transformation de l'avionique, peinture, etc.
- Rapatriement d'un jet d'affaires de la région africaine pour une grande compagnie d'assurance aérienne, avec la participation de l'ambassade suisse et des compagnies aériennes locales.
- Expertises sur mandat, engagements ponctuels à court et moyen terme, selon les besoins des entreprises concernées.

Y a-t-il des temps forts commerciaux particuliers ?

Oui ! En l'espace de quelques semaines, j'ai pu vendre un magnifique C180 avec des Snow-Skids vers l'Autriche et peu de temps après, le même appareil a été revendu à nouveau vers l'Allemagne !

Quelles sont tes conclusions ?

Les longues années d'expérience dans

l'aviation ne peuvent pas être compensées par des études dans les Hautes Écoles. C'est un compliment envers la confrérie professionnelle expérimentée.

Quels sont tes projets d'avenir ?

Je vois mon avenir dans l'entretien du réseau aéronautique. Placer ma vaste expérience professionnelle dans les hautes écoles et la rendre accessible aux futurs professionnels de l'aviation.

Nous te remercions pour cet entretien et te souhaitons de nombreux moments forts dans le domaine des affaires.

Interviewé par
Urs Adam et Hans-Peter Graf



Rudi Burgstaller devant le Munoth à son domicile Schaffhouse

Last Flight Last Destination



Nekrolog Hans Versell

31.10.1930 –
1.3.2023 †

Mit grosser Trauer haben wir vom Tod unseres Fliegerkameraden Hans Versell erfahren

Hans Versell's beeindruckende aviatische Laufbahn begann in den 1950er-Jahren als Verkehrspilot bei der Arab Airways (Jerusalem Ltd) im Linien- und Charterbetrieb im Mittleren Osten. Zurück in der Schweiz folgten Tätigkeiten als Fluglehrer (FVS). Hans war auch massgeblich an Repatriierungsflügen der REGA beteiligt und flog dabei die Piaggio P-166.

In den 1960er- Jahren wirkte Hans neben der B/IFR-Fluglehrertätigkeit als Langstreckenpilot auf DC-4 und DC-6B bei der BALAIR.

Hans Versell war während 26 Jahren als Luftfahrtexperte für PP, B und Linienpiloten beim L+A / BAZL tätig,

wobei er zwischendurch als PIC die DC-3 der UNTSO (Unated Nations Truce Supervision) flog.

Ende 1992 trat Hans Versell in Pension und beendete seine fliegerischen Aktivitäten.

(Auszug Cockpit)

C'est avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de notre camarade pilote Hans Versell

L'impressionnante carrière aéronautique de Hans Versell a débuté dans les années 1950 en tant que pilote de ligne chez Arab Airways (Jerusalem Ltd) pour des vols réguliers et charters au Moyen-Orient. De retour en Suisse, il a ensuite travaillé comme instructeur de vol (FVS). Hans a également participé de manière déterminante aux vols de rapatriement de la REAGA, aux commandes du Piaggio P-166.

Dans les années 1960, Hans a travaillé comme pilote long-courrier sur DC-4 et DC-6B chez BALAIR, en plus de son activité d'instructeur de vol B/IFR.

Hans Versell a travaillé pendant 26 ans comme expert aéronautique



Peter Thut mit Hans Versell vor der DC-3

pour les pilotes PP, B et de ligne auprès de L+A / OFAC, tout en pilotant entre-temps le DC-3 de l'UNTSO (Unated Nations Truce Supervision) en tant que commandant.

Fin 1992, Hans Versell a pris sa retraite et mis fin à ses activités aéronautiques.

(Extrait du Cockpit)



Heinz Tschannen

20.05.1930 –
28.12.2022 †

von Charles Riesen

Heinz Tschannens Vater Alfred war in Bern-Belp Mann der ersten Stunde. Er arbeitete seit der Eröffnung des Berner Flughafens 1929 als erster Chefmechaniker und Flugzeugkontrollleur bei der Flugplatzgesellschaft Alpar.

Die Familie wohnte in einer Dienstwohnung über dem Flugzeughangar, so kam Heinz Tschannen von Geburt an hautnah mit der Fliegerei in Berührung. Bereits mit 19 Jahren hatte er das Pilotenbrevet gemacht. Sein Flugbuch umfasst nach der letzten Landung über 2000 Flugstunden und 3657 Landungen, viele davon während seiner Zeit als Rundflugpilot bei der Alpar.

Nach seiner aktiven Pilotenzeit amtierte er engagiert als Airport-Tour-Guide wo er den Besuchern mit seinem Wissen zum Berner Flughafen viel Geschichtliches mitgeben

konnte. Im Jahr 2007 wählte ihn der Berner AeroClub zum Aviatiker des Jahres.

Heinz Tschannen verstarb nach längerem Leiden am 28. Dezember 2022 im Alter von 92 Jahren.

Le père de Heinz Tschannen, Alfred, était un homme de la première heure à Berne-Belp. Dès l'ouverture de l'aéroport de Berne en 1929, il a travaillé comme premier chef mécanicien et contrôleur d'avions pour la société d'aérodrome Alpar.

La famille habitant dans un appartement de fonction au-dessus du hangar à avions, Heinz Tschannen a été en contact direct avec l'aviation dès sa naissance. Il avait déjà obtenu son brevet de pilote à 19 ans.

Après son dernier atterrissage, son carnet de vol compte plus de 2000 heures de vol et 3657 atterrissages, dont beaucoup pendant sa période de pilote de circuit chez Alpar.

Après son activité de pilote, il s'est engagé comme guide touristique de l'aéroport, où il a pu transmettre aux visiteurs de nombreuses informations historiques sur l'aéroport de Berne.



En 2007, l'Aéroclub de Berne l'a élu aviateur de l'année.

Heinz Tschannen est décédé le 28 décembre 2022 à l'âge de 92 ans, après une longue maladie.



Wir heissen unsere Neumitglieder herzlich willkommen!

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux membres !

- | | |
|--------------------------|-----------|
| Christopher Nicca | Gamsen |
| Enzo Matafora | Genève |
| Eric Hauert | Tannay |
| Niklaus Gammeter | Hünibach |
| Christoph Kälin | Zug |
| Ronnie Angst | Gossau ZH |

Humor / humour
Zitate / devis



Verschiebe nicht auf morgen, was nicht auch auf übermorgen verschoben werden kann.

Mark Twain

Aviator's Rules:
Experience is a hard teacher. First comes the test, then the lesson

Tatsachen muss man kennen, bevor man sie verdrehen kann.

Mark Twain

«Ready to Fight»



Der Schweizer Raumschützjäger F-5E Tiger II
Oberst aD Beat Neuenschwander

«Ready to Fight»
168 Seiten, 30x30 cm, rund 270 Fotos
Fr. 110.– (plus Versandkosten)
Bestellung über: www.aeropublications.ch
Lieferung nur gegen Vorauszahlung



wingscout.ch
Wir verkaufen Ihr Flugzeug

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 déménagé: 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 43, Juni 2023

das Bulletin der MFV

FlightVTR 43, Juin 2023

Le bulletin des VVM

Mitglieder werben Mitglieder!

Überzeuge deine Fliegerkolleginnen und Fliegerkollegen von den interessanten Zusammenkünften mit den Motorflug-Veteranen.

Les membres recrutent des membres!

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

Wo finde ich die Motorflug-Veteranen im Internet?

www.mot-flug-veteranen.ch

Sende deine Anregungen und Geschichten an die Redaktion:

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden
E-Mail: hp.graf@gcav.ch

Comment accéder au site VVM sur internet?

www.mot-flug-veteranen.ch

Pour transmettre tes suggestions ou histoires à la rédaction :

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden
e-mail : hp.graf@gcav.ch

Du kannst ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

Tu peux également communiquer tes histoires ou suggestions sur notre site internet.

Danke für deine Mitarbeit.
Übersetzungen: Gilles Buchmüller

*Merci de ta précieuse collaboration.
Traductions : Gilles Buchmüller*