



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



Periodisches Informationsblatt
Bulletin d'information périodique

Das Wort des Präsidenten

Geschätzte Veteraninnen und Veteranen

Ein Klima-Zunami hat die Schweiz überrollt!

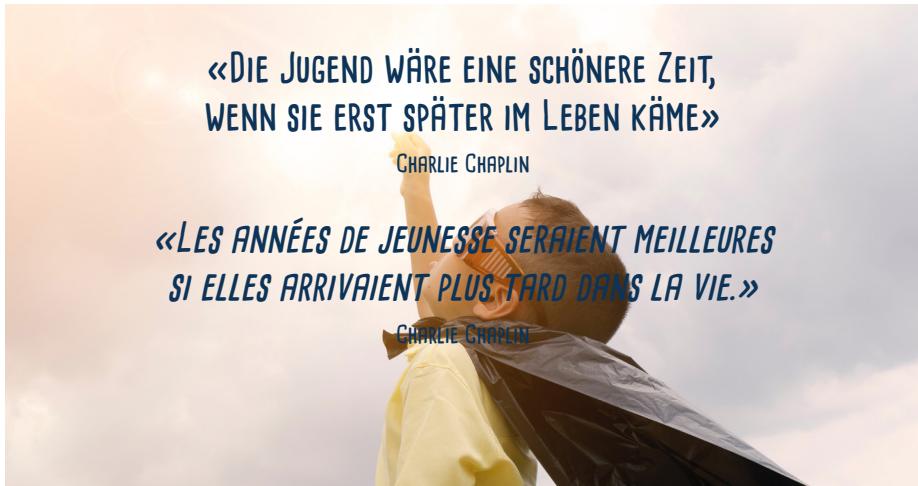
Bei den Wahlen ins Eidgenössische Parlament gab es mit dem Erdrutschsieg der Grünen und den Verlusten der Sozialdemokraten und den Freisinnigen die grössten Verschiebungen seit 1911.

Die Grünen spielen jetzt in der gleichen Liga wie die FDP und die CVP. Als viertstärkste Partei erheben sie nun auch Anspruch auf einen Sitz im Bundesrat.

Gewonnen haben bei dieser Wahl auch die Frauen; es sitzen nun erfreulicherweise so viele Frauen wie noch nie im Parlament. Die Voraussetzungen für einen von den Wählern offenbar gewollten politischen Wandel in der Schweiz hin zu mehr Ökologie wären also gegeben. Schon die nahe Zukunft wird mit der Verabschiedung des CO₂-Gesetzes aufgezeigt, wohin die Reise geht, nämlich direkt an jedes einzelne Portemonnaie, begleitet von obrigkeitlich verordneten Einschränkungen, Verzichten und Verboten.

Ob die grüne Welle dann an der Wand der Realpolitik zerschellen wird?

We will see!



«DIE JUGEND WÄRE EINE SCHÖNERE ZEIT,
WENN SIE ERST SPÄTER IM LEBEN KÄME»

CHARLIE CHAPLIN

«LES ANNÉES DE JEUNESSE SERAIENT MEILLEURES
SI ELLES ARRIVAIENT PLUS TARD DANS LA VIE.»

CHARLIE CHAPLIN



Im Segelflugzeug 1968

Unsere Vereinigung ist ein klassischer «Weisch no»-Club, der mit seinen Anlässen in erster Linie die Kameradschaft und die Geselligkeit pflegt, daneben unter anderem aber auch mit finanziellen Beiträgen den fliegerischen Nachwuchs fördert, Verbänden, welche die Interessen der Luftfahrt vertreten unterstützt sowie mithilft, das historische Luftfahrt-Erbe mit Beiträgen an die schweizerischen Luftfahrt-Museen in Dübendorf, Altenrhein und Payerne wachzuhalten.

Um diese Aufgaben weiterhin erfüllen zu können, müssen wir auch in unserem Verein für «Nachwuchsförderung» besorgt sein.

Unsere diesjährige gross angelegte Flyer-Aktion mit Reklame auf unseren Flugplätzen hat leider keinen Erfolg gebracht; ausser Spesen nix gewesen! Am besten funktioniert die Nachwuchsförderung immer noch mit der klassischen Mund zu Mund Propaganda; also liebe Veteraninnen und Veteranen: Jedes Mitglied wirbt ein Neues! Anmeldungen können direkt über unsere Webseite mot-flug-veteranen.ch erfolgen.

Das Jahr neigt sich dem Ende zu. Für die kommenden Festtage und den Jahreswechsel wünscht Euch der Vorstand eine lichtvolle Zeit und

einen reibungslosen Rutsch ins neue Jahr.

Wir sehen uns spätestens am Dienstag, den 5. Mai 2020 zur ordentlichen

Generalversammlung im Fliegermuseum Altenrhein wieder.

Bis dahin gute Zeit

Euer Präsident
Urs Adam

Le mot du président

Un Tsunami climatique a envahi la Suisse !

Les élections au Parlement fédéral ont connu les plus grands changements depuis 1911 avec la victoire écrasante des écologistes et les reculés des socialistes et des libéraux-radicaux. Les écologistes sont maintenant dans la même ligue que le PLR et le PDC. Quatrième parti le plus puissant, ils revendiquent désormais également un siège au Conseil fédéral.

Les femmes ont également remporté cette élection ; heureusement, il y a maintenant plus de femmes au parlement que jamais auparavant. Les conditions-cadres d'un changement politique en Suisse vers plus d'énergie, apparemment souhaitées par les électeurs, seraient donc réunies.

Même dans un avenir proche, l'adoption de la loi sur le CO₂ montrera où

le voyage se dirige, c'est-à-dire directement vers chaque porte-monnaie individuel, accompagné de restrictions, renoncations et interdictions imposées par les autorités. La vague écologique se brisera-t-elle alors sur le mur de la politique pratique ?

Nous verrons bien !

Notre association est un club classique «tu te souviens ?», qui cultive avant tout la camaraderie et la convivialité lors de ses manifestations, qui encourage aussi les jeunes pilotes par des contributions financières, soutient des associations qui représentent les intérêts de l'aviation et aide à préserver le patrimoine historique de l'aviation avec des contributions aux musées suisses de l'aviation à Dübendorf, Altenrhein et Payerne.

Afin de pouvoir continuer à remplir ces tâches, nous devons également nous préoccuper de promouvoir la progéniture dans notre association.

Malheureusement, notre campagne de flyers à grande échelle de cette année avec de la publicité sur nos aérodromes n'a pas porté ses fruits. A part les dépenses, rien ne s'est passé !

La progéniture fonctionne encore mieux avec la propagande classique de bouche à oreille ; donc, chers vétérans : chaque membre en recrute un nouveau ! Les inscriptions peuvent se faire directement sur notre site Internet «mot-flug-veteranen.ch». L'année touche à sa fin. Pour les proches festivités le conseil d'adminis-

tration en profite pour vous souhaiter un Joyeux Noël et de bonnes fêtes de fin d'année.

Nous nous retrouverons au plus tard le mardi 5 mai 2020 pour l'Assemblée générale ordinaire au « Fliegermuseum Altenrhein ».

D'ici là, portez-vous bien

*Votre Président
Urs Adam*

Traduction : Gilles Buchmüller

Editorial



Bild: Athen 1979

Liebe fliegende und ehemals fliegende, autofahrende, motorradfahrende, luftreisende, Kreuzfahrt-Schiffsreisen geniessende und mit Öl heizende Kameradinnen und Kameraden.

Wenn wir die aktuelle Diskussion über die menschengemachte Klimaerwärmung verfolgen, müssen wir ein schlechtes Gewissen bekommen. Umso mehr, wenn wir dazu noch ein Handy benutzen und in sozialen Netzwerken aktiv sind; diese verschlingen mit deren Servern Unmengen an klimaschädlicher Energie, dazu noch die Ausbeute seltener Erden in den Minen Afrikas, Asiens und Südamerikas mit der damit einhergehenden Umweltzerstörung.

Glücklicherweise gibt es eine Möglichkeit, unser schlechtes Gewissen zu mindest etwas zu entlasten, wenn wir mit der CO₂-Steuer einen Beitrag

gegen die Klimaerwärmung leisten. Um diese sogenannte Klimakompensation noch zu steigern, haben sich findige Politiker eine neben den neuen CO₂ Abgaben auf Treibstoffe noch eine weitere effiziente «Strafsteuer» ausgedacht: Privatflüge in der Schweiz mit CHF 500.– zu belegen und Flugreisen zu kontingentieren.

Damit ist das Klima gerettet, die private Fliegerei endlich abgeschafft, die Flugplätze umgepflügt, die Autobahnen brauchen nicht mehr ausgebaut zu werden, die intransparenten CO₂-Kassen aber sind prall gefüllt und unser schlechtes Gewissen beruhigt.

Retten wir damit unseren Planeten? Oder geht es, wie immer in der Politik, in erster Linie um Geld, sehr viel Geld?

Als Ausgleich zu den oft bedrückenden News im Blätterwald findet ihr in dieser Ausgabe neben spannenden und erheiternden Erlebnisberichten auch einen kritischen Beitrag von Beat Neuenschwander.

Nun wünsche ich euch, liebe Motorflug-Veteraninnen und Veteranen, im 2020 möglichst viele positive Erlebnisse!

Euer Redaktor
Hans-Peter Graf

Editorial

Chers camarades pilotant ou anciennement pilotant, circulant à voitures ou à motos, voyageant en avion ou naviguant en croisière en plus de chauffer leur maison au mazout.

Si nous suivons le débat actuel sur le réchauffement climatique d'origine humaine, nous devons avoir mauvaise conscience. D'autant plus si nous utilisons également un téléphone portable et que nous som-

mes actifs sur les réseaux sociaux qui dévorent d'énormes quantités d'énergie nuisible au climat avec leurs serveurs, en causant l'exploitation des terres rares dans les mines d'Afrique, d'Asie et d'Amérique du Sud avec en plus la destruction environnementale associée.

Heureusement, il y a moyen d'apaiser, au moins un peu notre mauvaise conscience, si nous contribuons à la lutte contre le réchauffement climatique avec la taxe sur le CO₂.

Afin d'augmenter encore cette soi-disant « compensation climatique », des politiciens ingénieux ont mis au point une nouvelle «taxe de pénalité» efficace, en plus des nouvelles taxes sur le CO₂ sur les carburants : Taxer CHF 500.00 pour les vols privés en Suisse et de fixer des quotas pour les voyages aériens.

Ainsi le climat est sauvé et l'aviation privée est finalement abolie. Les aérodromes sont labourés, la nécessité d'agrandir les autoroutes est supprimées et en revanche les caisses obscures de CO₂ sont pleines à craquer et notre mauvaise conscience est reposée.

Cela sauvera-t-il notre planète ? Ou s'agit-il, comme toujours en politique, principalement d'argent, beaucoup d'argent ?

SNAC Swiss-National-Aerobic-Championship-2019

Die Veranstaltung fand vom 9. bis 14. September 2019 in Bréssaucourt LSZQ statt. Durchgeführt vom Präsidenten des SAA Jérôme Cusin mit seinen motivierten und engagierten Mitarbeitern.

Bevor ich meine ehrenvolle Aufgabe als Guest der MFVS auf dem Flugplatz Bréssaucourt ausführen wollte,

Pour contrebalancer les nouvelles souvent accablantes dans les communiqués de presse, vous trouverez dans ce numéro non seulement des rapports d'expérience passionnantes et exaltantes mais également une contribution critiques de Beat Neunenschwander.

Maintenant, je vous souhaite, chers vétérans du vol à moteur, autant d'expériences positives que possible en 2020 !

Votre rédacteur
Hans-Peter Graf

Traduction : Gilles Buchmüller

meldete ich mich beim mehrfachen Schweizermeister Bruno Müller vom Flugplatz Triengen, um das Programm des «Sportsman» selber zu erleben. Er schaute mich kurz an und fragte mich, ob ich mir sicher bin, dieses Programm mit ihm zu fliegen. Ja, ich will, denn ich wollte wissen, welchen äusseren und inneren Kräften ein Akro-Pilot während seiner Vorführung ausgesetzt ist. Nach einer genauen Besprechung des Programms und einigen Tipps vom Meis-



ter für «leichteres Überleben während des Fluges» bestieg ich die elegante Extra 200. Nachdem ich sämtliche Figuren des Programms «gut» überstanden hatte, flog er noch die «Waschmaschine», eine Figur aus seiner Kategorie. Schweißnass und mit trockener Kehle, stieg ich aus dem Flugapparat und war heilfroh, festen Boden unter den Füßen zu spüren. Obwohl es Mittag gewesen wäre, musste ich ca. 2 Stunden abwarten, bis ich vorsichtig den ersten Bissen hinunterschluckte.

Auf dem Flugplatz Bréssaucourt wurde ich freundlichst in die Familie der Kunstflugakrobaten aufgenommen. Dabei nahm ich die Gelegenheit wahr, mit einigen Piloten über Probleme wie: stets neue Vorschriften, freie Lufträume für Trainings, Durchführen von Veranstaltungen und zunehmend hohe finanzielle Kosten des Kunstfluges, zu diskutieren. Die ganze Woche herrschten beste Wetterbedingungen für Trainings und anschliessendem Wett-

kampf. Die Piloten flogen in dieser Zeit vier neue Programme, die von den Experten vorgegeben wurden.

Vor der Preisverleihung forderte man mich auf, ein paar Worte an die Gesellschaft der Akrobaten zu richten. Ich tat dies gerne im Namen der Motorflug-Veteranen. Das Echo war gross und man schätzt die Präsenz von uns und die Unterstützung für junge Talente, die hart für dieses Ziel arbeiten. Anschliessend durfte ich dem jungen Luca Methfessel den Pokal, die Urkunde und einen kleinen «Zustupf» für weitere Trainingsstunden in der Kategorie «Sportsman» überreichen. (gemäss unseren Statuten unter Art. 2 Zweck)

Er freute sich sehr über unsere Gabe und bedankte sich mehrmals auf Platz und in einem späteren Schreiben an uns Veteranos.

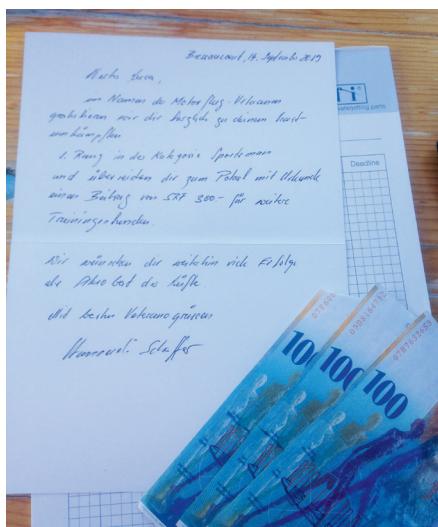
Ich weiss heute, dass nur ein gesunder Körper, mentales Training, fliegerisches Feingefühl, Durchhaltewillen und stetes Training in die vorderste Liga der Flugakrobatik führen kann.

In diesem Sinne rufe ich alle Mitglieder und Angehörige sowie Firmen auf, die jungen Talente zu fördern.

Hansueli Schaffler

SNAC Championnat national suisse de voltige aérienne-2019

L'événement s'est déroulé du 9 au 14 septembre 2019 à Bréssaucourt LSZQ. Organisé par le président de la SAA Jérôme Cusin et ses collaborateurs motivés et engagés.



Avant de vouloir accomplir ma tâche honorable en tant qu'invité des VVM à l'aéroport de Bréssaucourt, j'ai contacté le multiple champion suisse Bruno Müller de l'aéroport de Triengen pour vivre moi-même l'expérience du programme «Sportsman». Il m'a regardé brièvement et m'a demandé si j'étais sûr de vouloir accomplir ce programme avec lui. Oui je le voulais impérativement car

je voulais savoir à quelles forces externes et internes un pilote le voltige est exposé durant sa performance. Après une discussion détaillée du programme et quelques conseils du maître pour «faciliter la survie en vol», j'ai grimpé dans l'élégant Extra 200. Après avoir (sur)vécu à toutes les figures du programme, il a ajouté la «machine à laver», une figure de sa catégorie. Dégoulinant de sueur et avec la gorge sèche, je suis sorti de la machine volante et j'étais heureux de sentir la terre ferme sous mes pieds. Bien qu'il était midi, j'ai dû attendre environ 2 heures avant d'avaler soigneusement la première bouchée.

A l'aérodrome de Bréssaucourt, j'ai été agréablement accepté dans la famille des voltigeurs. J'ai profité de l'occasion pour discuter avec quelques pilotes de problèmes tels que : des nouvelles réglementations permanentes, des espaces aériens libres pour les entraînements, l'organisation d'événements et les coûts financiers de plus en plus élevés de la voltige. Toute la semaine, nous avons profité des meilleures conditions météorologiques pour l'entraînement et la compétition. Pendant cette période, Les pilotes ont performé quatre nouveaux programmes qui ont été spécifiés par les experts

Avant la cérémonie de remise des prix, on m'a demandé de dire quelques mots à la Société de Voltige. J'étais heureux de le faire au nom des Vétérans du Vol à Moteur. Les retours ont été très positifs et ils apprécient notre présence et le soutien apporté aux jeunes talents qui travaillent dur pour atteindre leurs objectifs.

J'ai pu également remettre au jeune Luca Methfessel le trophée, le certificat et un petit «boost» pour des heures de formation continue dans la catégorie «Sportsman». (selon nos statuts art. 2 But)

Il était très heureux de notre cadeau et nous a remerciés plusieurs fois sur place et également ultérieurement par courrier.

Aujourd'hui, je sais que seul un corps sain, un entraînement physique et mental constant ainsi qu'une sensibilité au vol peuvent mener à la première ligue d'acrobatie aérienne.

Dans cette optique, j'appelle tous les membres et parents ainsi que les entreprises à promouvoir les jeunes talents.

Hansueli Schaffer

Traduction: Gilles Buchmüller

Flugplatz ohne Landebahn

Europas grösstes privates Luftfahrtmuseum

Eine Concorde als Restaurant im Hunsrück? Eine Super Conny auf der Wiese? Eine B-747 Jumbo-Jet auf Stelzen? Das gibt es nur in der Flugausstellung Junior bei Hermeskeil zwischen Trier und Birkenfeld.



Über 100 Flugzeuge auf über 76'000 Quadratmeter in Hallen oder auf dem Freigelände sind in der privaten Sammlung ausgestellt! Damit ist das Museum in Europa einzigartig!

Kein schlechter Platz fürs Rentenalter. Am Rande der Kleinstadt Hermeskeil, nahe der Hunsrückhöhenstrasse und nicht weit entfernt von Frankreich und Luxemburg, geniessen über 100 Zivil – und Militärflugzeuge und -Helikopter aus verschiedenen Epochen und Ländern ihren Ruhestand.

Der Flugzeug-Enthusiast und Sammler Leo Junior verwirklichte dort vor



fast 50 Jahren ein eigenwilliges Projekt. Während eines Kurz-Urlaubes im Hunsrück kam ihm die Idee, auf der grünen Wiese ein Flugzeugmuseum zu errichten. Ein Hubschrauber Boeing Vertol H-21, besser bekannt als fliegende Banane, war 1973 sein erstes Exponat.

Seit dem Tod seines Vaters leitet Peter Junior das Flugzeugmuseum. Er be-

geistert sich nicht weniger für Flugzeuge als der Senior. Auf der ganzen Welt sucht Peter Junior nach neuen Exponaten, die Ausstellung befindet sich in ständigem Ausbau.

Das Museum ist nicht nur einen Umweg, sondern eine ganze Reise wert!

Urs Adam



Aérodrome sans piste

Le plus grand musée privé d'aviation en Europe

Un Concorde comme restaurant dans le Hunsrück ? Un Super Conny dans la prairie ? Un gros porteur B-747 sur piquets ? Ceci n'est possible qu'au salon de l'aviation Junior près d'Hermeskeil entre Trier et Birkenfeld.

Plus de 100 avions sur plus de 76'000 mètres carrés dans des halles ou en plein air sont exposés dans cette collection privée. C'est ce qui fait que ce musée est unique en Europe !

Ce n'est pas un mauvais endroit pour la retraite. Aux abords de la petite ville d'Hermeskeil, près de la Hunsrückhöhenstrasse, non loin de la France et du Luxembourg, une cen-





taine d'avions et hélicoptères civils et militaires de différentes époques et pays profitent d'une retraite agréable.

Il y a près de 50 ans, l'amateur et collectionneur d'avions Leo Junior y a réalisé un projet unique. Pendant un court séjour à Hunsrück, il eut l'idée de construire un musée d'aviation sur une prairie verte. Un hélicoptè-

re Boeing Vertol H-21, mieux connu sous le nom de banane volante, fut sa première exposition en 1973.

Depuis la mort de son père, Peter Junior est responsable du musée de l'aviation. Il n'est pas moins enthousiaste à l'égard des avions que son aîné. Partout dans le monde, Peter Junior est à la recherche de nouvelles machines et son exposition est en constante expansion.

Le musée ne vaut pas seulement un détour, mais tout un voyage !

Urs Adam

Traduction: Gilles Buchmüller



OPERATION OSHKOSH 1990, Une expérience aéronautique inoubliable.

En 1989 un petit groupe du Club Aéronautique Swissair Genève, tous passionnés d'aviation, décide de se rendre l'année suivante à Oshkosh. Le but était la visite à l'un des plus grands meetings aériens du monde (EAA), avec notre Robin DR400/180 immatriculé HB-KBF.

Un projet un peu fou, lorsque l'on pense au chargement de notre avion.

Une équipe de quatre pilotes est formée pour l'aller ainsi qu'une deuxième chargée de ramener notre Robin à Genève. Le trajet aller est à peu près identique à celui du retour, c'est pourquoi notre histoire se concentrera uniquement à celui du retour.

Après avoir assisté au fabuleux meeting d'Oshkosh, le retour s'effectue en date du 30 juillet 1990 par la route suivante : Oshkosh/USA–Sault Ste. Marie/Canada–Wiarton–Montréal–Chibougamau–Kuujjuaq–Iqualuit–Sonderströmfjord/Groenland–Kulusuk–Reykjavik/Iceland–Geysir–Vestmanayjar–Vagar/Iles Féroé–Southend/GB–Le Touquet/France–Genève/CH.



Île de Vestmannaeyjar, Sud de l'Islande

Les immenses paysages désertiques et de glace nous ont tous impressionnés. Le vol de retour s'effectue sans encombre, sauf cause météo entre Sault Ste. Marie et Montréal qui nous a obligés à un « diverting » sur Wiarton, au bord du lac Huron.

Le lendemain à l'arrivée sur Montréal/Dorval, après avoir slalomé à très basse altitude sous les stratus et la pluie, nous avons été convoqués par le bureau de piste et avons appris que nous étions portés disparus depuis la veille et que les autorités canadiennes avaient déclenché d'importantes recherches toute la nuit dans la région de North Bay.

Une enquête démontra rapidement que si le message de diversion était bien parti de Wiarton, mais n'était jamais arrivé à Montréal !

L'HB-KBF était donc dégagé de toute responsabilité. Bien entendu, le centre de recherche (SAR) avait immédiatement contacté le propriétaire de l'avion à Genève, nous vous laissons imaginer l'état



Île de Vestmannaeyjar, Sud de l'Islande

d'esprit de nos amis de Swissair Genève à l'annonce de notre disparition !

Le vol de retour Montréal–Genève s'est effectué sans encombre et avons atterri le 6 août à Genève. Un comité de réception devant le grand hangar, avait organisé un apéro pour fêter notre retour ! (ceci ne serait plus envisageable aujourd'hui).



Côte Est du Groenland

Notre voyage Oshkosh–Genève se termina après 41 hrs. 18 min. de vol, soit une minute de plus qu'à l'aller, et restera gravé dans la mémoire de tous les participants.

De Daniel Delmenico
vice-président du VVM



OPERATION OSKOSH 1990, eine unver-gessliche fliegerische Erfahrung

Eine kleine Gruppe des «Club Aéronautique Swissair Genève», alles Enthusiasten der Fliegerie, entscheiden im darauffolgenden Jahr nach Oshkosh zu reisen, und das mit unserer Robin DR400/180, um eines der weltweit grössten Flugmeetings zu besuchen.

Ein kühnes Vorhaben, wenn man an die Beladung unseres Flugzeuges denkt.

Eine Crew wird für den Hinflug, eine zweite für den Rückflug zusammengestellt. Da der Flugweg bei Hin- und Rückflug praktisch identisch ist, kon-



Re-fuelling Kulusuk, Ostküste Grönland

zentriert sich unsere Geschichte nur auf den Rückflug. Nach dem herrlichen Meeting in Oshkosh startet der Rückflug am 30. Juli 1990 über folgende Strecke: Oshkosh/USA–Sault Ste. Marie/Canada–Wiarton–Montreal–Chibougamau–Kuujjuaq–Iqualit–Sonderström-fjord/Grönland–Kulusuk–Reykjavik/Island–Geysir–Vestmanayjar–Vagar/Färöer Inseln–Southend/GB–Le Touquet/France–Genf/CH. Die immensen menschenleeren Gebiete und die Gletscher beindrucken uns sehr. Mit Ausnahme von schwierigen Wetterbedingungen zwischen Sault Ste. Marie und Montreal, welche uns zwingen, über Wiarton am Huronsee auszuweichen, verläuft der Rückflug reibungslos.

Am nächsten Tag, bei der Ankunft in Montreal, nach einem sehr niedrigen Slalomflug unter tiefem Stratus und bei Regen, wurden wir ins Büro zitiert. Dort erfuhren wir, dass wir seit dem Vortag als vermisst gemeldet seien, und dass die kanadischen Behörden eine nächtliche Suchaktion in der Region von North Bay gestartet hätten.

Eine kurze Recherche ergab, dass unsere Diversion-Meldung wohl in Wiarton abging, jedoch nie in Montreal eintraf!

Die HB-KBF wurde somit «freigesprochen». Das SAR-Zentrum hatte



Insel Vestmannaeyjar, südlich von Island

bereits den Eigentümer der Robin in Genf informiert.

Ihr könnt euch sicherlich vorstellen, in welcher Verfassung sich unsere Freunde bei der Swissair in Genf befanden, als diese von unserem Verschwinden erfuhren.

Der Rückflug Montreal–Genf verlief ohne weitere Vorkommnisse mit der Landung in Genf am 6. August. Bei unserer Ankunft war ein Empfangskomitee mit Apéro vor dem grossen Hangar organisiert! (Heute wäre das nicht mehr möglich).

Unsere Reise von Oshkosh nach Genf endete nach 41:18 Flugstunden, genau 1 Minute mehr als der Hinflug, und wird im Gedächtnis aller Teilnehmer gemeisselt bleiben.

Daniel Delmenico
Vize-Präsident der MFV

Übersetzung ins Deutsche: Hans-Peter Graf

Erstes Mal Fliegen in den USA?

«Vorwort» Peter Thut:

Im Herbst 2017 erwarb mein Enkel Simon – nachdem er alles Taschengeld in seine Ausbildung investiert hatte – die Privatpiloten Lizenz kurz nach seinem 17. Geburtstag. Als angehender Maturand absolvierte er anschliessend ein sogenanntes Austauschjahr in den USA. In dieser Zeit erweiterte er seinen Aviatiker-Horizont am amerikanischen Himmel. Sein erster Kontakt mit der Fliegerei in den USA ist lesenswert.

Peter Thut

Kurz vor meinem Abflug in die USA habe ich die praktische Prüfung für meine Privatpilotenlizenz erfolgreich bestanden. Nun ist es natürlich mein Ziel auch in den Vereinigten Staaten, das Aviatik-Mekka schlechthin, zum Fliegen zu kommen. Meine Austauschorganisation hat mir zu diesem Zweck die Kontaktdaten eines Piloten gegeben, der ursprünglich sogar als mein Gastvater geplant war. Ich habe mich mit ihm über Facebook in Verbindung gesetzt und mich mit ihm bereits am dritten Tag in der USA auf dem Flugplatz in der Nähe (Indianapolis Regional Airport) verabredet.

Als mich mein Gastvater auf dem Flugplatz abgesetzt hat, war Al bereits am Warten. Erster Eindruck: Älteres Kaliber, etwas ungepflegt und leicht verwirrt? Heute war es regnerisch. Zuerst haben wir das Wetter angeschaut und sind zum Schluss gekommen: Knapp fliegbare ...



Nun ging es los zum Flugzeug, eine Cessna 152. Mein Erster Eindruck lässt sich folgendermassen beschreiben: Älteres Kaliber, etwas ungepflegt und leicht rostig? Hat es Beulen im Flügel? Wann ist dieses Flugzeug das letzte Mal geflogen? Wann ist Al das letzte Mal in der Luft gewesen? «Al can you show me your licence and the air-crafts logbook real quick?» «Sure». Eindruck Lizenz: Scheint einmal nass geworden zu sein. Aircraft logbook: Wer hätte das gedacht: Letztes mal airborne vor einem Monat.

Meine Gefühlslage: Mit diesem Flugzeug und Piloten möchte ich nicht fliegen.

Wie komme ich hier wieder raus?
Ich entschied mich zu warten und Al



den Outside Check machen zu lassen. «There's a raccoon in the engine compartment!» Dass sich ein Waschbär im Motorenraum gemütlich gemacht hat, hat mir natürlich sehr geholfen und es war klar, dass heute nichts mehr mit Fliegen wird. Für mich war auch klar, dass das nichts mehr wird mit dem Fliegen mit Al.

Simon Thut



«Nachtrag» Peter Thut:

Im letzten August rief mich mein Enkel an: «Grosspapa, darf ich dich zu einem Flug einladen?». Was wir am 25. August umsetzten. (Birrfeld–Brés-saucourt–Birrfeld). Die Hierarchie im Cockpit der Katana war klar!

Voler aux USA pour la première fois ?

«Avant-propos» Peter Thut :

En automne 2017, mon petit-fils Simon, après avoir investi tout son argent de poche dans sa formation, a acquis la licence de pilote privé peu après son 17ème anniversaire. En tant que futur lycéen, il a effectué une année d'échange aux Etats-Unis et il en a profité pour élargir son horizon d'aviateur dans le ciel américain. Son premier contact avec l'aviation aux États-Unis vaut la peine d'être lu.

Peter Thut

Peu avant mon départ pour les Etats-Unis, j'ai passé avec succès l'examen pratique pour ma licence de pilote privé. Maintenant, naturellement, mon but est de voler aux États-Unis, la Mecque de l'aviation par excellence. A ce propos, mon organisation d'échange m'a donné les coordonnées d'un pilote qui, à l'origine, était prévu pour être mon père d'accueil durant le séjour. Je l'ai contacté via Facebook et je me suis arrangé pour le rencontrer le troisième jour aux Etats-Unis sur l'aérodrome voisin (Indianapolis Regional Airport).

Quand mon père d'accueil m'a déposé à l'aéroport, Al m'attendait déjà.

Première impression : cheveux gris, un peu « laisser-aller » voire...un peu confus ? C'était un jour pluvieux. Nous avons d'abord regardé la météo et nous sommes arrivés à la conclusion suivante : A peine volable...

Nous sommes ensuite allés à l'avion, un Cessna 152. Ma première impression peut être décrite comme suit : plutôt un ancien calibre, un peu négligé et légèrement... rouillé ? Y a-t-il des bosses sur les ailes ? Quand est-ce que cet avion a-t-il volé pour la dernière fois ? Quand est-ce que Al a piloté la dernière fois ? « Al, tu peux me montrer ta licence et le carnet de bord de l'avion ? » « Bien sûr ».

La licence avait l'air d'un papier tombé dans l'eau et étonnamment, le journal de bord indiquait que le dernier vol date du mois dernier. J'en suis arrivé à la conclusion suivante : je ne veux

voler ni avec cet avion ni avec ce pilote. Comment puis-je me tirer de cette situation plutôt embarrassante ? J'ai tout d'abord laissé AL faire le contrôle extérieur de l'appareil. « Il y a un raton laveur dans le moteur ». Le fait que cet animal sauvage se soit installé dans le compartiment moteur m'a beaucoup aidé et il était dorénavant évident qu'on ne volerait pas aujourd'hui. De plus, il était également clair pour moi que je ne volerai jamais avec AL.

Simon Thut

Traduction : Gilles Buchmüller

«Supplément» Peter Thut :

En août dernier, mon petit-fils m'a appelé : « Grand-papa, je peux t'inviter à un vol ? » Ce qu'on a fait le 25 août. (Birrfeld–Bréssaucourt–Birrfeld). La hiérarchie dans le cockpit du Katana était claire !



Die Motorflug-Veteranen treffen sich zum Herbstausflug

Unter den Fittichen eines russischen Veteranen

Ziel des diesjährigen Herbstausfluges der Motorflug-Veteranen des AeCS war das Restaurant Runway 34 mit seinem Original Ilyushin Il-14 und den vier Si-



mulatorn. Reto Seipel, Initiant des Ganzen, liess es sich nicht nehmen, den Veteranen sein Werk persönlich näher zu bringen.

Von Franz Wegmann

Es war eine grosse Veteranenschar, die sich da am 1. Oktober in der Gartenwirtschaft zum Begrüßungspéro zusammenfand. Nur ein paar Dutzend Meter daneben strebten regelmässig Langstrecken-Jets in den Himmel. Trotz der Nähe zur Piste – den Lärm der Turbinen nahmen die meisten der sich angeregt Austauschenden kaum wahr, stören tat er schon gar nicht. Schliesslich war Triebwerksklang seit Jahren für die meisten ein ständiger Begleiter. Schliesslich der Aufruf, sich an

den langen, schön gedeckten Tischen unter den Fittichen eines klassischen russischen Verkehrsflugzeuges niederzulassen. Die Ilyushin Il-14 ist mit Jahrgang 1957 selber ein Veteran, der auf 9160 Flugstunden zurückblicken kann. Noch während MFV-Präsident Urs Adam die Ehrengäste begrüsste, darunter den 97-jährigen Werner Neuhaus, sorgte der Start eines Airbus A380 der Singapore Airlines für einen Unterbruch. Majestatisch zog er zum Greifen nah über das Runway 34 hinweg. Anschliessend wurden die 76 Veteranen in zwei Gruppen aufgeteilt, und Reto Seipel, Gründer und Chef der Runway 34 Sim Academy, erläuterte den interessierten Fachleuten persönlich, wie die Academy entstand, und was die

Simulatoren leisten. Die Auswahl ist vielseitig: Vom Super Constellation Cockpit (mobil – es kann an andere Orte verschoben werden) über den Jet Ranger und die Boeing 777 reicht die Palette. Sogar ein ganzes Flugzeug ist vorhanden: Ein kompletter Original-PC-7 steht bereit. Er kann alles, nur nicht (mehr) fliegen.

Nach diesem faszinierenden Einblick in die Academy ging es dann endgültig zu Tisch und das obligate «Weisch no»-Programm konnte ablaufen. Dabei blieb es aber wohl nicht, auch aktuelle Themen (English only, Flugzeugbeschaffung etc.) dürften diskutiert worden sein. Jedenfalls war der Herbstausflug ins Runway 34 einmal mehr ein sehr gelungener Veteranenanlass.

Les Vétérans du Vol à Moteur se sont rencontrés pour le voyage d'automne

Sous l'aile d'un vétéran russe.

Cette année, l'objectif de l'excursion automnale des vétérans du vol à moteur de l'AeCS était le restaurant Runway 34 avec son Ilyushin Il-14 original ainsi que les quatre simulateurs. Reto Seipel, initiateur de l'ensemble, n'a

pas manqué l'occasion de présenter personnellement son œuvre.

Par Franz Wegmann

C'est un grand groupe de vétérans qui s'est retrouvé le 1er octobre au restaurant du jardin pour un apéritif de bienvenue. A quelques dizaines de mètres seulement, des avions à réaction longue distance s'envolaient régulièrement dans le ciel. Malgré la proximité de la



piste, la plupart des participants, en discussion intense, distinguaient à peine le bruit des turbines qui ne gênaient pas du tout. En effet, le bruit du moteur est un compagnon constant pour la majorité des participants, depuis des années.

Enfin, l'appel à prendre place sur les longues et belles tables installées sous les ailes d'un avion commercial russe classique a retenti. L'Ilyushin Il-14, « né » en 1957, est lui-même un vétéran qui peut se targuer de 9160 heures de vol. Alors que le président des VVM, Urs Adam, accueillait encore les invités d'honneur, dont Werner Neuhaus, 97 ans, le décollage d'un Airbus A380 de Singapore Airlines a provoqué



Apéritif de bienvenue dans le jardin avant de la piste 34, près de la piste de décollage des avions long-courrier.

une brève interruption. Majestueusement, il a traversé la piste 34, à portée de main. Par la suite, les 76 vétérans ont été divisés en deux groupes. Reto Seipel, fondateur et directeur de la

Runway 34 Sim Academy, a personnellement expliqué aux participants comment l'Académie avait été créée et ce que les simulateurs étaient capables de faire. Le choix est grand : du Super Constellation cockpit (mobile – il peut être déplacé à d'autres endroits) au Jet Ranger et au Boeing 777. Même un avion entier est disponible : Un PC-7 original et complet est à disposition. Il peut tout faire, sauf ... voler.

Après cette découverte fascinante de l'Académie, il était enfin l'heure du dîner et le programme obligatoire «t'en rappelles-tu ?» pouvait alors débuter. En plus des souvenirs, des sujets d'actualité ont été abordés. («English only», achat d'avions, etc.). Dans tous les cas, l'excursion d'automne sur la piste 34 a été une fois de plus très réussie.

Colonne

Par Beat Neuenschwander

En un mot

Enorme catastrophe pour l'aviation générale ? Lors de la dernière session du Conseil des Etats, la proposition du CN Minder d'introduire une «taxe privée» sur le CO₂ de 500.– francs par vol a été adoptée.

Le Conseil des Etats s'est disqualifié en brandissant cette motion de manière vague. Une motion insuffisamment documentée et dont la définition peu claire a



été présentée de façon diffuse. L'initiateur ne parlait que des jets privés (aviation d'affaires), mais dans son exposé écrit, il demandait «une taxe sur les vols effectués avec des avions fonctionnant aux combustibles fossiles», en ce qui concerne toute l'aviation générale motorisée. Seul le Conseil des Etats Robert Cramer (GE) a posé des questions techniques, soulevé la définition imprécise et le problème de la charge disproportionnée de l'aviation légère. L'initiateur l'a évité en répondant : « Il s'agit de vols qui ont lieu avec un avion ou un jet privé de propriété privée. Le texte est formulé de manière tellement ouverte que le Conseil Fédéral peut définir les exceptions ».

Selon la définition, cela pourrait conduire à la fin de toutes formations de

base et de l'aviation légère ainsi que des sports aériens. Cela confirme la situation souvent observée selon laquelle les politiciens se surestiment et exercent une influence sur des questions qu'ils ne connaissent pas bien. Une redevance de 500.– francs par vol, qu'il s'agisse d'une formation de base, d'une formation continue ou même d'un sport aérien pour tous les secteurs, n'est pas du tout adéquate. En effet, une telle redevance, qui correspond à un multiple du coût d'un seul vol, signifie tout simplement la fin des vols avec des hélicoptères et des avions à moteur. Cette situation serait unique au monde !

Tout le système de promotion des jeunes talents de l'aviation serait déstabilisé et beaucoup d'emplois seraient perdus. Le Conseil des États ne

semble pas se souvenir du rapport sur la politique de l'aviation adopté il y a quelques années, qui accorde une grande importance à l'aviation générale. Le DETEC serait bien avisé de faire une déclaration à ce sujet également. Où sont les protestations des institutions et associations concernées ? Cette motion doit être rejetée sans compromis par le Conseil national.

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

Le contenu de cette chronique reflète l'opinion de l'auteur et ne reflète pas nécessairement celle de la rédaction.

Traduction : Gilles Buchmüller

Kolumnne

Von Beat Neuenschwander

Auf den Punkt gebracht

Super-GAU für die Allgemeine Luftfahrt? In der letzten Sitzung des Ständerats wurde der Antrag Minder zur Einführung einer CO₂ «Privatflugabgabe» von Fr 500.– pro Flug verworfen.

zu Folge haben. Es bestätigt die öfters festgestellte Situation, dass sich Politiker selbst überschätzen und auf Themen Einfluss nehmen, deren Materie sie nicht kennen. Eine Abgabe von Fr 500.– für jeden Flug, sei es Grundausbildung, Weiterbildung, Training oder auch Luftsport für alle Sparten ist völlig daneben. Denn eine solche Abgabe, die einem Mehrfachen der Kosten eines einzelnen Fluges entspricht, bedeutet für Flüge

Mit dem lockeren Durchwinken dieser Motion hat sich der Ständerat disqualifiziert. Ein ungenügend recherchierter Antrag, mit unklarer Definition wurde diffus präsentiert. Der Initiant sprach nur von Privatjets (Business Aviation), in der schriftlichen Eingabe verlangt er jedoch «eine Lenkungsabgabe für Flüge, «... die mit Flugzeugen durchgeführt werden, die mit fossilen Energieträgern betrieben werden», was die gesamte motorisierte General Aviation betrifft. Einzig Ständerat Robert Cramer (GE) stellte fachbezogene Fragen, sprach die unklare Definition und das Problem der unverhältnismässigen Belastung der Leichtaviatik an. Der Initiant wich aus, indem er sagte, «es geht um Flüge, die mit einem Flugzeug bzw. Privatjet unterwegs sind, das im Privatbesitz ist. Der Text ist so offen formuliert, dass der Bundesrat die Ausnahmen definieren kann».

Je nach Definition könnte dies das Ende der gesamten Basisausbildung, der Leichtaviatik und des Luftsports

mit Helikoptern und Motorflugzeugen das definitive Aus und wäre weltweit einzigartig.

Das ganze System der fliegerischen Nachwuchsförderung würde destabilisiert und eine Menge von Arbeitsplätzen ginge verloren. Der Ständerat erinnert sich scheinbar nicht mehr an den vor wenigen Jahren verabschiedeten Luftfahrtpolitischen Bericht, welcher der General Aviation einen hohen Stellenwert einräumt. Eine Stellungnahme, auch dazu, von Seite UVEK wäre am Platz. Wo bleibt der Aufschrei der betroffenen Institutionen und Verbände? Dieser Antrag muss im Nationalrat kompromisslos zurückgewiesen werden.

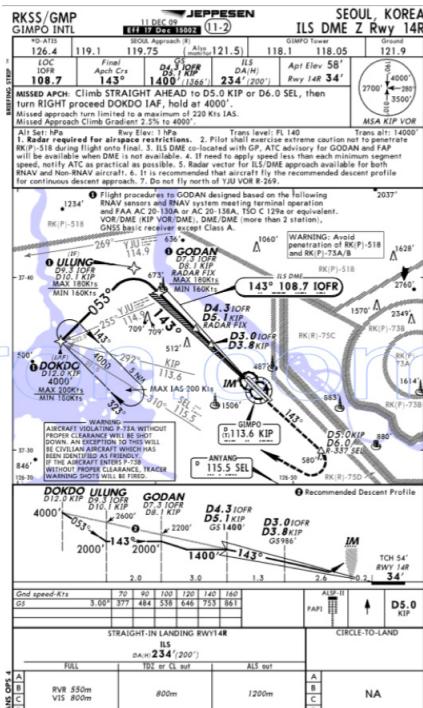
Der Autor ist profunder Kenner der Schweizer Luftfahrt und erfahrener Pilot.

Der Inhalt dieser Kolumne widerspiegelt die Meinung des Verfassers und muss nicht mit der Haltung der Redaktion übereinstimmen

Humor / Humeur

According to a new U.N. report, the global warming outlook is much worse than originally predicted. Which is pretty bad when they originally predicted it would destroy the planet.

Jay Leno



WARNING
AIRCRAFT VIOLATING P-73A WITHOUT PROPER CLEARANCE WILL BE SHOT DOWN. AN EXCEPTION TO THIS WILL BE CIVILIAN AIRCRAFT WHICH HAS BEEN IDENTIFIED AS FRIENDLY.
IF THE AIRCRAFT ENTERS P-73B WITHOUT PROPER CLEARANCE, TRACER WARNING SHOTS WILL BE FIRED.

Solche Anflugverfahren machen das Fliegen erst so richtig interessant und dienen gleichzeitig als radikales Piloten-Selektionsverfahren.

De telles procédures d'approche rendent le vol vraiment intéressant et servent en même temps de procédure de sécrétion radicale du pilote.

Last Flight

Last Destination



**Werner
Hadorn Wex**

31.08.1941 –
31.07.2019 †

Bernhard C. Streckeisen

24.04.1941 – 22.9.2019 †



Bernhard liebte die Fliegerei: Schon 1968 erwarb er das Privat-Piloten Brevet.

Im 1986 gehörte er zu den Gründungsmit-

gliedern der PFA (Precision Flying Association Switzerland), welche jährlich im Auftrage des Aero Club der Schweiz eine Schweizermeisterschaft im Präzisionsfliegen organisiert und durchführt. Während fast 25 Jahren

war Bernhard im Vorstand der PFA, zuerst als Wettkampfleiter und Organisator der Schweizermeisterschaften, aber auch als Protokollführer, Intervims-Präsident, Shop-Betreuer und Jury-Mitglied, aktiv. Schliesslich wurde er 2013 zum Ehrenmitglied der PFA ernannt.

Bernhard unternahm mit seiner Frau Regula viele Reisen in Europa, Kanada und Australien mit dem Kleinflugzeug. In Kanada erwarb Bernhard noch das Wasserflugzeug-Brevet. In Europa flog er zuerst mit einer Cherokee 180 und später mit einer Cherokee Pathfinder PA28. Bei beiden Flugzeugen war er Teil einer Haltergemeinschaft. Danach folgte noch die Cessna 172 Hawk XP der Flugsportgruppe Polizei Zürich, bei der Bernhard Mitbenutzer war.

Nach der Pensionierung und der Aufgabe des Fliegens folgten Reisen mit Eisenbahnabenteuern in Namibia und Spanien und vor allem Flussschifffahrten in Frankreich.

Ein prägendes Erlebnis für Bernhard war eine Reise mit dem Pullman-Glacier-Express der RhB von St. Moritz nach Zermatt, mit Fahrt über die Furka mit der Dampfbahn: Er wurde vom Dampffieber gepackt, sodass er 2012 Mitglied des Vereins Dampfbahn-Furka-Bergstrecke, Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus, wurde. Er konnte sich aktiv ein-

bringen und in der Organisation von Ausflügen, Events und Ausstellungen mithelfen. Worauf er sehr stolz war.

Am 22. September hat Bernhard den Kampf gegen den Krebs verloren.

Regula Bauer Streckeisen und Esther Rimensberger, PFA



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 spedizione scaduto	Adresse ungenügend insuffisante Indirizzo insufficiente	Unbekannt Inconnu Sconosciuto	Annahme verweigert Refusé Respinto	Verstorben Décedé Decedutto	Abgereist ohne Addressangabe Parti sans laisser d'adresse Partito senza lasciare indirizzo
---	---	-------------------------------------	---	-----------------------------------	---

FlightVTR 36, Dezember 2019
das Bulletin der MFV

Mitglieder werben Mitglieder!

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

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

Du kannst ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

Danke für deine Mitarbeit.

FlightVTR 36, Décembre 2019
Le bulletin des VVM

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.

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

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

Merci de ta précieuse collaboration.