



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 Vizepräsidenten Geschätzte Motorflugveteraninnen, geschätzte Motorflugveteranen



Peter Thut im DH-100 Vampire im ZFK
Samaden 1990



Präsident Urs Adam und Vizepräsident Peter Thut an der GV am 9. April 2024 im Museum Oberaargau

Der 3. und 4. Mai 2024 gehen als rabenschwarze Tage in unsere Vereinsgeschichte ein. **Urs Adam**, unser hochgeschätzter Präsident und **Louis Hammer**, neu ernanntes Ehrenmitglied; beide traten ihren letzten

Flug an. Plötzlich ist das unwiderrufliche Abschiednehmen da. Mir wurde einmal mehr knallhart vor Augen geführt, wie vergänglich doch unser Glück auf Erden ist.

Am 9. April in Langenthal führte Urs souverän durch die Generalversammlung und Louis freute sich über die Ernennung zum Ehrenmitglied.

Lassen wir uns, im stillen Gedenken an die beiden überraschend verstorbenen Kameraden, einige Gedanken machen über die Wichtigkeit der Kameradschaft in einem Verband. Je älter wir werden, desto wichtiger sind die gemeinsamen Werte und Erinnerungen.

Wir alle sind etwas ärmer geworden. Wieder ist mit diesen Todesfällen in unseren Reihen eine Lücke entstanden, vor allem im Vorstand. Ich werde bald einige unter euch bitten, mitzuhelfen im Führungsteam der Motorflugveteranen. Ich hoffe, nicht enttäuscht zu werden.

Ich bin dankbar, dass ich mit Urs und Louis eine gewisse Zeit des Weges gehen durfte. Ich habe es geschätzt, mit ihnen zusammenzuarbeiten, ihre Erzählungen von früher zu hören und ihre Begeisterung für die Fliegerei immer wieder zu spüren.

Wir werden die verstorbenen Kameraden in ehrenwerter Erinnerung behalten und wünschen den Trauerfamilien viel Kraft!

Wir vermissen euch, Urs und Louis

Peter Thut

Le mot du vice-président ***Chers vétérans du vol à moteur***



Les 3 et 4 mai 2024 entreront dans l'histoire de notre association comme des journées noires.

Urs Adam, notre très estimé président, ainsi que Louis Hammer,

Le 9 avril à Langenthal Urs a mené l'assemblée générale de main de maître et Louis s'est réjoui d'avoir été nommé membre d'honneur.

En souvenir des deux camarades décédés de manière inattendue, réfléchissons à l'importance de la camaraderie dans une association. Plus nous vieillissons, plus les valeurs et les souvenirs communs sont importants.

Nous nous sommes tous un peu appauvris. Avec ce décès, un nouveau vide s'est créé dans nos rangs, en particulier au sein du comité directeur. Je demanderai bientôt à certains d'entre vous de m'aider à constituer l'équipe dirigeante des Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS. J'espère ne pas être déçu.

Je suis reconnaissant d'avoir pu faire un bout de chemin avec Urs et Louis. J'ai apprécié de travailler avec eux, d'entendre leurs récits d'autrefois et de ressentir à chaque fois leur enthousiasme pour l'aviation.



Président Urs Adam et vice-président Peter Thut AG du 9 avril 2024 au musée de Haute-Argovie

Nous garderons un souvenir honorable de nos camarades disparus et souhaitons beaucoup de courage aux familles endeuillées !

Vous nous manquez, Urs et Louis !

Peter Thut



Der Lebensweg, den wir alle gehen müssen von Claude Monet
Le chemin de vie que nous devons tous emprunter de Claude Monet

**Das Bewusstsein eines erfüllten Lebens
und die Erinnerung an viele schöne Stunden
sind das grösste Glück auf Erden.**

Cicero

***La conscience d'une vie bien remplie et le souvenir
de nombreuses heures de bonheur sont le plus
grand bonheur sur terre.***

Cicéron

Ich bin traurig.
Je suis triste.

Editorial

Peter Thut ist nicht «nur» Vizepräsident und übernimmt unter schmerzlichen Umständen das anspruchsvolle Amt des Präsidenten ad Interim, betreibt auch unsere Webseite als Webmaster. Diese Aufgabe setzt nicht nur profunde fachliche Kenntnisse voraus, sondern generiert auch erheblichen zeitlichen Aufwand, um inhaltlich stets auf aktuellem Stand zu sein.



Es lohnt sich, mit diesem QR-Code oder www.mot-flug-veteranen.ch Einblick in unsere Website zu erlangen.

Alles über die Geschichte, die Neuigkeiten und Termine, Berichte und das Flight-VTR, sowie Statuten und Links zu wichtigen Organisationen sind einsehbar.

Die Bilder zu unseren Anlässen sind besonders sehenswert. Der «Mitgliederbereich», welcher die Mitgliederliste mit allen Kontaktdaten liefert, ist mit dem Passwort Oskar Bider einsehbar.

Viel Vergnügen beim Surfen!

Habt ihr euch als Pilotin oder als Pilot am Steuer eines Flugzeugs schon einmal gefragt, warum das Flugzeug so fliegt, wie es soll? Klar, es gibt Bauvorschriften seitens der Zertifizierungsbehörden, Manuals, Checklisten und Verfahren der Hersteller, an welche man sich halten muss.

Aber wer getraute sich, vom Erstflug des Prototyps an die ganzen Flugversuche und Systemtest bis hin zur Serienreife durchzuführen? Es sind die Werkspiloten/Versuchspiloten/Testpiloten, welche die neuen Flugzeuge zur Serienreife «erziehen». Obwohl mit Fallschirm ausgerüstet, gehen diese echten «Helden der Lüfte» doch einige Risiken ein.

Einer dieser «Cracks» war Rolf Böhm, ehemaliger Versuchspilot der PILATUS Flugzeugwerke. Ein Auszug aus seinen Ausführungen anlässlich des Treffens der Porter-Piloten in Bleienbach vom 11.02.2023 zu diesem Thema in dieser Ausgabe.

Hier noch ein kleiner Trost für uns alte Adler:

«Schöne junge Leute sind Zufälle der Natur, aber schöne alte Menschen sind Kunstwerke.»

Eleanor Roosevelt

Euer Redaktor
Hans-Peter Graf

Éditorial

Peter Thut n'est pas « seulement » vice-président et assume dans des circonstances douloureuses la fonction exigeante de président par intérim, il gère également notre site web en tant que webmaster. Cette tâche exige non seulement des connaissances professionnelles approfondies, mais génère également un investissement en temps considérable pour que le contenu soit toujours à jour.



Il vaut la peine de consulter notre site web à l'aide de ce code QR ou de www.mot-flug-veteranen.ch.

Tout ce qui concerne l'histoire, les nouveautés et les dates, les rapports et le Flight-VTR, ainsi que les statuts et les liens vers les organisations importantes peuvent être consultés.

Les photos de nos événements valent particulièrement le coup d'œil.

Le « domaine réservé aux membres », qui fournit la liste des membres avec toutes les données de contact, peut



être consulté avec le mot de passe Oskar Bider.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à surfer !

En tant que pilote aux commandes d'un avion, vous êtes-vous déjà demandé pourquoi l'avion vole comme il



le devrait ? Bien sûr, il existe des règles de construction de la part des autorités de certification, des manuels, des listes de contrôle et des procédures des constructeurs auxquels il faut se conformer.

Mais qui a osé effectuer tous les essais en vol et les tests de système depuis le premier vol du prototype jusqu'à la production en série ? Ce sont les pilotes d'usine/pilotes d'essai/pilotes de test qui « élèvent » les nouveaux avions jusqu'à la production en série. Bien qu'ils soient équipés d'un parachute, ces véritables « héros des airs » prennent quelques risques.

L'un de ces « cracks » était Rolf Böhm, ancien pilote d'essai de PILATUS Flugzeugwerke. Voici un extrait de ses propos tenus à l'occasion de la rencontre des pilotes de Porter à Bleienbach le 11.02.2023 sur le thème de ce numéro.

Voici encore une petite consolation pour nous, vieux aigles :

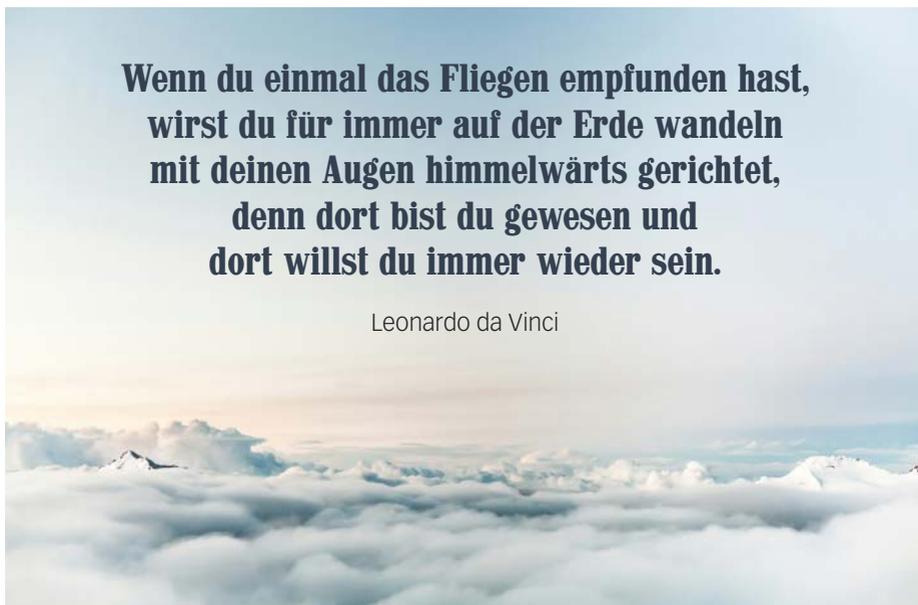
« Les beaux jeunes gens sont des coïncidences de la nature, mais les belles personnes âgées sont des œuvres d'art ».

Eleanor Roosevelt

Votre rédacteur
Hans-Peter Graf

**Wenn du einmal das Fliegen empfunden hast,
wirst du für immer auf der Erde wandeln
mit deinen Augen himmelwärts gerichtet,
denn dort bist du gewesen und
dort willst du immer wieder sein.**

Leonardo da Vinci



Jahresbericht des Präsidenten

Generalversammlung vom 9. April 2024 in Langenthal

Geschätzte Veteraninnen und Veteranen

Nach der Generalversammlung ist vor der Generalversammlung; das gleiche gilt auch für den Herbstanlass.

Dieser Binsenwahrheit folgen auch die Arbeiten des Vorstandes.

Bereits an der ersten Sitzung nach der GV in Payerne befasste sich der Vorstand mit Ort, Zeit, Programm und möglichen Attraktionen für die nächste Generalversammlung.

Der Ort muss jeweils einen Bezug zur Luftfahrt haben, alternierend in der West- und der Deutschschweiz liegen, mit ÖV gut erreichbar und für eine Teilnehmerzahl von mindestens 100 geeignet sein.

Das schränkt die Auswahl schon markant ein. Immer wieder stehen wir vor der Frage, ob es nicht an der Zeit wäre, wieder einmal eine Generalversammlung auf einem Flugplatz im Tessin abzuhalten; die An- und Abreise aus den verschiedenen Landesteilen nehmen aber derart viel Zeit in Anspruch, dass für die

Generalversammlung, das Rahmenprogramm und das gesellige Zusammensein zu wenig Zeit übrig bleibt. Wir werden uns aber bemühen, wieder einmal einen Herbstanlass im Tessin zu organisieren.

Routinemässig befasste sich der Vorstand, der sich regelmässig in Bern trifft, in insgesamt 4 Sitzungen zudem mit den Finanzen, mit Mitgliederfragen, Sponsoring, Vertretungen in befreundeten Organisationen, zweimalige Herausgabe unseres VTR-Bulletins und neuen Projekten, wie zum Beispiel eine Herausgabe eines sporadischen Newsletters; unter Traktandum 11 kommen wir darauf zurück.

Bei der Mitgliederwerbung zeigt sich einmal mehr, dass praktisch nur die Mund-zu-Mund-Propaganda erfolgreich ist. Die Einzelheiten seht ihr auf den Folien zum Traktandum «Mitglieder».

Beim Sponsoring konzentrieren wir uns nun auf Beiträge an die Schweizerischen Luftfahrtmuseen, die Jugendförderung (JULA) sowie auf die Sympathie-Mitgliedschaft bei der Aerosuisse und dem Flugplatzverein. Offen ist noch die Frage der Mitgliedschaft beim Motorflugverband.

Als recht komplexes und undankbares

Traktandum stellten sich die neuen Vorschriften betreffend Datenschutz heraus; auch die Regelungen bezüglich Recht am eigenen Bild sind in der Praxis ziemlich anspruchsvoll umzusetzen!

Personen, die heute nicht fotografiert werden möchten, haben deshalb nun Gelegenheit, sich eine Tüte über den Kopf zu ziehen! 😊

Die Arbeit im Vorstand macht dank meiner engagierten und umgänglichen Kollegen immer noch Spass. An

dieser Stelle möchte ich ihnen für die geleistete Arbeit herzlich danken.

Der Zahn der Zeit nagt allerdings an uns allen, so dass wir uns rechtzeitig mit Nachfolgefragen beschäftigen wollen; unter Traktandum 10 bietet sich dazu Gelegenheit.

Vielen Dank für Euere Aufmerksamkeit und das zahlreiche Erscheinen, das die beste Anerkennung unserer Arbeit darstellt.

Urs Adam

Rapport Annuel du Président

Assemblée général du 9 avril 2024 à Langenthal

Chers vétérans, chères vétéranes.

Après l'assemblée générale, c'est avant l'assemblée générale ; il en va de même pour la manifestation d'automne.

Les travaux du comité directeur suivent également ce truisme.

Dès la première réunion après l'AG de Payerne, le comité s'est penché sur le lieu, l'heure, le programme et les attractions possibles pour la prochaine

assemblée générale.

Le lieu doit avoir un lien avec l'aviation, être situé alternativement en Suisse romande et en Suisse alémanique, être facilement accessible par les transports publics et convenir pour un nombre de participants d'au moins 100.

Cela limite déjà considérablement le choix.

Nous sommes régulièrement confrontés à la question de savoir s'il ne serait pas temps d'organiser à nouveau une assemblée générale sur un aérodrome au Tessin ; les trajets aller et retour depuis les différentes régions du pays prennent cependant

tellement de temps qu'il n'en resterait pas assez pour l'assemblée générale, le programme-cadre et la rencontre conviviale. Nous nous efforcerons toutefois d'organiser à nouveau un événement automnal au Tessin.

Le comité, qui se réunit régulièrement à Berne, a consacré quatre séances aux finances, aux questions relatives aux membres, au sponsoring, aux représentations dans des organisations amies, à la publication à deux reprises de notre bulletin VTR et à de nouveaux projets, comme par exemple la publication d'une newsletter sporadique ; nous y reviendrons au point 11 de l'ordre du jour.

En ce qui concerne le recrutement des membres, il s'avère une fois de plus que le bouche-à-oreille est pratiquement le seul moyen efficace. Vous trouverez les détails dans les transparents du point « Membres » de l'ordre du jour.

En ce qui concerne le sponsoring, nous nous concentrons désormais sur les contributions aux musées suisses de l'aviation, sur la promotion de la jeunesse (JULA) ainsi que sur l'adhésion de sympathie à Aerosuisse

et à l'association des aérodromes. La question de l'adhésion à la fédération de vol à moteur est encore ouverte.

Les nouvelles dispositions relatives à la protection des données se sont révélées être un point assez complexe et ingrat de l'ordre du jour ; les règles relatives au droit à l'image sont également assez difficiles à mettre en œuvre dans la pratique !

Les personnes qui ne souhaitent pas être prises en photo aujourd'hui ont donc la possibilité de se mettre un sac sur la tête ! 😊

Le travail au sein du comité directeur est toujours aussi agréable grâce à mes collègues engagés et faciles à vivre. Je tiens ici à les remercier chaleureusement pour le travail accompli.

Cependant, le temps nous ronge tous, c'est pourquoi nous souhaitons nous pencher à temps sur les questions de succession ; le point 10 de l'ordre du jour nous en donnera l'occasion.

Je vous remercie de votre attention et de votre présence nombreuse, qui est la meilleure reconnaissance de notre travail.

Urs Adam

MFV-Generalversammlung mit Rekordbeteiligung

Wohl der sinnigste Ort für eine Generalversammlung von Motorflug-Veteranen ist das Fliegermuseum Oberaargau am Flugplatz Langenthal-Bleienbach. Nicht weniger als 130 Motorflug-Veteranen und -Veteraninnen fanden sich am 9. April zum alljährlichen Bilanzziehen ein.

Von Franz Wegmann

Eröffnet wurde der Anlass durch ein Referat von Patrik Nyfeler über das zukünftige Kampfflugzeug der Schweizer Luftwaffe Lockheed Martin F-35 Lightning II. Der seit 2019 bei Lockheed-Martin tätige Oberstleutnant stellte kurz den Konzern vor, bevor er eingehend alle Aspekte des F-35 erläuterte. Es liegt in der Natur der Sache, dass einige

Teile des Programmes klassifiziert sind, aber dennoch waren die Ausführungen sehr detailliert.

Die Zuhörenden folgten denn der Präsentation mit grossem Interesse. Besonders spannend dürfte es für jene Mitglieder gewesen sein, die an früheren Kampfflugzeugbeschaffungen, bis zurück zum Hunter in den 1950er Jahren, aktiv mitbeteiligt waren.



Der Vorstand v. l./Le comité d.g.
Hans-Ueli Schaffer, Daniel Delmenico, Urs Adam, Hans-Peter Graf, Pierre Donau, Peter Thut, Rolf Rüeegger



Die Generalversammlung leitete Präsident Urs Adam dann in gewohnt souveräner Art. Er konnte eine illustre Gästeschar begrüßen, darunter AeCS-Generalsekretär Yves J. Burkard und die beiden Gastgeber Peter Dätwyler und Beat Trösch, Direktor und Kurator des Fliegermuseums Oberaargau. 130 Veteranen hatten sich auf dem Flugplatz eingefunden.

Das sind gut 40 Prozent der 322 Mitglieder – eine rekordhohe Zahl, die beweist, wie hoch angesehen der Verein bei seinen Mitgliedern ist. Hauptmotivation, sich aktiv einzubringen, dürfte denn auch gewesen sein, sich mit Kollegen auszutauschen.

Vorstellung des F-35 durch Patrik Nyfeler
Présentation du F-35 par Patrik Nyfeler

In Zukunft ein elektronischer Newsletter?

Die üblichen Traktanden der Versammlung waren schnell abgehandelt. Ein Vorschlag lockte die Anwesenden aus der Reserve: Soll neben dem VTR-Bulletin, das nach wie vor zweimal jährlich erscheinen wird, noch ein elektronischer Newsletter verteilt werden, um mit der Aktualität Schritt zu halten? Yves J. Burkard bot an, die Verteilung durch das AeCS-Sekretariat zu übernehmen. Ebenfalls eine Idee war, im Rahmen der Homepage einen Newsletter zu publizieren. Der Vorstand wird

sich an der nächsten Sitzung mit dem Thema auseinandersetzen.

Zum Schluss noch ein Aufruf: Gesucht sind neue Vorstandsmitglieder! 2025 sind Gesamterneuerungswahlen. Es ist sehr wünschenswert, dass sich Mitglieder zur Wahl in den Vorstand stellen, neue Gesichter sind ausdrücklich gewünscht. Meldet Euch!

Er ist der absolute Organisations-Profi: Louis Hammer hat schon mehrere Herbstausflüge vorbereitet und durchgeführt und damit die Motorflug-Veteranen wiederholt begeistert. Seine Ernennung zum Ehrenmitglied «mit Rechten und Pflichten rein gesellschaftlicher Natur» durch Präsident Urs Adam wurde denn auch mit Begeisterung aufgenommen. Heidi Brentini betreute im Generalsekretariat des AeCS jahrelang die Mitgliederliste für die Veteranen und wurde entsprechend geehrt. Nun ist sie pensioniert und stellte ihre Nachfolgerin, Sarah Amstad, vor, die ihre wertvolle Arbeit weiterführt.

Herbstausflug nach Triengen und Schloss Wyher

Zum Abschluss der Generalversammlung machte der Präsident das Datum des nächsten Veteranentreffens bekannt: Der Herbstausflug führt am Donnerstag, 19. September auf den Flugplatz Triengen, und zu Tisch gebeten wird dann ins Wasserschloss

Wyher. Fünf Monate Zeit bleiben, um sich auf das Treffen zu freuen.

Nach Abschluss der Generalversammlung genossen die Veteranen unter einem von Flugzeugveteranen bevölkerten Himmel (darunter dem «ersten von der Swissair beschafften und letzten in ihrem Eigentum verbliebenen Flugzeug Comte AC-4 HB-IKO» und dem flugfähig nachgebauten Nieuport 23 C-1 HB-RNA) ein exzellentes Mittagessen. Dabei konnte dem Hauptzweck der Vereinigung ausgiebig gefrönt werden: Dem Austausch von Erinnerungen und der Diskussion aktueller Aviatik-Themen.

Kompetenz-Zentrum Fliegermuseum Oberaargau

Im Anschluss stand das Fliegermuseum Oberaargau zur Besichtigung weit offen. In wenigen Jahren haben Peter Dätwyler und Beat Trösch mit viel Herzblut ein Bijou aufgebaut, das seinesgleichen sucht. Es ist weit mehr als eine Flugzeugausstellung mit Leihgaben u.a. aus dem Verkehrshaus Luzern. Es ist in kurzer Zeit mit seinen Dokumenten, Fotos, Büchern und der Galerie der Original-Gouaches des verstorbenen Berner Künstlers und Aviatik-Spezialisten Roland Eichenberger ein Kompetenz-Zentrum der Geschichte der Schweizer Aviatik geworden. Es wandelt sich stetig und entwickelt sich laufend weiter, und ein Besuch lohnt sich immer wieder.



Urs Adam bei der Ehrung von Heidi Brentini
 Urs Adam lors de l'hommage à Heidi Brentini

Assemblée générale des VVM avec une participation record

Le lieu le plus judicieux pour une assemblée générale de vétérans du vol à moteur est sans doute le musée de l'aviation de Haute-Argovie, à l'aérodrome de Langenthal-Bleienbach. Pas moins de 130 vétérans du vol à moteur se sont retrouvés le 9 avril pour dresser leur bilan annuel.

Par Franz Wegmann

La manifestation a été ouverte par un exposé de Patrik Nyfeler sur le futur avion de combat des Forces

... aériennes suisses Lockheed Martin F-35 Lightning II. Le lieutenant-colonel, qui travaille chez Lockheed-Martin depuis 2019, a brièvement présenté le groupe avant d'expliquer en détail tous les aspects du F-35. Il est dans la

nature des choses que certaines parties du programme soient classifiées, mais les explications étaient néanmoins très détaillées. Les auditeurs ont donc suivi la présentation avec beaucoup d'intérêt. Les membres qui ont participé activement à l'acquisition d'avions de combat dans le passé, jusqu'au Hunter dans les années 1950, ont dû trouver la présentation particulièrement passionnante.

Le président Urs Adam a ensuite dirigé l'assemblée générale avec sa maîtrise habituelle. Il a pu saluer une foule d'invités illustres, dont le secrétaire général de l'AéCS Yves J. Burkard et les deux hôtes Peter Dätwyler et Beat Trösch, directeur et conservateur du Musée de l'aviation de Haute-Argovie. 130 vétérans s'étaient donné rendez-vous à l'aérodrome. Cela représente bien 40 pour cent des 322 membres – un chiffre record qui prouve à quel point l'association est respectée par ses membres. La principale motivation pour s'impliquer activement était sans doute d'échanger avec des collègues.

Une newsletter électronique à l'avenir ?

Les points habituels de l'ordre du jour de l'assemblée ont été rapidement traités. Une proposition a fait sortir les participants de leur réserve :

faut-il distribuer une newsletter électronique en plus du bulletin du VTR, qui continuera à paraître deux fois par an, afin de suivre l'actualité ? Yves J. Burkard a proposé de confier la distribution au secrétariat de l'AéCS. Une autre idée était de publier une Newsletter dans le cadre du site Internet.

Le Comité directeur se penchera sur ce sujet lors de sa prochaine réunion. Pour finir, encore un appel : Nous recherchons de nouveaux membres pour le comité ! En 2025, il y aura des élections générales. Il est très souhaitable que des membres se présentent à l'élection du comité directeur, les nouveaux visages sont expressément souhaités. N'hésitez pas à vous manifester !

Il est le professionnel absolu de l'organisation : Louis Hammer a déjà préparé et réalisé plusieurs excursions d'automne et a ainsi enthousiasmé à plusieurs reprises les vétérans du vol à moteur. Sa nomination comme membre d'honneur « avec des droits et des devoirs de nature purement sociale » par le président Urs Adam a donc été accueillie avec enthousiasme. Heidi Brentini s'est occupée pendant des années de la liste des membres vétérans au Secrétariat général de l'AéCS et a été honorée en conséquence. Désormais à la retraite, elle a présenté son successeur, Sarah

Amstad, qui poursuivra son précieux travail.

Excursion d'automne à Triengen et au château de Wyher

Pour clore l'assemblée générale, le président a annoncé la date de la prochaine rencontre des vétérans : L'excursion d'automne se déroulera le jeudi 19 septembre à l'aérodrome de Triengen, et le château à douves de Wyher accueillera les participants.

Il reste cinq mois pour se réjouir de cette rencontre. A l'issue de l'assemblée générale, les vétérans ont dégusté un excellent repas sous un ciel peuplé d'avions vétérans (dont le « premier avion acquis par Swissair et dernier à être resté en sa possession, le Comte AC-4 HB-IKO », et le Nieuport 23 C-1 HB-RNA reconstitué en état de vol). Ce fut l'occasion de s'adonner pleinement à l'objectif principal de l'association : L'échange



Vortrag F-35 an der GV

Présentation F-35 lors de l'AG



Ehrenmitglied Alfred Ramy Ramseyer mit den Romands

de souvenirs et la discussion sur des thèmes actuels de l'aviation.

Centre de compétences du Musée de l'aviation de Haute-Argovie

Le musée de l'aviation de Haute-Argovie était ensuite largement ouvert à la visite. En quelques années, Peter Dätwyler et Beat Trösch ont construit avec beaucoup de passion un bijou qui n'a pas son pareil. C'est bien plus qu'une exposition d'avions

avec, entre autres, des objets prêtés par le Musée des transports de Lucerne. Avec ses documents, ses photos, ses livres et sa galerie de gouaches originales de feu l'artiste bernois et spécialiste de l'aviation Roland Eichenberger, il est devenu en peu de temps un centre de compétence de l'histoire de l'aviation suisse. Il se transforme et se développe constamment, et une visite en vaut toujours la peine.

Les Tessinois et les Romains ont aussi leur « Pilonnière del l'aviation »



Elle s'appelle Arlette Borradori. Originnaire du Tessin, mais genevoise d'adoption, a obtenu sa licence de pilote privé (PPL) au début des années 70, et dans la foulée la CPLA.

Ces deux licences en poche, elle postule chez PIPER (importateur de la marque en Europe) à Genève et optient le poste qui lui permettra de livrer les avions du constructeur américain dans toute l'Europe.

Pour information, à cette époque, l'égalité des sexes n'existait pas, car pour le droit de livrer ces avions, il

était exigé une simple licence de pilote privé pour les Messieurs, et une professionnelle pour les Dames ! Les choses ont bien changé.

Par le suite, Arlette décrochera le poste de chef instructrice pilote (une première en Suisse) pour la formation théorique et pratique des aspirants pilotes au sein de l'Aéroclub de Gebève. De nombreux pilotes formés par ses soins feront carrière dans l'aviation privée et de ligne.

Daniel Delmenico,
vice président des Vétérans du vola
à moteur de l'AeCS



Die Tessiner und die Westschweizer haben auch ihre «Flugpionierin».

Ihr Name ist Arlette Borradori. Sie stammt aus dem Tessin, ist aber Wahl-Genferin. Anfang der 70er Jahre erwarb sie ihre Privatpilotenlizenz (PPL) und anschliessend die CPLA.

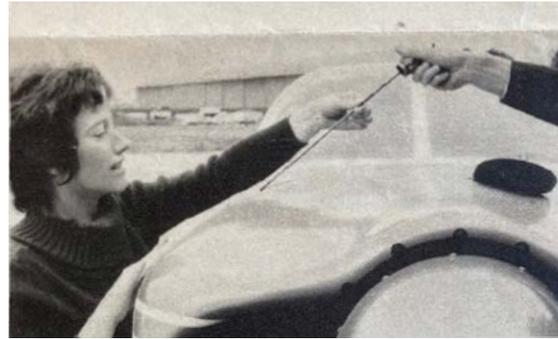
Mit diesen beiden Lizenzen in der Tasche bewarb sie sich bei PIPER (dem Importeur der Marke in Europa) in Genf und bekam die Stelle, die es ihr ermöglichte, die Flugzeuge des amerikanischen Herstellers in ganz Europa auszuliefern.

Zur Information: Zu dieser Zeit gab es noch keine Gleichberechtigung der Geschlechter, denn für die Befugnis, diese Flugzeuge auszuliefern, mussten die Herren eine einfache Privatpilotenlizenz, die Damen jedoch eine Berufspilotenlizenz vorweisen. Die Dinge haben sich geändert!

Später wurde Arlette Chefinstrutorin (eine Premiere in der Schweiz) für die theoretische und praktische Ausbildung von angehenden Piloten im Aeroklub von Genf.

Viele der von ihr ausgebildeten Piloten machten später Karriere in der Privat- und Linienfliegerei.

Daniel Delmenico,
Vize-Präsident der Motorflugveteranen
des AeCS.



Erstflug und Einfliegen des Pilatus Porter PC-6



Rolf Böhm anlässlich des Treffens der Porter-Piloten in Bleienbach vom 11. Februar 2023

Während den 10 Jahren Pilatus bin ich viel geflogen, ordentlich nach Regeln und Gesetzen. Doch ist es auch vorgekommen, dass ich die Grenzen in den Graubereich verschoben habe, sofern dies die Situation erforderte und der Aufgabe diene. Das war eine andere Zeit. Fliegen war Handarbeit, ohne Autopilot, ohne tolle Navigationshilfen, mit Fliegerkarten. Heute in der modernen digitalisierten Welt, eher eine Systemmanagement-Aufgabe. Ich war kein «Outlaw», auch kein Engel, war jung und hatte auch mal «Mist» produziert.

Henry Fierz, Technischer Leiter, hatte ein klares Konzept für den PC-6. Einfach in der Produktion, einfach zu fliegen und im Unterhalt, gute Langsam-Flug-Eigenschaften mit wenig Hochauftriebshilfen, vielseitig verwendbare Kabine, geringes Gewicht, die US Bauvorschriften FAR 23 als Grundlage.

Beispiele für einfache Konstruktion: Rechteckflügel mit acht identischen Steuerflächen. Das heisst, auf jeder Seite zwei Landeklappen und zwei Querruder mit Doppelspalt. Höhen- und Seitenleitwerk identisch. Das ergab drei gleiche Bauteile, aber auch die anfänglich gewöhnungsbedürftige Seitenleitwerkform (wie ein Kamin).

4. Mai 1959: HB-FAN Erstflug und Beginn der Erprobung. Nach verschiedenen Rollversuchen war es kurz nach 09.00 Uhr soweit. Der Flug war nicht aufregend, Schwerpunkt und Gewicht waren im mittleren Bereich. Bei einem Erstflug geht man nicht an Grenzen.

Zwei Mängel waren jedoch deutlich: zu hohe Querruderkräfte und ein negatives Roll – Wendemoment bei ausgefahrenen Klappen. Was bedeutet das? Beim Einleiten einer Kurve, nach links oder rechts mit dem Querruder, dreht die Nase zur Kurvenaussenseite

statt in die Kurveninnenseite. Herr Fierz wollte das selbst sehen und begleitete mich auf dem zweiten Flug. Am ersten Tag flog ich total 2.5 Std mit 7 Landungen. Flugstunden wurden seinerzeit nur von Start bis Landung gerechnet, netto, ohne Rollen. Das gilt für alle Flugzeitangaben in diesem Bericht.

Anschliessend wurde sofort korrigiert. Um die hohen Querruder-Kräfte zu reduzieren wurde der Spalt in der Querruder-Nase geschlossen. So wurde die Fläche und damit auch die aerodynamische Kraft vor dem Drehpunkt der Querruder vergrössert und ein besserer Ausgleich erzeugt. Leider waren so die Querruder und Landeklappen nicht mehr ganz baugleich. Das negative Wendemoment zu korrigieren war komplizierter. Wie war das entstanden? Die Querruder waren anfangs Flaperons, d.h. beim Absenken der Landeklappen senkten sich die Querruder auch ab, allerdings weniger, vielleicht um die Hälfte im Vergleich zu den Landeklappen. Natürlich erhöht das den Auftrieb bei Start und Landung, das war auch das Ziel.

Jetzt der Nachteil: beim Einleiten einer Kurve mit dem Querruder wird der Widerstand auf der Kurveninnenseite reduziert, anstatt wie



PC-6 Prototyp HB-FAN 1959

üblich erhöht, dabei auf der Kurvenaussenseite erhöht anstatt reduziert. Als Folge davon dreht die Nase zur Kurvenaussenseite.

Die Steuermechanik musste geändert werden. Landeklappen und Querruder-Antrieb wurden getrennt, die Querruder nicht mehr mit den Landeklappen abgesenkt. Eigentlich wie üblich.

Nebenbei: Bei der «üblichen» Auslegung wird das Querruder auf der Kurveninnenseite wesentlich stärker nach oben ausgeschlagen als das auf der Kurvenaussenseite nach unten. So wird ein grösserer Widerstand auf der Kurveninnenseite erreicht. Diese Differenz der Querruder-Ausschläge sollte in der Steuermechanik bei einem Prototyp leicht verstellbar sein, was relativ einfach zu erreichen ist. So kann mit wenigen Versuchen ein angenehmes Verhalten beim Einleiten einer Kurve erreicht werden.

Es ist auch mir bekannt, dass neue, moderne Leichtflugzeuge (z.B. Pipistrel) wieder häufiger Flaperons über die ganze Spannweite verwenden. Die schlanken Flügel ermöglichen das besser. Pipistrel hat ein Aspect Ratio von 11+, der PC-6 von 7.9. Das ergibt kleine Flaperon-Ausschläge bei Pipistrel. Möglicherweise wurde noch einen Trick in der Geometrie der Steuermechanik angewendet, z.B. das Verbinden der Querruder und Seitenruder mit einer Feder? Das weiss ich nicht.

Am 20. Mai 1959, zwei Wochen nach dem Erstflug, waren die neue Steuermechanik und die Querruder fertig. Die Flugerprobung konnte fortgesetzt werden. Es war einzigartig, wie schnell Herr Fierz bereit war, relativ grosse Änderungen anzubringen. Er baute nicht zuerst 100 Flugzeuge bis Mängel behoben wurden.

Fortsetzung folgt ...

Premier vols et essais du Pilatus Porter PC-6



Rolf Böhm lors de la rencontre des pilotes de Porter à Bleienbach le 11 Février. 2023

Pendant les dix années passées chez Pilatus, j'ai beaucoup volé, en respectant les règles et les lois. Mais il m'est aussi arrivé de repousser les limites dans la zone grise, lorsque la situation

l'exigeait et que cela servait la mission. C'était une autre époque. Voler était un travail manuel, sans pilote automatique, sans supers aides à la navigation, avec des cartes aéronautiques. Aujourd'hui, dans le monde moderne numérisé, c'est plutôt une tâche de gestion de système. Je n'étais pas un « hors-la-loi », ni un ange, j'étais jeune et j'avais aussi produit des « conneries ».

Henry Fierz, directeur technique, avait un concept clair pour le PC-6 : simple à produire, simple à piloter et à entretenir, bonnes caractéristiques de vol lent avec peu d'aides à l'hypersustentation, cabine polyvalente, poids réduit, les prescriptions de construction américaines FAR 23 comme base.

Exemples de construction simple : aile rectangulaire avec huit surfaces de contrôle identiques. C'est-à-dire, de chaque côté, deux volets d'atterrissage et deux ailerons avec double fente. Profondeur et dérive identiques. Cela donnait trois éléments identiques, mais aussi la forme de la dérive (comme une cheminée), à laquelle il fallait s'habituer au début.

4 mai 1959 : premier vol du HB-FAN et début des essais. Après différents essais de roulage, le moment était venu peu après 9 heures. Le vol n'était pas excitant, le centre de gravité et le poids étaient dans la moyenne. Lors d'un premier vol, on ne repousse pas les limites.

Deux défauts étaient cependant évidents : des forces d'ailerons trop élevées et un couple de roulis - virage négatif lorsque les volets sont sortis. Qu'est-ce que cela signifie ? Lorsque l'on amorce un virage, vers la gauche ou vers la droite avec les ailerons, le nez tourne vers l'extérieur du virage au lieu de tourner vers l'intérieur. Monsieur Fierz a voulu voir cela par lui-même et m'a accompagné lors du deuxième vol. Le premier jour, j'ai volé au total 2,5 heures et 7 atterrissages. A l'époque, les heures de vol n'étaient calculées que du décollage à l'atterrissage, net, sans roulage.



Prototype PC-6 HB-FAN 1959

Cela vaut pour toutes les indications de temps de vol dans ce rapport.

Par la suite, les corrections ont été apportées immédiatement. Pour réduire les forces élevées des ailerons, la fente dans le nez des ailerons a été fermée. Ainsi, la surface et donc la force aérodynamique devant le point de rotation des ailerons ont été augmentées et un meilleur équilibre a été créé. Malheureusement, les ailerons et les volets d'atterrissage n'étaient plus tout à fait identiques. Corriger le couple de virage négatif était plus compliqué. Comment cela s'est-il produit ? Au début, les ailerons étaient des flaperons, c'est-à-dire que lorsque les volets d'atterrissage s'abaissaient, les ailerons s'abaissaient aussi, mais moins, peut-être de moitié par rapport aux volets d'atterrissage. Bien sûr, cela augmente la portance au décollage et à l'atterrissage, c'était aussi le but recherché.

Maintenant, l'inconvénient : lors de l'amorce d'un virage avec l'aileron, la résistance est réduite du côté intérieur du virage au lieu d'être augmentée comme d'habitude, tout en augmentant du côté extérieur du virage au lieu de la réduire. En conséquence, le nez tourne vers l'extérieur du virage.

Le mécanisme de commande a dû être modifié. Les volets d'atterrissage et la commande des ailerons ont été séparés, les ailerons ne sont plus abaissés avec les volets d'atterrissage. En fait, comme d'habitude.

En passant : avec la conception « habituelle », l'aileron du côté intérieur du virage est beaucoup plus braqué vers le haut que celui du côté extérieur du virage vers le bas. On obtient ainsi une plus grande résistance du côté intérieur du virage. Cette différence de débattement des ailerons devrait être facilement réglable dans la mécanique de commande d'un prototype, ce qui est relativement simple à obtenir. Il est ainsi possible d'obtenir

en quelques essais un comportement agréable lors de l'amorce d'un virage. Je sais aussi que les nouveaux avions légers modernes (p. ex. Pipistrel) utilisent à nouveau plus souvent des flaperons sur toute l'envergure. Les ailes fines le permettent mieux. Pipistrel a un aspect ratio de 11+, le PC-6 de 7,9, ce qui donne de petits débattements de flaperons chez Pipistrel. Il est possible qu'une astuce ait encore été utilisée dans la géométrie du mécanisme de commande, par exemple en reliant les ailerons et la gouverne de direction par un ressort ? Je ne le sais pas.

Le 20 mai 1959, deux semaines après le premier vol, la nouvelle mécanique de commande et les ailerons étaient prêts. Les essais en vol pouvaient se poursuivre. La rapidité avec laquelle Monsieur Fierz était prêt à apporter des modifications relativement importantes était unique. Il n'a pas commencé par construire 100 avions avant de corriger les défauts.

A suivre ...

Ci-dessous Les 25 enfants de l'école de Montet (Glâne) ont eu une chance exceptionnelle de faire leur baptême de l'air à l'occasion de la promenade scolaire. C'est un avion quadri-place, du type Morane-Saulnier, qui, piloté par leur instituteur, M. Dominique Ayer, leur fit découvrir un aspect nouveau de leur canton. Une leçon de géographie dont tous les élèves se souviendront! Photo prise à l'aérodrome d'Ecuvillens.

Photo d'un écolier



Le temps passe...

Le 15 juillet 1966, à Ecuvillens LSGE, avec le Morane-Saulnier HB-EDO de l'aéroclub Fribourgeois, j'avais organisé la course d'école de la classe primaire unique du village de Montet-Glâne dont j'étais l'instituteur et fait le baptême de l'air de tous mes élèves les uns après les autres dans la même journée.

C'était déjà extraordinaire à l'époque d'avoir obtenu l'autorisation de tous les parents pour tous ces baptêmes de l'air. On a de la peine à imaginer aujourd'hui que cela puisse encore être possible.

Le journal « Fribourg Illustré » publia en octobre 1966 la photo.

Die Zeit vergeht...

Am 15. Juli 1966 hatte ich in Ecuvillens LSGE mit der Morane-Saulnier HB-EDO des Freiburger Aeroclubs den Schulausflug der einzigen Primarklasse des Dorfes Montet-Glâne, dessen Lehrer ich war, organisiert und alle meine Schüler nacheinander am selben Tag luftgetauft.

Es war damals schon aussergewöhnlich, dass ich die Erlaubnis aller Eltern für alle diese Lufttaufen erhalten hatte. Man kann sich heute kaum noch vorstellen, dass dies noch möglich wäre.

Die Zeitung «Fribourg Illustré» veröffentlichte im Oktober 1966 das Foto.

Dominique Ayer
Mitglied der Motorflug-Veteranen des AeCS



Hanspeter Selb †

1962 bis 2023

Fast immer mit einem breiten Lachen im Gesicht ist Hanspeter Selb auf seiner Homebase, dem Flugplatz Sarnen-Kägiswil, auf die Menschen zugegangen. Was dann folgte, war nicht immer nur freundlicher Small-Talk. Im Gegenteil. Hanspeter hat die Dinge stets beim Namen genannt und hat sich nie gescheut, auch unangenehme Tatsachen anzusprechen – aber stets fair und mit einer guten Portion Gelassenheit. Mit diesen Eigenschaften war Hanspeter

prädestiniert, um auf dem Flugplatz Kägiswil Verantwortung zu übernehmen. Das hat er als stiller Schaffer gemacht und zwar an vielen Fronten.

Als aktiver Pilot und Vorstandsmitglied der Fluggruppe Sarnen-Kägiswil (FGSK) hat er dabei geholfen, den Verein auch durch turbulente Zeiten zu führen. Mit seiner gewinnenden Art konnte er alle an einen Tisch holen, auch wenn sie nicht einer Meinung waren. Ein funktionierendes Miteinander war ihm ein grosses Anliegen – das machte ihn zum idealen Obmann der Fluggruppe Sarnen-Kägiswil. Hanspeter hat uns mit kritischen Fragen auch gefordert und hat uns oft klar gemacht, dass wir unsere Ansätze verbessern können. Gleichzeitig war er immer offen dafür, auf der Basis guter Argumente seine Meinung zu ändern. Was wir aber ganz besonders geschätzt haben, Hanspeter war einfach ein guter Kollege.

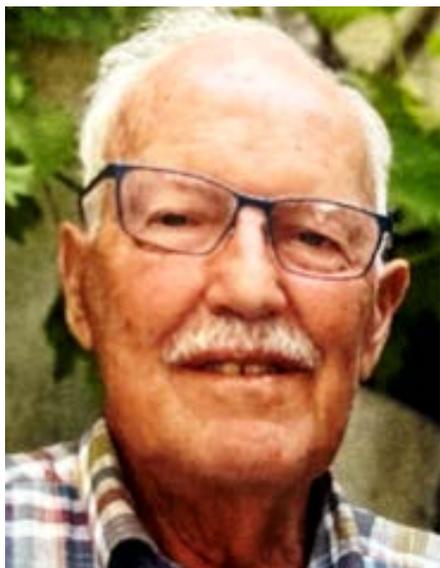
2011 wurde Hanspeter Selb als Vertreter des Flugplatzes Kägiswil in den Vorstandsausschuss des Aero-Club Zentralschweiz gewählt, wo er sich sechs Jahre lang tatkräftig für die Fliegerei in Kägiswil engagierte. Auch im

Vorstand der Flugplatzgenossenschaft Obwalden (FGOW) vermissen wir Hanspeter: Bereits 2010 wurde er in den Vorstand der FGOW gewählt. Der Flugplatz hat nicht nur Freunde und Hanspeter hat sich in unzähligen Gesprächen mit verschiedensten Akteuren für den Flugplatz stark gemacht – mit messerscharfen Argumenten, aber unaufgereggt in der Art. Mit dem gleichen Elan, wie er bei Behörden und Ämtern für den SIL-Eintrag des Flugplatzes kämpfte, hat er sich auch bei Anstössern und in der breiten Bevölkerung für Akzeptanz der Fliegerei eingesetzt. Gleichzeitig war es sich als Stellvertreter des Flugplatzchefs nie zu schade, auf dem Flugplatz überall dort anzupacken, wo es nötig war. Hanspeter hat sich nicht

von Problemen aufhalten lassen, er hat sich für gute Lösungen interessiert und beharrlich an ihrer Umsetzung gearbeitet. Hanspeter hat sich nicht nur selber stark für den Erhalt der Fliegerei in Kägiswil engagiert, er hat im Kampf um den Flugplatz nie aufgegeben und uns alle immer wieder für das gemeinsame Ziel motiviert.

Völlig unerwartet ist Hanspeter Selb am 22. September 2023 verstorben. Im Alter von 61 Jahren hat sein Herz plötzlich aufgehört zu schlagen. In seiner Familie, in seinem Freundeskreis und bei uns auf dem Flugplatz Sarnen-Kägiswil hinterlässt er eine grosse Lücke.

Verfasser: Louis Hammer



Rolf Neuenschwander †

16. November 1942 bis 9. April 2024

Rolf ist zu seinem letzten Flug angetreten. Nach einer glücklichen Kindheit auf dem Bauernhof seiner Eltern absolvierte er eine Lehre als Elektromechaniker. Schon früh entdeckte er seine grosse Leidenschaft: Die Fliegerei! Er war viel auf dem Flugplatz Grenchen anzutreffen, wo er als Flugzeugmechaniker arbeitete und auch das Segelfliegen erlernte. Nach einem England-Aufenthalt bestand er die Aufnahme-Prüfung als Swissair-Pilot.

Er wurde Copilot auf Caravelle und DC8, später Flugkapitän auf DC9, MD80 und zuletzt auf seinem Lieblingsflugzeug, der A310! Hier erlebte ich Rolf als engagierten Mitkämpfer der ersten Stunde für das Zweimann-Cockpit im Widebody Jet und für die Überquerung des Atlantiks mit nur zwei Motoren.

Zusammen mit seiner Frau Elisabeth und seinen beiden Söhnen wohnte er in Tuttwil. Eine glückliche Familie, mit einem engagierten Vater Rolf und der liebevollen Mutter Elsbeth. Als Ausgleich zur Fliegerei entdeckte Rolf eine weitere Leidenschaft, das Segeln auf dem Bodensee!

Als er pensioniert wurde, hat man ihn angefragt, ob er den Posten als Chef-fluglehrer in Lommis übernehmen

möchte. Er war glücklich, seine Kenntnisse über das Fliegen an junge Menschen weiterzugeben zu dürfen und machte sich mit der gleichen Begeisterung wie in seiner Berufspilotenzeit daran, angehende Privatpiloten theoretisch und praktisch zu schulen.

Rolf war engagierter Motorflugveteran und an fast allen Anlässen mit dabei.

Eine Krebserkrankung war stärker als der Lebenswille von Rolf. Am 9. April 2024 ist er für immer eingeschlafen. Wir haben einen talentierten, engagierten und lebenswerten Fliegerkameraden verloren. Wir halten Rolf in würdiger Erinnerung.

Peter Thut

In Memoriam Urs Adam

Es war in den sechziger Jahren, als ich Urs durch einen gemeinsamen Freund am Bielersee kennen lernte. Er war damals Jus-Student und hat sich auf einem Flug mit mir vom Virus Aviaticus anstecken lassen. Während seinem weiteren Werdegang haben wir uns aus den Augen verloren, bis er am 15. Oktober 1974 als Jurist im BAZL-Rechtsdienst in meinem Büro

auftauchte. Die Überraschung war bei beiden gross. Während unseren gemeinsamen 28 Jahren im BAZL haben wir in etlichen dienstlichen Aufgaben gut zusammengearbeitet.

Im weiteren Verlauf hat Urs im BAZL über den Abteilungsleiter, Vize-direktor bis zum stellvertretenden Direktor Karriere gemacht. Am 31. Mai 2008 wurde Urs pensioniert und hat sein geliebtes Helikopterfliegen aufgegeben, während er das

Motorfliegen, zuletzt in der Motorfluggruppe Thun, noch ein paar Jahre weiter betrieb.

Ich war noch im Vorstand der Motorflugveteranen, als wir einen neuen Präsidenten suchten. Darauf hat mich Urs angerufen, um sich zu erkundigen, was denn die Aufgaben des Vereinspräsidenten alles beinhalten. In unserem Gespräch konnte ich Urs überzeugen, dass er der richtige Mann für den Job ist.

In der Folge hat Urs am 16. Mai 2017, anlässlich der Generalversammlung der MFV in Dübendorf, das Präsidium von seinem Vorgänger Ueli Aeschlimann übernommen und dieses erfolgreich bis zu seinem plötzlichen Tod am 4. Mai 2024, auf dem Jakobsweg von Porto nach Santiago de Compostela, innegehabt.

So schliessen sich Lebens-, Flieger- und Freundeskreise.



Ich werde Urs in guter Erinnerung behalten.

Armando Baccalà

In Memoriam Urs Adam

C'est dans les années soixante que j'ai fait la connaissance d'Urs par l'intermédiaire d'un ami commun au bord du lac de Biemme. Il était alors étudiant en droit et s'est laissé contaminer par le virus de l'aviation lors d'un vol avec moi. Pendant la suite de son parcours, nous nous sommes perdus de

vue jusqu'à ce qu'il se présente dans mon bureau le 15 octobre 1974 en tant que juriste au service juridique de l'OFAC. La surprise a été grande pour tous les deux. Pendant les 28 années que nous avons passées ensemble à l'OFAC, nous avons bien collaboré dans plusieurs tâches de service. Urs a ensuite fait carrière à l'OFAC en tant que chef de division,

sous-directeur et directeur adjoint. Le 31 mai 2008, Urs a pris sa retraite et a abandonné sa passion pour l'hélicoptère, tout en continuant à pratiquer le vol à moteur pendant quelques années, en dernier lieu au sein du groupe de vol à moteur de Thoue.

J'étais encore membre du comité des vétérans du vol à moteur lorsque nous avons cherché un nouveau président. Urs m'a alors appelé pour me demander en quoi consistaient les tâches d'un président d'association. Lors de notre entretien, j'ai pu convaincre Urs qu'il était l'homme de la situation.

Par la suite, le 16 mai 2017, à l'occasion de l'assemblée générale de la MFV à Dübendorf, Urs a repris la présidence de son prédécesseur Ueli Aeschlimann et l'a assumée avec succès jusqu'à son décès soudain le 4 mai 2024, sur le chemin de Saint-Jacques de Porto à Saint-Jacques de Compostelle.

C'est ainsi que se referment les cercles de la vie, de l'aviation et de l'amitié.

Je garderai un bon souvenir d'Urs.

Armando Baccalà



Todesfälle seit der Publikation des Flight-VTR 2023-2

- | | |
|-----------------------|--|
| • Hanspeter Selb | 24. August 1962 bis 22. September 2023 |
| • René Jeanneret | 10. Dezember 1927 bis 27. September 2023 |
| • Max Erwin Fluri | 1959 bis 16. Februar 2024 |
| • Rolf Neuenschwander | 16. November 1942 bis 10. April 2024 |
| • Louis Hammer | 01. März 1941 bis 03. Mai 2024 |
| • Urs Adam | 30. Juli 1946 bis 04. Mai 2024 |



a warm

welcome!

Wir heissen unsere Neumitglieder herzlich willkommen!

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux membres !

Jürg Burg	Lostorf
Andreas Fischer	Meisterschwanden
Karl Kistler	Fehraltorf
Guido Brun	Teufen AR
Jonathan Höhn	Monteggio
Ulrich Siegenthaler	Arch
Robert Mathys	Bettlach
Egon Steiner	Bannwil
Rolf Wälty	Schöfflisdorf
Anton Fischer	Beckenried
Patrik Epstein	Freienbach



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 45, Juni 2024

das Bulletin der MFV

FlightVTR 44, Juin 2024

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*