



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!

Uiiio –
 das war knapp!

Nur 8670 Stimmen haben der Kampfjet-Vorlage zum Durchbruch verholfen. Das war pures Glück. Hinzu kommt, dass die ganze französisch sprechende Schweiz und auch das Tessin die Vorlage abgelehnt haben, also gerade dort, wo die Luftwaffe mit Payerne und Locarno ihre wichtigsten Standorte hat. Das hat das VBS hoffentlich aus seiner Selbstzufriedenheit aufgerüttelt; konkrete

Massnahmen bezüglich Akzeptanzverbesserung der Militärluftfahrt im Allgemeinen aber besonders für diese Teile der Schweiz tun nun dringend Not.

Beat Neuenschwander hat aus seiner Sicht eine Analyse des Abstimmungsergebnisses vorgenommen, die wir nachfolgend publizieren; zur Lektüre empfohlen.

Auch das neue CO₂-Gesetz wurde in der Zwischenzeit vom Parlament verabschiedet und enthält für die Luftfahrt neben der Flugticket-Abgabe auch eine Abgabe für die Business-Aviation von CHF 500.- bis CHF 5000.- pro Abflug!

Dies wird gravierende Konsequenzen für unsere Flugplätze und Business-Aviation Standorte haben. Ein hochkarätiges Wirtschaftskomitee, dem auch der Verband Schweizer Flugplätze angehört, wird gegen das Gesetz das Referendum ergreifen, so dass voraussichtlich das Volk dann nach gut eidgenössischer Tradition das letzte Wort haben wird.

Als wäre der Unbill für die Corona-gebeutelte Zivilluftfahrt nicht schon genug, hat der Bundesrat kürzlich dem von ihm selbst initiierten Projekt der Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in einen zivil genutzten Flugplatz für die Business-Aviation entgegen Treu und Glauben und aus heiterem Himmel eine Absage erteilt.

Er hat das Projekt wie eine heisse Kartoffel fallenlassen und damit seinen Partner, die Flugplatz Dübendorf AG, aus kurzfristigen Überlegungen im Regen stehen lassen!

Einmal mehr zeigt es sich, dass der Bund zwar schöne Berichte und grosse Worte bezüglich einer kohärenten und langfristig ausgerichteten Luftfahrt-politik macht, bei der Umsetzung dann aber beim geringsten Widerstand und mit fadenscheinigen Begründungen kalte Füsse bekommt.

Nun noch in eigener Sache. Die dies-jährige Generalversammlung konnte

aus gesundheitspolitischen Gründen nicht durchgeführt werden. Der Vorstand möchte aber das Geschäftsjahr 2019 ordnungsgemäss abschliessen und von den Mitgliedern Entlastung bekommen.

Die nachfolgend publizierte Rechnung und der Revisorenbericht sollen Euch dafür die Entscheid-Grundlagen liefern. Wer dem Vorstand für das Geschäftsjahr 2019 Entlastung erteilen will, braucht nichts zu unternehmen. Wer dem Vorstand die Entlastung verweigern oder sich der Stimme enthalten will, soll das bitte bis spätestens am 31. Dezember 2020 dem Präsidenten per Post oder per Mail mitteilen.

Die Generalversammlung 2021 mit Rahmenprogramm findet am Donnerstag, den 6. Mai 2021 auf dem Flugplatz Emmen statt. Haltet euch dieses Datum frei!

Den traditionellen Herbstanlass werden wir wieder einmal zusammen mit den Segelflug-Veteranen organisieren. Für die kommenden Festtage und den Jahreswechsel alles Gute und vor allem gute Gesundheit. Haltet die Ohren steiff!

Mit herzlichen Veteranen-Grüssen

Euer Präsident
Urs Adam

Le mot du Président

Chers membres !

Uiiii – c'était proche !

Seuls 8670 votes ont permis l'adoption du projet de loi sur les avions de chasse. C'était de la pure chance. En outre, toute la Suisse romande et le Tessin ont rejeté le projet de loi, c'est-à-dire précisément là où les Forces aériennes ont leurs bases les plus importantes, à savoir Payerne et Locarno. Il faut espérer que cela a permis au DDPS de sortir de sa complaisance ; des mesures concrètes pour améliorer l'acceptation de l'aviation militaire en général, mais surtout pour ces régions de Suisse, sont maintenant nécessaires de toute urgence.

Selon lui, Beat Neuenschwander a effectué une analyse des résultats du vote, que nous publions ci-dessous ; lecture recommandée.

Entre-temps, la nouvelle loi sur le CO 2 a également été adoptée par le Parlement et prévoit une taxe pour l'aviation d'affaires de CHF 500.- à CHF 5000.- par départ en plus de la taxe sur les billets d'avion ! Cela aura de graves conséquences pour nos aéroports et nos sites d'aviation d'affaires.

Un comité économique de haut niveau, dont fait également partie l'Association des aéroports suisses, organisera un référendum contre la loi, de sorte que le peuple aura probablement le dernier mot, conformément à la bonne tradition fédérale.

Comme si les ennuis de l'aviation civile, accablée par les coronas, ne suffisaient pas, le Conseil fédéral a récemment rejeté, de mauvaise foi et à l'improviste, le projet qu'il avait lui-même lancé de transformer l'aérodrome militaire de Dübendorf en un aérodrome civil pour l'aviation d'affaires. Il a laissé tomber le projet comme une patate chaude et a donc laissé son partenaire, Flugplatz Dübendorf AG, sous la pluie pour des considérations à court terme !

Une fois de plus, il est clair que la Confédération suisse fait de beaux rapports et de grandes déclarations sur une politique aérienne cohérente et à long terme, mais qu'elle se dégonfle ensuite lorsqu'il s'agit de la mettre en œuvre, avec la moindre résistance et des justifications peu convaincantes.

Parlons maintenant de nos propres affaires. L'Assemblée générale de cette année n'a pas pu avoir lieu pour des raisons de santé. Toutefois,

le Conseil souhaite clôturer l'exercice 2019 de manière ordonnée et recevoir la décharge des membres. La facture publiée suivante et le rapport de l'auditeur doivent vous permettre de fonder votre décision. Si vous souhaitez donner décharge au conseil d'administration pour l'exercice 2019, vous n'avez rien à faire.

Toute personne souhaitant refuser de donner décharge au conseil d'administration ou s'abstenir de voter doit en informer le président par courrier ou par e-mail au plus tard le 31 décembre 2020.

L'assemblée générale de l'année prochaine aura lieu le 6 mai 2021, à l'aé-

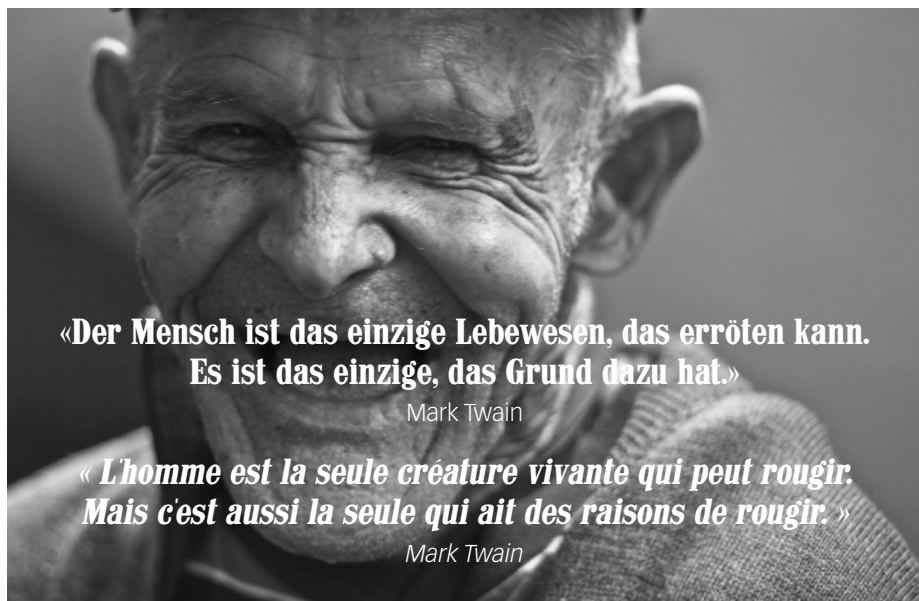
rodrome d'Emmen, avec un programme culturel. Conservez cette date !

Le traditionnel événement d'automne sera de nouveau organisé avec les vétérans du vol à voile. Pour les prochaines vacances et la fin de l'année, tout va bien et surtout la santé est au rendez-vous. Gardez vos oreilles bien fermes !

Avec de chaleureuses salutations de vétérans

Votre président
Urs Adam

Traduction : Gilles Buchmüller



Rechnung 2019 und Budget 2020

Einnahmen	Budget 2019	Rechnung 2019	Budget 2020
Mitgliederbeiträge	CHF 13'000.00	CHF 12'520.00	CHF 12'200.00
Spenden	CHF 50.00	CHF 80.00	CHF 50.00
Zins Raiffeisenbank	CHF 5.00	CHF 7.67	CHF 7.00
Zins Postfinance	CHF -	CHF -	CHF -
<u>Total Einnahmen</u>	CHF 13'055.00	CHF 12'607.67	CHF 12'257.00

Ausgaben

Varicolor	CHF 5'300.00	CHF 5'254.70	CHF 5'300.00
Aufwand Vorstand	CHF 3'000.00	CHF 2'966.80	CHF 3'000.00
Apero GV + HA	CHF 2'000.00	CHF 3'439.30	CHF 4'000.00
Postversand	CHF 1'000.00	CHF 952.16	CHF 1'000.00
Spenden	CHF 1'000.00	CHF 1'165.00	CHF 1'700.00
Diverses	CHF 500.00	CHF 721.10	CHF 800.00
Kontoführung	CHF 72.00	CHF 17.00	CHF 12.00
Total Ausgaben	CHF 12'872.00	CHF 14'516.06	CHF 15'812.00
Saldoausgleich	CHF 183.00	CHF -1'908.39	CHF -3'555.00

Vermögensverminderung Geschäftsjahr 01. 01.2019 - 31. 12 .2019

1908.39

29.02.20

Rüe



Revisionsbericht zuhanden der Mitgliederversammlung der Motorflug-Veteranen des AeCS

Als gewählte Revisoren haben die Untergezeichneten die Jahresrechnung des Vereins Motorflug-Veteranen des AeCS für das am 31. Dezember 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.


Die Rechnung wurde aufgrund von Stichproben und Analysen geprüft. Bilanz und Erfolgsrechnung stimmen mit der Buchhaltung überein. Nach unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften.


Die Bilanzsumme der geprüften Jahresrechnung beträgt Fr. 23'187.32 und der Verlust beträgt Fr. 1'908.39 Ausgangspunkt unserer Prüfung bildete die von der Vereinsversammlung genehmigte Bilanz per 31. 12. 2018.

Wir beantragen der Vereinsversammlung die vorliegende Jahresrechnung 2019 zu genehmigen und den Kassier zu entlasten.

Für die Motorflug-Veteranen des AeCS

Die Revisoren:

Peter Stucky.....

Eduard Kambly.....

Küngoldingen, den 28. August 2020

Vereinsvermögen 2019

31.12.19	Konto Postfinance	CHF	-	
31.12.19	Vereinskonto Raiffeisen	CHF	18'883.30	
31.12.19	Sparkonto Raiffeisen	CHF	4'102.02	
31.12.19	G-Anteil Raiffeisen	CHF	200.00	
31.12.19	Anteilschein Flpl. Münster	CHF	1.00	
31.12.19	Anteilschein Flpl Ecuiv.	CHF	1.00	
31.12.19	Vereinsvermögen		<u>CHF 23'187.32</u>	

Kontostände

31.12.18	Konto Postfinance	CHF	4'984.41	
01.02.19	Konto Postfinance	CHF	4'682.21	CHF -302.20
01.02.19	Überweisung auf Raiffeisenkonto			CHF 4'682.21
31.12.18	Vereinskonto Raiffeisen	CHF	15'814.95	
31.12.19	Vereinskonto Raiffeisen	CHF	18'883.30	
		CHF	3'068.35	CHF 3'068.35
31.12.18	Sparkonto Raiffeisen	CHF	4'094.35	
31.12.19	Sparkonto Raiffeisen	CHF	4'102.02	
		CHF	7.67	CHF 7.67
				CHF 3'076.02
31.12.19	Vereinsvermögen 2018	CHF	25'095.71	
31.12.19	Vereinsvermögen 2019	CHF	23'187.32	
31.12.19	Vermögensverminderung	CHF	1'908.39	
29.02.20	Rüe			



Rapport des réviseurs à l'attention de l'assemblée générale des Vétérans du Vol à Moteur de AeCS

En notre qualité de réviseurs des comptes les soussignés ont contrôlé la comptabilité et les comptes annuels constitués des comptes de bilan et de pertes et profits de l'association des Vétérans du Vol à Moteur de AeCS pour l'exercice se terminant au 31. Décembre 2019

Compte tenu des examens effectués par sondage, nous confirmons que les soldes des comptes du bilan sont justifiés, que les justificatifs correspondent à la comptabilité et que la comptabilité est tenue correctement et selon les règles de l'art. Sur la base de notre évaluation, la comptabilité et les comptes annuels répondent aux dispositions du droit suisse et des statuts.

Le bilan s'élève à Fr. 23'187.32 et le déficit s'élève à Fr. 1'908.39. La base de notre contrôle est le bilan au 31.12.2018, approuvé par l'assemblée générale.

Nous recommandons l'adoption des présents comptes annuels de l'association et de décharger le caissier.

Les réviseurs :

Peter Stucky

Eduard Kambly

Küngoldingen, le 28. August 2020



Editorial

Wie Figura zeigt, hat uns das Corona-Virus immer noch fest im Griff. Besonders wir Veteranen, zum Grossteil Angehörige der Risikogruppe, sind in unserem Schalten und Walten eingeschränkt.

Das Vereinsleben kam schon im Frühjahr praktisch zum Erliegen, soziale Begegnungen, Ferienreisen, Enkel hüten, und sogar das Einkaufen sind nur noch mit Einschränkungen oder gar nicht mehr möglich.

Wenn wir jedoch an unsere Kollegen denken, welche noch aktiv bei den schwer gebeutelten Airlines fliegen oder in anderen Berufen aktiv sind, dabei mit Kurzarbeit, Einkommenseinbussen und drohender Arbeitslosigkeit leben müssen, kommen wir als mehrheitlich pensionierte noch relativ gut weg. Weil die von der Politik verhängten, einschneidenden

Massnahmen offensichtlich nicht die erwünschte Wirkung zeigen, bleibt als einzig wahrer Lichtblick auf eine langersehnte Normalität die oft versprochenen, viel diskutierten und hoffentlich auch wirksamen Corona-Impfstoffe, welche irgendwann im nächsten Jahr verfügbar sein sollen. Die Hoffnung stirbt zuletzt.

Da unsere diesjährige Generalversammlung wie auch der Herbstausflug ins Covid-19 Wasser fielen, soll euch diese umfangreiche Ausgabe des Flight-VTR mit interessanten Beiträgen unserer Mitglieder schadlos halten. Viel Spass dabei!

Zu den kommenden Festtagen wünsche ich euch, liebe Leserinnen und Leser, gute Gesundheit und möglichst viele positive Erlebnisse!

Euer Redaktor
Hans-Peter Graf

Éditorial

Comme le montre Figura, le Coronavirus a toujours une forte empreinte sur nos vies. En particulier sur nous, les vétérans, qui sommes pour la plupart des membres du groupe à

risque, sommes limités dans notre capacité à agir et à nous comporter. Au printemps déjà, la vie en club s'est pratiquement arrêtée. Les interactions sociales, les voyages à l'étranger, la garde des petits-enfants et même les achats ne sont

possibles qu'avec des restrictions ... voire pas du tout.

Cependant, si l'on pense à nos collègues qui volent encore activement avec les compagnies aériennes en difficulté ou qui exercent d'autres professions, qui doivent vivre avec le chômage partiel, la perte de revenus et la menace du chômage, nous nous en sortons relativement bien ... car une majorité d'entre nous est à la retraite.

Comme les mesures drastiques imposées par les politiciens n'ont manifestement pas l'effet escompté, la seule véritable lueur d'espoir pour une normalité longtemps attendue est un vaccin. Souvent annoncé, promis, très discuté et, espérons-le, efficace ... ce dernier devrait

être disponible dans le courant de l'année 2021... L'espoir fait vivre comme l'on dit.

Comme l'assemblée générale de cette année ainsi que la sortie d'automne sont tombées à l'eau à cause de la pandémie, cette édition complète du Flight-VTR, pleine de contributions intéressantes de nos membres vous accompagnera durant l'hiver. Bonne lecture !

Pour les prochains jours fériés, je vous souhaite, chères lectrices et chers lecteurs, une bonne santé et le plus d'expériences positives possibles !

Votre rédacteur
Hans-Peter Graf

Traduction : Gilles Buchmüller

«Es ist ein Fluch, zu interessanten Zeiten zu leben»

Hannah Arent

« C'est une malédiction de vivre à une époque intéressante »

Hannah Arent



Gedanken zum knappen NKF-Entscheid vom 27.09.2020



Ein historisch knappes Ja zu neuen Kampjets für die Schweiz

Die Volksabstimmung vom 27. September über den 6 Milliarden-Kredit für die Erneuerung der Kampflugzeugflotte war ein absoluter Krimi. Wäre es nicht um eine so wichtige, strategische Frage für die Sicherheit der Schweiz gegangen, hätte man sich eher zurücklehnen können. So jedoch war es eine ernstzunehmende Angelegenheit und die Frage drängte sich unwillkürlich auf, warum das sonst in der Regel doch pragmatisch abstimmende Schweizervolk dermassen Zweifel an der Vorlage hatte. Ohne einer vertieften Analyse der Politikwissenschaftler vorgreifen zu wollen, sind es meine Feststellungen und Eindrücke in der Abstimmungskampagne, die zu den nachfolgenden Erkenntnissen führen.

Folgende 4 Punkte orte ich als strategische Fehler in der Kommunikation:

- Die staatspolitische Komponente der Souveränität und unsere in der Verfassung verankerten bewaffneten Neutralität mit dem Zeithorizont bis 2070 (!) wurde viel zu wenig dargelegt und kaum in den Vordergrund gestellt. Man liess sich wegen der gegnerischen Argumentation zu stark in Detaildiskussionen verwickeln.
- In der Deutschschweiz wurden viele Diskussionsrunden und ein hochwertiges Podium der AVIA-Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe, in Emmen durchgeführt. Im Gegensatz dazu war es in der Romandie viel zu ruhig, obwohl man wusste, dass die Westschweiz der Vorlage kritischer gegenübersteht als die Deutschschweiz. Diesem Punkt wurde zu wenig Beachtung geschenkt. Die AVIA bzw. die SOG/Schweiz. Offiziersgesellschaft hat es beispielsweise schlichtweg unterlassen ihre gute Broschüre mit klaren und einfachen Botschaften in Französisch zu übersetzen – ein weiterer strategischer Fehler, der nicht passieren dürfte.
- Die Frage der Finanzen war das Hauptthema, welches mir in verschiedenen Diskussionen, vor allem von Seite der Frauen, auf-

gefallen ist. Es ging dort primär darum, ob eine solch hohe Summe in der heutigen Zeit wirklich notwendig sei. Und genau hier orte ich den dritten strategischen Fehler in der Kommunikation. Es wurde viel zu wenig hervor gehoben, dass es sich um eine Investition für die nächsten 30–40 Jahre, bis ins Jahr 2070 (!) handelt, so betrachtet also 150–200 Mio. pro Jahr; und ebenso, dass das VBS die Zahlungen auf zehn Jahre verteilt, was rund 600 Mio pro Jahr ausmacht und im Armeebudget so eingeplant ist. Es fehlten dazu einfache Vergleiche mit Aufwendungen des Bundes, über die das Volk gar nicht abstimmen kann, wie beispielsweise die Entwicklungshilfe für welche allein der Bund 3 Mia pro Jahr ausgibt oder der soeben in dieser Herbstsession vom Nationalrat beschlossene Betrag von 14,4 Mia. für Erhalt und Modernisierung der Bahn bis 2024 (3,6 Mia. pro Jahr!). Dabei geht es nicht um ein Gegen einanderauspielen von Bundesausgaben; aber diese Tatsachen müssten erwähnt werden, damit der Stimmbürger die Relationen klar erkennen kann. Die leidige Diskussion um die Betriebskosten wurde mit unterschiedlichen Kostenzahlen geführt, anstatt mit

dem Argument, dass diese künftig sogar günstiger ausfallen werden als heute, weil dann weniger Flugzeuge und nur noch eine Eintypenflotte vorhanden sein wird.

- Dass die SVP als grösste bürgerliche Partei, sich in der NKF-Kampagne dermassen passiv verhalten hat, ist nicht nachvollziehbar und unverzeilich. Auch dies ein strategischer Fehler. Dadurch wurde ein grosser Teil von eigentlichen Befürwortern von der Parteileitung weder informiert noch motiviert. Einzig zwei Parlamentarier haben sich in der Deutschschweiz als «Sololäufer» wahrnehmbar engagiert, Thomas Hurter/SH und Werner Salzmann/BE.
- Die Schweiz und ihre Armee hatte Glück, dass die Abstimmung gewonnen wurde. Doch das knappe Resultat wird die Sache nicht einfacher werden lassen. Die Lehren müssen im Hinblick auf die Typenwahl und eine allfällige Initiative von links-grün, rasch gezogen werden. Mit verbesserter Kommunikation soll die Überzeugungsarbeit, im Sinne der Aussage von Bundesrätin Calmy Rey, mit hohem Engagement weitergeführt werden.

Beat Neuenschwander

Réflexions sur la décision serrée du NKF du 27.09.2020



Un oui historique aux nouveaux avions de combat pour la Suisse

La Conseillère fédérale Calmy Rey (PS) déclarait en 2005 :

"Nous sommes l'un des rares pays au monde obligé d'avoir une armée. Tant que nous restons neutres, la défense nationale militaire n'est pas seulement une question de raison et de précaution mais une exigence légale de neutralité. La Convention de La Haye de 1907 exige que les États neutres protègent leur territoire contre l'utilisation abusive de celui-ci par des puissances étrangères à des fins militaires » ... Pour parler franchement, en tant qu'État neutre, nous ne pouvons pas abolir l'armée avant que tous les autres ne l'aient fait.

Le référendum du 27 septembre sur le crédit de 6 milliards destiné au renouvellement de la flotte d'avions de

chasse a été un véritable thriller. Si la question n'avait pas revêtu un si grand enjeu stratégique pour notre pays, nous aurions pu rester discret et nous contenter d'observer de loin. Ce n'était pas le cas. L'affaire était grave et la question s'est posée naturellement de savoir pourquoi le peuple suisse, qui vote habituellement de manière pragmatique, avait de tels doutes sur la proposition et les enjeux de cette votation. Sans vouloir dériver sur une analyse plus approfondie que je laisse aux politologues, voici mes observations et impressions lors de la campagne qui conduisent aux constatations suivantes.

Je trouve que les 4 points suivants sont des erreurs stratégiques en matière de communication :

- La composante politique de la souveraineté de l'État et notre propre neutralité ancrée dans la constitution avec un horizon temporel allant jusqu'à 2070 (!) ont été beaucoup trop peu présentées et n'ont presque jamais été mises en avant. Nous étions trop impliqués dans les discussions détaillées en raison de l'argumentation de l'opposition.
- En Suisse alémanique, la mobilisation était à la hauteur. Il y a eu

de nombreux débats ainsi qu'un podium de la société AVIA des officiers de l'armée de l'air présentée à Emmen.

- En revanche, c'était très calme en Suisse romande, bien que l'on savait que cette région linguistique était plus critique à l'égard du projet de loi que de l'autre côté de la Sarine. L'AVIA ou le SOG/Suisse « Offiziersgesellschaft » ont, par exemple, tout bonnement omi de traduire leur brochure avec des messages clairs et abordables en français. Une erreur grossière, qui n'aurait jamais dû arriver.
- La question du financement a été le principal sujet abordé dans plusieurs discussions, en particulier par la gente politique féminine. Il s'agissait principalement de déterminer s'il était vraiment nécessaire de déboursier une somme aussi importante à notre époque. Et c'est là que je situe le troisième échec des communications stratégiques :

On n'a que très peu insisté sur le fait qu'il s'agit d'un investissement pour les 30–40 prochaines années soit jusqu'en 2070 (!). Cela représente donc 150–200 millions par an. Prenons

également note que le DDPS répartit les paiements sur dix ans. Le budget s'élève donc à 600 millions par an et est inclus dans le budget de l'armée.

Il n'y avait pas de simple comparaison avec les dépenses fédérales pour lesquelles nous ne pouvons pas voter pour donner notre avis...L'aide au développement qui coûte 3 milliards par année ou même les 14.4 milliards approuvés par le Conseil national lors de la session d'automne pour la maintenance et la modernisation des chemins de fer jusqu'en 2024 (3.6 milliards par an, tout de même !).

Il ne s'agit pas de mettre en balance les dépenses fédérales. Toutefois, il aurait été justifié de les énumérer afin de donner aux votants un aperçu un peu plus clair des montants ainsi qu'un ordre de grandeur des dépenses de notre gouvernement

Il est aussi incompréhensible qu'inacceptable que l'UDC, en tant que plus grand parti bourgeois, se soit montré aussi passive lors de la campagne sur le renouvellement de la flotte des avions de combat.

Il s'agit, là aussi, d'une erreur stratégique. En conséquence, une grande partie des véritables partisans n'ont été ni informés ni motivés par la di-

rection du parti. Seuls deux parlementaires ont été notablement impliqués en tant que « coureurs solitaires » en Suisse alémanique : Thomas Hurter/SH et Werner Salzmännli/BE.

La Suisse et son armée ont eu de la chance de remporter cette votation. En revanche, le résultat serré ne facilitera pas les choses. Il faut rapidement tirer les leçons de cette expérience avant le choix concret du type

d'appareil et d'une éventuelle initiative de l'aile gauche-verte. Grâce à une communication améliorée, le travail de conviction, au sens de la déclaration de la conseillère fédérale Calme-Rey, doit continuer de maintenir un niveau élevé d'engagement en faveur de notre armée.

Beat Neuenschwander

Traduction : Gilles Buchmüller

Die Geschichte des «YETI» PILATUS PORTER PC6 H2

Von Beat Roos



Der originale HB-FAN nach Unfall am Dambuschpass, Nepal

Le HB-FAN original après l'accident du Col Dambusch au Népal

Liebe Freunde des etwas ungewöhnlichen Fliegens und der dazugehörigen, teils doch sehr interessanten und wahren Geschichten, die sich am Boden und am Himmel fortsetzen.

Der Leiter der Sammlung im Verkehrshaus (VHS) konnte es nicht lassen, uns, d.h. Peter Daetwyler und mir den an noch stabilen Seilen im VHS hängenden PILATUS PORTER HB-FAN in den Farben des ursprünglichen PILATUS PORTER YETI, bewacht vom «gfüchigen» hölzernen YETI, als künftiges «Flugobjekt» schmackhaft zu machen.

Der Vorschlag von Peter, diesen doch noch weltweit einzigen mit Kolbenmotor Lycoming 540 ausgerüsteten Porter von diesem etwas staubigen «Gefängnis» zu befreien und in Bleibach-Flugplatz wieder flügge zu machen, konnte das Stirnrunzeln nicht unbedingt glätten. Schon jetzt erging bei gewissen Ehefrauen ein Aufschrei und die Suche nach der roten Karte los.

Obwohl: ist es doch ein Gesundheitsdoktrin, ältere, unterbeschäftigte Senioren zu beschäftigen!



N283SW als «Yeti-Porter» HB-FAN im Verkehrshaus

Le N283SW en tant que "Yeti-Porter" HB-FAN au Musée suisse des transports

Die Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus konnte uns mit einem Angebot motivieren, den Flieger auf seine brauchbare Substanz zu prüfen. So sah es plötzlich in der Fliegerhalle des VHS aus, als würden 15 Leute einen neuen Flieger bauen. Besucher schauten dem Treiben teils ungläubig zu, zückten die Handys und stellten uns Fragen, die wir leider nicht in allen Weltsprachen beantworten konnten. Wir verwiesen auf die Pressestelle des VHS. So wurde geschraubt, untersucht, Fachgespräche wurden geführt und, man kann es kaum glauben, mit Putzlappen, Staubsauger und Leitern der Flieger vom Ausstellungsstaub befreit.

Das Leuchten auf allen Gesichtern der Beteiligten, besiegelte das Schicksal von N283SW (HB-FAN). Peter meinte, es wäre doch schade, den Hangar 18 nicht mit diesem seltenen PILATUS PORTER PC6 zu beleben und zu neuem «Fliegerleben» zu erwecken. Ich kann Ihnen versichern, an dieser Stelle hatte noch niemand von Geld gesprochen!



So wurde vom vorgängigen Besitzer der Kaufvertrag unterzeichnet und bereits im November 2019 fand der PC6 den Weg in den Hangar 18 nach Bleienbach zur Firma Daetwyler. Hier wurde für die Instandstellung die Firma YETIFLYERS GmbH gegründet, wobei keiner der Gründer, wie böse Zungen behaupten, wirklich wie YETIS ausgesehen hatten.

Der Start der Arbeiten wurde umgehend mit den ehemaligen (pensionierten) Spezialisten von PILATUS AIRCRAFT Ltd, Pius Küng, Fritz Kuert, Norbert Karrer, Seppi Barmettler, Markus Dällenbach und den Spezialisten von Daetwyler Management AG, Erich Bögli und Christian Nyffeler, sowie Peter und mir in Angriff genommen. Schon nach kurzer Zeit mussten wir

über Geld sprechen, was ja bei solchen Projekten doch auch mal vorkommen kann. Die ursprünglichen Zahlen unter anderem auch von PILATUS AIRCRAFT Ltd erschienen uns realistisch. Unser Ziel war jedoch nicht nur eine Flugbereitschaft zu erstellen, sondern den PC6 bis in die letzte Schraube, Lager, Steuerseile, Motor, Propeller und was noch alles dazu gehört, als praktisch «neuwertig» zu restaurieren.

Ich kann euch versichern, was da bis dato an unseren Augen als «nicht mehr brauchbar» vorüberzog, füllte nicht nur Kisten mit ausgebauten Teilen, sondern strapazierte auch unseren Bankbeauftragten, der meinte wir würden dabei in PILATUS AIRCRAFT Aktien investieren. Wir konnten dieses Gerücht glaubhaft widerlegen, denn es waren tatsächlich alles Parts-Rechnungen des Herstellers. Da kann ich nur an ein wahres Zitat von Peter erinnern: «Wenn Du Geld verlieren willst, dann kaufe einen Flieger und restauriere ihn».

Mittlerweile sind weit über 1000 Arbeitsstunden investiert, die leider teilweise unter Handlochdeckeln verschwinden. Mein Vorschlag, die grandiosen Arbeiten doch unter Plexiglasdeckeln sichtbar zu machen, fand unter den Fachleuten nur ein mildes Lächeln.



N283SW Während den Restaurationsarbeiten in Bleienbach

Le N283SW durant les travaux de restauration à Bleienbach

Da das Fahrwerk im neuen Glanz montiert ist, Stabilo und Flügel einbaubereit sind, der Propeller im Neuzustand auf den Einbau wartet, und der Motor als praktisches Neuteil im November aus den USA angeliefert wird, steht dem ersten Start seit der Restauration von der Piste in Bleienbach nicht mehr viel im Wege.

Der einzige momentan Flugbereite PILATUS PORTER H2-350 mit Kolbenantriebwerk wird die Geschichte von PILATUS AIRCRAFT Ltd in der Luft und am Boden fassbar präsentieren!

Fortsetzung folgt!

Ihr Beat Roos, Geschichteschreiber und Hobby-Schrauber, Peter Daetwyler, Daniel Geissmann, YETIFLYERS GmbH

Bilder: YETIFLYERS GmbH, Hans-Peter Graf

L'histoire du «YETI»PILATUS PORTER PC6 H2

Par Beat Roos

Chers amis habitués des vols quelque peu inhabituels et des histoires que l'on y associe. Certaines sont intéressantes et vraies et d'ailleurs, elles se poursuivent souvent au sol et dans le ciel.

Le responsable de la collection du Musée suisse des transports (VHS) n'a pas pu résister à l'envie de nous faire, c'est-à-dire Peter Daetwyler et moi-même, saliver sur le PILATUS PORTER HB-FAN aux couleurs du PILATUS PORTER YETI ORIGINAL en nous le décrivant comme un « futur objet volant ». Il était accroché à des cordes fortes et stables dans le VHS et gardé de près par le YETI et son bois menaçant.

La suggestion de Peter était de libérer ce Porter, qui est le seul au monde encore équipé d'un moteur à piston Lycoming 540, de cette « prison » quelque peu poussiéreuse et de le faire voler à nouveau sur l'aérodrome de Bleienbach. Cette idée, farfelue, pouvait faire froncer les sourcils de certains et même provoquer l'ire de certaines épouses. Toutefois, est-ce que les médecins ne conseillent justement pas aux séniors sous-employés de s'occuper et d'avoir des objectifs ?

La coopération avec le Musée suisse des transports nous a motivés car nous avons la possibilité de tester la substance utilisable de l'avion. Soudainement, il semblait que 15 personnes s'affairaient à construire un nouvel avion dans le hall de vol du VHS. Les visiteurs regardaient avec incrédulité, sortaient leurs téléphones portables et nous posaient des questions auxquelles nous ne pouvions malheureusement pas répondre dans toutes les langues du monde. Nous avons donc dévissé, examiné, parlé à des experts et, vous pouvez à peine le croire, nous avons nettoyé la poussière du hangar avec des chiffons de nettoyage, des aspirateurs et des échelles.

Le rayonnement sur tous les visages des personnes impliquées a scellé le sort du N283SW (HB-FAN). Peter a dit qu'il serait dommage de ne pas faire revivre le Hangar 18 avec ce rare PILATUS PORTER PC6 et de le ramener « à la vie », capable de voler. Je peux vous assurer qu'à ce stade, personne n'avait jamais parlé d'argent !

Le contrat d'achat a donc été signé par l'ancien propriétaire et, dès novembre 2019, le PC6 s'est frayé un

chemin jusqu'au hangar 18 de Bleienbach, dans l'entreprise Daetwyler. C'est là qu'a été fondée la société YETIFLYERS GmbH pour les travaux de restauration. Aucun des fondateurs ne ressemblait vraiment au YETI comme certains le prétendent.

Le début des travaux a été immédiatement abordé avec les anciens spécialistes (retraités) de PILATUS AIRCRAFT Ltd : Pius Küng, Fritz Kuert, Norbert Karrer, Seppi Barmettler, Markus Dällenbach et les spécialistes de Daetwyler Management AG, Erich Bögli et Christian Nyffeler, ainsi que Peter et moi-même.

Après seulement peu de temps, nous avons dû parler d'argent. Cela arrive dans de tels projets. Les chiffres originaux, y compris ceux de PILATUS AIRCRAFT Ltd, nous semblaient réalistes. Cependant, notre objectif n'était pas seulement de recréer un état de vol, mais aussi de restaurer le PC6 jusqu'à la dernière vis, les roulements, les câbles de commande, le moteur, l'hélice et tout ce qui va avec. Pratiquement « comme neuf ».

Je peux vous assurer que les pièces que nous jugions « inutilisables » n'ont pas seulement rempli des

boîtes avec des pièces démontées mais elles ont également mis à rude épreuve notre représentant bancaire. Ce dernier pensait en effet que nous investissions dans des actions PILATUS AIRCRAFT. Nous avons pu réfuter cette rumeur de manière crédible car nous étions encore en possession de toutes les factures de pièces détachées du fabricant. Je ne peux que me souvenir d'une citation véridique de Peter : « Si vous voulez perdre de l'argent, achetez un avion et restaurez-le ». Entre-temps, plus de 1000 heures de travail ont été investies. Malheureusement, cet investissement n'est pas très visible et accessible. Ma suggestion de rendre ce travail grandiose visible au travers de plexiglas n'a trouvé que peu d'intérêt mais un léger sourire chez les experts.

Comme le train d'atterrissage est monté dans sa nouvelle splendeur, que le stabilo et les ailes sont prêts à être installés, que l'hélice attend d'être remontée dans son état neuf et que le moteur sera livré des États-Unis en novembre en tant que pièce pratiquement neuve il n'y a plus grand-chose qui empêchera le décollage de la piste de Bleienbach.

Le seul PILATUS PORTER H2-350 à piston actuellement prêt à voler ren-

dra bientôt l'histoire de PILATUS AIR-CRAFT Ltd tangible dans les airs et au sol !

A suivre !

Votre Beat Roos, historien et mécano amateur, Peter Daetwyler, Daniel Geissmann, YETIFLYERS GmbH

Des images : YETIFLYERS GmbH, Hans-Peter Graf

Als Porter-Pilot in Algerien

Teil 2

Von Peter Stucki



Impressionen 07.11.2001

Jeden Mittwoch kommt ein Airbus aus London mit 100 bis 200 Männern, die in Hassi Messaoud algerischen Boden betreten, um dann in irgendeinem Camp in der Wüste vier oder fünf Wochen zu arbeiten. Für uns «Wüsten-Piloten» bedeutet Mittwoch Hochbetrieb, weil diese Leute zu ihren Camps in die Weiten der Sahara geflogen werden müssen. Dann starten 15 Porter und ebenso viele Twin Otters, einer nach dem anderen und fliegen in alle Richtungen davon. 15.30 Uhr take off nach «EME2». In meinem HB-FKR sitzen zwei Amerikaner, ein Spanier und zwei Araber. Zuhinterst im Flugzeug ist Gepäck bis zur Decke gestapelt. Die vier Tanks sind mit 1044 Liter Kerosin gefüllt. Das Abfluggewicht ist am Limit. Sorgfältig schiebe ich den

«Power lever» nach vorn und die Turbine erreicht ihre Startleistung von 600 PS. Nach 15 Minuten habe ich die Flugfläche 055 erreicht und bin «established on Radial 131 from Hotel-Mike-Echo-VOR». Am Anfang des Jahres hatte ich grosse Mühe die algerischen Controllern zu verstehen. Sie sprechen mit Akzent, ein Gemisch aus arabisch, französisch und englisch. Besonders schwierig war die Kommunikation am HF (Hochfrequenzradio). Das VHF funktioniert nur bis etwa 70 NM von Messaoud entfernt, dann hat man nur noch HF zur Verfügung. Doch jetzt habe ich mich daran gewöhnt.

1500 Meter unter mir nichts als Sand. Ich kenne jedoch bereits einige der Dünenformationen und weiss, wie die Geographie sich bis zum Ziel präsentieren wird. Nach einer Stunde der Anflug über die höchsten Dünen der Welt. Sie sind bis 500 Meter über dem Meeresspiegel. Recht gute Landung gegen den Wind und Sonne auf der 500 Meter langen «Buckelpiste». Die Bremsen nach dem Aufsetzen nicht betätigen, damit die scharfen Steine die Reifen nicht zer-

schneiden, sollten die Räder blockieren. Ein Toyota Land Cruiser, am Steuer ein Araber mit Turban und daneben ein «Mongolischer Typ» warten auf uns. Ich muss das Flugzeug verzurren und alle Öffnungen mit entsprechenden Deckeln und Tüchern verschliessen, damit der Wind keinen Sand hineinblasen kann. Das dauert etwa eine Viertelstunde. Während ich arbeite, bringt der Land Cruiser die Passagiere über «Sand und Stein» zum nahegelegenen Camp der «Crew 770». Es liegt etwa 1000 Km südlich von Algier, mitten in der Sahara und heisst EME2.



Anflug auf EME2, ca. 1000 km südlich von Algier

Approche à l'EME2, à environ 1000 km au sud d'Algier

Neben dem Camp 770 gibt es noch eines. Das Militärcamp der algerischen Armee. Dort warten ca. 50 Militärs mit leichten Waffen auf etwelche Terroristen, von denen noch immer sehr viele ihr Unwesen treiben sollen. Sie sind mit russischen «Kalaschnikows» ausgerüstet. Niemand darf das Camp ohne militärische Eskorte verlassen. Weil ich hier übernachten

muss, zeigt man mir die wichtigsten Einrichtungen: WC's, Duschen, «Rec-Raum» (Recreation) und den Sammelplatz im Falle eines Feuers.

Zuerst muss ich das WC besuchen. Die Schüssel ist fast voll. Ich spüle. Da erst sehe ich das Kartonschild. Darauf steht in Englisch, man solle beim Spülen sicherstellen, dass das Wasser wieder abstelle. Wie das gemacht werden soll, steht nicht. Die Schüssel füllt sich mehr und mehr. Leichte Panik! Ich greife in den Spülkasten, dessen Deckel fehlt. Kurz vor dem Überlaufen ziehe ich das richtige Gestänge. Allah ist der Grösste!



Die Schlafstelle A4 ist mir zugeteilt. Das obere oder das untere Bett, frage ich. Egal, ich sei heute alleine da drinnen. Der Raum steht auf riesigen Rädern, doppelachsig, im weichen Sand. Übrigens, im Sand gehen ist ähnlich wie im Pulverschnee, ohne Knirschen. Das untere Bett, ein Graus! Schmutzige Leintücher und Woldecken. Das obere scheint sauberer zu sein. Ich

reisse die Leintücher heraus, nehme die oberen und mache mir mein Bett, wie zu Hause.

Es ist mittlerweile 18 Uhr geworden. Die Sonne geht langsam unter und beleuchtet die hohen Sanddünen. Von Westen her gelb-orange, während die übrigen Teile hell- bis dunkelbraun erscheinen. Ein un- gemein faszinierendes Bild. Ich be- staune diese Szenerie eine Weile.

(Siehe Bild 3)

Im Camp leben mehr als 300 Leute. Die meisten sind arabische Hilfsarbeiter. Ein solcher verdient etwa CHF 300.– pro Monat, was angeblich sehr viel sei für normale algerische Verhält- nisse. Sie legen die Kilometer langen Zündkabel von den Sprenglöchern zu den Verteilerkästen. Von dort füh- ren Kabel zum «Computertruck». Es hat sogenannte Drilling-crews. Das sind Spezialisten, die pro Tag bis zu



Bild 4/Image 4

Die Sprengloch-Fähnchen sieht man von weitem in den Dünen.

Les drapeaux des trous de mines sont visibles de loin dans les dunes.

sechshundert drei Meter tiefe Löcher in den Sand bohren. In jedem Loch steckt ein Eisenrohr. In dieses wird Dynamit gestopft. Das Eisenrohr wird vor der Sprengung herausgezogen und wiederverwendet. Die Sprengung wird per Computer ausgelöst. Die Schallwellen werden gemessen, dabei entstehen graphische Karten aus denen die Ingenieure die Bodenbeschaffenheit ablesen.

14.11.2001

Als Pilot gehöre ich zu den Experten und genieße besonderes Ansehen bei den Einheimischen. In der Kantine, «Diner» genannt, essen nur die Experten und die algerischen Sous-chefs.

Es hat nur Platz für etwa 20 Personen. Trotzdem herrscht nie Platzmangel. Die Leute essen schnell und viel. Niemand sitzt länger als unbedingt nötig an einem der kleinen Tische. Vielleicht 8–10 Minuten, schon kommt ein Araber und legt neues Besteck auf. Geredet wird wenig. Heute redet nur ein Amerikaner laut und viel von den «fucking explosions» in den «fucking wholes». Es gibt Bohnen, Huhn (es gibt immer Huhn), Sauce, Reis (auch jeden Tag), und das übliche Schaffleisch, ganz dunkel – fast schwarz – in der Pfanne gegrillt. Ein «Turban-Araber» zeigt mir höflich einen Thermoskrug und sagt: Café. Hoch erfreut danke

ich ihm auf Französisch. Ich schenke ein und nehme einen Schluck. Aber oh weh! Der Kaffee ist völlig kalt. Er stammt noch vom Frühstück. Bald gehe ich in meinen Containerwagen. Es ist kalt geworden, +4° Grad. An der Decke hängt ein amerikanischer Air-Conditioner, mit dem man auch heizen kann.

Ich muss auf den Stuhl stehen um an die Knöpfe zu gelangen. Deren Beschriftung ist für mich unleserlich. Ich

muss wieder heruntersteigen, um die Brille zu holen. Doch dann beginnt das Ding zu brummen. Und Luft bläst aus allen Öffnungen in alle Richtungen. Ich lese noch ein Weilchen Honoré de Balzac, «Le Cousin Pons». Dann muss ich die Heizung des Lärmes wegen leider abstellen. Nebenan rülpst und furzt es kräftig. Morgen muss ich um 6.00 Uhr aufstehen, um mit einer neuen Menschenfracht weitere 400 Km nach Südosten in die Weiten der Sahara hinauszufiegen. (Siehe Bild 5)

En tant que pilote de Porter en Algérie

Deuxième partie

Par Peter Stucki

Impressions 07.11.2001

Chaque mercredi, un Airbus arrive de Londres avec 100 à 200 hommes qui entrent sur le sol algérien à Hassi Messaoud et travaillent ensuite pendant quatre ou cinq semaines dans un campement dans le désert. Pour nous, «pilotes du désert», le mercredi est synonyme de forte activité car ces personnes doivent être transportées vers leurs camps dans l'immensité du Sahara. 15 Porter et autant de Twin Otters décollent, les uns après les autres, et s'envolent dans toutes les directions. 15h30 décollage vers «EME2».

Dans mon HB-FKR, il y a deux Américains, un Espagnol et deux Arabes. À l'arrière de l'avion, les bagages sont empilés jusqu'au plafond. Les quatre réservoirs sont remplis de 1044 litres de kérosène. La masse au décollage est à la limite. Je pousse avec précaution le "levier de puissance" vers l'avant et la turbine atteint sa puissance de décollage de 600 CV. Après 15 minutes, j'ai atteint le niveau de vol 055 et je suis «établi sur le Radial 131 de l'Hôtel-Mike-Echo-VOR». Au début de l'année, j'avais beaucoup de mal à comprendre les contrôleurs algériens. Ils parlent avec un fort accent, un mélange d'arabe, de français et d'anglais. La communication sur HF (radio à haute fréquence) était particulièrement difficile. La VHF ne fonctionne que jusqu'à environ 70 NM de Messaoud, alors vous n'avez

que la HF disponible. Mais maintenant, je m'y suis habitué.

A 1500 mètres sous moi, rien que du sable. Je connais déjà certaines des formations dunaires et je sais comment sera la géographie jusqu'à l'arrivée. Après une heure d'approche sur les plus hautes dunes du monde. Elles s'élèvent jusqu'à 500 mètres au-dessus du niveau de la mer. Un bon atterrissage contre le vent et le soleil sur la « pente des bosses » de 500 mètres de long. N'utilisez pas les freins après l'atterrissage, afin que les pierres pointues ne coupent pas les pneus, si les roues devraient se bloquer.

Au volant d'une Toyota Land Cruiser, un Arabe avec un turban et à ses côtés un homme d'origine Mongol nous attendent. Je dois attacher l'avion et fermer toutes les ouvertures avec des couvercles et des chiffons appropriés pour que le vent ne puisse pas y souffler du sable. Cela prend environ un quart d'heure. Pendant que je travaille, le Land Cruiser emmène les passagers sur une piste jusqu'au campement voisin du « Crew 770 ». Il se trouve à environ 1000 km au sud d'Alger, au milieu du Sahara et s'appelle EME2. (Voir Image 1)

Il y a un autre camp à côté du camp 770. Le camp militaire de l'armée al-

gérienne. Une cinquantaine de soldats armés d'armes légères guettent certains terroristes dont les agissements sont redoutés. Ils sont équipés de « Kalachnikovs » russes. Personne n'est autorisé à quitter le camp sans une escorte militaire. Comme je dois passer la nuit ici, on me montre les installations les plus importantes : WC, douches, « Rec-Room » (récréation) et le lieu de rencontre en cas d'incendie. Je dois tout d'abord visiter les WC. La cuvette est presque pleine. Je tire la chasse d'eau. C'est seulement à ce moment-là que je vois le panneau en carton. En anglais, il est dit que vous devez vous assurer que l'eau est coupée lorsque vous tirez la chasse d'eau. La manière de le faire n'est pas mentionnée. La cuvette se remplit de plus en plus. Panique légère ! J'atteins la citerne dont le couvercle est manquant. Juste avant le débordement, je tire la bonne liaison. Allah est le plus grand ! (Voir Image 2)

La place de couchage A4 m'est attribuée. En haut ou en bas du lit à deux étages. De toute façon, je suis seul aujourd'hui. La salle est installée sur d'énormes roues, à deux essieux, dans du sable mou. D'ailleurs, marcher dans le sable, c'est comme marcher dans la neige poudreuse, sans craquement. Le lit inférieur, une horreur ! Draps et couvertures de

laine sales. La partie supérieure semble plus propre. J'arrache les draps, je prends celui du dessus et je fais mon lit, comme à la maison.

Il est maintenant 6 heures. Le soleil se couche lentement et illumine les hautes dunes de sable. A l'ouest, il est jaune-orange, tandis que le reste apparaît de couleur claire à brun foncé. Un tableau incroyablement fascinant. Je m'émerveille de ce paysage pendant un certain temps.



Bild 3/Image 3

Plus de 300 personnes vivent dans le camp. La plupart d'entre eux sont des travailleurs arabes non qualifiés. L'un d'entre eux gagne environ Fr. 300.– par mois, ce qui serait beaucoup pour des conditions locales normales. Ils posent les kilomètres de câbles d'allumage depuis les trous d'explosion jusqu'aux boîtes de distribution. De là, des câbles mènent au « camion d'ordinateurs ». Il dispose de ce que l'on appelle des équipages triples. Ce sont des spécialistes qui forent chaque jour des trous de six cent trois mètres de profondeur dans le sable. Dans chaque trou, il y a un tuyau en fer. On

y met de la dynamite. Le tuyau en fer est retiré avant le dynamitage et réutilisé. L'explosion est déclenchée par l'ordinateur. Les ondes sonores sont mesurées et les ingénieurs créent des cartes graphiques à partir desquelles ils peuvent lire les conditions du sol.

(Voir Image 4)

14.11.2001

En tant que pilote, je suis l'un des experts et je bénéficie d'une réputation particulière auprès des habitants. Dans la cantine, appelée « Diner », seuls les experts justement et les sous-chefs algériens mangent. Il n'y a de la place que pour une vingtaine de personnes. Néanmoins, l'espace ne manque jamais. Les gens mangent vite et beaucoup. Personne ne reste assis plus longtemps que nécessaire à l'une des petites tables. Toutes les 8 à 10 minutes, on apporte des nouveaux couverts. On parle peu. Aujourd'hui, un seul Américain parle fort et beaucoup à propos de « putains d'explosions » dans les « putains de trous ». Il y a des haricots, du poulet (il y a toujours du poulet), de la sauce, du riz (également tous les jours), et l'habituel mouton, très foncé – presque noir - grillé à la poêle. Un Arabe portant un turban me montre poliment un thermos et me dit : « Café ». Ravi, je le remercie en français. Je me verse une tasse et je prends une gorgée.

Mais, surprise ! Le café est complètement froid. C'est encore celui du petit déjeuner.

Bientôt, je vais aller à mon camion porte-conteneurs. Il fait froid, +4° C. Au plafond est suspendu un climatiseur américain, avec lequel on peut également chauffer. Je dois me tenir sur une chaise pour atteindre les boutons. Leur inscription est pour moi illisible. Je dois redescendre pour prendre les lunettes. Mais ensuite, la chose se met à vibrer. Et l'air souffle les couvertures dans toutes les directions. Je lis encore Honoré de Balzac, « Le Cousin Pons », pendant un moment. Puis, je dois arrêter le chauffage à cause du bruit. A côté, ils rotent

et pètent abondamment. Demain, je dois me lever à 6 heures pour parcourir 400 km de plus vers le sud-est, dans l'immensité du Sahara, avec un nouveau chargement de personnes.



Traduction : Gilles Buchmüller

Championnat suisse de voltige aérienne Bex le 12 septembre 2020



Du 7 au 12 Septembre 2020 se sont déroulés, à Bex, les championnats suisses de voltige aérienne. Une

vingtaine de pilotes, dont une jeune femme, se sont affrontés lors de cette compétition.

La remise des prix a eu lieu à l'aérodrome de Bex le samedi 12 Septembre à 17 heures sous un soleil radieux. A cette occasion, l'association des vétérans du vol à moteur de l'AéCS a remis une récompense et délivré un certificat aux trois premiers vainqueurs de la classe « Sportsman ». Les



Remise des prix par Daniel Delmenico

trois premières places de cette catégorie ont été :

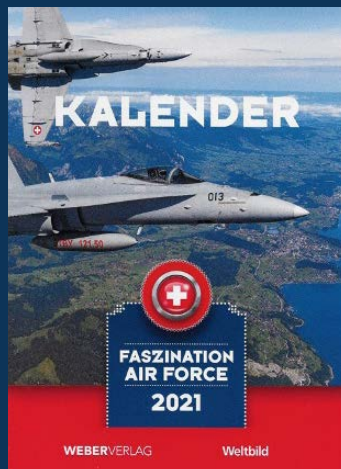
- 1^{er}** **Davis Perriard**
- 2^{ème}** **Christophe Theubet**
- 3^{ème}** **Céline Duruz**

La cérémonie de remise des prix s'est terminée par un apéro ainsi que d'un repas convivial dans le hangar principal de l'aérodrome.

De Daniel Delmenico



Sonderangebot



**Sonderangebot für
Motorflug-Veteranen:
Fr. 25.-, Lieferung
Portofrei!**

Bezug: mail@weberag.ch
Fax: 033 336 55 56

Last Flight

Last Destination



Athos Taminelli

11.12.1927 –
09.05.2020 †

Mit Athos Taminelli hat uns am

09. Mai 2020 ein sehr langjähriges Mitglied – einer der wenigen Tessiner Kameraden – für immer verlassen. Nach einer Karriere als Berufs-Militärpilot, zuerst 10 Jahre im Überwachungsgeschwader und ab 1959 als Instruktions-Offizier der Fliegertruppe wurde er bereits 1983 Mitglied der Motorflug-Veteranen des AeCS. Von 1988–1996 war er Vorstandsmitglied, davon 4 Jahre als Vize-Präsident. Während dieser Zeit wirkte Athos vor allem als Organisator von Anlässen und Herbstausflügen.

Sein fliegerischer Höhepunkt war wohl sein Einsatz bei der Einführung der Flugzeuge Mirage in der Schweiz, zuerst als Cheffluglehrer, um anschliessend das Kommando der Einführungs- und Umschulungskurse zu übernehmen. Während einigen Jahren wurde er als Verteidigungs-Attaché in Italien mit Sitz

in Rom berufen, dies mit gleichzeitiger Akkreditierung in Griechenland und Israel. Die Generalversammlung der MFV ernannte Athos Taminelli im Jahr 2013 zum Ehrenmitglied.

Mit ihm verlieren wir Veteranen, die Luftwaffe, aber auch die Aviatik unseres Landes eine sehr loyale Persönlichkeit sowie einen gradlinigen Patrioten, welcher durch die Nachkriegszeit und den damaligen Werten geformt wurde und seine Überzeugungen bis ins hohe Alter bewahrt hat. Ciao Athos.

Ramy



Werner Eichenberger

25.06.1927 –
26.09.2020 †

Mein Vater, ein grosser Aviatiker ist gegangen

Meine erste Erinnerung an meinen

Vater ist das Basteln eines grossen roten Drachens und wie wir ihn gemeinsam in den Himmel steigen liessen.

Wie war es aber in einer Fliegerfamilie aufzuwachsen? Wo sich alles um die Fliegerei und das eigene Geschäft drehte? Wo am Tisch mein Vater jeweils sagte: «Gemüse ist ungesund und ihr müsst nur essen, was ihr gerne habt»? Wo meine Mutter jeweils jammerte, wir seien kurz vor dem Konkurs, wenn mein Vater und sein Bruder wieder ein neues Flugzeug kauften? Jeweils meine Mutter vor Kummer fast verzweifelte, wenn mein Vater bei übelstem Wetter noch mit dem Piper L4 vom Schulen in Bad Ragaz nach Buttwil heimflog oder eben seine tollkühne Segelflug-Akrobatik demonstrierte? Es war für mich eine spannende, lehrreiche und manchmal auch belastende Zeit.

Mein Vater hatte vor Nichts und Niemandem Angst, nur Respekt. Für ihn gab es keine unüberwindbaren Hindernisse, weder in Person, Amt oder Technik. «Geht nicht, gibt es nicht!» war seine Devise! Er erzählte uns dutzende spannende Geschichten von früher. Manche verschwiegen er; eine davon habe ich erst nach seinem Begräbnis erfahren. Er flog mit der K2 aus 1500m bis kurz über dem

Boden eine kontinuierliche Vrille, worauf er ein Jahr lang in Spreitenbach als Segelflugpilot gesperrt worden war. Schleppen durfte er weiter.

Seine positive und optimistische Art, seine unglaubliche Energie, seine Freude am Leben und sein Vertrauen in die Menschen, ungeachtet der Hautfarbe und des Geschlechts, hat mich immer wieder beeindruckt. Nach dem Tod seiner geliebten Margrit im 2013 befürchtete ich Schlimmes. Aber schon nach einem Jahr gründete er eine WG und wohnte fortan mit einem befreundeten Ehepaar in seinem Einfamilienhaus.

Beeindruckend war seine offene Einstellung gegenüber Frauen. Er war emanzipiert; kein Macho. Er förderte meine Mutter und uns Töchter, in einer Zeit als es noch für viele Männer nicht selbstverständlich war. Meine Mutter, die einen rückständigen, altmodischen und lieblosen Vater hatte, weinte bei der Geburt als auch das zweite Kind ein Mädchen war. Mein Vater schimpfte mit ihr und erfreute sich an meinen grossen Füßen und roten Haaren. Er war mit uns sehr liebevoll und geduldig. Ausserordentlich empfand ich seine pädagogische Fähigkeit. Er sagte nie: «Ich erkläre dir das jetzt», sondern immer «Du weisst doch...» und dann nahm er

ein Blatt Papier und zeichnete mir z.B. auf, wie ein Dieselmotor funktioniert. Meistens auch noch mit der Lebensgeschichte des Herrn Diesel. Mein Vater vermochte mit seinem Enthusiasmus und seiner Leidenschaft nicht nur mich, sondern sehr viele Menschen für das fliegerische Handwerk zu fesseln. Seine Begeisterungsfähigkeit war geradezu ansteckend.

Mein Vater war gierig zu lernen. Mit 60 kaufte er sich den ersten Computer. Schon bald fing er an E-Learning Kurse aufzubauen. Mit akribischer Genauigkeit zeichnete er Schnitte durch Instrumente und Motoren und liess diese virtuell dynamisch wirken. Es folgten IPAD und all die modernen Kommunikationsmittel. Kurz vor seinem Tod schickte er mir sein letztes WhatsApp.

Und eines ist gewiss: Auf seinem letzten Flug, zu dem er nun gestartet ist, wird er das «Chügeli» immer schön in der Mitte halten ...

Regula Eichenberger

Wie heissen unsere Neuzugänge 2020 willkommen!

Nous accueillissions nos nouveaux membres 2020 !

Hektor Meyer

Farnerenweg 35 E
3126 Gelterfingen
+41 79 313 75 25
hektor.meyer@mac.com

François Frochoux

Grubenweg 2
8154 Oberglatt
+41 44 850 75 35
+41 79 619 22 89
f.frochoux@gmail.com

Wir gratulieren



Walter Meierhofer

**zum 100.
Geburtstag!**

Siehe:

**[www.mot-flug-veternen.ch/
news-termine/](http://www.mot-flug-veternen.ch/news-termine/)**

Humor/humour

Area 51



You've all heard of the Air Force's ultra-high-security, super-secret base in Nevada, known simply as Area 51. Well, late one afternoon, the Air Force folks at Area 51 were very surprised when without permission or radio contact, a Cessna landed at their «secret» base.

They immediately impounded the aircraft, handcuffed the pilot and hauled him to an interrogation room. The pilot's story was that he took off from Vegas, got lost, and spotted the base just as he was about to run out of fuel.

The Air Force started a full FBI-NSA background check on the pilot and

locked him up overnight. By noon the next day, they were finally convinced that the pilot really was lost and wasn't a spy.

They gassed up his airplane, gave him a terrifying «you-did-not-see-a-base» briefing, complete with threats of spending the rest of his life in prison, told him Vegas was that-a-way on such-and-such a heading, and sent him on his way.

However, the next day, to the total disbelief of the Air Force, the same Cessna violated restricted airspace and again plopped down on the long runway at Area 51.

Again, MP's with guns drawn surrounded the plane which this time contained two people.

The same pilot jumped out, with hands-up, laid spread-eagle on the ground and screamed, «Do anything you want to me, but my wife is in the plane and you have to tell her where I was last night!»

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 38, Dezember 2020

das Bulletin der MFV

Mitglieder werben Mitglieder!

Überzeuge deine Fliegerkolleginnen und Fliegerkollegen von den interessanten Zusammenkünften mit den Motorflugveteranen.

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 38, décembre 2020

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.