



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!

*weibliche und männliche 😊

So banal es klingt, aber in einer Krise stecken oft auch grosse Chancen! Im Nachhinein stellt sich aber häufig heraus, dass die Chancen entweder gar nicht erkannt oder dann aus ideologischen oder politischen Gründen nicht oder nur viel zu zögerlich genutzt worden sind. Zu oft sehnt man sich schlicht danach, dass nach der Krise das bisherige Leben und Verhalten ungestört weitergehen möge.

Für die Luftfahrt liegen die Chancen zum Beispiel in einem massiven Innovationsschub in den Bereichen umweltfreundliche Treibstoffe und

Antriebe, massive Effizienzsteigerung in der europäischen Flugsicherung («Single European Sky») und umwelt-schonenden Anpassungen in den Infrastrukturen.

Ein Beweis, dass diese Angst vor all-zu radikalen Änderungen meistens obsiegt, haben die Abstimmungen vom 13. Juni wieder einmal erbracht; CO₂-Gesetz, Trinkwasser -und Pestizidinitiative wurden abgelehnt, erstaunlicherweise vor allem von den jüngeren Stimmberechtigten!

Für die Luftfahrtbranche bedeutet dies, dass sie nun eigenverantwortlich und mit liberalen und markt-wirtschaftlichen Mitteln zeigen kann, wie sie die Klimaziele erreichen will. Nachhaltiger Klimaschutz bedeutet bekanntlich, dass auch Umwelt-Massnahmen wirtschaftlich und sozial ver-träglich sein müssen.

Gespannt dürfen wir zudem sein, wie der Entscheid des Bundesrates Ende Juni zur Kampfjet-Beschaffung ausfallen wird; hoffentlich werden (entgegen offiziellen Beteuerungen) auch kluge politische Überlegungen die Wahl bestimmt haben! Einen Auf-schrei der Unzufriedenen wird es auf jeden Fall absetzen.

Nun noch in eigener Sache:

Unsere Anstrengungen zur Rekrutierung von Neumitgliedern, darunter auch Prominenz, haben Früchte ge-tragen, können wir doch seit anfangs Jahr 17 neue Mitglieder willkommen heissen; die Namen findet ihr in der «Begrüssungs-Rubrik».

Es hat sich wieder einmal gezeigt, dass die erfolgversprechendste Mit-glieder-Werbung immer noch die Mund zu Mund Propaganda ist. Der Slogan muss also weiterhin lauten:

Jedes Mitglied wirbt ein Neues!

Zum Abschluss noch etwas ganz Er-freuliches! Unsere diesjährige General-versammlung findet nun definitiv am 13. Oktober 2021 auf dem Militärflugplatz Emmen statt; wir können endlich wie-der die alten Kameraden treffen und die neuen Mitglieder kennen lernen.

Die dannzumaligen COVID-Rahmen-bedingungen für in-house-Gross-anlässe sind allerdings im Moment noch nicht bekannt; ich gehe aber davon aus, dass für Geimpfte und Ge-nesene keine Restriktionen mehr gel-ten! **Save the day!**

Mit erwartungsvollen Veteranen-grüssen Euer Präsident, Urs Adam

«Als Gott den Menschen erschuf, war er bereits müde; das erklärt manches.»

Mark Twain

Le mot du Président



Chers membres !

** masculins et féminins ☺*

Aussi banal que cela puisse paraître, il y a souvent de grandes opportunités dans une crise ! Toutefois, avec le recul, il s'avère souvent que les opportunités n'ont pas été recon- nues du tout ou qu'elles n'ont pas été utilisées ou qu'elles l'ont été avec beaucoup trop d'hésitation pour des raisons idéologiques ou politiques.

Trop souvent, les gens souhaitent simplement que leur vie et leur com- portement antérieurs soient mainte- nus en l'état après la crise.

Dans le domaine de l'aviation, par exemple, les possibilités résident dans un élan massif d'innovation dans les domaines des carburants et des moteurs respectueux de l'en- vironnement, dans l'augmentation massive de l'efficacité du contrôle du trafic aérien européen («Single Euro- pean Sky») et dans les adaptations écologiques des infrastructures.

La preuve que la peur des change- ments trop radicaux soit générale- ment gagnante, a été fournie une fois de plus par les votes du 13 juin ; parti- culièrement la loi sur le CO₂, l'initiative sur l'eau potable et l'initiative sur les pesticides ont été rejetées, notam- ment par les jeunes votants !

Pour l'industrie aéronautique, cela signifie qu'elle peut désormais dé- montrer, sous sa propre responsabi- lité et avec des moyens libéraux et de marché libre, comment elle entend atteindre les objectifs climatiques.

Comme nous le savons, la protection durable du climat implique que les mesures environnementales soient également compatibles avec l'écono- mie et la société.

Nous pouvons également attendre avec impatience la décision du Conseil fédéral, fin juin, sur l'acquisition

d'avions de combat ; espérons que (contrairement aux assurances officielles) des considérations politiques intelligentes auront également déterminé le choix ! Dans tous les cas, il y aura un cri d'insatisfaction.

Maintenant, sur une note personnelle :

Nos efforts pour recruter de nouveaux membres, y compris des célébrités, ont porté leurs fruits, puisque nous avons pu accueillir 17 nouveaux membres depuis le début de l'année; vous trouverez leurs noms dans la section «Bienvenue».

Jaque membre en recrute un nouveau !

Une fois de plus, il a été démontré que le moyen le plus prometteur de recruter des membres reste la bouche à oreille. Le slogan continue d'être : Chaque membre en recrute un nouveau !

Enfin, pour terminer sur une note réjouissante, sachez que notre Assemblée générale de cette année aura définitivement lieu le 13 octobre 2021 à l'aérodrome militaire d'Emmen. Nous pourrons enfin retrouver les anciens camarades et faire connaissance avec les nouveaux membres.

Cependant, les règles sanitaires liées au COVID concernant les grandes manifestations ne sont pas encore connues à l'heure actuelle. Toutefois, j'ose espérer qu'il n'y aura plus de restrictions pour les personnes vaccinées et/ou guéries. **Réservez d'ores et déjà cette date !**

Avec les salutations pleines d'espoir des vétérans

Votre président
Urs Adam

**« Quand Dieu créa l'homme,
il était déjà fatigué ;
ça explique beaucoup de choses »**

Marc Twain



Editorial



Ja, es ist leider dasselbe Bild, welches ich schon vor 6 Monaten im letzten Flight-VTR verwendet hatte. Durch die schleppend angelaufene Impfkampagne hat sich an der Covid-19 Situation in der Schweiz mit Ausnahme von Lockerungen wenig geändert.

Nach einigen namhaften Fluggesellschaften musste nun auch die Swiss «schrumpfen», mit damit einhergehenden Entlassungen bei Boden- und Flugpersonal. Sollten europaweit «Klimaabgaben» erhoben werden, würden sich diese gegebenenfalls auch auf eine zu erwartende Erholung der weltweiten Reisetätigkeit bremsend auswirken. Positiv hat sich

in dieser Zeit die Geschäftsfliegerei entwickelt. Wer es sich leisten kann, vermeidet das Anstehen in Abflughallen und lässt sich im VIP-Terminal ohne Ansteckungsangst und Stress zum Business-Jet begleiten. Die Verkaufszahlen der Business-Jet Hersteller, u.a. Pilatus, entwickeln sich im Gegensatz zu Airbus und Boeing positiv. Mit ein Grund dafür, dass auch die Pilotenausbildung hierzulande nicht unter Schülermangel leidet, weil die Perspektiven, in absehbarer Zukunft einen Cockpit-Job zu ergattern, durchaus gegeben sind.

Mit diesen «Good News» für unsere jungen, zukünftigen Pilotinnen und Piloten, hoffe ich auf ein baldiges Wiedersehen mit Euch, liebe Leserinnen und Leser.

Euer Redaktor
Hans-Peter Graf

«Ich weiss nicht immer, von was ich rede. Aber ich weiss, dass ich recht habe.»

Muhammed Ali

Éditorial

Hélas, c'est malheureusement la même photo que j'avais déjà utilisée il y a presque 6 mois dans le dernier Flight-VTR. En raison du lent

démarrage de la campagne de vaccination, la situation sanitaire liée au Covid-19 a peu évolué en Suisse, à l'exception de légers assouplissements.

Après certaines compagnies aériennes bien connues, Swiss a dû elle aussi «rétrécir», ce qui s'est traduit par des licenciements au sein du personnel au sol et du personnel navigant. Si des «taxes climatiques» devaient être imposées dans toute l'Europe, cela aurait également un effet modérateur sur la reprise attendue des voyages mondiaux.

L'aviation d'affaires, elle, s'est développée de manière positive pendant cette période. Pour ceux qui peuvent se permettre d'éviter les files d'attente dans les salles d'embarquement et

qui sont escortés jusqu'aux jets d'affaires dans le terminal VIP sans crainte de contagion, ni de stress. Les chiffres de vente des fabricants d'avions d'affaires, dont Pilatus, évoluent positivement par rapport à Airbus et Boeing. C'est l'une des raisons pour lesquelles la formation des pilotes dans ce pays ne souffre pas d'une pénurie d'intéressés, car les perspectives d'obtenir un emploi dans un cockpit sont bien présentes.

Avec cette «bonne nouvelle» pour nos jeunes et futurs pilotes, j'espère vous revoir bientôt, chers lecteurs.

Votre rédacteur
Jean-Pierre Graf

« Je ne sais pas toujours de quoi je parle. Mais je sais, que j'ai raison. »

Muhammed Ali

Der Fallschirm war meine Rettung

Die Geschichte vom Absturz mit dem Segelflugzeug S-19 II HB 544 am 15. Januar 1961

Von Peter Stucki

Es war vor ziemlich genau 60 Jahren am Sonntag, den 15. Januar 1961. Auf dem Flugplatz Birrfeld machte ich das Segelflugzeug S-19 II, konstruiert von Jakob Spalinger, bereit für einen fünf stündigen Dauerflug über dem Ches-tenberg, einem bewaldeten Hügelzug

nahe dem Flugplatz Birrfeld, 647 m über Meer. Die meteorologischen Voraussetzungen waren trotz der - 6° C Temperatur ideal für einen Flug im Hangaufwind. Es herrschte Nord-ostwind aus 050° mit ca. 25 km/h.



Foto 1 Peter Stucki, 19-jährig im S-19 II, März 1960, kurz vor seinem Einführungsflug

Der Fünfstunden Flug ist eine der drei Bedingungen für das FAI Silberne Leistungsabzeichen.

Max Steinmann, Flugplatzchef im Birrfeld, zog mich mit der

Schleppmaschine, Fokke Wulf 44, HB-EBN Stieglitz um 11:26 über den Chestenberg. Auf 800 m ü. M. klinkte ich dicht unter dem Hochnebel.

Mein erster Fallschirmabsprung

Um 13:05 passierte es!

Ich wollte auf der Höhe von ca. 900 m ü. M. eine Rechtskurve einleiten. In diesem Moment gab es einen Knacks und ich hatte den Steuerknüppel lose in der Hand. Der Knüppel hing nur noch an den Steuerseilen.



In Sekundenschnelle realisierte ich die Gefahr, in der ich mich befand. «Jetzt mosch aber pressiere» dachte ich. Das Flugzeug wurde durch das lose Höhensteuer im leichten Sinkflug immer schneller. Ich zog den Knopf mit dem Stift der das Capot fixierte. Die Plexiglas Haube flog mit einem Knall nach hinten. Durch den entstandenen Sog flogen Karte und Flugbuch aus dem Cockpit.

Ich löste die Gurten und ergriff mit beiden Händen den Cockpitrand vorne und wollte mich hochziehen. Der Geschwindigkeitsmesser zeigte 140 km/h an. Der Luftstrom war schon so stark, dass ich in den Sitz



Foto 2

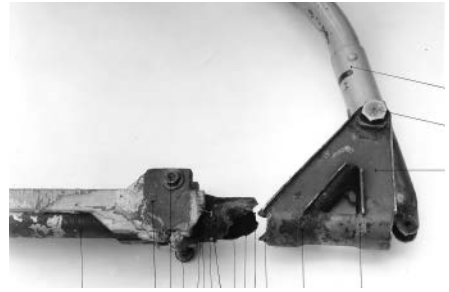


Foto 3

gedrückt wurde. So drehte ich mich nach rechts und zog mich am rechten Cockpitrand soweit hoch, dass ich mich vornüber aus dem Flugzeug fallen lassen konnte. Mit den Beinen noch im Flugzeug, fasste ich den Fallschirm Griff und liess mich fallen.

Zwei Gedanken rasten durch meinen Kopf:

- 1. Auf 3 zählen und ziehen!**
- 2. Aber nicht ziehen, wenn ich Himmel sehe, denn so könnte ich in den sich öffnenden Fallschirm fallen.**

An diese zwei Punkte erinnerte ich mich genau. Ich vermute, während der Segelflugausbildung wurde das angesprochen.

Der Pionier 24 Fallschirm öffnete sich schnell und mit einem Ruck hing ich in den Gurten. Nach etwa 10-15 Sekunden landete ich mit den Beinen voraus in den Bäumen.

Der starke Wind schleifte mich jedoch auf eine Lichtung hinaus. Kaum zu glauben, aber ich landete auf dem schrägen Boden ohne hinzufallen.

Und so stand ich da, die Fallschirmseile noch in den Händen und sah mein Flugzeug Loopings drehen. Dabei fielen alle losen Gegenstände heraus. Zwei Drehungen waren es, bevor S-19 II HB 544 mit einem Knall wie ein Kanonenschuss, etwa 200 Meter neben mir auf der gefrorenen Erde aufprallte. Zersplitterte Holz- und andere Teile flogen herum. Gut, dass ich da nicht mehr drin war, ging mir durch den Kopf.

Noch immer in den Fallschirmgurten stand ich unter leichtem Schock. Der ganze Vorgang vom Moment an, als ich den Steuerknüppel lose in der Hand hielt, das Capot abschoss und mühsam aus dem Flugzeug kletterte und mich fallen liess, lief völlig automatisch ab.

Die verlorene Post und der Auslösegriff

Jetzt war Stille. Nur der Wind rauschte in den Bäumen. Da hörte ich eine weibliche Stimme rufen: «Hallo Sie!» Eine ältere Frau mit einem etwa 7-jährigen Mädchen kam auf mich zu. Sie schwenkte etwas in ihrer linken Hand

und rief: «Sie haben Post verloren!» Ich dankte ihr und nahm das Bordbuch in Empfang. «Sind Sie verletzt?» fragte sie. Nein, mir fehlt nichts, antwortete ich und löste die Fallschirmgurten.

Kurz danach kamen immer mehr Leute den Hügel hinauf zur Absturzstelle. Einer der ersten – nach der Frau mit dem Kind – war Dr. Wolfgang Hopff, ein lieber Freund von mir. Er trug sein Arztköfferchen bei sich. «Komm lass Dich ansehen» sagte er und fasste mein linkes Handgelenk um den Puls zu fühlen. «Alles i.O.» sagte ich und begann den Fallschirm zusammenzufalten. Wolfgang half mir dabei. Unvermittelt fragte er: «Wo hast du den Auslösegriff?» «Au», antwortete ich, «den habe ich in der Luft fallen lassen». «Ja, meinte Wolfgang, der kostet etwa 5 Franken.» Es dauerte einen Moment, bis ich realisierte, dass er mich «hochnahm». Nun konnte ich wieder lachen.

Viele Leute

Auf dem Waldweg in der Nähe erreichten Gemeindepolizei, Kantonspolizei, Funktionäre vom Flugplatz, später der Untersuchungsleiter des BFU und allerlei Zuschauer den Ort des Geschehens.



Foto 4

Auf Foto 4 sieht man mich in einem zu langen Ledermantel den Hang hinauf gehen. Weil es so kalt war und ich nur im Segelflieger-Kombi dastand, gab mir Ernst Burkart von der Segelflugguppe Lenzburg seinen Ledermantel. Ernst ist 87 Jahre alt und im «Zyschtigclub» regelmässig im Birrfeld.

Gegen 16:00 Uhr begannen die Zuschauer und auch die Fachleute sich zu verabschieden. Zuletzt standen nur noch ein Polizist und ich bei den Trümmern der S-19 II HB 544.

Der Beamte trat auf mich zu und fragte: «und Sie, mit was sind Sie

hergekommen?» «Mit dem Fallschirm» antwortete ich. «Ach so ja, Sie sind ja der Pilot». Er brachte mich mit dem Polizeiauto zum Flugplatz zurück.

Reaktionen

Das Ereignis war noch lange Tagesgespräch auf dem Flugplatz. Einige Zeitungsleute interviewten mich noch Tage danach. Reporter besuchten mich zu Hause und an meiner Arbeitsstelle.

Auch auf dem Flugplatz Birrfeld war ich noch lange Gesprächsthema. Man stelle sich das vor: Ein Segelflieger verbreitete die Ansicht, ich hätte nicht abspringen müssen, sondern das Flugzeug mit der Trimmung steuern können.

5. Technische Untersuchung über die Unfallursache

(Siehe Photos 1-4 und Zeichnungen I und II)

Vorbemerkung: Schon die erste summarische Untersuchung auf der Unfallstelle etwa 2 1/2 Stunden nach dem Vorfall ergab eindeutig, dass die Darstellung des Piloten in jeder Beziehung zutreffend war und dass der Unfall einwandfrei auf den Bruch der Steueranlage zurückzuführen war. Es konnte deshalb darauf verzichtet werden, nach anderen möglichen Unfallursachen zu suchen.

5.1. Die nähere Untersuchung der Steueranlage ergab, dass das Torsionsrohr F und die Steuerknüppelhalterung G auseinandergebrochen waren.

Foto 5

- 12 -

Diese Rückstände liegen dem Originalbericht in Aluminiumfolie bei.
Dieses Bild wurde mir in freundlicher Weise von Herrn Peyer des Eidg. Luftamtes überlassen.

6. Unfallursache: Bruch der Verbindung Torsionsrohr - Knüppelhalterung

Der Bruch konnte eintreten

- a) zufolge mangelhafter Konstruktion. (Die ersten S 18 Flugzeuge wurden im Jahre 1938 gebaut. 1948 war schon gut bekannt, dass die genannten Steuerteile Risse aufwiesen [siehe Aktennotizblatt 15].);
- b) zufolge nicht zeichnungsgemässer Ausführung der Schweissung S2;
- c) zufolge nicht fachgemässer Ausführung der Schweissung S2;
- d) weil die Kontrollen dieser Steuerung nicht mit der nötigen Sorgfalt durchgeführt worden waren.

Zürich, den **-2. Mai 1961**

Unfallexperte des
Büros für Flugunfalluntersuchungen
sig. H. Zollinger

Foto 6

Ein damals sehr bekannter Kameramann von der Präsens Film AG, auch ein Segelflieger, behauptete sogar, ich hätte noch am Boden merken müssen, dass eine Schweissnaht an der Steuerungsmechanik defekt war.

Fragt sich nur, wie?

Laut dem Unfallbericht des BFU war der Defekt schon seit mindestens drei Jahren unentdeckt geblieben. Der zuständige L+A - Beamte hätte beim Überprüfen des Zustandes der Steuerung den Sitz abmontieren müssen, hiess es.

Le parachute a été mon salut.

L'histoire du crash du planeur S-19 II HB 544 le 15 janvier 1961

Par Peter Stucki

C'était il y a presque exactement 60 ans, le dimanche 15 janvier 1961. Sur l'aérodrome de Birrfeld, je préparais le planeur S-19 II, conçu par Jakob Spalinger, pour un vol d'endurance de cinq heures au-dessus du Chestenberg, une colline boisée près de l'aérodrome de Birrfeld, à 647 m d'altitude.

Malgré la température de -6°, les conditions météorologiques étaient idéales pour profiter de l'ascendance. Il y avait un vent du nord-est de 050° avec environ 25 km/h.

Le vol de cinq heures est l'une des trois conditions pour l'obtention du Silver Achievement Badge de la FAI.

Max Steinmann, directeur de l'aérodrome de Birrfeld, m'a tiré avec l'avion remorqueur, Fokke Wulf 44, HB EBN Stieglitz à 11:26 au-dessus du Chestenberg, à 800 m d'altitude je me suis retrouvé au-dessous de la couche nuageuse.

***Mon premier saut en parachute
À 13 h 05, tout s'est emballé !***





Foto 1

Peter Stucki, 19-jährig im S-19 II, März 1960, kurz vor seinem Einführungsflug.

J'étais sur le point d'amorcer un virage à droite à l'altitude d'environ 900 mètres. À ce moment-là, il y a eu un « crack » et je me suis retrouvé avec le manche à balai, détaché de son socle, dans les mains. Il n'était attaché que par les câbles de contrôle.

En quelques secondes, j'ai compris le danger que je courais. «Maintenant, il faut que tu te dépêches» j'ai pensé. L'avion accélérât dans une légère descente en raison du relâchement de la commande de profondeur. J'ai tiré sur le bouton avec la goupille qui fixe le capot. La verrière en plexiglas a volé vers l'arrière dans un bruit sourd. L'aspiration qui en a résulté a fait voler

la carte et le carnet de vol hors du cockpit.

J'ai relâché les sangles et j'ai attrapé le bord avant du cockpit à deux mains, en essayant de me hisser hors de l'habitacle. L'indicateur de vitesse indique 140 km/h. Le flux d'air était déjà si fort que j'étais pressé contre le siège. Je me suis donc tourné vers la droite et me suis hissé par le bord droit du cockpit pour pouvoir me laisser tomber de l'avion. Avec mes jambes encore dans le cockpit, j'ai attrapé la poignée du parachute et je me suis laissé tomber.

Deux pensées se sont bousculées dans ma tête :

- 1. Compter jusqu'à trois et tirer !**
- 2. Mais ne pas tirer si je vois le ciel car cela signifierait que je pourrais tomber dans mon parachute qui s'ouvre.**

Je me suis souvenu clairement de ces deux points. Je suppose que cette question avait été abordée pendant la formation au vol à voile.

Le parachute Pioneer 24 s'est ouvert rapidement et d'un coup sec et je me suis retrouvé suspendu par



Foto 2

les sangles. Après environ 10-15 secondes, j'ai atterri les jambes en premier dans les arbres. Cependant, le vent fort m'a entraîné dans une clairière. Difficile à croire, mais j'ai atterri sur le sol en pente... sans tomber !

Je suis resté là, les cordes du parachute toujours dans les mains, à regarder mon avion faire des loopings. Ce faisant, tous les objets détachés sont tombés. Il a fallu deux tours pour que le S-19 II HB 544 frappe la terre gelée à environ 200 mètres à côté de moi avec une détonation semblable à



Foto 3

un coup de canon. Des éclats de bois et d'autres pièces ont volé dans tous les sens. Heureusement que je n'étais plus là...m'a traversé l'esprit.

Toujours dans mon harnais, j'étais en état de choc. Tout le processus, depuis le moment où j'ai entendu le « crack » et me suis retrouvé avec le manche dans la main, où j'ai tiré sur le capot, où je suis laborieusement sorti de l'avion et où je me suis laissé

tomber, était complètement automatique.

Le courrier perdu et la poignée de déclenchement

Maintenant, il y avait un silence. Seul le vent bruissait dans les arbres. Puis j'ai entendu une voix féminine crier : Bonjour à vous ! Une femme âgée avec une fille d'environ 7 ans marchaient dans ma direction. Elle a agité quelque chose dans sa main gauche et a crié : «Vous avez perdu du courrier !» Je l'ai remerciée et j'ai pris le livre de bord. «Tu es blessé ?», a-t-elle demandé. Non, je vais bien, ai-je répondu, et j'ai détaché les sangles du parachute.

Peu de temps après, de plus en plus de personnes ont commencé à monter la colline vers le site du crash. L'un des premiers - après la femme avec l'enfant - a été le Dr Wolfgang Hopff, un ami très cher. Il portait son kit de médecin. «Viens, laisse-moi t'examiner», a-t-il dit en prenant mon poignet gauche pour tâter mon pouls. «Tout est OK» ai-je répondu et j'ai commencé à plier le parachute. Wolfgang m'a aidé. De façon inattendue, il a demandé : «Où est la poignée de déclenchement ? » «Aïe», ai-je répondu, «je l'ai laissé tomber lors de la chute». Bon, dit Wolfgang, ça coûte environ 5 francs. Il m'a fallu un moment pour

réaliser qu'il me taquinait. Maintenant je peux rire à nouveau.

Beaucoup de gens

Sur la route forestière voisine, la police communale, la police cantonale, les responsables de l'aérodrome, puis le chef de l'enquête du BFU et toutes sortes de spectateurs ont rejoint le lieu de l'événement.

Sur la Photo 4 vous pouvez me voir en train de remonter la pente dans un manteau en cuir trop long. Comme il faisait très froid et que je n'avais que ma combinaison de planeur, Ernst Burkart du groupe de planeurs de Lenzburg m'a donné son manteau de cuir. Ernst a 87 ans et est un habitué du « Zyschtigsclub » de Birrfeld.

Vers 16 heures, les curieux et aussi les experts ont commencé à se dire au revoir. Enfin, seul un policier et moi nous tenions près de l'épave du S-19 II HB 544. Le policier s'est approché de moi et m'a demandé : «Et vous, comment êtes-vous monté ici ?». «En parachute», ai-je répondu. « Ah oui, vous êtes le pilote ». Il m'a ramené à l'aérodrome dans la voiture de police.



Foto 4

Réactions

L'événement a fait parler de lui pendant longtemps sur l'aérodrome. Des journalistes m'ont interviewé encore des jours après l'accident. Les reporters m'ont rendu visite à mon domicile et sur mon lieu de travail.

J'ai également été le sujet de conversation de l'aérodrome de Birrfeld pendant longtemps. Imaginez ça : Un pilote de planeur a répandu l'idée que je n'avais pas besoin de sauter, mais que j'aurais pu diriger l'avion avec le trim. Un caméraman réputé de

Präsens Film AG, également pilote de planeur, a même affirmé que j'aurais dû remarquer, au sol, qu'un cordon de soudure du mécanisme de commande était défectueux.

La question est : aurais-je vraiment pu constater cela ?

Selon le rapport d'accident du bureau d'enquêtes, le défaut n'avait pas été découvert depuis au moins trois ans. Selon eux, l'officier responsable du L+A aurait dû démonter le siège pour vérifier l'état du système de contrôle.

FLUGGRUPPE HASENSTRICK

Die Fluggruppe Hasenstrick versucht alles, um das Flugfeld Hasenstrick im Zürcher Oberland aus dem Dornröschenschlaf zu erwecken. Deshalb findet am Wochen-



ende vom 16. bis 18. Juli auf dem «Hasi» endlich wieder einmal ein Flugfest für alle Generationen statt. Rundflüge mit Antonov An-2 und Helikopter sind möglich.

ROUND ENGINES VS JET ENGINES

Ein Beitrag von Armand Baccalà

Autor: unbekannt, aber mit Sinn für Humor!

Auteur : inconnu, mais avec un sens de l'humour !

Starting, take off and flying with a wonderful radial powered aircraft.

Radial Starting (R-3350 engine on an AD-6 Skyraider)

Be sure you drain both the sumps. (You can fill your Zippo lighter while you do this)

Look out the left side of the oily cockpit canopy and notice a very nervous person holding a huge fire bottle. Nod to this person.

1. Crack throttle about one-quarter of an inch.
2. Battery on
3. Mags on
4. Fuel boost on
5. Hit starter button (The four bladed 13' 6' prop will start a slow turn)
6. Begin to bounce your finger on top of the primer button.
 - a. This act requires finesse and style. It is much like a ballet

performance. The engine must be seduced and caressed into starting.

7. Act one will begin: Belching, banging, rattling, backfiring, spluttering, flame and black smoke from the exhaust shooting out about three feet. (Fire bottle person is very pale and has the nozzle at the ready position)
 8. When the engine begins to «catch» on the primer. Move the mixture to full rich. The flames from the exhaust will stop and white smoke will come out. (Fire
- a. bottle guy relaxes a bit) You will hear a wonderful throaty roar that is like music to the ears..
 - a. Enjoy the macho smell of engine oil, hydraulic fluid and pilot sweat.
 9. Immediately check the oil pressure and hydraulic gages.
 10. The entire aircraft is now shaking and shuttering from the torque of the engine and RPM of prop.
 - a. The engine is an 18 cylinder R-3350 that develops 2,700 HP.
 11. Close cowl flaps to warm up the engine for taxi.
 12. Once you glance around at about



AD 6 Skyraider USN 1959

300 levers, gauges and gadgets, call the tower to taxi to the duty runway.

Take off in the AD-6

1. Check both magnetos
2. Exercise the prop pitch
3. Cowl flaps open.
4. Check oil temp and pressure.
5. Crank 1.5 degrees right rudder trim to help your right leg with the torque on takeoff.
6. Tell the tower you are ready for the duty runway.
7. Line the bird up and lock the tail wheel for sure.
8. Add power slowly because the plane (with the torque of the monster prop and engine power definitely wants to go left).
9. NEVER add full power suddenly! There is not enough rudder in the entire world to hold it straight.
10. Add more power and shove in right



Wright R-3350 18-cylinder radial engine

11. Expect banging, belching and an occasional manly fart as you roar down the runway at full power. (I have found that the engine can make similar noises)
12. Lift the tail and when it «feels right» pull back gently on the stick to get off the ground.
13. Gear up
14. Adjust the throttle for climb setting
15. Ease the prop back to climb RPM
16. Close cowl flaps and keep an eye on the cylinder head temp.
17. Adjust the power as needed as you climb higher or turn on the super charger.

Flying with the round engine.

1. Once you reach altitude which isn't very! high (about 8000 feet) you reduce the throttle and prop to cruise settings.
2. The next fun thing is to pull back the mixture control until the engine just about quits. Then ease it forward a bit and this is best mixture..
3. While cruising the engine sounds like it might blow or quit at any time This keeps you occupied scanning engine gauges for the least hint of trouble.
4. Moving various levers around to coax a more consistent sound



Lockheed T-33 Shooting Star

- from the engine concentrates the mind wonderfully.
5. At night or over water a radial engine makes noises you have never heard before.
 6. Looking out of the front of the cockpit the clouds are beautiful because they are slightly blurred from the oil on the cockpit canopy.
 7. Seeing lightning in the clouds ahead increases the pucker factor by about 10.
 - a. You can't fly high enough to get over them and if you try and get under the clouds – -you will die in turbulence.
 - b. You tie down everything in the cockpit that isn't already secured, get a good grip on the stick, turn on the deicers, tighten and lock your shoulder straps and hang on.
 - c. You then have a ride to exceed any «terror» ride in any amusement park ever built. You discover the plane can actually fly sidewise while inverted.
 8. Once through the weather, you call ATC and in a calm deep voice advise them that there is slight turbulence on your route.
 9. You then scan your aircraft to see if all the major parts are still attached.

This includes any popped rivets.

10. Do the controls still work? Are the gauges and levers still in proper limits?
11. These being done you fumble for the relief tube, because you desperately need it. (Be careful with your lower flight suit zipper)

The jet engine and aircraft

Start a jet

1. Fuel boost on.
2. Hit the start button
3. When the JPT starts to move ease the throttle forward.
4. The fire bottle person is standing at the back of the plane and has no idea what is going on.
5. The engine lights off – and –
6. That's about it.

Take off in the jet

1. Lower flaps
2. Tell the tower you're ready for takeoff.
3. Roll on to the duty runway while adding 100% power.
4. Tricycle gear – no tail to drag – no torque to contend with.
5. At some exact airspeed you lift off the runway.
6. Gear up
7. Milk up the flaps and fly.
8. Leave the power at 100%

Flying the jet

1. Climb at 100%
2. Cruise at 100%
3. It is silent in the plane.
4. You can't see clouds because you are so far above them.
5. You look down and see lightning in some clouds below and pity some poor fool that may have to fly through that mess.
6. The jet plane is air conditioned!! Round engines are definitely not. If you fly in tropical areas, this cannot be stressed enough.
7. There is not much to do in a jet, so you eat your flight lunch at your leisure.
8. Few gauges to look at and no levers to adjust. This leaves you doodling on your knee board.
9. Some call girl friends on their cell phones: «Guess where I am etc»

Some observed differences in round engines and jets

1. To be a real pilot you have to fly a tail dragger for an absolute minimum of 500 hours.
2. Large round engines smell of gasoline (115/145), rich oil, hydraulic fluid, man sweat and are not air-conditioned.
3. Engine failure to the jet pilot means something is wrong with his air conditioner.

4. When you take off in a jet there is no noise in the cockpit. (This does not create a macho feeling of doing something manly)
5. Landing a jet just requires a certain airspeed and altitude, at which you cut the power and drop like a rock to the runway. Landing a round engine tail dragger requires finesse, prayer, body, English, pumping of rudder pedals and a lot of nerve.
6. After landing, a jet just goes straight down the runway.
7. A radial tail dragger is like a wild mustang – it might decide to go anywhere. Gusting winds help this behavior a lot.
8. You cannot fill your Zippo lighter with jet fuel.
9. Starting a jet is like turning on a light switch – a little click and it is on.
10. Starting a round engine is an artistic endeavor requiring prayer (curse words) and sometimes meditation.
11. Jet engines don't break, spill oil or catch on fire very often which leads to boredom and complacency.
12. The round engine may blow an oil seal ring, burst into flame, splutter for no apparent reason or just quit. This results in heightened pilot awareness at all times.
13. Jets smell like a kerosene lantern

at a scout camp out.

14. Round engines smell like God intended engines to smell and the tail dragger is the way God intended for man to fly.



Entwicklung der Kanonenbewaffnung des P-16

Von Thomas Bolli, Museumsführer
Flieger-Flab-Museum Dübendorf

Nach Ende des zweiten Weltkriegs wurden die Ingenieure der deutschen Rüstungsindustrie von verschiedenen Ländern, darunter Russland, die USA, England, aber auch der Schweiz umworben. Prominentestes Beispiel ist sicherlich Wernher von Braun, welcher in die USA zog und massgeblich an der Entwicklung der Träger- raketen für die bemannte Raumfahrt mitarbeitete.

Mein Grossvater Johannes Linke, Jahrgang 1903, welcher unter anderem die Kanonenbewaffnung der Me-262 mitentwickelt hatte, schlug damals ein lukratives Angebot aus den USA aus und zog 1951 auf Einladung von Georg Bührle mit seiner jungen Familie und einer Gruppe von weiteren deutschen Waffenspezialisten in die Schweiz.

Ein Auszug der Aufzeichnungen meines Grossvaters:

«Am 3. Januar 1952 begann ich meine Tätigkeit in der Werkzeug- maschinenfabrik Oerlikon-Bührle AG im Bereich »Wehrtechnik«. Meine Aufgabe bestand darin, mich mit der

Projektierung und Entwicklung des starren Schusswaffeneinbaus in Flug- zeuge zu befassen.

Der Ursprung der Revolverkanonen geht auf eine Waffenentwicklung der Mauser-Werke in Oberndorf (Schwarzwald) aus dem Jahr 1942 für die deutsche Luftwaffe zurück. Sie verlangte damals eine Flug- zeug-Bordwaffe mit Kadenz $n = 1000$ Schuss/Minute und Mündungs- geschwindigkeit $V_0 = 1000$ m/s.

Meine ersten Schusswaffen-Einbau- projekte beschäftigten sich mit dem Kampfflugzeug P-16 der Schweizeri- schen Luftwaffe, einer Entwicklung der Flugzeugwerke Altenrhein. Die- ses, noch im Entwurfsstadium be- findliche Flugzeug, sollte mit zwei, im unteren Rumpfteil starr einzu- bauenden 30 mm Revolverkanonen 302 RK ausgerüstet werden.

Filmaufnahmen bei anschliessenden Werkschiessversuchen bestätigten, dass Waffenrohrschwingungen das Streubild negativ beeinflussten. Ihrer Schnelligkeit wegen wurden sie mit blosssem Auge kaum wahrgenommen. Ich schlug damals vor, das Waffenrohr durch ein Lager mit Gleitschuhen zu stützen, weil die exakte Auswertung

der Zeitlupenfilme zeigte, dass das Waffenrohr charakteristische Punkte aufwies, die unterstützt, bei gleichzeitig ungehindertem Hin- und Hergleiten des Rohres, die Seiten- und Höhensteuerung zu einem Kleinstwert reduzieren musste. Das Ergebnis der Versuche mit dem Rohrlager war überraschend: die Revolverkanone schoss einwandfrei Dauerfeuer und die Streuung war optimal klein. Ende 1953 stand die starre Waffenanlage P-16 zur Werkserprobung bereit. Sie fand in den ersten Monaten des Jahres 1954 statt. Es traten dabei keine grossen Pannen auf und das Streubild war optimal.



P-16 mit linksseitiger Kanonenmündung

Zum Einbau der starren Schusswaffenanlage in das Kampfflugzeug P-16 kam es nicht. Ein Prototyp-Flugzeug P-16 stürzte während der Flugerprobung in den Bodensee und ging verloren. Auch der zweite Prototyp verunglückte. Daraufhin stellte das

Eidgenössische Militärdepartement jede Weiterarbeit am Projekt P-16 ein. Das dritte und letzte Prototyp-Flugzeug P-16 befindet sich heute im Fliegermuseum in Dübendorf».



Mein Grossvater Johannes Linke verstarb im Alter von 98 Jahren am 25. September 2001, zwei Wochen nach den Terrorangriffen auf das World Trade Center in New York. Unsere letzte Begegnung wenige Tage vor seinem Tod schloss er mit den eindrücklichen Worten «Weisst Du, Thomas, ich wurde im Jahr des ersten Motorflugs geboren, und nun erlebe ich wie erstmals ein ziviles Flugzeug als Waffe missbraucht wurde.»



Die rechtsseitige Schusswaffenanlage P-16 beim Abnahmeschiessen in Altenrhein, November 1954)

Développement de l'armement en canons du P-16

Par Thomas Bolli, guide du musée
Flieger-Flab-Museum Dübendorf

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, les ingénieurs de l'industrie allemande de l'armement sont courtisés par différents pays, dont la Russie, les États-Unis, l'Angleterre, mais aussi la Suisse.

L'exemple le plus marquant est certainement Wernher von Braun, qui s'est installé aux États-Unis et a joué un rôle majeur dans le développement de lanceurs pour les vols spatiaux habités. Mon grand-père Johannes Linke, né en 1903, qui avait notamment participé au développement de l'armement en canons du Me-262, a refusé une offre lucrative des États-Unis et s'est installé en Suisse en 1951. Il a été invité par Georg Bührle avec sa jeune famille et un groupe d'autres spécialistes allemands de l'armement.

Un extrait des notes de mon grand-père :

«Le 3 janvier 1952, j'ai commencé à travailler à l'usine de machines-outils Oerlikon-Bührle AG dans la division »technologie de défense". Ma tâche consistait à m'occuper de la planification et du développement du projet

d'installation d'armes à feu rigides dans les avions.

L'origine du canon revolver remonte à une arme développée par Mauser-Werke à Oberndorf (Forêt-Noire) en 1942 pour l'armée de l'air allemande. A l'époque, il exigeait un canon embarqué dans l'avion avec une cadence $n = 1000$ coups/minute et une vitesse initiale $V_0 = 1000$ m/s.

Mes premiers projets d'installation d'armes à feu concernaient l'avion de combat P-16 de l'armée de l'air suisse, développé par Flugzeugwerke Altenrhein. Cet appareil, qui était encore au stade de la conception, devait être équipé de deux canons revolver 302 RK de 30 mm, qui devaient être installés de manière rigide dans la section inférieure du fuselage.

Les images tournées par des caméras lors des essais de tirs ultérieurs en usine ont confirmé que les vibrations du canon avaient un effet négatif sur la dispersion des tirs. En raison de leur vitesse, elles étaient à peine visibles à l'œil nu. A l'époque, j'avais suggéré de soutenir le canon au moyen d'un palier avec des patins de glissement, car l'analyse exacte des images au ralenti montrait que le canon avait

des points caractéristiques qui, soutenus par le glissement sans entrave du canon, devaient réduire la dispersion latérale et verticale à une valeur minimale. Le résultat des essais avec le palier de canon a été surprenant : le revolver a tiré de manière parfaitement continue et la dispersion était idéalement faible.

A la fin de 1953, le système de canon rigide P-16 était prêt pour les essais en usine. Ils ont été effectués dans les premiers mois de 1954. Il n'y a plus de défaillances majeures et le modèle de diffusion était optimal.



P-16 avec le canon gauche

L'installation du système de tir fixe dans le chasseur P-16 n'a finalement pas eu lieu. Un prototype d'avion P-16 s'est écrasé dans le lac de Constance pendant les essais en vol. Le deuxième prototype s'est également écrasé. En conséquence, le Département militaire fédéral a cessé de travailler sur le projet P-16. Le troisième

et dernier prototype du P-16 se trouve actuellement au Musée de l'aviation de Dübendorf.



Mon grand-père, Johannes Linke, est décédé à l'âge de 98 ans le 25 septembre 2001, deux semaines après les attaques terroristes contre le World Trade Center à New York. Il a conclu notre dernière rencontre, quelques jours avant sa mort, par ces mots impressionnants : «Tu sais, Thomas, je suis né l'année du premier vol motorisé et je suis aujourd'hui témoin de la première fois qu'un avion civil est utilisé abusivement comme arme.»



Le canon du P-16 sur le côté droit lors du tir de réception à Altenrhein, novembre 1954

Die «Rache» der FRECCE TRICOLORI

Von Alfred «Ramy» Ramseyer

Am grossen Flugmeeting im Juni 1997 in Sion war auch die italienische Kunstflugstaffel «Frecce Tricolori» mit ihren Aermacchi MB-339 mit dabei und flogen ihre fantastische Show.

Am Freitag wurde trainiert, am Samstag und am Sonntag waren die offiziellen Meeting-Tage. Die Meeting-Aufsicht oblag wie gewohnt dem BAZL. Die Vorschriften und deren Einhaltung wurden am Briefing klar erläutert. Am Freitag dann konnten alle Teilnehmer ihr Programm abfliegen. Dabei unterschritten die Italiener die Minimalhöhen eindeutig, was ihnen eine Verwarnung eintrug.

Am Samstag - am ersten Meeting Tag - flogen die «Frecce Tricolori» ihr bekannt spektakuläres Programm perfekt, jedoch schon beim ersten Überflug viel zu tief! Dem Leader wurde diese mangelhafte Disziplin umgehend übermittelt, was ihn nicht davon abhielt beim nächsten Überflug wiederum zu tief zu fliegen. Es blieb den Verantwortlichen nichts anderes übrig, als die ganze Staffel zum sofortigen Abbruch ihrer Show und zur Landung zu befehlen. Was diese ohne Widerrede sofort taten. Das Problem

war jetzt, dass die Rauchpatronen erst halbleer waren und die Piloten so nicht zum Abstellplatz rollen durften oder wollten. Der Leader befahl den Piloten, bis zum Pistenende zu rollen, dort die Aermacchi Flugzeuge zu wenden und im Stillstand die Rauchreserve vollständig zu leeren. Das Bild zeigt diese (Frust-) Aktion herrlich.

Am zweiten Meeting Tag zeigten die «Frecce Tricolori» eine perfekte Show ohne jede Beanstandung!

Anmerkung: Am Sonntag flog unser Ehrenmitglied Alfred «Ramy» Ramseyer im Flugzeug des Leaders das ganze Programm auf dem zweiten Sitz mit!

La « vengeance » des FRECCE TRICOLORI

Lors du grand meeting aérien de Sion en juin 1997, l'équipe de voltige italienne «Frecce Tricolori» était également présente avec son Aermacchi MB-339 et a réalisé son fantastique show.

Le vendredi était le jour de la formation, le samedi et le dimanche étaient les jours de réunion officielle. La réunion a été supervisée par l'OFAC, comme d'habitude. Les règlements

et leur respect ont été clairement expliqués lors du briefing. Le vendredi, tous les participants ont pu faire voler leur programme. Les Italiens étaient clairement en dessous des altitudes minimales, ce qui leur a valu un avertissement.

Samedi - le premier jour de réunion - les «Frecce Tricolori» ont volé leur programme spectaculaire bien connu parfaitement, mais déjà au premier passage beaucoup trop bas ! Le leader a été immédiatement informé de ce manque de discipline, ce qui ne l'a pas empêché de voler à nouveau trop bas lors du passage suivant. Il ne restait plus qu'à ordonner à toute l'escadrille d'arrêter immédiatement le spectacle et d'atterrir. Ce qu'ils ont fait immédiatement sans protester. Le problème était que les cartouches de

fumée n'étaient qu'à moitié vides et que les pilotes n'étaient pas autorisés à se rendre sur l'aire de stationnement. Le leader a ordonné aux pilotes de rouler jusqu'au bout de la piste, de faire tourner l'avion Aermacchi sur place et de vider complètement la réserve de fumée tout en restant immobile. L'image illustre à merveille cette action (de frustration).

Le deuxième jour du meeting, les «Frecce Tricolori» ont montré un spectacle parfait sans aucune plainte !

Remarque : dimanche, notre membre honoraire Alfred «Ramy» Ramseyer a piloté l'ensemble du programme sur le deuxième siège de l'avion du leader !



Foto: Peter Thut

Die 10 MB-339 stehen nach der Wendung am Pistenanfang 08 (Landing Piste 26). Während mehr als einer Minute herrschte ein dreifarbiges QGO....!

Photo : Les 10 MB-339 se sont garés après le demi-tour sur la piste 08 (piste d'atterrissage 26). Pendant plus d'une minute, il y a eu un QGO... tricolore !

Humor / humour



1917 Kanonen-Simulator für Kampfflugzeuge



A plane lands, and shortly after, the flight attendant comes over the speaker. “Hi, folks! Sorry about that rough landing. It wasn’t the captain’s fault. It definitely wasn’t my fault... It was the asphalt.”

Last Flight

Last Destination



Jean-Marc Page

Est décédé à la suite d'un tragique accident d'avion le 22 Janvier 2020 dans sa 65^{ème} année.

Roger Stutz

Décédé subitement le 16 mars 2021 à l'âge de 90 ans.

Jean-Jacques Turin

Nous a quitté le 12 mai 2020 dans sa 88^{ème} année.



Erwin Bösch

21.8.1931 –
23.09.2020 †

Seine fliegerische Ausbildung begann Erwin Bösch im August 1949 auf der Piper L-4 HB-OUK noch auf dem Flugplatz Spreitenbach, wo er im Juni 1950 seine PP-Prüfung

bestand. Bereits 1953 trat er der Motorfluggruppe Thurgau bei, welche damals noch auf der Frauenfelder Allmend beheimatet war.

Im Mai 1954 begann Erwin Bösch bei der Motorfluggruppe Zürich seine Laufbahn als Rundflugpilot, eine Passion, die ihn über mehr als 50 Jahre fesseln sollte. Ab Dübendorf und später ab Kloten startete Erwin jeweils mit der «Fairchild Ranger», der «Leopard Moth», einer «Cessna 140» oder gar mit der «Bücker Jungmann» zu MFGZ-Rundflügen. Eine besondere Spezialität waren damals sogenannte «Keuchhustenflüge». Dabei führte Erwin Patienten auf ärztliche Anordnung für kurze Zeit auf ca. 3'000 Meter, was meist zur sofortigen Linderung des Leidens führte.

Nach über 3'000 Flugstunden schied Erwin 1992 aus dem Klotener Rundflugbetrieb aus. Seine grosse Erfahrung stellte er für die folgenden 15 Jahre dem Lommiser

Rundflugbetrieb, dem dortigen «Fairchild-Club» und der MFGT-Flugschule als CRI «Class Rating Instructor» zur Verfügung.

Mit der ihm eigenen Ruhe und Bescheidenheit engagierte sich Erwin Bösch für die Motorfluggruppe Thurgau, welcher er bis zu seinem Tod über 67 Jahre die Treue gehalten hatte (MFGT-Rekord!). Seine Fliegerkameraden, seine Flugschüler und

unzählige Rundfluggäste schätzten seine ruhige, kompetente Art und sein bescheidenes Naturell.

Am 23. September 2020 hat er seinen letzten Flug angetreten. Wir werden Erwin Bösch dankbar in bester Erinnerung behalten.

Mani Holstein
ehem. Präsident MFGT



Wir heissen unsere Neumitglieder herzlich willkommen!

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux membres !

Jean-Claude Rudaz, 1950 Sion
Simon Koch, 3250 Lyss
Aurelio Vasalli, 8006 Zürich
Nik Ammann, 4800 Zofingen
Erik Detering, 5108 Oberflachs
Titus Ladner, 9444 Diepoldsau
Markus Binggeli, 2540 Grenchen
Isabelle Gessler, 1964 Conthey
Hanspeter Weibel, 9104 Waldstatt

Rudolf Burgstaller, 8200 Schaffhausen
Claude Nicollier, 1302 Vufflens-la-Ville
Thomas Müller, 8500 Frauenfeld
Benno Lüthi, 8127 Forch
Martin Gautschi, 8335 Hittanu
Christian Hegner, 8706 Meilen
Ueli Hohl, 6004 Horw
Jean-Daniel Sauterel,
1724 Bonnefontaine

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 39, Juni 2021

das Bulletin der MFV

Mitglieder werben Mitglieder!

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

Wo finde ich die Motorflug-Veteranen im Internet?

www.mot-flug-veteranen.ch

Sende deine Anregungen und Geschichten an die Redaktion:

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

Du kannst ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

Danke für deine Mitarbeit.

Übersetzungen: Gilles Buchmüller

FlightVTR 39, juin 2021

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.

Traductions : Gilles Buchmüller