



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

Was mich bewegt

Geschätzte Mitglieder



Der «lupenreine Demokrat Putin» (O-Ton von alt Bundeskanzler Schröder!) hat sich nun definitiv als lupenreinen Autokraten und Kriegstreiber zu erkennen gegeben.

Der Überfall auf die Ukraine ist für Putin nur der erste Schritt zur Wiederherstellung der Sowjetunion, deren Zerfall er ja schon lange als «grösste geopolitische Katastrophe» bezeichnet hat.

Dafür ist er in seinem imperialen Wahn ohne zu zögern bereit, buchstäblich über eine unbegrenzte Zahl von Leichen zu gehen! Sein Ziel ist offensichtlich die Auslöschung der Ukraine als selbständigen Staat!

Dieser Krieg stellt tatsächlich eine Zeitenwende dar. Auch wir werden noch für Jahre die negativen Konsequenzen dieses Irrsinns auf unsere Gesellschaft in politischer, militäri-

scher und wirtschaftlicher Beziehung zu spüren bekommen. Es bleibt nur zu hoffen, dass die westliche Welt über genügend Willen und Ausdauer verfügt, mit wirtschaftlichen Sanktionen und militärischer Hilfe an die Ukraine diesen Mann samt seiner Entourage in die Knie zu zwingen; es ist aber leider zu befürchten, dass er auch diesmal ungestraft davonkommen wird, wie es schon im Tschechenkrieg, bei der Annexion der Krim und im Donbass der Fall war!

Nun zu den Vereinsangelegenheiten

Die Corona-Pandemie ist zum Glück nach zwei Jahren bei uns endlich aus den Schlagzeilen verschwunden und die Masken sind gefallen, auch wenn die Krankheit uns immer noch und wahrscheinlich für immer «begleiten» wird.

Unser Vereinsleben können wir somit wieder hochfahren! Da unsere Generalversammlung 2021 coronabedingt erst im letzten Oktober stattfinden konnte, wäre eine Generalversammlung 2022 im Frühjahr zu zeitnah und nur mit unverhältnismässigem Aufwand zu organisieren. Der Vorstand hat deshalb beschlossen, dieses Jahr nur eine schriftliche Abstimmung zu den wichtigsten Traktanden durchzuführen.

Nächstes Jahr wird die Generalversammlung dann statutengemäss wieder im Frühjahr voraussichtlich in Payerne stattfinden. Eingehftet findet ihr den Kassa- und Revisorenbericht für das Geschäftsjahr 2021 sowie das Budget 2022; der Jahresbeitrag 2022 soll unverändert beibehalten werden.

Wer Einwände gegen den Inhalt dieser Dokumente erheben möchte, soll das bitte schriftlich bis spätestens Ende August dem Vorstand kundtun; Stillschweigen nehmen wir als Zustimmung mit entsprechender Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2021.

Als «Ersatz» für das come together einer Generalversammlung hat Peter Thut am 21. Mai einen «Höck» auf dem Flugplatz Mollis anlässlich des Tages der offenen Hangartür organisiert. 35 Veteraninnen und Veteranen erlebten einen aufgestellten Event mit viel Fliegerlatein und einer schönen Kulisse, incl. dem Yeti PC-6 von Langenthal. Die Bilder sprechen für sich!

Unseren traditionellen Herbst Ausflug werden wir zusammen mit den Segelflugveteranen am 22. September 2022 auf dem Thunersee verbringen «SAVE THE DATE!» Bis dahin eine gute Zeit.

Euer Präsident

The world is a dangerous place to live, not because of the people who are evil, but because of the people who don't do anything about it.

Albert Einstein

Ce qui m'émeut

Chers membres

Le « démocrate sans faille Poutine » (dixit l'ancien chancelier Schröder) s'est définitivement révélé être un autocrate sans faille et un fauteur de guerre.

L'invasion de l'Ukraine n'est pour Poutine que le premier pas vers la reconstitution de l'Union soviétique,

littéralement marcher sur un nombre illimité de cadavres ! Son objectif est manifestement d'anéantir l'Ukraine en tant qu'État indépendant !

Cette guerre marque certainement un changement d'époque. Nous ressentirons, pendant des années encore, les conséquences négatives de cette folie sur notre société, tant sur le plan politique que militaire ou économique.

«Es wird niemals so viel gelogen wie vor der Wahl, während des Krieges und nach der Jagd.»

Otto von Bismarck

« On ne ment jamais autant qu'avant les élections, pendant la guerre et après la chasse ».

Otto von Bismarck

dont il a depuis longtemps qualifié l'effondrement de « plus grande catastrophe géopolitique ».

Dans sa folie impériale, il est prêt, sans aucune hésitation, à

Il ne reste plus qu'à espérer que le monde occidental aura suffisamment de volonté et de persévérance pour mettre à genoux cet homme et son entourage par des sanctions économiques et une aide militaire à

l'Ukraine ; toutefois, il est malheureusement à craindre qu'il s'en sorte, cette fois encore, en toute impunité, comme ce fut déjà le cas lors de la guerre en Tchétchénie ou lors de l'annexion de la Crimée et du Donbass!

Maintenant, à notre propos :

Heureusement, après deux ans parmi nous, la pandémie du Coronavirus a enfin disparu de la « une » des journaux et les masques sont tombés, même si la maladie nous accompagne encore et nous accompagnera probablement pour longtemps encore.

Nous pouvons donc redémarrer notre vie associative !

Comme notre assemblée générale 2021 n'a pu avoir lieu qu'en octobre dernier en raison des restrictions sanitaires, une assemblée générale fixée au printemps 2022 serait trop proche et ne pourrait être organisée qu'au prix d'efforts d'organisation disproportionnés. Le comité a donc décidé de n'organiser cette année qu'un vote par écrit sur les points les plus importants de l'ordre du jour.

L'année prochaine, l'assemblée générale se tiendra à nouveau au printemps, probablement à Payerne, conformément aux statuts.

Vous trouverez ci-joint le rapport de caisse et des réviseurs pour l'exercice 2021 ainsi que le budget 2022 ; la cotisation annuelle 2022 doit être maintenue sans changement.

Ceux qui souhaitent contester le contenu de ces documents sont priés de le faire savoir par écrit au comité directeur jusqu'à fin août au plus tard ; nous considérons que le silence vaut approbation et décharge correspondante du comité directeur pour l'exercice 2021.

Pour « remplacer » le come together d'une assemblée générale, Peter Thut a organisé le 21 mai un « Höck » sur l'aérodrome de Mollis à l'occasion de la journée portes ouvertes du hangar. Trente-cinq vétérans ont assisté à une manifestation très animée, avec beaucoup d'histoires d'aviation et un beau décor, y compris le Yeti PC-6 de Langenthal. Les photos parlent d'elles-mêmes !

Nous passerons notre traditionnelle excursion d'automne avec les vétérans du vol à voile le 22 septembre 2022 sur le lac de Thoune « SAVE THE DATE ! »

D'ici là, je vous souhaite de passer du bon temps.

Votre président

«When everything seems to be against you, remember that an airplane takes off against the wind, not with it.»

Henry Ford



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser



Da die aktuelle Weltlage kaum Anlass zur Freude gibt, beginnt diese Ausgabe mit dem humorvoll verfassten Text unseres Vorstandsmitglieds und Protokollführers Pierre Donau über seine gelungene Notlandung

vom 10. Juli 1965 im Gürbetal. Da nun die Schweizer Armee und unsere Luftwaffe nicht nur politisch, sondern auch in weiten Teilen der Bevölkerung etwas mehr Aufmerksamkeit erhält, passt der auch für nicht Kampfpiloten überaus spannend formulierte Bericht unseres Mitglieds Fernand Carrel und ehemaligen «Mirage»-Piloten als fliegerischer Leckerbissen gut in die jetzige Zeit.

Auch Gilbert Guignard und sein Projekt, das Flugzeug des Schweizer Luftfahrt-pioniers Grandjean nach dem Unfall vom September 2021 wieder aufzubauen, ist Dank den Spenden von den genannten Mitgliedern der Motorflug-Veteranen auf gutem Wege. Der Neuaufbau hat sich jedoch durch die langen Lieferfristen von Ersatzteilen etwas verzögert. Die Bilder werde ich euch voraussichtlich in der nächsten Ausgabe präsentieren können. Bis dahin wünsche ich euch, liebe

Leserinnen und Leser, ein möglichst geruhsames und erquickliches Sommer-Halbjahr und viel Spass beim Lesen.

Euer Redaktor
Hans-Peter Graf

Éditorial

Chères lectrices, chers lecteurs

Comme la situation mondiale actuelle n'incite guère à la joie, ce numéro commence par le texte rédigé avec humour par notre membre du comité et rédacteur du procès-verbal Pierre Donau à propos de son atterrissage forcé réussi du 10 juillet 1965 dans le Gürbetal.

Maintenant que l'armée suisse et nos forces aériennes bénéficient d'un peu plus d'attention, non seulement sur le plan politique mais aussi dans une grande partie de la population, le récit de notre membre et ancien pilote de « Mirage », Fernand Carrel, formulé de manière extrêmement

captivante même pour les personnes qui ne sont pas pilotes d'avions de combat, s'inscrit parfaitement dans la période actuelle en tant que friandise aéronautique.

Gilbert Guignard et son projet de reconstruction de l'avion du pionnier suisse de l'aviation Grandjean, après l'accident de septembre 2021, sont également en bonne voie grâce aux dons des membres précités des vétérans du vol à moteur.

La reconstruction a toutefois été quelque peu retardée par les longs délais de livraison des pièces de rechange. Je pourrai probablement vous présenter des photos dans le prochain numéro.

D'ici là, je vous souhaite, chères lectrices et chers lecteurs, un semestre estival aussi calme et agréable que possible et beaucoup de plaisir à la lecture de ce bulletin.

Votre rédacteur
Hans-Peter Graf

Denkwürdiger Schleppflug vom 10. Juli 1965

An diesem Tag hatte ich auf dem Flugplatz Belpmoos Schleppdienst für einen Segelfluggkurs. Der Kursleiter war Klaus Wirth. Als Schleppmaschine stand die Piper Super Cub PA 18 HB-ORH der Alpar AG zur Verfügung.

Nachdem ich ein paar Schleppflüge durchgeführt hatte, erhielt ich von Klaus Wirth den Auftrag, ein Segelflugzeug nach Thun zu schleppen.

Ich schaute auf die Tankanzeige in den Flügelwurzeln und stellte fest, dass die Kügelchen in der Mitte der Glasröhrchen waren. Das reicht ja bis

in den Herbst, dachte ich. Auf dem Flug durch das Gürbetal aufwärts steuerte ich die Stadt Thun auf der Westseite an. Kurz vor der Stadt klinkte der Pilot des Segelflugzeuges aus und flog Richtung Flugplatz. Ich flog eine Rechtskurve wieder in Richtung Gürbetal.

Als ich in der Nähe von Seftigen auf einer Höhe von ca. 300m Grund war, entschloss sich mein Motor zu streiken und war nicht mehr davon abzubringen. Der Propeller drehte sich noch etwas und dann stand er still. Mein Blick ging sofort auf die Kügelchen der Tankanzeige. Die standen immer noch frech in der Mitte. Ich hatte nun



Die «aufgemotzte» HB-ORH dient noch heute als Schleppflugzeug dem Segelflug!

Le HB-ORH « retapé » sert encore aujourd'hui de remorqueur pour le vol à voile !

keine Zeit mehr für irgendwelche Überlegungen und konzentrierte mich auf die Geschwindigkeit und das Terrain vor mir.

Da war eine Wiese, daneben ein Bauer mit seinem Traktor. Der rechte Teil der Wiese war schon gemäht und ca. 300m lang. Klar, dass ich mich entschloss, hier zu landen und zwar mitsamt dem 30m-Seil.

Die kurze Überlegung war, dass das Seil etwas beim Bremsen mithilft und um einen eventuellen Überschlag zu verhindern. Die Landung verlief glatt. Nun dämmerte es mir, dass die Maschine soeben aus der Revision kam und dass beim Kontrollflug die Tankanzeige wohl nicht getestet werden konnte. Ich fragte den Bauern, ob er mir mit etwas Benzin aushelfen könnte. Er hatte einen 20l-Kanister dabei für seinen Motormäher und war sehr hilfsbereit. Er fuhr seinen Traktor vor den Flügel. Ich konnte auf den Traktor klettern und beim Tankeinlass mit dem Kanister und dem Schlauch etwa 10 l einfüllen. Das Benzin wollte ich dem Bauern sofort bezahlen, aber er winkte ab und sagte, das ganze wäre eine tolle Abwechslung für ihn!

Der Motor hatte keinen Grund mehr zu streiken und lief schön und rund. Ich rollte zurück zum Anfang der

Wiese und startete mitsamt dem Seil, immer darauf bedacht sofort zu klinken, falls das Seil noch irgendwo hängen bliebe.

Der Start verlief glatt, ich flog zum Flugplatz zurück, warf das Seil ab und landete.

Ich rollte aber sofort zu den Mechanikern der Alpar und erzählte von meinen Bedenken betreffend der Tankanzeige. Um den Kurs fortzuführen erhielt ich das Schwesterflugzeug der HB-ORH: die HB-ORC. Klaus Wirth hatte mich dann angesprochen und bemerkte, der Flug hätte etwas lange gedauert.

Ich antwortete ihm zuerst, ich wollte sicher sein, dass das Segelflugzeug gut auch in Thun ankomme... Am Abend erklärte ich ihm dann die ganze Geschichte. Er muss sie danach die ganze Geschichte in einer Auflage seines Buches 'Segelflug' unter einer Rubrik «Starker Tobak» aufgeführt. Dort wurde ich als 'René Rhein' erwähnt. Was mit der Tankanzeige der ORH passiert war, habe ich nie erfahren.

Am Abend im Bett war ich sehr froh, dass alles gut abgelaufen war. Übrigens: meinem Vater, einem Motorflug-

inspektor des damaligen Luftamtes, hatte ich diese Geschichte erst viel später erzählt...



Pierre Donau,
25.03.22

Vol de remorquage mémorable du 10 juillet 1965

Ce jour-là, j'étais en service de remorquage à l'aérodrome de Belpmoos pour un cours de vol à voile. Le responsable du cours était Klaus Wirth et la machine de remorquage à disposition était le Piper Super Cub PA 18 HB-ORH d'Alpar AG. Après avoir effectué quelques vols de remorquage, Klaus Wirth m'a

chargé de remorquer un planeur jusqu'à Thoune.

J'ai regardé la jauge de carburant dans les emplantures d'ailes et j'ai constaté que les billes étaient au milieu des tubes de verre. Cela suffira jusqu'à l'automne, ai-je pensé. En remontant la vallée de la Gürbe, je me suis dirigé vers la ville de Thoune, côté ouest. Peu avant la ville, le pilote du planeur s'est détaché et a pris la direction de l'aérodrome. J'ai effectué un virage à droite à nouveau en direction de la vallée de la Gürbe.

Alors que j'étais à une altitude d'environ 300m du sol près de Seftigen, mon moteur a décidé de se mettre en grève et n'a pas pu être convaincu de ne pas s'arrêter. L'hélice tournait encore un peu, avant de s'immobiliser. Mon regard s'est immédiatement porté sur les billes de la jauge de carburant. Elles se trouvaient toujours



effrontément au milieu. Je n'avais plus le temps de réfléchir et me concentrais sur la vitesse et le terrain devant moi. Il y avait une prairie, à côté de laquelle se trouvait un agriculteur avec son tracteur. La partie droite du pré était déjà fauchée et faisait environ 300 mètres de long. Evidemment, j'ai décidé d'atterrir ici, avec la corde de 30 mètres attachée. Ainsi, je pensais que la corde m'aiderait à freiner un peu et à éviter un éventuel tonneau. L'atterrissage s'est bien passé.

Je me suis alors rendu compte que la machine venait de sortir de révision et que la jauge de carburant n'avait probablement pas pu être testée lors du vol de contrôle. J'ai demandé au paysan s'il pouvait m'aider avec un peu d'essence. Il avait un bidon de 20 litres pour sa motofaucheuse et s'est montré très serviable. Il a amené son tracteur devant l'aile. J'ai pu grimper sur le tracteur et remplir environ 10 litres à l'entrée du réservoir avec le bidon et le tuyau. Je voulais payer l'essence au fermier tout de suite, mais il m'a fait signe que je lui ne devais rien car j'avais été une très bonne distraction pour lui !

Le moteur n'avait plus de raison de faire grève. J'ai roulé jusqu'au bout de la prairie et j'ai démarré avec la corde, en faisant toujours attention à bien la

décrocher au cas où elle resterait coincée quelque part. Le décollage s'est bien passé, je suis retourné à l'aérodrome, j'ai largué la corde et je me suis posé. J'ai immédiatement roulé jusqu'aux mécaniciens d'Alpar et leur ai fait part de mes doutes concernant la jauge de carburant.

Pour continuer le cours, j'ai reçu l'avion jumeau du HB-ORH : le HB-ORC. Klaus Wirt m'avait alors abordé et m'avait fait remarquer que le vol avait duré un peu longtemps.

Je lui ai d'abord répondu que je voulais m'assurer que le planeur arriverait bien à Thoune...

Le soir, je lui ai expliqué toute l'histoire. Il a dû la raconter ensuite au pilote de planeur Hans Nietlispach. Nietlispach avait mentionné cette histoire dans une édition de son livre 'Segelflug', sous la rubrique 'Starker Tobak'. J'y étais mentionné sous le nom de 'René Rhein'. Je n'ai jamais su ce qui s'était passé avec la jauge de carburant de l'ORH.

Le soir, au lit, j'étais très heureux que tout se soit bien passé. J'ai raconté cette mésaventure que bien plus tard à mon père, un inspecteur de vol à moteur de l'office de l'aviation à l'époque...

Pierre Donau,
25.03.22



Die Wohltaten der Kommunikation

Zur Optimierung der Hochleistungs-fähigkeit der Mirage III S, musste ich die Einstellung seines Triebwerkes, des ATAR 9C, verfeinern. Das führte mich zu etwa siebzig Beschleunigungen bis zur maximalen Machzahl (zwischen Mach 1,8 und 2,05 je nach Konfiguration und Aussentemperatur der Tropopause).

Dann kam die Zeit der Optimierung der Kampfeinsatz-Profil. Ich begann mit dem besten Steig/Beschleunigungs-Profil gemäss der Berechnungs-Methode der maximalen spezifischen Energie. Da es

die kontinuierliche Nutzung der Voll-Nachbrenner-Leistung erforderte, war es nicht möglich, dies ab dem Lösen der Bremsen beim Start zu messen. Dies wegen des Lärms und der Verfügbarkeit von ausreichendem Luftraum.

Also beschloss ich, die Versuche ab einer Höhe von 1000 Metern bei Mach 0,87 zu beginnen um bis auf 15'000 Meter, bei einer Geschwindigkeit von Mach 1,5, zu steigen.

Zum Durchfliegen der 1000 Meter mit Mach 0,87 und dem korrekten Steigwinkel, musste ich mit dem Flugprofil möglichst niedrig beginnen. Doch so tief wie möglich, möglichst nahe der

Basis von Payerne, mit genügendem Luftraum, um die Entwicklung des Aufstiegs und der Beschleunigung zu ermöglichen, das konnte nur der Genfersee, auf 372 m / M, sein.

Also begann ich im Tiefstflug entlang dem Seeufer vor Rivaz bei vollem Nachbrenner und stieg parallel zur Luftstrasse G 5, welche die Schweiz von Nord-Osten nach Süd-Westen durchquert. Dies brachte mich, natürlich mit einem ohrenbetäubenden Lärm, vorübergehend sehr nahe zu den Hängen des Mont-Pèlerin.

Eines Tages, nach der Rückkehr von einem solchen Test, meldete mir der Flugdienstleiter, eine Dame aus dieser Region habe vehement reklamiert, sie schien ihm ein wenig in Panik geraten zu sein. Wie es sich in solchen Fällen geziemt, rufe ich die Dame an.

Am Apparat ist eine junge, in Tränen aufgelöste Frau, die mir deutlich und mit ausgesprochen sympathischem Schweizerdeutschem Akzent erklärte, dass sie aus der Gegend von Langnau in der Zentralschweiz komme und dass sie einen Waadtländer Bauern geheiratet habe. Sie sei im sechsten Monat schwanger und sie zittere um ihr ungeborenes Kind so fest wie es die Fenster ihres Bauernhofes bei meinem

donnernden Vorbeiflug tun würden! Ich drücke ihr mein Bedauern aus, sage ihr jedoch, dass ich das nicht zum Spass mache. Ich erkläre ihr des Langen und Breiten zu was mein Flug diene und verspreche ihr, die Flugachse künftig zu ändern, um ihr weitere Ängste zu ersparen.

Nach einer guten Viertelstunde Diskussion spüre ich zu meiner grossen Erleichterung, dass sich die Dame entspannt hat. Dann endlich sagt sie mir mit großem Ernst: «Sagen Sie Herr Carrel, könnten Sie mich nicht einmal mitnehmen, in ihrer Mirage?». Ich musste ihr zu meinem Leidwesen erklären, dass es in meiner Mirage nur einen Platz habe!

In der Tat, wenn ein Pilot aus Lärmgründen den Zorn seiner Mitbürger provozierte, zum Beispiel weil er niedrig oder mit Überschallknall geflogen ist, wenn er sich dann die Mühe nehmen würde, sich persönlich, ohne Arroganz, jedoch mit einer gewissen Demut, mit den Protestierenden auseinander zu setzen, dann würde die Angelegenheit in der Regel recht gut enden.

Es war nicht ungewöhnlich, dass der Pilot dann zu einem Drink eingeladen wurde, um sich besser kennen zu lernen. Aber das war in den sechziger

bis in die achtziger Jahre. Heute hat das Glas der Freundschaft den grünen Umweltschützern Platz gemacht! Andere Zeiten, andere Sitten.

Fernand Carrel
Ehem. Kdt Luftwaffe (1992–1999)

Des bienfaits de la communication !

Après les longs essais de mise au point du réacteur ATAR 9C sur le Mirage III S pour les hautes performances, qui m'amènèrent à procéder à quelques soixante-dix accélérations jusqu'à Mach 2, vint la période de l'optimisation des profils de combat. Je commençais par celui de montée/accélération basé sur le calcul de l'énergie spécifique maximum, une théorie aussi complexe qu'efficace.

Comme ce profil nécessitait l'usage ininterrompu de la postcombustion maximum, il ne m'était pas possible de le mesurer depuis le lâcher des freins au décollage, pour des raisons de bruit comme de disponibilité d'un espace suffisant. Je décidais donc de procéder aux essais depuis 1000 m/M et Mach 0.87, respectivement 1050 km/h en vitesse effective, jusqu'à 15'000m/M et Mach 1.5, respectivement 1'600 km/h. Pour passer à travers 1000m/M avec

le Mach et l'angle de montée établis, il fallait commencer le profil le plus bas possible. Or, le plus bas possible, à proximité de la base de Payerne et avec un espace suffisant pour permettre le développement de la montée et de l'accélération, c'est le lac Léman, à 372 m/M. Je m'élançais donc au ras de l'eau face à Rivaz, à pleine postcombustion et je montais parallèlement à la voie aérienne G 5 qui traverse la Suisse de Sud Ouest en Nord Est. Cela me faisait passer très près des pentes du Mont-Pèlerin, dans un fracas étourdissant !

Un jour, au retour d'un de ces essais, le chef du service de vol m'annonce qu'il vient de recevoir la réclamation véhémente d'une dame de la région qui lui avait semblé un peu paniquée.

Comme il se doit en pareille circonstance, je rappelle la dame en question. Je tombe sur une jeune femme explorée qui m'explique avec un accent suisse alémanique aussi prononcé que sympathique, qu'elle vient de la région de Langnau, qu'elle a épousé un agriculteur vaudois, qu'elle est enceinte de six mois et qu'elle tremble pour son futur bébé autant que les vitres de sa ferme le font à mon tonitruant passage ! Je lui présente mes plus plates excuses, lui affirme toutefois que je ne fais pas ça pour m'amuser, lui explique

de long en large « à quoi ça sert » et lui promets de modifier dorénavant mon axe de montée afin de lui épargner de nouvelles frayeurs. Après un bon quart d'heure de discussion où j'ai l'impression, à mon grand soulagement, que la dame se détend, elle finit par me dire avec le plus grand sérieux : « dites voir, Monsieur Carrel, est-ce que vous ne pourriez pas me prendre une fois avec vous, dans votre Mirage ? » Je dus lui expliquer, à son grand dépit, que mon Mirage n'avait qu'une place !

En fait, quand un pilote provoquait l'ire de ses concitoyens pour des raisons de bruit (pour cause de vol à basse altitude ou de bang sonique,

par exemple), s'il prenait la peine de discuter lui-même avec les protestataires, sans morgue et avec humilité, ça finissait généralement plutôt bien. Il n'était pas rare qu'il se fasse inviter à passer boire un coup pour mieux faire connaissance.

Mais c'était dans les années soixante à quatre-vingts. Aujourd'hui le verre de l'amitié a cédé la place au vert des écolos ! Autres temps, autres mœurs.

Fernand Carrel
Cdt C (lib)

Ancien Cdt des Forces
aériennes (1992–1999)

“TO INVENT AN AIRPLANE IS NOTHING. TO BUILD ONE IS SOMETHING. BUT TO FLY IS EVERYTHING.”

OTTO LILIENTHAL

© Lifehack Quotes

Grandjean



A la suite de ma petite présentation de la réplique de l'avion du pionnier René Grandjean (et de son accident de septembre 2021) à Emmen le 13 octobre dernier, j'ai été très agréablement surpris par la générosité de nos membres et, au nom de l'association René Grandjean,

Je tiens à remercier MM. Peter Walter Frei, Eugen Küenzi-Wickart, Otto Schmid, Peter Thut, Bruno Ruoss-Meier, Anton Birrer, Robert Kopp, Jean-François Gorgerat et Willi Brack, Hans-Peter Weibel, W. Schneider, Rudolf Stuessi.

Etant donné qu'il y avait erreur dans l'IBAN initialement publié, j'espère n'avoir oublié personne et, si cela devait être le cas, je m'en excuse d'avance.

Avec mes remerciements anticipés et mes cordiales salutations.

Gilbert Guignard
Vice-président de l'ARG



Höck der Motorflugveteranen in Mollis

Ein voller Erfolg war der «Höck» am 21. Mai in Mollis!

35 Motorflugveteranen und -veteraninnen erlebten einen aufgestellten Event mit viel Fliegerlatein und einer schönen Kulisse, inkl. dem Yeti PC-6 von Langenthal.

Unten ein paar Eindrücke.

« Höck » des Vétérans du Vol à Moteur à Mollis

Le «Höck» du 21 mai à Mollis a été un grand succès !

35 vétérans du vol à moteur ont assisté à une manifestation très animée, avec beaucoup d'histoires d'aviation et un beau décor, y compris le Yeti PC-6 de Langenthal.

Ci-dessous, quelques impressions.

Peter Thut



Im Unterstand wurde diskutiert, getrunken und gegessen



E. Kambly im Mollis-Hunter



Hermann Spring mit «Hunterpilot» Rolf Rüeegger



Ehrenmitglieder Peter Thut und Armand Baccala mit Gattin Erika vor dem «Yeti-Porter»



Ehrung für Ueli Soltermann

Für sein langjähriges Wirken für die Schweizerische Rettungsflugwacht REGA wurde Ueli Soltermann von Ernst Kohler, CEO und Vorsitzender der GL, und Adrian Amstutz, alt Nationalrat und Stiftungsrat der REGA, geehrt. Ueli Soltermann kehrte dazu auf die Basis Bern-Belp zurück, wo er über 33 Jahre als Basisleiter und Pilot gewirkt hat.

Zu Beginn in einem kleinen Barackli und später im Basis-Neubau, wo er ganz wesentlichen Anteil an der Konzeption und Realisation hatte. Ueli gehörte auf dem Flughafen Bern einfach dazu und man konnte stets auf ihn zählen. Seine freundschaftliche Art und seine

hohe Professionalität prägten das erfolgreiche langjährige Miteinander.

Ueli Soltermann begann 1964 mit der Fliegerei und als er den Steuerknüppel endgültig aus der Hand gab verzeichneten seine Flugbücher 20'048 Flugstunden, davon über 4500 in der Nacht. Er hat dabei über 5470 Transport- und Rettungsflüge durchgeführt. Ueli Soltermann war «nicht nur» Pilot, sondern auch lange Jahre



Fluglehrer und bildete über 70 Piloten als Privat- und Berufspiloten aus.

Im 1980 gründete er die Mountain Flyers Belp als kommerzielles Helikopterunternehmen und Ausbildungsbetrieb. Seine Erfahrungen und Kenntnisse waren auch im Ausland sehr geschätzt, wo er, wie in Alaska, Piloten für anspruchsvolle Helikoptereinsätze ausbildete. Mit seinem grossen Wissen und der ausserordentlichen Erfahrung bereichert er nicht nur die aviatischen Gespräche.

So freut sich Ueli Soltermann auf rege Kontakte mit jungen und alten Kameraden. Seine Mitgliedschaft bei den Motorflugveteranen des Aero Clubs der Schweiz bietet dazu gute Voraussetzungen. Ad multos annos Ueli!

Charles Riesen
Ehem. Direktor Flughafen Bern



Wir heissen unsere Neumitglieder herzlich willkommen!

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux membres !

Peter Schwendemann, Wittwil
Pierre-Cyril Tschumi, Sion
Ueli Soltermann, Muri bei Bern
Andreas Gfeller, Stans
Franz-J. Rothenfluh, Küssnacht am Rigi
Roland Lüscher, Frutigen
Beat Trösch, Thunstetten
Werner Unold, Forch
Rolf Reber, Bannwil
Jürg Wyss, Seon



Hans Benz-Brand

11. Mai 1927–
7. Dezember 2021 †

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 41, Juni 2022

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 41, juin 2022

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