



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



Die Schlagzeilen und Berichte in den Medien geben mir manchmal das Gefühl, dass die Welt nun völlig aus den Fugen gerät. Kriege, Terror, Naturkatastrophen, Klimawandel, Energiemangel, Rückkehr der Autokratien und der Despoten, Flüchtlingselend etc. um nur einige Beispiele zu nennen.

Trotzdem ist es tröstlich zu wissen, dass es im Kleinen durchaus auch Beispiele gibt, bei denen, obwohl auch in diesem Fall zum Teil der Amtsschimmel-Wahnsinn Methode hat, der Glauben an die Vernunft des Menschen doch nicht ganz verloren geht. Da wurde in Lübeck um 0.36 Uhr ein Mann von drei Beamten des Ordnungsamtes mit Taschenlampen

dabei beobachtet, wie er mit dem Rücken zum Strand im Schutze der Dunkelheit am Spülsaum des Meeres ins Wasser uriniert; 60 Euro Bussgeld soll er zahlen «wegen Belästigung der Allgemeinheit durch eine grob ungehörige Handlung»! Da der Mann nicht zahlen wollte, kam es zu einer Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht. Der Amtsrichter sprach den Mann nicht nur mit Paragrafen, sondern auch mit Poesie vollumfänglich frei:

«Der Mensch hat unter den Weiten des Himmelszeltes nicht mindere Rechte als das Reh im Walde, der Hase auf dem Felde oder die Robbe im Spülsaum des Meeres». *

Wenden wir uns nun unserem erfreulichen Vereinsleben zu:

Das zweite Highlight nach unserer Generalversammlung vom 4. Mai war der Herbstausflug auf dem Vierwaldstättersee am 19. September 2023.

Von unseren Mitgliedern Louis Hammer, Hansueli Schaffer, Peter Thut und Rolf Rügger perfekt organisiert und mit Überraschungseinlagen garniert, war der Anlass bei perfektem Wetter nicht zu toppen. Die Latte für unsere nächsten Anlässe hängt nun sehr hoch!

Den Bericht von unserem Hof-Berichtserstatter Franz Wegmann findet ihr in diesem Heft.

In unserer neuen Rubrik «Mitglieder-Portraits» haben wir ein Interview mit

dem «Wasserflieger» Ueli Diethelm geführt.

Das Jahr neigt sich nun seinem Ende zu. Für die kommenden Festtage und den Jahreswechsel wünscht Euch der Vorstand frohe Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Wir sehen uns an der Generalversammlung am Dienstag, den 9. April 2024 auf dem Flugplatz Langenthal wieder. **SAVE THE DAY!** Urs Adam

* Quelle: Jana Stegmann, Hamburg
im «Der Bund» vom 20. Oktober 2023

**«Die Leute sagen immer:
Die Zeiten werden schlimmer.
Die Zeiten bleiben immer.
Die Leute werden schlimmer.»**

Joachim Ringelhatz

Le mot du timonier ***Chers membres***



Les gros titres et les rapports des médias me donnent parfois l'impression que le monde est désormais complètement déréglé. Guerres, terrorisme,

catastrophes naturelles, changement climatique, pénurie d'énergie, retour des autocraties et des despotes, misère des réfugiés, etc. pour ne citer que quelques exemples.

Il est néanmoins réconfortant de savoir qu'il existe aussi des exemples à petite échelle où, bien que dans ce cas également, la folie de l'administration soit une méthode, la foi en la raison de l'homme n'est pas totalement perdue.

A Lübeck, à 0h36, un homme a été observé par trois fonctionnaires de l'ordre public munis de lampes de poche alors qu'il urinait dans l'eau, dos à la plage, sous le couvert de l'obscurité, au bord de la mer ; il doit payer une amende de 60 euros « pour nuisance à la collectivité par un acte grossièrement inconvenant » ! Comme l'homme ne voulait pas payer, une audience principale a eu lieu devant le tribunal d'instance. Le juge d'instance n'a pas seulement acquitté l'homme avec des paragraphes, mais aussi avec de la poésie :

*« L'homme n'a pas moins de droits sous l'immensité du ciel que le chevreuil dans la forêt, le lièvre dans les champs ou le phoque dans l'écume de la mer ». **

Tournons-nous maintenant vers la vie réjouissante de notre association.

Le deuxième temps fort, après notre assemblée générale du 4 mai, a été

l'excursion d'automne sur le lac des Quatre-Cantons, le 19 septembre 2023.

Parfaitement organisée par nos membres Louis Hammer, Hansueli Schaffer, Peter Thut et Rolf Rügger et agrémentée d'intermèdes surprenants, cette manifestation a bénéficié d'une météo parfaite et n'a pas pu être surpassée. La barre est désormais placée très haut pour nos prochaines manifestations !

Vous trouverez dans ce numéro le rapport de Franz Wegmann, notre correspondant maison.

Dans notre nouvelle rubrique « Portraits de membres », nous avons réalisé une interview avec le « pilote d'hydroplane » Ueli Diethelm.

L'année touche maintenant à sa fin. Pour les fêtes à venir et le changement d'année, le comité directeur vous souhaite de joyeuses fêtes et une bonne nouvelle année.

Nous nous retrouverons lors de l'assemblée générale le mardi 9 avril 2024 à l'aérodrome de Langenthal.

SAVE THE DAY !

Urs Adam

** Source : Jana Stegmann, Hambourg dans "Der Bund" du 20 octobre 2023*

« Les gens disent toujours :

Les temps empirent.

Les temps restent toujours les mêmes.

Les gens deviennent pires ».

Joachim Ringelnatz



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser

Beim Lesen der Aero Revue Nr. 5/2023 mit den zahlreichen hoch interessanten Artikeln bekam ich den Eindruck, dass trotz klima-politischem Gegenwind die Fliegerei, ob mit oder ohne Motor bei der Jugend auf reges Interesse stösst.

Auch die fliegerischen Veranstaltungen, welche jeweils Scharen von Besuchern anlocken, stimmen für die Zukunft der Aviatik positiv.

Andererseits lösen bei mir einige Entwicklungen Besorgnis aus:

1. Wenn ich als Passagier am Flughafen einchecke, werde ich, bevor ich das Abfluggate betreten darf, gescannt und beim leisesten Piepser bis zu den Socken abgetastet. Wenn jedoch anlässlich der EBACE (23.-25.

- Mai 2023) am Flughafen Genf Klimaaktivisten einfach und ohne daran gehindert zu werden, über den Zaun das Vorfeld betreten können um zu protestieren, mache ich mir um die Sicherheit der Flughäfen einige Gedanken.

2. Auf das GPS kann heute in der Navigation am Boden, zu Wasser und zur Luft nicht mehr verzichtet werden. Am 28. September 2023 publizierte die FAA eine Warnung, weil das GPS-Signal an der Grenze der FIRs Bagdad und Teheran gestört war. Der Anlass dazu war, dass das IRS (Inertial Reference System) eines Business-Jets, welches sich an Hand des GPS-Signals kalibriert, abgedriftet war, mit dem Resultat, dass das betroffene Flugzeug gefährlich nahe an die Grenze zur FIR Teheran geriet, zu deren Überflug keine Bewilligung vorlag.



Dass es heute irgendwelchen Schurken gelingt, das GPS-Signal zu stören, ist bedenklich.

3. Autonomes Fliegen: Werden Piloten in Zukunft obsolet? Die in Boston gegründete Merlin Labs entwickelt unter Aufsicht und Zusammenarbeit mit der FAA (Flugaufsichtsbehörde USA) Flugtechnologie für Autonomes Fliegen. Ein hochautomatisiertes Steuerungssystem soll mit einem Sicherheitspiloten getestet werden. Der sogenannte „Merlin Pilot“ soll laut Hersteller mit nur einem Piloten oder völlig autonom in neuen Flugzeugen eingebaut, oder in bestehenden nachgerüstet werden können. Die Flugerprobung ist im Bundesstaat Alaska vorgesehen, um Fracht und Post in abgelegene Gegenden zu

transportieren.

Geht es darum, in Zukunft Piloten und deren Gehalt einzusparen? Die Diskussion, nur noch mit einem Piloten zu operieren, ist auch in Europa bereits im Gange und für Frachtflüge durchaus denkbar.

Ob sich jemals Passagiere getrauen werden, in ein voll autonom fliegendes Flugzeug einzusteigen, ist fraglich.

Hans-Peter Graf

Quelle:

FFA, Aero International / Merlin Labs
<https://www.merlinlabs.com/>

**Zwei Dinge sind unendlich:
 Das Universum und die menschliche Dummheit. Aber beim Universum bin ich mir nicht sicher.**

Albert Einstein



Éditorial

Chères lectrices, chers lecteurs

En lisant l'Aéro Revue 5/2023 et ses nombreux articles très intéressants, j'ai eu l'impression que, malgré les vents contraires en matière de politique climatique, l'aviation, avec ou sans moteur, suscite un vif intérêt auprès des jeunes.

Les manifestations aéronautiques, qui attirent à chaque fois des foules de visiteurs, sont également positives pour l'avenir de l'aviation.

D'un autre côté, certaines évolutions m'inquiètent :

1. lorsque je m'enregistre en tant que passager à l'aéroport, je suis scanné avant d'accéder à la porte d'embarquement et, au moindre bip, je suis

fouillé jusqu'aux chaussettes. Mais si, à l'occasion de l'EBACE (23-25 mai 2023) à l'aéroport de Genève, des activistes du climat peuvent facilement et sans être empêchés de passer la clôture pour protester sur le tarmac, je me fais quelques soucis pour la sécurité des aéroports.

2. Aujourd'hui, on ne peut plus se passer du GPS pour la navigation au sol, en mer et dans les airs. Le 28 septembre 2023, la FAA a publié un avertissement parce que le signal GPS était perturbé à la frontière des FIR de Bagdad et de Téhéran. La raison en était que l'IRS (Inertial Reference System) d'un jet d'affaires, qui se calibre à l'aide du signal GPS, avait dérivé, avec pour conséquence que l'avion concerné s'était dangereusement rapproché de la frontière de la FIR de Téhéran, qu'il n'était pas autorisé à survoler.

Le fait qu'aujourd'hui, des crapules parviennent à brouiller le signal GPS est inquiétant.

3. Vol autonome : Les pilotes seront-ils obsolètes à l'avenir ? La société « Merlin Labs », fondée à Boston, développe une technologie de vol autonome sous la supervision et en collaboration avec la FAA (autorité de surveillance aérienne américaine).

Un système de pilotage hautement automatisé doit être testé avec un pilote de sécurité.



Selon le fabricant, le « Merlin Pilot » doit pouvoir être installé dans de nouveaux avions avec un seul pilote ou de manière totalement autonome, ou être installé ultérieurement dans des avions existants.

Les essais en vol sont prévus dans l'État d'Alaska pour le transport de fret et de courrier dans des régions isolées.

S'agit-il d'économiser à l'avenir les pilotes et leur salaire ? La discussion sur le fait de n'opérer qu'avec un seul pilote est déjà en cours en Europe et est tout à fait envisageable pour les vols de fret.

Reste à savoir si des passagers oseront un jour monter à bord d'un avion volant de manière entièrement autonome.

Hans-Peter Graf

Source :

FFA / Aero International / Merlin Labs

<https://www.merlinlabs.com/>

Deux choses sont illimitées : l'univers et la bêtise humaine. Mais pour l'univers, je ne suis pas sûr.

Albert Einstein

Der Herbstausflug

von Franz Wegmann

Drei P16 leisteten einen VIP-Einsatz für die Motorflug-Veteranen

Nein, nicht das legendäre Kampfflugzeug aus Altenrhein wurde angeboten, um die Motorflug-Veteranen auf ihrem Herbstausflug an Bord der MS Switzerland im wörtlichen Sinn rundum zu schützen: Die Besatzungen von drei der modernen

Patrouillenboote 16 (Watercat 1250 Patrol) führten eine VIP-Begleitschutzoperation auf dem Vierwaldstättersee vor.

Es scheint, dass Petrus ein Freund der Motorflug-Veteranen des AeCS ist: Er bescherte der rund 100-köpfigen Schar das perfekte Wetter für einen Ausflug auf dem Vierwaldstättersee, darunter als militärischer Ehrengast Oberst i Gst Mark Eigenheer, Kdt Stv LVb G/Rttg/ABC. Wie engagiert die Aviatiker sind, zeigt sich daran, dass





sich weitere 70 Mitglieder Zeit nahmen, um sich für Ihre Absenz beim Vorstand zu entschuldigen.

So legte denn die moderne MS Switzerland am 19. September in Luzern präzise um 11 Uhr ab. Die SBB waren weniger pünktlich, doch für Nachzügler war ein VIP-Zubringerdienst samt umsteigen auf hoher See organisiert. Nach der Begrüssung durch Präsident Urs Adam bei Kaffee und Gipfeli sorgte Zirkuspfarrer, Markthändler- und Schausteller-Seelsorger Ernst Heller für Heiterkeit an Bord. Sein Motto: «Kommt Ernst, wird's Heller». Inzwischen pensioniert, erfreut er nach wie vor mit gewitzten Erzählungen und Klarinette Frieda sein Publikum, und damit konnte er auch die Aviatiker begeistern.

Louis Hammer organisierte in optimaler Teamarbeit mit Hansueli Schaffer und Peter Thut ein grossartiges Programm. Dazu wusste er als Lokalbewohner viel Interessantes über Geschichte und Landschaft um den Vierwaldstättersee zu erzählen. Der erste Höhepunkt des Ausfluges gehörte der Luftwaffe: von Küssnacht am Rigi herkommend überflogen zwei F/A-18 lautstark die MS Switzerland und lockten die Passagiere aus dem «Znüni-Zimmer» unter Deck auf die Dachterrasse. Von dort aus bot sich später ein ganz besonderes Schauspiel: Ueli Diethelm machte mit seiner Maule M5-235C Lunar Rocket HB-EZS zwei perfekte Touch-and-go's auf dem See und wasserte schliesslich unmittelbar neben dem Ausflugschiff – ein höchst fotogener Auftritt.



Es folgte das feine Mittagessen, perfekt geeignet für den statutarischen Hauptzweck der MFV, den Austausch von Neuigkeiten von heute und «Nachrichten von früher».

Um die 100 VIP's an Bord, mitten auf dem Vierwaldstättersee, das rief nach einem angemessenen Schutz. So tauchten denn bald einmal drei P16 Patrouillenboote auf, die sich links, rechts und hinter dem Ausflugsschiff positionierten und die wertvolle menschliche Schiffsfracht eskortierten. Ähnlich einem Identifikationsauftrag in der Luft, wurde ein sich der Switzerland nähern-des Boot abgefangen und identifiziert. Mit dieser Aktion erhielten

die Motorflugveteranen einen beeindruckenden Einblick in eine wichtige Aufgabe der Motorbootkompagnie 10, die ihre Basis im Artilleriewerk «Obere Nas» zwischen Vitznau und Gersau hat.

Viel zu schnell ging der hervorragend vorbereitete und realisierte Herbstausflug der Motorflug-Veteranen nach gut vier Stunden mit der Ankunft vor dem KKL in Luzern zu Ende. Man war sich einig: Es war ein grossartiges Erlebnis, das rundum auf Begeisterung stiess. Ein grosser Dank dafür an den MFV-Vorstand und das Team um Louis Hammer für den grossen Einsatz!

La sortie d'automne

par Franz Wegmann

Trois P16 ont effectué une mission VIP pour les vétérans du vol à moteur.

Non, ce n'est pas le légendaire avion de combat d'Altenrhein qui a été mobilisé pour assurer la protection complète, au sens littéral du terme, des vétérans du vol à moteur lors de leur excursion d'automne à bord du MS Switzerland : Les équipages de trois des patrouilleurs

modernes 16 (Wa-ter-Cat 1250 Patrol) ont effectué une opération d'escorte de VIP sur le lac des Quatre-Cantons.

Il semble que St. Pierre soit l'ami des vétérans du vol à moteur de l'AéCS : il a offert un temps parfait pour une excursion sur le lac des Quatre-Cantons à une centaine de personnes, dont l'invité d'honneur militaire, le colonel EMG Mark Eigenheer, cdt rempl FOAP G/Rttg/ABC. L'engagement des aviateurs a été démontré par le fait que 70 autres membres ont pris le temps de





s'excuser auprès du comité pour leur absence,

C'est ainsi que le MS Switzerland moderne a quitté Lucerne le 19 septembre à 11 heures précises. Les CFF étaient moins ponctuels, mais pour les retardataires, un service de navettes VIP était organisé, avec changement en « haute mer ». Après l'accueil par le président Urs Adam autour d'un café et de croissants, Ernst Heller, curé de cirque, aumônier des commerçants du marché et des forains, a apporté la gaieté à bord. Sa devise : « Quand "Ernst" arrive, Heller s'en charge ». Aujourd'hui à la retraite, il continue de réjouir son public avec ses récits pleins d'esprit et sa clarinette Frieda, ce qui lui a permis d'enthousiasmer également les aviateurs.

Louis Hammer a organisé un programme grandiose dans le cadre d'un

travail d'équipe optimal avec Hansueli Schaffer et Peter Thut. De plus, en tant qu'habitant de la région, il savait raconter beaucoup de choses intéressantes sur l'histoire et le paysage autour du lac des Quatre-Cantons. Le premier moment fort de l'excursion a été celui des Forces aériennes : venant de Küssnacht am Rigi, deux F/A-18 ont survolé bruyamment le MS Switzerland et ont attiré les passagers de la « salle des petits-déjeuners » sous le pont vers la terrasse du toit. De là, un spectacle tout à fait particulier s'est déroulé plus tard : Ueli Diethelm a effectué deux touch-and-go parfaits sur le lac avec son Maule M5-235C Lunar Rocket HB-EZS et a finalement pris l'eau juste à côté du bateau d'excursion – une apparition des plus photogéniques. S'en est suivi un délicieux déjeuner, parfaitement adapté à l'objectif statutaire principal des VVM, à savoir l'échange de nouvelles d'aujourd'hui et de « nouvelles d'autrefois ».

Une centaine de VIP à bord, au milieu du lac des Quatre-Cantons, cela appelait une protection adéquate. C'est ainsi que trois patrouilleurs P16 ont rapidement fait leur apparition, se positionnant à gauche, à droite et derrière le bateau d'excursion et escortant la précieuse cargaison humaine. Comme pour une mission d'identification dans les airs, un bateau s'approchant du

Switzerland l'a intercepté et identifié. Cette action a permis aux vétérans du vol à moteur de se faire une idée impressionnante d'une tâche importante de la compagnie de canots à moteur 10, dont la base se trouve dans l'ouvrage d'artillerie « Obere Nas » entre Vitznau et Gersau.

L'excursion d'automne des vétérans du vol à moteur, remarquablement préparée et réalisée, s'est terminée bien trop vite, après quatre bonnes heures, par l'arrivée devant le KKL à Lucerne. Tout le monde était d'accord pour dire que ce fut une expérience formidable



qui a suscité l'enthousiasme général. Un grand merci au comité VVM et à l'équipe de Louis Hammer pour leur engagement !



Ueli Diethelm in Aktion in seiner Maule am Herbstausflug
Ueli Diethelm avec son Maule lors de la sortie d'automne

La Coupe Icare

Je pense que tous les amoureux de l'air (et j'imagine que c'est le cas de vous tous puisque vous êtes membres des vétérans) devraient faire au moins une fois un pèlerinage à Saint-Hilaire du Touvet, petite station surplombant la vallée de la Chartreuse, à environ 20 km au nord de Grenoble. C'est une véritable fête populaire à tout ce qui vole ! Elle se tient chaque année vers le milieu du mois de septembre et dure presque une semaine. Elle a célébré cette année sa 50^{ème} édition avec toujours la même magie que dans les années septante. Quand on vient de Suisse où, avouons-le, tout est très encadré et réglementé (PPR, avis de vol, taxes atterros +++) on se sent comme un enfant dans un magasin de jouets. Tout ce qui peut prendre l'air virevolte toute la journée, ULM pendulaires ou 3 axes, ailes delta, autogires, parapentes, paramoteurs, planeurs, avions de voltige, hélicoptères, montgolfières, dirigeables, drones, wingsuits, dans une apparente anarchie difficilement imaginable dans un autre pays européen. Et malgré tout ça les statistiques d'accidents ne sont pas plus mauvaises qu'ailleurs. Le gouvernement voit d'ailleurs toute cette activité d'un bon œil car très souvent la fête se clôt par une démonstration de la patrouille de France.



Fatigué d'évoluer dans cette constellation de machines ? Alors posez-vous aux portes du salon des constructeurs, le plus grand marché européen de matériel de vol libre. Discutez avec les principaux équipementiers de parapentes parachutes de secours, avionique, vêtements, casques, harnais, sellettes, paramoteurs thermiques ou électriques (ils arrivent !) et faites votre marché. Vous avez des enfants ? Inscrivez-les aux nombreux ateliers qui leur sont dédiés et où ils apprendront à confectionner des modèles réduits, des cerfs-volants ou même de petites montgolfières. Besoin d'un peu de repos ? Allez-vous asseoir dans la halle de cinéma pour visionner les nouveaux films de vol libre traitant de tous les aspects possibles de cette activité et votez pour les meilleurs qui seront primés en

grande pompe à la fin du festival. La nuit, place au ballet des montgolfières illuminées, représentant toutes sortes d'animaux fantastiques (baleines, bibendums, méduses etc.) et tout ceci dans un perpétuel concert d'une dizaine de groupes musicaux tous plus exotiques les uns que les autres.

Dormeurs s'abstenir ! Le clou des nuits claires, ce sont les centaines de petites montgolfières en papier distribuées gratuitement à tout le public, charge à lui de les allumer toutes en même temps pour faire un véritable nuage de lumière dérivant sous la

pleine lune dans la vallée. Féérique ! Mais surtout, surtout, ne partez pas avant la journée de dimanche, véritable clou final, attirant chaque année une foule incroyable : les parapentes déguisés ! On a vu que tout, absolument tout, pouvait quitter la falaise de St-Hilaire pour atterrir 800m plus bas dans la vallée. Sous-marins, karts, motos, tour Eiffel, échassiers, dragons, dinosaures et même une authentique 2CV ! Quand on quitte tout ça on en a plein les yeux et on pense à l'année prochaine. Allez-y je vous dis !

Gilbert Guignare



Der Coupe Icare (Ikarus)

Ich denke, dass alle Flugbegeisterten (und ich nehme an, dass das bei euch allen der Fall ist, da ihr Mitglied der Motorflug-Veteranen seid) mindestens einmal nach Saint-Hilaire du Touvet pilgern solltet, einem kleinen Ort mit Blick auf das Chartreuse-Tal, etwa 20 km nördlich von Grenoble. Es ist ein wahres Volksfest für alles, was fliegt! Es findet jedes Jahr gegen Mitte September statt und dauert fast eine Woche. Dieses Jahr feierte sie ihre 50. Ausgabe und es herrscht immer noch der gleiche Zauber wie in den Siebzigerjahren. Wenn man aus der Schweiz kommt, wo zugegebenermassen alles sehr beaufsichtigt und reglementiert ist (PPR, Fluganmeldungen, Landegebühen



etc.), fühlt man sich wie ein Kind in einem Spielzeugladen. Alles, was sich in der Luft halten kann, schwirrt den ganzen Tag herum: Ultraleichtflugzeuge, Deltaflügel, Tragschrauber, Gleitschirme, Segelflugzeuge, Kunstflug-Flugzeuge, Hubschrauber, Heißluftballone, Luftschiffe, Drohnen, Wingsuits – in einer scheinbaren Unordnung, die in einem anderen europäischen Land kaum vorstellbar ist. Und trotz alledem sind die Unfallstatistiken nicht schlechter als anderswo. Die Regierung sieht diese Aktivitäten übrigens mit Wohlwollen, da das Fest sehr oft mit einer Vorführung der Patrouille de France endet.

Seid ihr es euch leid, euch in dieser Konstellation von Maschinen zu bewegen? Dann lasst euch vor den Toren der Herstellermesse nieder, dem grössten europäischen Markt für Freiflugmaterial. Diskutiert mit den wichtigsten Ausrüstern von Gleitschirmen, Avionik, Bekleidung, Helmen, Gurtzeug, thermischen oder elektrischen Gleitschirmen (sie kommen!) und macht euren Einkauf. Habt ihr Kinder? Meldet sie zu den zahlreichen Workshops an, die ihnen gewidmet sind und in denen sie lernen, Modellflugzeuge, Drachen oder sogar kleine Heißluftballons herzustellen. Braucht ihr eine Pause? Setzt euch in die Filmhalle und seht euch die neuen



Hängegleiter-Filme an, die alle möglichen Aspekte des Hängegleitens behandeln, und stimmt für die besten ab, die am Ende des Festivals mit einem großen Preis ausgezeichnet werden. Nachts gibt es ein Ballett aus beleuchteten Heißluftballons, die alle möglichen fantastischen Tiere darstellen (Wale, Michelin-Männchen, Quallen usw.), und all das in einem ständigen Konzert eines Dutzend Musikgruppen, von denen eine exotischer als die andere ist.

Geht abends nicht ins Bett! Der Höhepunkt der klaren Nächte sind hunderte von kleinen Papierluftballons, die kostenlos an alle Besucher verteilt werden. Es liegt an euch, sie alle

gleichzeitig anzuzünden, um eine wahre Lichtwolke zu bilden, die unter dem Vollmond durch das Tal treibt. Märchenhaft! Aber vor allem, vor allem, reist nicht vor dem Sonntag ab, dem eigentlichen Schluss-Highlight, das jedes Jahr eine unglaubliche Menschenmenge anzieht: die verkleideten Paraglider! Man sieht, dass alles, absolut alles, von den Klippen von St-Hilaire abfliegen und 800 m tiefer im Tal landen kann. U-Boote, Karts, Motorräder, der Eiffelturm, Stelzenläufer, Drachen, Dinosaurier und sogar ein echter 2CV! Bei der Abreise hat man die Gedanken voll der Eindrücke und denkt schon an das nächste Jahr. Ich sage euch: Geht hin!

Gilbert Guignare

Übersetzung: Hans-Peter Graf



**If God had really intended
men to fly, He'd make it easier
to get to the airport.**

George Winters

**Muhammad
Ali:
Superman
don't need
no seat
belt.
Flight
Attendant:
Superman
don't need
no airplane,
either.**

Quoted by
Clifton Fadiman,
The Little,
Brown Book of
Anecdotes, 1985



Fuji-san

von Hektor Meyer

(Fortsetzung seines Artikels
im Flight VTR Nr. 43 / Juni 2023)



Wenn die Erde bebt... ... und das Wasser kommt.

Erdbeben sind häufig und oft stark in Japan. Ich habe viele Erdbeben miterlebt in meinen 20 Jahren in Asien, der 11. März 2011 sticht jedoch heraus.

Wir waren am Boarden für unseren Rückflug von Oita auf Kiushu nach Tokio. Der letzte Flug für uns an diesem Tag. Ein schöner Abend versprach einen entspannten Flug zurück. Plötzlich realisierte ich, dass unsere Passagiere wieder aus dem

Flugzeug geholt wurden. «Da ist was passiert» sagte ich zu meinem F/O. Wir gingen anschliessend als Crew ins Flugplatzbüro und schauten uns sprachlos die unglaublichen Bilder im Fernseher an. Jeder von uns versuchte, Familien und Freunde zu erreichen. Ohne Erfolg. Das Telefonnetz war zusammengebrochen oder abgeschaltet. Meine Familie war in Yokohama. Meine Kinder in der Schule dort. Kein Kontakt. Nach einiger Zeit kam mir die Idee, es via E-Mail zu versuchen. Das funktionierte! Endlich wusste ich, dass es allen gut ging. In Japan müssen alle Kinder ein Not-Paket in der Schule dabei haben und regelmässig an Erdbebenübungen teilnehmen. Meine jüngere Tochter, damals 11 Jahre alt, erzählte mir später, wie sie, wie gelernt, Schutz unter den Pulten gesucht hatten. Meine Frau war gerade beim Coiffeur in einem Shopping-Center, als das Licht ausging und die Deckenverkleidung herunterfiel. Meine Frau hatte schon viele Erdbeben erlebt, so etwas jedoch auch noch nie.

Meine Crew-Mitglieder blieben ruhig und still.

Ein paar Stunden später kam die Nachricht, dass der Flughafen Haneda wieder offen sei. In dieser sternklaren Nacht starteten wir schliesslich doch noch zum Flug nach Tokio. Es war gespenstisch ruhig am Funk.

Praktisch kein Verkehr. Ohne Umschweife ging es in den Anflug auf die Piste 34L. Der Anflug führte wie üblich über die Tokio Bay. Es war irgendwie dunkler als sonst. Nicht so viele Lichter. Vereinzelt waren jedoch Rauchsäulen zu erkennen. Nach der Landung mussten wir zu-

jedoch ging nichts mehr. Züge fuhr nicht und die Autobahnen waren gesperrt. Ein Verkehrschaos. Nach mehr als einer Stunde gelang es uns schlussendlich, ins HQ zu gelangen. Dort wurde ich von einer Flight-Ops Sekretärin empfangen, die mir riet, mir irgendwo in einer Ecke ein Plätz-



Flughafen Sendai, Japan, nach dem Tsunami
rück ins Headquarter der Airline. Eine normalerweise kurze Fahrt mit dem Crew Bus. An diesem Abend

chen zu suchen, um die Nacht zu verbringen, weil sie nicht in der Lage seien, Taxis zu organisieren. Mein F/O entschied, sich zu Fuss nach

Yokohama zu begeben. Das sind rund 25 Kilometer, 5-6 Stunden Marsch in Uniformschuhen!

Ich entschloss mich noch ein bisschen zu warten. Nach 1 bis 2 Stunden kam schliesslich die Nachricht, dass ein Taxi für mich verfügbar sei. Ich lief durchs Büro, um Leute einzusammeln, die auch nach Yokohama mussten. Schlussendlich kam eine Flight Attendant mit. Die Taxifahrt vom Flughafen nach Yokohama dauert normalerweise ca. 30 Minuten. In jener Nacht waren es jedoch etwa 3 Stunden. Weil die Autobahnen für Rettungsfahrzeuge reserviert waren und keine Züge verkehrten, konzentrierte sich der ganze Privatverkehr auf Quartierstrassen. In dieser Nacht sah ich zehntausende von Menschen in ihren dunklen Büroanzügen nach Hause hasten. Es war gespenstisch still. Keine Diskussionen, kein Hupen, absolute Ruhe und Disziplin. Ich war buchstäblich zu Tränen gerührt.

Die folgenden Tage waren verwirrend und stressig. Am Tag nach dem grossen Tsunami wurde das Ausmass der Zerstörung erst richtig ersichtlich. Ich erinnere mich, dass ich an diesem Tag mit einer Flight Attendant flog, die noch immer keinen Kontakt mit ihrer Familie in Sendai aufnehmen konnte. Trotzdem war sie da und machte ihren Job. Japan Style eben, nicht jammern, sondern Duty und Honor. Care

Team? Fehlanzeige. Ich liebe diese Menschen.

Dann war da das Atomkraftwerk Fukushima. Ich verfolgte der Entwicklung um Fukushima damals fast ausschliesslich über die Webseite von SRF. Irgendwann bekam ich langsam Panik. SRF diskutierte, ob man eventuell Tokio evakuieren müsste... Daraufhin begann ich, meine News von BBC und von der Webseite der US-Streitkräfte zu beziehen. Es wurden keine Familienmitglieder der US-Streitkräfte zum Verlassen der diversen Basen aufgefordert. Nur die Schweizer Botschaftsangestellten flüchteten von Tokio nach Osaka ...

Mein Wohnort Yokohama publizierte täglich die Radioaktivität in Yokohama. Die war tatsächlich doppelt so hoch wie vor dem Unfall. Aber was heisst das? Ich hatte keine Ahnung. Da kam mir instinktiv die Idee, diesen Wert mit dem im Wallis zu vergleichen... und siehe da, die natürliche Radioaktivität ist im Wallis sehr viel höher, als es in Yokohama während des Nuklearunfalls in Fukushima war. Ich fing an, mich etwas zu beruhigen. Trotzdem kaufte ich mir einen kleinen Geigerzähler, um selber mal zu messen. Diese kleinen Geigerzähler waren weltweit schwierig zu bekommen und die Preise gingen durch die Decke. Da stand ich dann also neben meinem Flugzeug auf dem Tarmac am

Flughafen von Tokio Haneda und der Geigerzähler gab sein bekanntes Klicken so alle paar Sekunden ab. Daraufhin flogen wir Richtung Westen auf FL 350. Da knatterte der Geigerzähler so richtig los. Das ist also die kosmische Strahlenbelastung, welcher wir Jetpiloten täglich ausgesetzt sind. Zeit sich etwas zu beruhigen. Tokio und Yokohama sind schliesslich auch ca. 120 km von Fukushima entfernt.

Natürlich lastete sehr viel Druck auf der japanischen Bevölkerung und den Expats, die nicht nach Osaka geflüchtet waren. Lebensmittel waren zum Teil nur limitiert verfügbar. Tohoku ist eine Gegend, die viel Landwirtschaft betreibt. Dazu kam, dass einige Autobahnen zerstört waren. Was ich jedoch nie beobachtet habe, waren Hamsterkäufe. Die Japaner verhielten sich in diesen langen Wochen mit vielen Nachbeben und Ungewissheiten stets korrekt, diszipliniert und gewohnt rücksichtsvoll. Es war mir eine Ehre, diese Zeit mit diesem fantastischen Volk zu verbringen.

Wäre das bei uns auch so abgelaufen?

Fuji-san

Par Hektor Meyer

(suite de son article

dans Flight VTR n° 43 / juin 2023)



Quand la terre tremble et que l'eau arrive

Les tremblements de terre sont fréquents et souvent puissants au Japon. J'ai assisté à de nombreux tremblements de terre au cours de mes 20 années en Asie mais celui du 11 mars 2011 sort largement du lot.

Nous étions en train d'embarquer pour notre vol de retour d'Oita sur Kiushu vers Tokyo. Le dernier vol pour nous ce jour-là. Une belle soirée nous promettait un vol de retour détendu.

Soudain, j'ai réalisé que nos passagers étaient à nouveau sortis de l'avion. « Il s'est passé quelque chose », ai-je dit à mon F/O. Nous nous sommes ensuite rendus en tant qu'équipage au bureau de l'aérodrome et avons regardé sans voix les images incroyables à la télévision. Chacun d'entre nous a essayé de contacter sa famille et ses amis. Sans succès. Le réseau téléphonique était en panne, saturé ou coupé. Ma famille était à Yokohama. Mes enfants à l'école là-bas. Pas de contact. Au bout d'un certain temps, j'ai eu l'idée d'essayer par e-mail. Cela a fonctionné ! Je savais enfin que tout le monde allait bien. Au Japon, tous les enfants doivent avoir un kit d'urgence à l'école et participer régulièrement à des exercices de simulation de séisme. Ma fille cadette, alors âgée de 11 ans, m'a raconté plus tard comment elles s'étaient abritées sous les pupitres, comme on le leur avait appris. Ma femme était en train de se faire coiffer dans un centre commercial lorsque les lumières se sont éteintes et que le revêtement du plafond est tombé.

Les membres de mon équipage sont restés calmes et silencieux.

Quelques heures plus tard, on m'a annoncé que l'aéroport de Haneda était à nouveau ouvert. Par cette nuit étoilée, nous avons finalement décollé

pour Tokyo. La radio était étrangement calme. Pratiquement pas de trafic. Sans détour, nous avons entamé l'approche sur la piste 34L. L'approche s'est déroulée comme d'habitude au-dessus de la baie de Tokyo. Il faisait plus sombre que d'habitude. Il n'y avait pas autant de lumières. On pouvait toutefois apercevoir des colonnes de fumée isolées.

Après l'atterrissage, nous avons dû retourner au siège de la compagnie aérienne. Un trajet normalement court avec le bus de l'équipage. Mais ce soir-là, rien n'allait plus. Les trains ne circulaient pas et les autoroutes étaient fermées. Un véritable chaos routier. Après plus d'une heure, nous avons finalement réussi à nous rendre au QG. J'y ai été accueilli par une secrétaire des flight-ops qui m'a conseillé de trouver un coin quelque part pour passer la nuit, car ils n'étaient pas en mesure d'organiser des taxis. Mon F/O a décidé de se rendre à pied à Yokohama. Cela représente environ 25 kilomètres, soit 5 à 6 heures de marche en chaussures d'uniforme ! J'ai finalement décidé d'attendre encore un peu. Après une ou deux heures, on m'a finalement annoncé qu'un taxi était disponible pour moi. J'ai fait le tour du bureau pour rassembler les personnes qui devaient également se rendre à Yokohama. Finalement, une hôtesse de l'air m'a

accompagné. Le trajet en taxi de l'aéroport à Yokohama dure normalement environ 30 minutes. Mais cette nuit-là, il fallait compter environ trois heures. Comme les autoroutes étaient réservées aux véhicules de secours et qu'aucun train ne circulait, tout le trafic privé se concentrait sur les rues du quartier. Cette nuit-là, j'ai vu des dizaines de milliers de personnes se hâter vers leur domicile dans leurs costumes de bureau sombres. Le silence était assourdissant. Pas de discussions, pas de klaxons, un calme et une discipline absolue. J'étais littéralement ému aux larmes.

Les jours suivants ont été déroutants et stressants. Le lendemain du grand tsunami, l'ampleur de la destruction est devenue vraiment visible. Je me souviens que ce jour-là, j'ai volé avec une hôtesse de l'air qui n'avait toujours pas pu prendre contact avec sa famille à Sendai. Pourtant, elle était là et faisait son travail. Le style japonais, pas de pleurnicherie, mais du « duty and honor » dans le calme et la discipline. Ensuite, il y a eu la centrale nucléaire de Fukushima. À l'époque, je suivais l'évolution de Fukushima presque exclusivement via le site Internet de la SRF. A un moment donné, j'ai commencé à paniquer. La SRF se demandait s'il fallait éventuellement évacuer Tokyo... J'ai alors commencé à suivre les informations de la BBC et du site

internet des forces armées américaines. Aucun membre des familles des forces armées américaines n'a été invité à quitter les différentes bases. Seuls les employés de l'ambassade suisse ont fui Tokyo pour Osaka...

Mon lieu de résidence, Yokohama, publiait quotidiennement le taux de radioactivité à Yokohama. Celui-ci était effectivement deux fois plus élevé qu'avant l'accident. Mais qu'est-ce que cela signifie ? Je n'en avais aucune idée. J'ai alors eu instinctivement l'idée de comparer cette valeur avec celle du Valais... et voilà, la radioactivité naturelle est bien plus élevée en Valais qu'elle ne l'était à Yokohama lors de l'accident nucléaire de Fukushima. Je commençais à me calmer un peu. J'ai quand même acheté un petit compteur Geiger pour faire mes propres mesures. Ces petits compteurs Geiger étaient difficiles à trouver dans le monde entier et les prix flambaient.

Je me trouvais donc à côté de mon avion sur le tarmac de l'aéroport de Tokyo Haneda et le compteur Geiger émettait son fameux clic toutes les quelques secondes. Nous avons alors pris la direction de l'ouest, au FL 350, et le compteur Geiger s'est mis à claquer. Voilà donc l'exposition aux rayons cosmiques à laquelle nous, les pilotes de jet, sommes

quotidiennement confrontés. Il est temps de se calmer un peu. Après tout, Tokyo et Yokohama sont aussi à environ 120 km de Fukushima. Bien sûr, la population japonaise et les expatriés qui ne se sont pas réfugiés

je n'ai jamais observé d'achats en masse. Les Japonais se sont toujours comportés de manière correcte, disciplinée et prévenante au cours de ces longues semaines marquées par de nombreuses répliques et incerti-



Aéroport Sendai, Japan, après le tsunami

à Osaka ont été soumis à une forte pression. La nourriture était en partie limitée. Le Tohoku est une région très agricole. De plus, certaines autoroutes étaient détruites. Toutefois,

tudes. Ce fut un honneur pour moi de passer cette période avec ce peuple fantastique. Est-ce que cela se serait passé de la même manière chez nous ?

Das Mitglieder-Portrait

Ueli Diethelm: Ein Leben für die (Wasser-)Fliegerei

Seine fliegerische Laufbahn begann Ueli nach einer Lehre als Feinmechaniker mit 20 Jahren als Segelflug-Schüler auf der legendären «Rhönlerche» und der «K8» bei Peter Bregg auf dem Flugplatz Schänis.

Nahtlos folgte die Ausbildung zum Motorflug-Piloten auf dem Flugplatz Speck-Fehraltdorf. Sein «Heimatflugplatz» wurde anschliessend und ist bis heute Wangen-Lachen.

Direkt neben dem Flugplatz mit Hartbelag-Piste liegt in einer malerischen Bucht die einzige in der Schweiz noch existierende Wasserflugzeug-Basis.

Nachdem Ueli in den USA das Seaplane-Rating erworben hatte, konnte er die Basis von den Vorbesitzern Gustav Müller und Karl Schröder erwerben.

Er hatte sich inzwischen zum Immobilienreuhänder weitergebildet, was ihm auch die Mittel zur Finanzierung seiner fliegerischen Tätigkeiten verschaffte.

Von nun an wurde die Wasserfliegerei seine grosse Leidenschaft. Er ist der einzige Wasserflugzeug-Instruktor und Prüfungs-Experte für Piloten, die in der Schweiz ihr Seaplane-Rating erhalten wollen.

Im seinem Hangar befinden sich eine

4-plätzig Maule M-5 mit 235 PS und eine Piper PA-18-150, die an den Schwimmern auch mit Rädern versehen ist, so dass damit auch auf normalen Pisten gelandet werden kann.

Ueli hat Aussenlandbewilligungen für den Zürichsee, den Vierwaldstättersee, den Zuger- und den Aegerisee. Er besitzt zudem eine IFR-Lizenz, das Helikopter-Brevet, flog zweimotorige Kolbenflugzeuge und auch Jets. Seine Gesamtflugerfahrung beträgt über 5000 h auf Flächenflugzeugen und ca. 900 h auf Helikopter. Heute fliegt er nur noch Wasserflugzeuge, pro Jahr ca. 50-80 h.

Daneben ist er auch ein begnadeter Hobby-Koch und war früher auch ein begeisterter Bobjilot.

Die Wasserfliegerei fristet in der Schweiz im Gegensatz zu früher leider nur noch ein Nischendasein. Umso wichtiger ist es, dieses auch in Zukunft bewahren zu können.

Dies ist ein Herzensanliegen von Ueli.

Urs Adam / Hans-Peter Graf



Ueli Diethelm vor seiner Piper Super Cup

Ueli Diethelm devant son Piper Super Cup



Sicht vom Hangar auf den Hafen

Vue du hangar au port

Le portrait de membre

Ueli Diethelm: une vie pour l'hydravion

Après un apprentissage de mécanicien de précision, Ueli a commencé sa carrière d'aviateur à 20 ans en tant qu'élève planeur sur la légendaire « Rhönlerch e » et la « K8 » auprès de Peter Bregg à l'aérodrome de Schänis. Il a ensuite suivi une formation de pilote de vol à moteur à l'aérodrome de Speck-Fehraltdorf. Son « aérodrome d'origine » est ensuite devenu et reste aujourd'hui encore Wangen-Lachen.

Juste à côté de l'aérodrome avec une piste en dur se trouve, dans une baie pittoresque, la seule base d'hydravions encore existante en Suisse. (photos ci-dessus) allemand-français. Après avoir obtenu sa qualification d'hydravion aux Etats-Unis, Ueli a pu racheter la base aux anciens propriétaires Gustav Müller et Karl Schröder. Entre-temps, il avait suivi une formation d'agent fiduciaire immobilier, ce qui lui a également donné les moyens de financer ses activités aéronautiques.

Dès lors, l'hydraviation est devenue sa grande passion. Il est le seul instructeur d'hydravions et expert aux examens pour les pilotes qui souhaitent obtenir leur brevet en Suisse. Dans son hangar se trouvent un Maule

M-5 4 places de 235 CV et un Piper PA-18-150, dont les flotteurs sont également équipés de roues, ce qui permet d'atterrir sur des pistes normales. Ueli possède des autorisations d'atterrissage extérieur pour le lac de Zurich, le lac des Quatre-Cantons, le lac de Zoug et le lac d'Aegeri.

Il possède également une licence IFR, le brevet d'hélicoptère, a volé sur des bimoteurs à piston et également sur des jets. Son expérience de vol totale s'élève à plus de 5000 h sur des avions et à environ 900 h sur des hélicoptères. Aujourd'hui, il ne vole plus que sur des hydravions, à raison de 50 à 80 heures par an.

Parallèlement, il est un cuisinier amateur doué et était autrefois un pilote de bobsleigh enthousiaste.

Contrairement à ce qui se passait autrefois, l'hydraviation n'occupe malheureusement plus qu'une niche en Suisse. Il est donc d'autant plus important de pouvoir la préserver à l'avenir.

C'est une préoccupation majeure d'Ueli.

Urs Adam / Hans-Peter Graf



Basis mit Bar und Küche

La base avec le bar et la cuisine



Success is not measured by what a man accomplishes, but by the opposition he has encountered and the courage with which he has maintained the struggle against overwhelming odds.

— Charles Lindbergh —

AZ QUOTES

Heinz Limacher-Bieri †

25.12.1950 – 01.08.2023

Nach der obligatorischen Schulzeit absolvierte Heinz eine Lehre als Mechaniker bei Schindler in Ebikon. Das Einkommen der ersten Anstellungen nach der Lehre investierte Heinz in seine Passion: Das Fliegen. So richtig den Ärmel reingekommen hatte es Heinz aber, als er von seiner Schwester Antoinette einen Rundflug geschenkt bekommen hatte. Wieso er jedoch im Militär bei der Fliegerabwehrtruppe Dienst tat, ist mir nach wie vor ein Rätsel.

Im Alter von 20 Jahren wurde die Ausbildung zum Privatpiloten abgeschlossen. Heinz entschloss sich mit Mitte Zwanzig, alles auf eine Karte zu setzen, und wurde Fluglehrer bei der Segel- und Motorflugschule Grenchen. «Der Limacher ist mit der Fliegerei verheiratet», hiess es oft in den Kreisen der Fliegerkollegen von Heinz. Falsch gedacht.

1985 wurde geheiratet. Für Heinz war klar, dass ein Leben als Fluglehrer schwierig mit einem Familienleben zu vereinbaren war. Er reduzierte den Vollzeit-Pilotenberuf noch im selben Jahr auf ein Nebenamt, nahm eine

Tätigkeit in der Industrie bei Wagner und Grimm an und zog mit Beatrice nach Schwarzenberg.

Seine Freizeit verbrachte er jedoch nach wie vor gerne mit Fliegen. Ich habe es geliebt, als Mäuschen auf dem Rücksitz eines Robins oder Warriors zu sitzen und Papi beim Ausbilden von Piloten zu beobachten. Ein kleiner Einblick, wie Heinz als Fluglehrer war:

Während des ganzen Fluges sass er jeweils ruhig und fast unbeteiligt auf seinem Sitz. War jedoch der Anflug daneben, hörte man auf einmal von rechts: «Himmel A... und Zwirn, sind das nun 2500 Fuss und 80 Knoten?!?» Wie die Jahre so ins Land schritten, trat Heinz etwas kürzer.

Eine grosse Aufgabe stand ihm aber noch bevor: Als einer seiner letzten Flugschüler brachte Papi mir das Fliegen bei. Wie er mir im Nachhinein sagte, war dies der schöne Abschluss seiner fliegerischen Karriere.

Am liebsten flog Heinz den Bückler. Er sagte einmal: «Das Akro-Fliegen mit dem Jungmeister ist wie tanzen in der Luft!»

Lange Zeit flog er in Grenchen und auch in Biel-Kappelen, weil er dort auf dem Bücker HB-UUO Fluglehrer war. Total hatte er 4'800 Flugstunden und 20'500 Landungen, davon 4'000 Stunden und 18'500 Landungen als Fluglehrer.

Er war 50 Jahre lang aktiver Pilot und startete am 30. Juni 2020 zu seinem letzten Flug als PIC mit mir zusammen mit dem Bücker HB-UUO.

Markus Limacher



a warm

welcome!

Wir heissen unsere Neumitglieder herzlich willkommen!

Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux membres !

Roland Tobler Stans
Hans Peter Zimmerman Saanen
Silvio Roth, Winkel
Urs Eggenberger Meggen
Jürg V. Schmid Küsnacht
Peter Tschümperlin Münchenbuchsee mit unserem «Headhunter» und Vize-Präsidenten Daniel Delmenico (rechts im Bild)



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 44, Dezember 2023

das Bulletin der MFV

FlightVTR 44, Décembre 2023

Le bulletin des VVM

Mitglieder werben Mitglieder!

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

Les membres recrutent des membres!

Persuade tes collègues de l'intérêt que représentent les manifestations organisées sous l'égide des vétérans du vol à moteur.

Wo finde ich die Motorflug-Veteranen im Internet?

www.mot-flug-veteranen.ch

Sende deine Anregungen und Geschichten an die Redaktion:

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

Comment accéder au site VVM sur internet?

www.mot-flug-veteranen.ch

Pour transmettre tes suggestions ou histoires à la rédaction :

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden
e-mail : hp.graf@gcav.ch

Du kannst ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

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

Danke für deine Mitarbeit.
Übersetzungen: Gilles Buchmüller

*Merci de ta précieuse collaboration.
Traductions : Gilles Buchmüller*