



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 Motorflugveteraninnen,  
geschätzte Motorflugveteranen**



Ich freue mich darauf, in den kommenden zwei Jahren das Steuer unseres MFV zu übernehmen.

Was wäre die Luftfahrt ohne uns – die Veteranen? Die herzliche Kameradschaft bei den MFV-Veranstaltungen hat mich immer wieder begeistert: inspirierende Gespräche, perfekte Organisation – und vor allem dieses besondere Miteinander. Hier entstehen nicht nur stimmungsvolle Momente, sondern auch Erinnerungen, die bleiben.

In der Schweiz mangelt es nicht an Ämtern – und Hand aufs Herz: Was wäre unser Land ohne das Engagement der vielen Freiwilligen? Und

was die Fliegerei ohne uns, die sie mit Erfahrung und Leidenschaft tragen? Diese Gedanken haben mich begleitet – und so kam es, wie es kommen musste: Nach reiflicher Überlegung – und einigen herzhaften Schulterklopfen – habe ich schliesslich Ja zum Präsidium gesagt.

Was mir die Entscheidung leicht gemacht hat? Ich kann auf ein starkes, engagiertes Team zählen:

Ich freue mich ausserordentlich, dass Regula Eichenberger – eine wahre Pionierin der Schweizer Fluggeschichte und meine geschätzte ehemalige Kollegin bei Crossair – als Vizepräsidentin mit an Bord ist.

Ruedi Burgstaller, langjähriger Technikchef der Horizon Swiss Flight Academy, ist bereits mit viel Elan im Einsatz und plant unseren Herbstausflug – ein Highlight, auf das wir uns jetzt schon freuen dürfen!

Gemeinsam mit dem bestehenden, erfahrenen Vorstand sind wir bestens aufgestellt, sodass wir auch kleine Turbulenzen mit Routine und einem Lächeln werden meistern können.

Als Euer Präsident verspreche ich: Ich werde nicht wie ein übermotivierter Flugschüler mit Vollgas losrollen und zu früh abheben. Wie auch? Wir sind schliesslich unter erfahrenen Piloten.

Diese wissen: Ein gelungener Flug beginnt mit einem erfolgreichen Start und endet mit einer sicheren Landung.

Peter Thut ist dies hervorragend gelungen. Herzlichen Dank dir, lieber Peter, du hast die Latte hoch gelegt. Die Flughöhe, auf der du unseren Verband gesteuert hast, ist beachtlich. Es wird eine Herausforderung, dieses Niveau zu halten. Aber: Wir Piloten wissen ja – nur unter Druck entsteht ein Edelstein.

Mein Dank gilt auch dem gesamten bisherigen Vorstand. Euer Engagement, euer Herzblut und nicht zuletzt euer Humor – wie ich ihn bereits bei einer Vorstandssitzung vor meiner Wahl erleben durfte – sind genau das, was unseren Verband auszeichnet: Kompetenz, Leidenschaft und eine gute Portion Augenzwinkern.

Ich freue mich auf viele gemeinsame Flüge, unvergessliche Momente – und auf eine Menge lachender Gesichter. Denn eines ist klar: Die Kameradschaft unter uns Fliegern ist das, was uns wirklich trägt.

Wir fliegen. Weiter!

Bruno Dobler

## ***Le mot du président***

### ***Chères vétéranes, chers vétérans du vol à moteur***



*Je me réjouis de prendre les commandes de notre MFV au cours des deux prochaines années.*

*Que serait l'aviation sans nous – les vétérans ? La chaleureuse camaraderie qui règne lors des manifestations de la MFV m'a toujours enthousiasmé : des discussions inspirantes, une organisation parfaite – et surtout cette communion particulière. C'est là que naissent non seulement des moments conviviaux, mais aussi des souvenirs qui restent.*

*En Suisse, ce ne sont pas les postes qui manquent - et la main sur le cœur :*

*que serait notre pays sans l'engagement des nombreux bénévoles ? Et que serait l'aviation sans nous, qui la portons avec expérience et passion ? Ces pensées m'ont accompagné – et ce qui devait arriver arriva : après mûre réflexion – et quelques chaleureuses tapes dans le dos – j'ai fini par dire oui à la présidence.*

*Ce qui a rendu ma décision facile ? Je peux compter sur une équipe solide et engagée :*

*Je suis extrêmement heureux que Regula Eichenberger – une véritable pionnière de l'histoire de l'aviation suisse et mon ancienne collègue appréciée chez Crossair – soit à bord en tant que vice-présidente.*

*Ruedi Burgstaller, chef technique de longue date de l'Horizon Swiss Flight Academy, est déjà à pied d'œuvre avec beaucoup d'élan et planifie notre excursion d'automne – un moment fort dont nous pouvons déjà nous réjouir !*

*Avec le comité directeur existant et expérimenté, nous sommes parfaitement armés pour surmonter les petites turbulences avec routine et sourire.*

*Et en tant que votre président, je vous promets que je ne partirai pas à toute vitesse comme un élève pilote surmotivé et que je ne décollerai pas trop tôt. Comment pourrait-il en*

*être autrement ? Après tout, nous sommes entre pilotes expérimentés - et ils le savent : Un vol réussi commence par un décollage réussi et se termine par un atterrissage en toute sécurité.*

*Peter Thut y est parvenu à merveille. Un grand merci à toi, cher Peter, tu as placé la barre très haut – l'altitude à laquelle tu as piloté notre association est remarquable. Maintenir ce niveau sera un défi. Mais nous, les pilotes qui volons haut, savons que c'est la pression qui fait briller le diamant et voler le pilote.*

*Je tiens également à remercier l'ensemble du comité directeur actuel. Votre engagement, votre passion et surtout votre humour – comme j'ai déjà pu le constater lors d'une réunion du comité directeur avant mon élection – sont exactement ce qui caractérise notre fédération : Compétence, Passion et une bonne dose d'humour bien placé.*

*Je me réjouis des nombreux vols communs, des moments inoubliables – et des nombreux visages souriants. Car une chose est sûre : la camaraderie entre nous, les aviateurs, est ce qui nous porte vraiment. Nous volons. Encore !*

*Bruno Dobler*

## **Editorial**

Liebe Leserin, lieber Leser

Die Verabschiedung von Peter Thut, unserem langjährigen, hochgeschätzten Kollegen, Vorstandsmitglied und Präsidenten anlässlich der Hauptversammlung vom 26. März in Dübendorf, und mit der Wahl von Bruno Dobler als Präsidenten und Regula Eichenberger als Vizepräsidentin, wird innerhalb des Vorstands spannende, neue Aspekte im Team erwirken. Ich freue mich darauf!

Wenn ich die technische Entwicklung in der kommerziellen Luftfahrt betrachte, geschieht dies mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Einerseits werden Pilotenfehler und fliegerische Ungenauigkeiten mit der Automation zum Teil eliminiert, andererseits wird ein Trend zur Einsparung eines oder beider Piloten immer wahrscheinlicher.

Beispiele dazu findet ihr unter dem Titel «Technische Evolutionen».

Euer Redaktor  
Hans-Peter Graf

## **Éditorial**

*Chère lectrice, cher lecteur*

*Le départ, lors de l'assemblée générale du 26 mars à Dübendorf, de Peter Thut, notre collègue de longue date très apprécié, membre du comité et président, suivi de l'élection de Bruno Dobler à la présidence ainsi que de Regula Eichenberger à la vice-présidence, vont créer de nouveaux aspects passionnants au sein de l'équipe du comité. Je m'en réjouis !*

*Lorsque j'observe l'évolution technique de l'aviation commerciale, j'ai un œil qui rit et un œil qui pleure.*

*D'une part, les erreurs de pilotage et les imprécisions de vol sont en partie éliminées par l'automatisation, d'autre part, la tendance à économiser un ou*

*deux pilotes devient de plus en plus probable.*

*Vous trouvez des exemples à ce sujet sous le titre « Évolutions techniques ».*

*Votre rédacteur  
Hans-Peter Graf*



IKRK-Einsatz DC-4 Air Tschad 1978

**wingscout.ch**

Wir verkaufen Ihr Flugzeug

## Motorflugveteranen mit neuer Cockpit-Besatzung

**Im Air Force Center auf dem so geschichtsträchtigen wie zukunftsorientierten Flugplatz Dübendorf trafen sich die Motorflug-Veteranen des AeCS. Sie wählten einen neuen Präsidenten und erstmals eine Frau in den Vorstand.**

Den Auftakt zur Generalversammlung machte Kurt Waldmeier, Stv. Zentrumsleiter Airforce Center Dübendorf. Während das Museum die glorreiche Vergangenheit der Schweizer Militäraviatik zelebriert, schaute der Gründer und ehemalige Chef der Ju-Air voller Enthusiasmus auf die Zukunft des historischen Flugplatzes. Nach jahrelangen Turbulenzen über die künftige Nutzung des Geländes

nimmt die Entwicklung konkret Form an. Dübendorf wird zu einem weltweit wichtigen Zentrum für Weltraumforschung. Dafür steht Starlab Space, ein gemeinsames Projekt von Airbus, Voyager Space, Mitsubishi Corporation und MDA Space, das Industriepartner des Switzerland Innovation Park Zurich ist, in dem auch die Universität Zürich und die ETH Zürich engagiert sind.



Vlnr: Ruedi Burgstaller, Daniel Delmenico, Regula Eichenberger, Bruno Dobler, Hans-Peter Graf, Pierre Donau, Rolf Rügger, Hansueli Schaffer

## Ein schwieriges Jahr liegt hinter den MFV

Interimspräsident Peter Thut leitete anschliessend die diesjährige GV souverän, das von zwei harten Verlusten betroffen wurde: Vier Wochen nachdem Präsident Urs Adam mit grossem Elan die Generalversammlung 2024 geleitet hatte, versagte sein Herz auf dem Pilgerweg nah Santiago de Compostela. Einen Tag davor hatte Louis Hammer, an der gleichen Versammlung zum Ehrenmitglied ernannt, diese Welt verlassen. Mit einer Schweigeminute gedachten die GV-Teilnehmenden der Verstorbenen.

Es gab auch Positives zu berichten, etwa über den sehr erfreulichen Herbstausflug zur Flying Ranch in Triengen samt atemberaubendem Kunstflugprogramm von Bruno Müller mit seiner Suchoi Su-26. Stimmung und Genuss erwarteten die Teilnehmenden anschliessend auf dem Wasserschloss Wyher.

## Ein neues Führungsduo mit Pionierstatus

Mit grosser Freude konnte Peter Thut drei neue Mitglieder zur Wahl in den Vorstand vorschlagen. Mit Akklamation wurde Bruno Dobler als Präsident gewählt. Mit grosser Freude übernehme er das Amt für den Verein, von

dem er begeistert sei, bedankte sich Bruno. Nicht minder enthusiastisch wurde Regula Eichenberger als Vizepräsidentin gewählt – die erste Frau im MFV-Vorstand. Auch sie bedankte sich, sowohl auf deutsch wie auch auf französisch. Die neue Besetzung im Cockpit der Motoflugveteranen sind Pioniere, die persönlich unheimlich viel zur Weiterentwicklung der Schweizer Aviatik leisteten. Als Dritter im Bunde zieht Ruedi Burgstaller als einstimmig Gewählter in den Vorstand. Er ist bereits daran, den Herbstausflug für die MFV zu organisieren.

110 Personen fanden den Weg nach Dübendorf, davon 95 stimmberechtigte Mitglieder, und mehr als 60 entschuldigten sich. Bei einem Mitgliederbestand von 313 zeigt sich damit, dass die Motorflugveteranen engagierte Personen sind, denen der Kontakt untereinander wichtig ist.

Nach den statutarischen Traktanden verabschiedeten die Veteranen nach der eindrücklichen Laudatio von Hansueli Schaffer Peter Thut mit grossem Applaus aus dem Vorstand, für den er 21 Jahre lang gearbeitet hatte, zum Schluss noch als Präsident a.i. Anschliessend widmeten sie sich dem kulinarischen Teil des Tages und dem persönlichen Austausch untereinander. Vor dem Dessert liess der

in den 60er Jahren gedrehte Film  
«Ziel Pilot» alle Aviatiker-Herzen 40  
Minuten lang höherschlagen!

⋮ Eine Serie von Fotos ist auf unserer  
⋮ Website [https://www.mot-flug-vete-](https://www.mot-flug-veteranen.ch/)  
⋮ [ranen.ch/](https://www.mot-flug-veteranen.ch/). einsehbar.

## Der Herbstausflug 2025:

### **Hoch über dem Rheinfall: Werdet ihr auch dabei sein?**

Am 18. September werden sich die Motorflug-Veteranen des AeCS zu ihrem jährlichen Herbstausflug hoch über dem Rheinfall im Schloss Laufen treffen. Wenn ihr Wert auf freundschaftliche Kontakte mit interessanten Personen mit grosser aviatischer Affinität legt, werdet Mitglied.  
Informationen: <https://www.mot-flug-veteranen.ch/>. Wir freuen uns auf dich!

Franz Wegmann

---

## ***Vétérans du vol à moteur avec un nouvel équipage de cockpit***

***Les vétérans du vol à moteur de l'AéCS se sont réunis à l'Air Force Center, sur l'aérodrome de Dübendorf, aussi historique que tourné vers l'avenir. Ils ont élu un nouveau président et, pour la première fois, une femme au comité directeur.***

*C'est Kurt Waldmeier, directeur adjoint de l'Air Force Center, qui a donné le coup d'envoi de l'assemblée générale. Alors que le musée célèbre le passé glorieux de l'aviation militaire suisse, le fondateur et ancien chef de Ju-Air s'est montré plein d'enthousiasme pour l'avenir de l'aérodrome historique. Après des années de turbulences sur l'utilisation future du site, le*

*développement prend concrètement forme. Dübendorf deviendra un centre de recherche spatiale d'importance mondiale. C'est ce que représente Starlab Space, un projet commun d'Airbus, Voyager Space, Mitsubishi Corporation et MDA Space, partenaire industriel du Switzerland Innovation Park Zurich, dans lequel sont également engagées l'Université de Zurich et l'EPFZ.*



Kurt Waldmeier

### **Une année difficile derrière la MFV**

Le président par intérim Peter Thut a ensuite dirigé de main de maître l'AG de cette année, qui a été touchée par deux pertes marquantes. En effet, quatre semaines après que le président Urs Adam ait présidé, avec beaucoup d'élan, l'assemblée générale 2024, son cœur a lâché sur le chemin de pèlerinage près de Saint-Jacques-de-Compostelle. La veille, Louis Hammer, nommé membre d'honneur lors de la même assemblée, avait quitté ce monde. Les participants à l'AG ont observé une minute de silence en mémoire des disparus.

Il y a aussi eu des nouvelles positives, comme l'excursion d'automne très réjouissante au Flying Ranch à Triengen, avec un programme de voltige aérienne époustouflant de Bruno Müller aux commandes de son Sukhoï Su-26. Ambiance et plaisir attendaient ensuite les participants au château d'eau de Wyher.

### **Un nouveau duo de direction au statut de pionnier**

C'est avec un grand honneur que Peter Thut a pu proposer l'élection de trois nouveaux membres au comité directeur. Bruno Dobler a été élu président par acclamation. C'est avec une grande joie qu'il assume cette fonction pour l'association, dont il est enthousiaste, a remercié Bruno. C'est avec le même enthousiasme que Regula Eichenberger a été élue vice-présidente - la première femme à siéger au comité directeur de la MFV. Elle aussi a exprimé ses remerciements, en allemand et en français. Le nouvel équipage dans le cockpit des vétérans du vol à moteur sont des pionniers qui ont personnellement beaucoup contribué au développement de l'aviation suisse. Ruedi Burgstaller, élu à l'unanimité, est le troisième à rejoindre le comité directeur et il est déjà en train d'organiser la sortie d'automne des Vétérans de Vol à Moteur.

110 personnes ont fait le déplacement à Dübendorf, dont 95 membres avec droit de vote alors que plus de 60 se sont excusés. Avec un effectif de 313 membres, cela démontre que les vétérans du vol à moteur sont des personnes engagées pour lesquelles le contact et les échanges sont importants.

Après l'ordre du jour statutaire et l'éloge impressionnante de Hansueli

Schaffer, les vétérans ont pris congé de Peter Thut en l'applaudissant chaleureusement. Il a travaillé pendant 21 ans pour le comité, dont il était encore président ad intérim. Avant le dessert, le film « Ziel Pilot », tourné dans les années 60, a fait battre le cœur de tous les aviateurs pendant 40 minutes !

Une série de photos sont accessible sur notre site <https://www.mot-flug-veteranen.ch/>.

## **La sortie de l'automne 2025**

### **Haut au-dessus des chutes du Rhin : serez-vous de la partie ?**

Le 18 septembre, les vétérans du vol à moteur de l'AéCS se retrouveront au château de Laufen pour leur excursion annuelle d'automne, perchés bien au-dessus des chutes du Rhin. Si vous tenez à nouer des contacts amicaux avec des personnes intéressantes ayant de grandes affinités avec l'aviation, devenez membre.

Informations : <https://www.mot-flug-veteranen.ch/>.

Nous nous réjouissons de t'accueillir !

Franz Wegmann

## Wie es zu dem Bild (Editorial) auf Seite 5 kam:

Der Tschadkonflikt 1978 war Teil eines grösseren Konflikts, der als libysch-tschadischer Grenzkrieg bekannt ist. Dieser Konflikt umfasste mehrere Phasen und war stark von äusseren Akteuren wie Libyen beeinflusst, die den Tschad mit Waffen und militärischer Unterstützung versorgten, um ihre Interessen im Tschad zu verfolgen.

Die Air Tschad besass damals drei DC-4, welche von französischen Besatzungen operiert wurden, um die Bevölkerung der Siedlungen und Städte im Osten und Norden des Landes zu versorgen. Dies war nur mit dem Flugzeug möglich, da die Strassen von den Rebellen kontrolliert waren.

Weil die Rebellen keine Französischen Besatzungen duldeten, um die Versorgungsflüge von N'Djamena aus durchzuführen, wandte sich das Schweizerische Rote Kreuz an Jean-Claude Rudaz, Direktor und Chefpilot der damaligen Transvalair in Sion.

Jean-Claude Rudaz hatte bei seinen Einsätzen in Afrika bereits viel

Erfahrung auf der DC-4 gesammelt, und erklärte sich bereit, eine Besatzung zusammenzustellen und nach N'Djamena zu reisen, um die dringlichen Versorgungsflüge durchzuführen. Dann «rekrutierte» er mich als Copilot und Henri Lambiel als Flight-Engineer.

Die «Umschulung» erfolgte durch 3 Stunden Theorie und 4 Platzrunden. Wir wurden instruiert, dass, wegen der Gefahr von Sam 7 Fliegerabwehr-Raketen, welche die Rebellen besaßen, strategische An- und Abflugverfahren anzuwenden waren:

Das hiess, beim Abflug über den Flugplätzen in Spiralen auf mindestens 10000ft zu steigen, und dann erst Kurs zur Destination einzunehmen. Dieselbe Prozedur selbstverständlich auch bei den Landungen: in Spiralen absinken, dann einen kurzen Final zur Landung.

Es wurde uns versichert, dass die Armee die Flugplätze in einem Radius von 10km gesichert hätten...

Auftrag erfüllt, viel Erfahrung gesammelt.

Hans-Peter Graf

## ***Comment est née l'image (éditorial) de la page 5 :***

*Le conflit tchadien de 1978 faisait partie d'un conflit plus large, connu sous le nom de guerre frontalière libyenne et tchadienne. Ce conflit comportait plusieurs phases et était fortement influencé par des acteurs extérieurs tels que la Libye, qui fournissaient des armes et un soutien militaire au Tchad afin de poursuivre leurs intérêts au Tchad.*

*Air Tchad possédait alors trois DC-4, opérés par des équipages français, pour approvisionner la population des colonies et des villes de l'est et du nord du pays. Cela n'était possible que par avion, car les routes étaient contrôlées par les rebelles.*

*Comme les rebelles ne toléraient pas la présence d'équipages français pour assurer les vols de ravitaillement depuis N'Djamena, la Croix-Rouge suisse s'est adressée à Jean-Claude Rudaz, directeur et chef pilote de la compagnie Transvalair de l'époque à Sion.*

*Jean-Claude Rudaz, qui avait déjà acquis une grande expérience sur DC-4*

*lors de ses missions en Afrique, a accepté de constituer un équipage et de se rendre à N'Djamena pour effectuer les ravitaillements urgents. Il m'a ensuite « recruté » comme copilote et Henri Lambiel comme ingénieur de vol.*

*La « transition du type » a consisté en trois heures de théorie et quatre tours de piste.*

*On nous a expliqué qu'en raison du danger des missiles antiaériens Sam 7 que les rebelles possédaient, il fallait appliquer des procédures d'approche et de décollage stratégiques :*

*Cela signifiait qu'au départ des aérodromes, il fallait monter en spirale jusqu'à au moins 10'000ft, et ensuite seulement mettre le cap sur la destination. La même procédure s'applique bien entendu aux atterrissages : descente en spirale, puis courte finale pour se poser.*

*On nous a assuré que l'armée avait sécurisé les aérodromes dans un rayon de 10 km ...*

*Mission accomplie, grande expérience acquise.*

*Hans-Peter Graf*

## Technologie der Zukunft in der Zivilluftfahrt

**Weltweit wird in den Medien die Zivilluftfahrt als übler «Klimakiller» dargestellt. Muss ich mich wirklich schämen, wenn ich für meine Reise ein Flugzeug besteige?**

**Was unternehmen die Flugzeug- und Triebwerkhersteller, um klimafreundlicher zu werden?**

Die Antwort darauf darf sich jeder Leser, jede Leserin nach dem Analysieren der nachfolgenden Fakten selbst beantworten.

1. Nur ca. 3.5% bis 5% (je nach Quelle) des anthropogenen CO<sub>2</sub> wird aktuell von der Zivilluftfahrt ausgestossen.
2. Zurzeit werden, je nach Verfügbarkeit, bis zu 50% SAF d.h. Sustainable Aviation Fuel beigemischt, wie im Flight-VTR Nr. 43 beschrieben.
3. Grüner Wasserstoff, mittels Solarzellen hergestellt. Diesem Zweck dient unter anderem das von der Europäischen Union mit 80 Mio. Euro geförderte Projekt Hydea. Das Konsortium will die Realisierbarkeit des Wasserstoffantriebs an einem Flugzeugtriebwerk in einem kompakten Zeitrahmen bis hin zum Bodentest

umfassend demonstrieren. Dafür sollen die Gasturbinen, die die Flugzeuge bisher antreiben, mit Wasserstoff anstelle von Kerosin befeuert werden. Der Wasserstoff, so die Idee, kann mit erneuerbarem Strom mittels Elektrolyse gewonnen werden. Damit kämen die Flugzeuge zukünftig ohne fossile Treibstoffe aus.

Ansaldo Energia plant den Einsatz einer Gasturbine mit einer sequenziellen zweistufigen Brennkammer. Dieser Brennkammertyp ermöglicht es, die Betriebsparameter der Brennkammer auf Wasserstoff abzustimmen.



Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe des Flight VTR wurde publiziert, dass sich Airbus aus dem Wasserstoff-Projekt zurückzieht. Dazu sind verschiedene Gründe angeführt:

- Produktion und Verteilernetz von genügend Wasserstoff wird noch sehr lange dauern,
- SAF wird vermehrt zum Einsatz kommen,
- Die Produktion der bestellten

konventionellen Flugzeuge hat Vorrang.

Quellen: BAZL, Swiss Engineering STZ, Aero International

---

## ***La technologie du futur dans l'aviation civile***

***Dans le monde entier, les médias présentent l'aviation civile comme un vilain « destructeur du climat ». Dois-je vraiment avoir honte de prendre l'avion pour mon voyage ?***

***Que font les constructeurs d'avions et de moteurs pour devenir plus respectueux du climat ?***

*Chaque lecteur et lectrice peut répondre à cette question après avoir analysé les faits suivants.*

- 1. seulement 3,5% à 5% (selon la source) du CO<sub>2</sub> anthropogène est actuellement émis par l'aviation civile.*
- 2. actuellement, selon les disponibilités, jusqu'à 50% de SAF, c'est-à-dire Sustainable Aviation Fuel, sont ajoutés, comme décrit dans le Flight-VTR n° 43.*
- 3. de l'hydrogène vert, produit au moyen de cellules solaires. C'est*

*notamment l'objectif du projet Hydea, financé par l'Union européenne à hauteur de 80 millions d'euros. Le consortium veut faire une démonstration complète de la faisabilité de la propulsion à l'hydrogène sur un moteur d'avion dans un délai compact jusqu'aux essais au sol. Pour ce faire, les turbines à gaz qui propulsent les avions jusqu'à présent doivent être alimentées en hydrogène au lieu de kérosène. L'hydrogène, selon l'idée, peut être obtenu par électrolyse à partir d'électricité renouvelable. Les avions pourraient ainsi se passer à l'avenir de carburants fossiles.*

*Ansaldo Energia prévoit d'utiliser une turbine à gaz avec une chambre de combustion séquentielle à deux étages. Ce type de chambre de combustion permet d'adapter les paramètres de fonctionnement de la chambre de combustion à l'hydrogène.*

*(Voire l'image dans le texte en allemand)*

*Peu avant la clôture de la rédaction de ce numéro de Flight VTR, il a été publié qu'Airbus se retirait du projet hydrogène. Plusieurs raisons ont été avancées :*

- La production et le réseau de distribution d'hydrogène*

*en quantité suffisante  
prendront encore beaucoup  
de temps*

- *SAF sera de plus en plus utilisé*

- *La production des avions conventionnels commandés est prioritaire*

*Sources: OFAC, Swiss Engineering STZ, Aero Internationala*

## Technische Evolutionen

### Automatischer Start

## *Evolutions techniques*

### *Décollage automatique*

**Operational aspects**  
What is the Pilot function in E<sup>2</sup>TS takeoff?

**In normal E<sup>2</sup>TS operation:**

- No pilot action to rotate the aircraft
- Pilot monitoring the rotation

**Pilot assumes aircraft control:**

- In case of a (very improbable) E<sup>2</sup>TS failure
- If the pilot needs to (Example: Bird strike)
- Safe and smooth transition

**Dedicated Pilot Training**

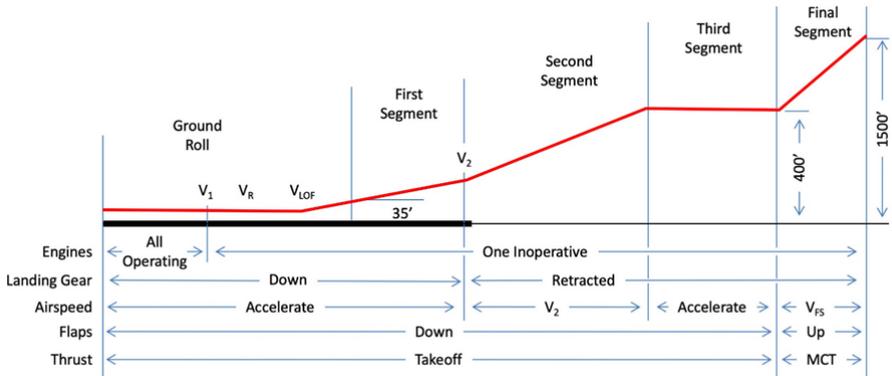
EMBRAER 190-E2/195-E2

An der Airshow in Farnborough 2024 stellte der Brasilianische Hersteller Embraer eine automatische Startfunktion für seine Passagierflugzeuge der E2-Familie vor. Zweck dieser Funktion ist, die Reichweite von kurzen Landebahnen wie z.B. London City Airport aus bis zu 500 NM zu

*Lors du salon aéronautique de Farnborough 2024, le constructeur brésilien Embraer a présenté une fonction de décollage automatique pour ses avions de ligne de la famille E2. L'objectif de cette fonction est d'augmenter la portée des pistes courtes, comme l'aéroport de Londres City,*

erhöhen, oder mit weniger Treibstoff starten zu können. Die «accelerate – stop distance» beim Start kann durch den Wegfall der Reaktionszeit und den Ungenauigkeiten der Crew im ersten und zweiten Segment nach einem Triebwerksausfall verringert werden.

*jusqu'à 500 miles nautiques, ou de pouvoir décoller avec moins de carburant. La « distance accélération – arrêt » au décollage peut être réduite en supprimant le temps de réaction et les imprécisions de l'équipage dans le premier et le deuxième segment après une panne de moteur.*



Das Rotieren erfolgt automatisch, wobei der PF die Hände wie gewohnt am Steuer behält. Die Verfahren bei Startabbruch und/oder Triebwerksausfall werden automatisch ausgeführt.

*La rotation se fait automatiquement, le PF gardant les mains sur les commandes comme d'habitude. Les procédures en cas d'interruption du décollage et/ou de panne de moteur sont exécutées automatiquement.*



## Performance Optimization

Main Concept of E<sup>2</sup>TS

Basic idea: **excess of Kinetic energy** → **Potential energy**

Benefits in two situations:

- Short runways
- Geometrically limited aircraft

$\Delta \text{TOD} \rightarrow \Delta \text{TOW}$



11<sup>th</sup> PAN AMERICAN  
AVIATION SAFETY SUMMIT

ALTA

EMBRAER

Die Funktion mit der Bezeichnung Embraer Enhanced Takeoff System (E2TS) wird ab dem vierten Quartal 2025 verfügbar sein und auch für bereits ausgelieferte Flugzeuge nachgerüstet werden können. Eine Ersparnis des Treibstoffverbrauchs von 2,5% wird angestrebt. Ein zusätzliches Simulator Training wird möglicherweise nicht notwendig sein.

Quelle: Aviation Week / Embraer / ALTA

*Cette fonction, appelée Embraer Enhanced Takeoff System (E2TS), sera disponible à partir du quatrième trimestre 2025 et pourra également être installée sur les avions déjà livrés. L'objectif est de réaliser une économie de carburant de 2,5%. Une formation supplémentaire sur simulateur ne sera peut-être pas nécessaire.*

Source : Aviation Week / Embraer / ALTA

## 1966 - Flug mit der Pilatus-Porter HB - FAO

**Dem Flugzeug-Werk in Stans war damals ein grosser Wurf gelungen: das Mehrzweckflugzeug «Pilatus-Porter». Ein robuster Hochdecker in Ganzmetallbauweise für 7-8 Passagiere oder Material. Der Motor, ein 340 PS – 6-Zylinder mit Lader (nicht Turbolader). Der Lader für die Erhöhung des Drucks der Ansaugluft war direkt an der Kurbelwelle hinter dem Motorblock angebaut und sorgte für bessere Leistung in der Höhe.**

Die Pilatus-Flugzeugwerke in Stans galten schon damals als sehr innovativ. Die HB FAO gehörte noch zu der Anfangs-Serie bei Pilatus und wurde vom damaligen Eidg. Luftamt gekauft. Als Motorfluginspektor des Luftamtes flog mein Vater gerne mit der FAO und rühmte sie als sehr gutmütigen «Lastesel». Im Frühjahr 1966 hatte Pilatus für diesen Porter neue Ski für Gletscherlandungen geliefert, welche seitliches Abrutschen weitgehend verhindern sollten. Mein Vater wurde gebeten, diese Ski mal zu testen. So flogen mein Vater und ich eines Morgens mit der FAO in die Berge. Als Passagier hatten wir Herrn Bohren dabei, er war Portier im Luftamt-Gebäude an der Inselgasse in Bern.

Das Ziel war, einige Landungen und Starts auf dem Tsanfleuron-Gletscher im Wallis durchzuführen. Nach der 3. Landung auf dem schrägen Gletscher, stellte mein Vater fest, dass sich die neuen Ski sehr gut eigneten.

Die Porter rutschte nicht seitlich weg, sondern blieb in der Kurve stabil.



Vormittags, um ca. 10:00 Uhr, war der Schnee noch immer gefroren. Wir flogen weiter nach Sion, da mein Vater noch beruflich mit der Air-Glacier zu tun hatte. Nach dem Mittagessen sollten nochmals Landungen auf dem Tsanfleuron durchgeführt werden, da der Schnee dann sicher weicher geworden war.

Beim Landeanflug auf den Gletscher sah ich die Horizontlinie zwischen Himmel und Gletscher noch, jedoch der Gletscher vor uns war nur noch wie weisser Nebel. Mein Vater fragte mich: «Siehst du den Gletscher noch?» «Nein» erwiderte ich. «Dann haltet euch fest, entweder landet es oder es rumst» meinte er.

«Es» hatte nicht gelandet, dafür jedoch gekracht. Ich sah, wie sich der Propeller mitsamt dem Untersetzungsgetriebe davon machte, gleichzeitig spritzte Motorenöl über die Windschutzscheibe und der Motor lief mit erhöhter Drehzahl weiter. Mein Vater betätigte den Schnell-Stopp, welcher sofort die Treibstoffzufuhr unterbrach und den Motor stilllegte. Da knallte es nochmals – wir hatten den Propeller mit seinem Untersetzungsgetriebe wieder eingeholt!

Damit war die Rutschpartie nach dem Aufschlag beendet und es herrschte Stille.

«Herr Bohren, sind Sie ok?» fragte mein Vater. «Alles Gut» antwortete Herr Bohren, etwas bleich hielt er sich an den Stuhllehnen vor ihm fest. Mein Vater schaute mich stumm an. Um die Situation etwas aufzulockern meinte ich: «In gewissen Situationen ist ein Flugzeug nur noch Verbrauchsmaterial». Diesen Spruch hatte ich von Zulu, dem Fluglehrer der damaligen Alpar AG.

Mein Vater schaute etwas ungläubig drein und wusste nicht, ob er jetzt wütend werden sollte oder nicht. Ich schlug sofort vor, das Flugzeug zu verlassen und uns gletscheraufwärts in Richtung Seilbahnstation zu begeben. Diese Idee fand Anklang, wir stiegen aus, nahmen Rucksack mit dem Hochgebirgsmaterial (Seil etc. etc.) mit und schlossen die Kabine ab.

Die Distanz zwischen Aufschlag und Ende Rutschpartie betrug nur etwa 25 m! Ich machte Fotos, dann begaben wir uns in Richtung Gletscheranfang und der Seilbahnstation. Dort kam ein Angestellter aus der Station und schaute uns mit grossen Augen an: «Wo kommt ihr denn her?» fragte er. Wir erklärten es ihm kurz und fragten ihn, ob wir sein Telefon benutzen dürften.

Vater sprach mit seinem Vorgesetzten im Luftamt: Chefinspektor Francis Liardon, seinerzeit ein weit bekannter Akropilot und mehrfacher Schweizermeister mit seiner Bucker Jungmeister. Er organisierte sofort unseren Rücktransport: Inspektor Fredy Glauser und der neue Inspektor Hans Versell flogen mit der Beechcraft Baron nach Saanen (damaliger Militärflugplatz). Wir fuhren mit der Seilbahn zur Talstation, dann mit dem Postauto nach Saanen und mit dem Taxi zum Flugplatz.

Da landete auch schon die «Baron». Fredy Glauser stellte uns den neuen Kollegen vor und fragte, ob wir alle i.O. seien. So flogen wir alle zurück nach Belp.

Während eines Fluges in der Alouette III erzählte mein Vater Herrn Studer, was mit der HB-FAO passiert war. Dieser überlegte kurz und antwortete, dass zurzeit 2 Leichtfliegerstaffeln (heute Lufttransportstaffeln) im WK seien. Er werde eine Übung veranlassen, um die FAO auf dem Gletscher zu demontieren, die Teile mit Hubschraubern ins Tal zu fliegen und danach mit Lastwagen nach Stans zu Pilatus zu transportieren.

So geschah es auch; die FAO wurde in etwas «abgeänderter» Form zu den Pilatus-Flugzeugwerken



zurückgebracht. Am Tag nach dem Unfall waren meine Fotos entwickelt und in Papierform vorhanden. Ich brachte sie ins Luftamt, um sie auf den Schreibtisch meines Vaters zu legen. In der Eingangshalle traf ich auf Chefinspektor Francis Liardon. Er fragte mich, ob ich meine neue Erfahrung in der Fliegerei schon verdaut hätte. Als ich ihm die Fotos zeigte, meinte er: «die sieht aber ganz elegant und modern aus». Ich dachte, dass eine Pilatus-Porter mit Einzieh-Fahrwerk nicht im Sinne des Erfinders wäre, sagte jedoch nichts.

Die Pilatus Flugzeugwerke realisierten dies viel später mit der Entwicklung der PC-12.



Die HB-FAO wurde wieder aufgebaut und nach Nepal überflogen. Ich hörte

nach einigen Monaten nur, dass sie dort später bei einem Unfall die «grosse Zerlegung» erlitten hatte.

Die Pilatus-Porter wurde alsdann mit einer starken Turbine ausgerüstet und mit einigen Verbesserungen (z.B. Einhebel-Bedienung) auch in unserer Luftwaffe eingesetzt.

Ebenso hatte die amerikanische Firma Fairchild die Rechte für einen Lizenzbau erworben. Die ‚PC-6 Turbo‘ wie ich sie nannte, war wirklich ein ausgezeichnetes Mehrzweckflugzeug geworden. So schade, dass sie heute nicht mehr gebaut wird!

Pierre Donau

---

## ***1966 - Vol avec le Pilatus-Porter HB - FAO***

***L'usine d'aviation de Stans avait alors réussi un grand coup : l'avion polyvalent « Pilatus-Porter ». Il s'agissait d'un robuste avion à aile haute, entièrement construit en métal, pouvant accueillir 7 à 8 passagers ou du matériel. Le moteur, un 6 cylindres de 340 CV avec compresseur (pas de turbocompresseur). Le chargeur destiné à augmenter la pression de l'air d'admission était monté directement sur le vilebrequin derrière le bloc moteur et assurait de meilleures performances en altitude.***

*Les usines d'aviation Pilatus à Stans étaient déjà considérées comme très innovantes à l'époque. Le HB FAO faisait encore partie de la série initiale chez Pilatus et a été acheté par l'ancien Eid. L'office de l'air l'avait acheté.*

En tant qu'inspecteur de vol à moteur de l'Office fédéral de l'air, mon père aimait voler avec le FAO et vantait ses qualités de « bête de somme » très docile. Au printemps 1966, Pilatus avait livré pour ce Porter de nouveaux skis pour les atterrissages sur glacier, qui devaient empêcher en grande partie les glissements latéraux. On a demandé à mon père de tester ces skis. C'est ainsi qu'un matin, mon père et moi nous sommes envolés vers les montagnes à bord du FAO. Nous avons comme passager Monsieur Bohren, qui était portier dans le bâtiment de l'Office de l'air à la Inselgasse à Berne.

L'objectif était d'effectuer quelques atterrissages et décollages sur le glacier de Tsanfleuron, en Valais. Après le 3e atterrissage sur le glacier incliné, mon père a constaté que les nouveaux skis étaient très bien adaptés. Le Porter ne glissait pas sur le côté, mais restait stable dans les virages.

Le matin, vers 10 heures, la neige était toujours gelée. Nous avons poursuivi notre vol jusqu'à Sion, car mon père avait encore à faire avec Air-Glacier dans le cadre de son travail. Après le déjeuner, nous devons à nouveau effectuer des atterrissages sur le Tsanfleuron, car la neige s'était alors certainement ramollie.

Lors de l'atterrissage sur le glacier, je voyais encore la ligne d'horizon entre le ciel et le glacier devant nous, mais celui-ci n'était plus qu'un brouillard blanc. Mon père m'a demandé : « Tu vois encore le glacier ? » « Non », ai-je répondu. « Alors accrochez-vous, soit il atterrit, soit il fait du bruit », a-t-il dit.

« Il » n'avait pas atterri, mais il s'était écrasé. J'ai vu l'hélice et le réducteur s'éloigner, de l'huile moteur a giclé sur le pare-brise et le moteur a continué à tourner à un régime élevé. Mon père a actionné l'arrêt rapide, qui a immédiatement coupé l'alimentation en carburant et immobilisé le moteur. C'est alors qu'une nouvelle détonation retentit – nous avons rattrapé l'hélice et son réducteur ! La glissade après l'impact était ainsi terminée et le silence régnait.

« Monsieur Bohren, vous allez bien ? » a demandé mon père. « Tout va bien » répondit M. Bohren, un peu pâle, en s'accrochant au dossier de la chaise devant lui. Mon père m'a regardé en silence. Pour détendre la situation, j'ai dit : « Dans certaines situations, un avion n'est plus qu'un consommable ».

C'est Zulu, l'instructeur de vol de l'ancienne Alpar AG, qui m'avait appris ce dicton.

Mon père avait l'air un peu incrédule et ne savait pas s'il devait se mettre en colère ou non. J'ai immédiatement proposé de quitter l'avion et de nous rendre en amont du glacier en direction de la station de téléphérique. Cette idée a trouvé un écho favorable, nous sommes descendus, avons pris le sac à dos avec le matériel de haute montagne (corde, etc., etc.) et avons fermé la cabine à clé. La distance entre l'impact et la fin de la glissade n'était que de 25 mètres environ ! J'ai pris des photos, puis nous nous sommes dirigés vers le début du glacier et la station du téléphérique. Là, un employé est sorti de la station et nous a regardés avec de grands yeux : « Mais d'où venez-vous ? » a-t-il demandé. Nous lui avons expliqué brièvement et lui avons demandé si nous pouvions utiliser son téléphone.

Père a parlé à son supérieur au sein de l'Office de l'air : l'inspecteur en chef Francis Liardon, à l'époque un acro-pilote très connu et plusieurs fois champion de Suisse avec son Bücker Jungmeister. Il a immédiatement organisé notre rapatriement : l'inspecteur Fredy Glauser et le nouvel inspecteur Hans Versell ont volé avec le Beechcraft Baron jusqu'à Saanen (aérodrome militaire de l'époque). Nous avons pris le téléphérique

jusqu'à la station inférieure, puis le car postal jusqu'à Saanen et le taxi jusqu'à l'aérodrome.

Le « Baron » a déjà atterri. Fredy Glauser nous a présentés à nos nouveaux collègues et nous a demandé si nous allions tous bien. Nous sommes donc tous rentrés à Belp.

Pendant un vol dans l'Alouette III, mon père a raconté à M. Studer ce qui s'était passé avec la HB-FAO. Celui-ci réfléchit un instant et répond qu'il y a actuellement deux escadrilles d'aviation légère (aujourd'hui escadrilles de transport aérien) en cours de répétition. Il allait organiser un exercice pour démonter le FAO sur le glacier, faire descendre les pièces par hélicoptère dans la vallée et les transporter ensuite par camion à Stans chez Pilatus.

C'est ce qui s'est passé ; le FAO a été ramené aux usines aéronautiques Pilatus sous une forme quelque peu « modifiée ». Le lendemain de l'accident, mes photos étaient développées et disponibles sous forme papier. Je les ai apportées à l'Office de l'air pour les déposer sur le bureau de mon père. Dans le hall d'entrée, je suis tombé sur l'inspecteur en chef Francis Liardon. Il m'a demandé si j'avais déjà digéré ma nouvelle expérience dans l'aviation. Lorsque je lui ai montré les photos, il m'a dit : « elle a l'air tout à fait élégante et moderne ».

*Je me suis dit qu'une Pilatus Porter avec un train d'atterrissage rétractable ne serait pas dans l'esprit de l'inventeur, mais je n'ai rien dit.*

*Les usines d'aviation Pilatus ont réalisé cela bien plus tard en développant le PC-12.*

*Le HB-FAO a été reconstruit et survolé jusqu'au Népal. Après quelques mois, j'ai seulement entendu dire qu'il avait été victime d'un accident lors de son « grand démantèlement ».*

*Le Pilatus-Porter a ensuite été équipé d'une turbine puissante et a été utilisé dans notre armée de l'air avec quelques améliorations (p. ex. commande à levier unique).*

*De même, la société américaine Fairchild avait acquis les droits pour une construction sous licence. Le 'PC-6 Turbo', comme je l'appelais, était vraiment devenu un excellent avion polyvalent. C'est tellement dommage qu'il ne soit plus construit aujourd'hui !*

*Pierre Donau*



## **Büsi im DC-8 von Peter Thut**

Liebe Katzenfreunde, unsere Lieblingstiere haben ja der Le-gende nach 9 Leben. Diese Katze hier hat sich 1971 in einer Swiss-air DC-8 in Chicago in einen Be-lüftungsschacht verirrt.

Im Flug nach Zürich meldeten Passa-giere der 1. Klasse: «ein lautes Katzen-gejammer von der Decke her». Die Katze wurde in Zürich gesucht und trotz intensiver Suche nicht gefunden. Die DC-8 flog dann nach Monrovia in Westafrika, wo weiter erfolglos nach dem Büsi gesucht wurde. Das Flug-zeug flog am nächsten Tag nach Zü-richt zurück, und dort wurde das arme Tier nach total 18'400 Flugkilometern endlich entdeckt und lebend aus sei-ner misslichen Lage befreit! Es wurde vom Finder adoptiert und ins neue Zu-ause nach Birchwil verbracht. Ende gut – alles gut. Miau!

## ***Un chat dans le DC-8 de Peter Thut***

*Chers amis des chats, nos ani-maux préférés ont bien 9 vies selon la légende. Ce chat ici pré-sent s'est égaré dans un conduit d'aération d'un DC-8 de Swissair à Chicago en 1971.*

*Sur le vol à destination de Zurich, des passagers de première classe ont signalé : « un fort gémissement de chat venant du plafond ». Le chat a été cherché à Zurich et n'a pas été retrouvé malgré des recherches in-tensives.*

*Le DC-8 s'est ensuite envolé pour Monrovia, en Afrique de l'Ouest, où les recherches du chat se sont poursuivies sans succès. Le lende-main, l'avion est retourné à Zurich, où le pauvre animal a finalement été découvert après un total de 18 400 kilomètres de vol et libéré vivant de sa fâcheuse situation ! Il a été adop-té par la personne qui l'a trouvé et transféré dans son nouveau foyer à Birchwil.*

*Tout est bien qui finit bien. Miaou !*



## Nachruf auf Albrecht Schmid †

29.07.1942–01.04.2025

Die Fliegerei reizte Albrecht Schmid schon im Jugendalter, doch seine Eltern verweigerten ihm aus eigener Sorge die Anmeldung zur fliegerischen Vorschulung (FVS). 1973 startete er mit Flugunterricht, erwarb im selben Jahr sein PP und zwei Jahre später das BB. Zuerst betätigte er sich als Schlepppilot und ab 1978 mehrheitlich als Rundflugpilot der Motorfluggruppe Zürich (MFGZ).

Seine fliegerische Laufbahn war geprägt von stetiger Weiterbildung und wachsender Erfahrung: 1988 erwarb

er die Instrumentenflugberechtigung (IFR) und den Twin-Engine Eintrag. In den 1990er-Jahren engagierte sich Albrecht erfolgreich im Umfeld des Präzisionsflugs, u.a. an den Schweizermeisterschaften, aber auch international an Tunesien-Rallyes oder den British National Precision Flying Championships und hat diverse Siege davongetragen.

Sein letzter Eintrag im Flugbuch datiert vom Wasserflugzeugtraining in British Columbia, Kanada – ein würdiger Schlusspunkt eines reichen fliegerischen Werdegangs.

Aus gesundheitlichen Gründen musste sich Albrecht im Jahr 2001 vom aktiven Fliegen zurückziehen und wandte sich mit ähnlicher Begeisterung dem Motorradfahren zu. Der Präzisionsfliegerei blieb er einige Jahre weiterhin verbunden – als engagierter Organisator von Trainingslagern und Schweizermeisterschaften im Rahmen der Precision Flying Association (PFA).

Die Alpen hatten für Albrecht stets eine besondere Anziehungskraft. Zahlreiche Flüge führten ihn und

seine Familie zudem ins europäische Ausland, u.a. im Rahmen vieler Fly-Ins der MFGZ. Er flog u.a. auch in Finnland, Island, den USA und Kanada, wo er jeweils vor Ort Flugzeuge mietete. Albrecht Schmid wird als leiden

schaftlicher Flieger, engagierter Förderer des Flugsports und als geschätzter Kamerad in Erinnerung bleiben. Seine Begeisterung für das Fliegen wirkte inspirierend – und wird über seine Flüge hinaus weiterleben.



## **Lebenslauf von Charly (Charles) Bélaz †**

Charly wurde am 17. September 1953 in Rolle in der Romandie geboren, ist dort aufgewachsen und hat im Schloss die Schulen besucht.

Er hat die 2 FVS-Kurse durchlaufen, sein Berufsziel war Militärpilot oder dann Linienpilot bei der Swissair, was wegen Augenproblemen nicht möglich war. Nach diesen Kursen konnte

er mit der PPL für einige Zeit kürzere Flüge ab Lausanne unternehmen. Später hat ihm mit Beruf und Familie mit 2 Söhnen die Zeit dazu gefehlt.

Er hat in Genf Maschineningenieur studiert und 1974 mit dem Diplom in Aerodynamik abgeschlossen. Nach dem Studium hat er die Rekrutenschule absolviert und war im Militär bei der Fliegerabwehr (vor allem in Raron) eingeteilt. Er hatte zum Ende des Studiums Jobangebote in Baden und Umgebung angenommen und ist somit als «Romand» in der Deutschschweiz geblieben. Die Fliegerei hat ihn somit praktisch sein ganzes Leben auf die eine oder andere Art begleitet. Unser Wohnort war nicht sehr weit vom Flugplatz Birrfeld entfernt, wir haben oft Ausflüge dorthin gemacht und die Flieger haben wir immer beim Vorbeiflug in Fislisbach beobachten können.

Nach mehreren CEO-Posten in verschiedenen Firmen hat er in Baden seine eigene Firma in Kaderselektion &

Coaching gegründet, um so mehr Zeit für sein geliebtes Hobby, die Fliegerei, zu haben. Zeitgleich hat er die Privatpilotenlizenz wieder erlangt und ist im Birrfeld zuerst mit Fliegern der Fliegerschule und später mit MFG-Flugzeugen auf kleineren Reisen gewesen. Dann im Jahre 2010 wurde er Mitglied der Fluggruppe Graziella mit einem Halteranteil an der Cessna 182 HB-CDU. Dies war das Reiseflugzeug, das er gesucht hatte, so konnten wir viele längere, interessante Reisen mit seinen Graziella Fliegerkameraden in ganz Europa unternehmen.

Im Weiteren stellte er viel seiner Zeit dem Birrfeld resp. dem Aero-Club Aargau zur Verfügung. Ab dem Jahr 2013 bis 2020 war er im Vorstand des AeCA und fast die gleich lange Zeit

im Verwaltungsrat der Fliegerschule, also ein Doppelmanat.

Am Anfang hat ihn seine Krankheit nicht allzu sehr behindert und er konnte problemlos noch einige Flüge geniessen. Dann kam eine seltene Autoimmunkrankheit dazu, die ihm zusehends zu schaffen machte und ihn einschränkte. Anfangs konnte/wollte er mit einem Safety Pilot fliegen, danach raubten ihm seine Krankheiten immer mehr die Kraft und Freude, sodass er im Frühling 2023 komplett auf die Lizenzerneuerung und die Fliegerei verzichten musste.

Nach einer langen Leidenszeit konnte er am 18. November 2024 diese Welt verlassen, friedlich zu Hause und in meinen Armen.

Monika Bélaz



## Wir trauern um Hansjörg Schweizer †

Hansjörg Schweizer – langjähriges Mitglied und Gast von Bitterwasser – ist hier in seiner zweiten Heimat verstorben.

Hansjörg war Gründungsmitglied der Bitterwasser (PTY)LTD. Ohne das Engagement dieser Gründer wäre Bitterwasser heute nicht das Paradies, als das es alle Piloten in der Welt kennen. Seit über 30 Jahren war Hansjörg (links im Bild) ein fester Bestandteil der Bitterwasser-Gemeinschaft – nicht

nur als leidenschaftlicher Segelflieger, sondern vor allem als Freund. Mit über 2.300 Flugstunden im Segelflugzeug allein von Bitterwasser aus kannte er diese Region wie kaum ein anderer. Er war stolz darauf, nur wenige Tage vor seinem Tod noch seinen 500sten Segelflug in Namibia mit über 1000 km absolviert zu haben. Aber nicht nur im Segelflugzeug, sondern auch im Motorflugzeug hat er Namibia überflogen. Er war auch einer der Piloten, die in der Anfangszeit jeden Morgen Temperaturflüge zur Erlangung von Wetterinformationen für den Segelflug durchgeführt haben.

Seine Geschichten, seine Leidenschaft für das Fliegen und seine besondere Art werden in schöner Erinnerung bleiben.

Selbst in seinen letzten Tagen hat Hansjörg noch das getan, was er am meisten liebte: fliegen. Gemeinsam mit seinem Freund Carl Schönherr (rechts im Bild) hat er die Kalahari noch einmal von oben erlebt.

Mit grosser Trauer, aber auch mit tiefem Dank für sein Engagement für Bitterwasser nehmen wir schweren Herzens Abschied von Hansjörg Schweizer.



## Horst Wyden †

21.8.1941 bis 19.2.2025

Horst Wyden erwarb die Privatpilotenlizenz mit 19 Jahren am 25. September 1960 bei der Flugschule Balair AG in Basel auf der Piper Cup L4 (damals noch ohne Anlasser!)

Die Erneuerung seiner Lizenz erfolgte auf dem Tomahawk in Speck-Fehraltorf 1981.

In den Jahren 1985 bis 1991 erwarb Horst den Berufspilotenausweis bis hin zur Instrumentenflug-Berechtigung.

Horst flog verschiedene Flugzeugtypen wie Piper und Cessna, mehrheitlich jedoch die Mooney M20, dabei sammelte er insgesamt 1724 Flugstunden.

Sein letzter Flug führte Horst Wyden am 7. Juni 2020 ab dem Birrfeld auf der Piper PA 28, HB-PQI durch.

## Todesfälle seit der Publikation des Flight-VTR Dezember 2024

- Charles Bélaz 1953 bis 18. November 2024
- Hansjörg Schweizer 1938 bis 15. Dezember 2024
- Horst Wyden 1941 bis 19. Februar 2025
- Albrecht Schmid 1942 bis 01. April 2025



*a warm*

*welcome!*

**Wir heissen unsere Neumitglieder herzlich willkommen!**

***Nous souhaitons la bienvenue à nos nouveaux membres !***

**Jürg Burg**

**Andreas Fischer**

**Karl Kistler**

**Guido Brun**

**Jonathan Höhn**

**Ulrich Siegenthaler**

**Robert Mathys**

**Egon Steiner**

**Rolf Wälty**

**Anton Fischer**

**Patrik Epstein**

Lostorf

Meisterschwanden

Fehraltdorf

Teufen AR

Monteggio

Arch

Bettlach

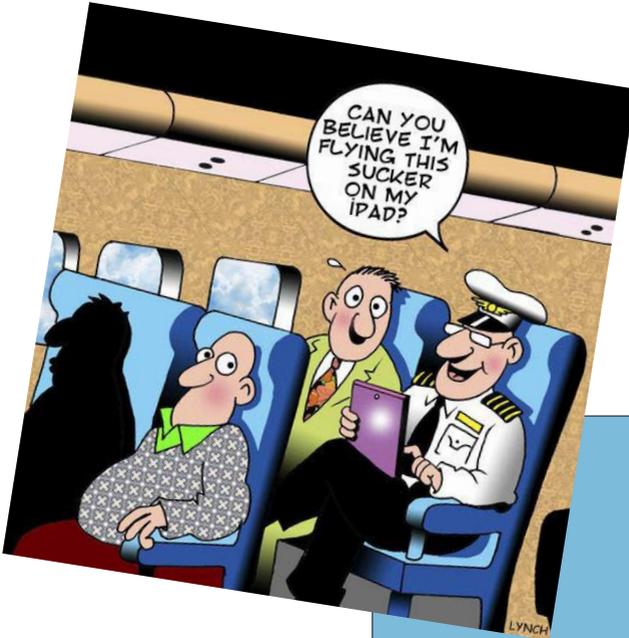
Bannwil

Schöfflisdorf

Beckenried

Freienbach

# Humor / humour



*If black boxes survive air crashes — why don't they make the whole plane out of that stuff?*

*George Carlin*

*A private pilot is at a bar near an airfield that frequently hosts military aircraft. He starts chatting up a young lady and mentions he flies planes. "Oh, what do you fly?" She asks. "Well, it's called a C150", he replies. She perks up, "Oooh, are they a big plane?" Right at that moment he sees a cargo carrier land out of the corner of his eye. "Well, let me put it to you this way; see that? That is a C130!"*

**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 47, Juni 2025**

das Bulletin der MFV

### **FlightVTR 47, Juin 2025**

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](http://www.mot-flug-veteranen.ch)**

Sende deine Anregungen und Geschichten an die Redaktion:

### **Comment accéder au site VVM sur internet?**

#### **[www.mot-flug-veteranen.ch](http://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](mailto:hp.graf@gcav.ch)

Hans-Peter Graf  
Mööslimatt 14  
3037 Herrenschwanden  
e-mail : [hp.graf@gcav.ch](mailto: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*