



Das Wort des Präsidenten

**Liebe Kameradinnen,
liebe Kameraden**



2056 – Der Flughimmel dereinst. Oder doch nicht?

Was erwartet uns in dreissig Jahren? Die letzten drei Jahrzehnte brachten Billigflüge, Sicherheitsrekorde und immer leisere Triebwerke. Die nächsten könnten noch turbulenter werden – im übertragenen Sinne.

Antriebe: Verbrenner seltener? Elektrisch für Kurzstrecken, Wasserstoff für Mittelstrecken – die Reichweite bleibt eine Herausforderung. Oder doch Kerosin, weil der Tankwart am Flughafen einfach der zuverlässigste ist?

KI & Navigation: Die KI plant Routen in Echtzeit, optimiert Treibstoff und sagt Wetterzellen selbst voraus. Die Frage



ist nicht, ob sie sicherer fliegt als der Mensch, sondern ob sie auch den Humor des Co-Piloten ersetzt.

Piloten: Einer an Bord? Oder keiner? Die Diskussion läuft: «Zwei Piloten sind sicherer» versus «Eine KI macht keine Pause». Vielleicht sitzt der Pilot in dreissig Jahren im Kontrollzentrum am Boden und steuert zehn Maschinen gleichzeitig – und ärgert sich lautlos über den Stau auf der Datenspur.

Kritisch bleibt: Wer zahlt die Wasserstoff-Infrastruktur? Wer haftet, wenn die KI kollektiv einen Umweg über die Malediven plant? Entscheidet weiterhin der Faktor Mensch – oder das, was von ihm übrigbleibt?

Die Zukunft fliegt autonom, sauber und punktgenau. Oder sie fliegt gar nicht, weil der letzte Pilot streikt und die KI für ihn keinen Kaffee kochen kann.

Das bringt mich zu uns.

Neuer Name, Umbau Webpage, 50 Jahre Senior Aviators Switzerland – wir sind mittendrin.

Webpage: Daran wird gearbeitet. Was leicht aussieht, braucht mehr Zeit. Bitte noch etwas Geduld.

Bulletin VTR – wie weiter?

Auf den Aufruf nach einem neuen Redaktor haben sich erfreulicherweise Heinz Wyss und Frank Schwabe als Mitwirkende gemeldet. Kühn eingesprungen ist unser früherer Redaktor des VTR's Armand Baccalà mit den Worten: «Bruno, ich übernehme 1–2 Jahre die Verantwortung.» Stark. Danke Armand.

Unser Jubiläum 50 Jahre: Hinter den Kulissen läuft die Arbeit. Zwei Daten stehen zur Wahl: 1. oder 8. September 2027 – abhängig von der Verfügbarkeit der Redner.

Austragungsort: Flughafen Zürich. Die Gründe: gute Erreichbarkeit, professionell ausgerüstete Räume, hohe Flexibilität und ein aviatisches Umfeld, das zu uns passt – für viele von uns einst das berufliche Vorzimmer vor dem Abflug.

Wir sind dran. Bleibt neugierig. Inputs willkommen.

Herzlichst

Bruno Dobler
Präsident Senior Aviators Switzerland

Le mot du président

**Chères camarades,
chers camarades,**



2056 – Le ciel aérien de demain. Ou peut-être pas ?

Que nous réserve l'avenir dans trente ans ? Les trois dernières décennies ont vu l'apparition des vols low cost, des records de sécurité et des moteurs de plus en plus silencieux. Les prochaines pourraient s'avérer encore plus turbulentes – au sens figuré.

Propulsion : les moteurs à combustion interne vont-ils se faire plus rares ? L'électrique pour les courtes distances, l'hydrogène pour les moyennes distances – l'autonomie reste un défi. Ou bien le kérosène, parce que le pom-

piste de l'aéroport est tout simplement le plus fiable ?

IA et navigation : l'IA planifie les itinéraires en temps réel, optimise la consommation de carburant et prévoit elle-même les cellules météorologiques. La question n'est pas de savoir si elle vole de manière plus sûre qu'un humain, mais si elle peut également remplacer l'humour du copilote.

Pilotes : un à bord ? Ou aucun ? Le débat fait rage : « Deux pilotes, c'est plus sûr » contre « Une IA ne fait pas de pause ». Peut-être que dans trente ans, le pilote sera assis dans un centre de contrôle au sol et pilotera dix appareils en même temps – tout en s'énervant en silence face aux embouteillages sur la voie des données.

Une question reste cruciale : qui financera l'infrastructure pour l'hydrogène ? Qui sera responsable si l'IA décide collectivement de faire un détour par les Maldives ? Est-ce que le facteur humain continuera à prendre les décisions – ou ce qu'il en restera ?

L'avenir volera de manière autonome, propre et avec une précision millimétrique. Ou bien il ne volera pas du tout, parce que le dernier pilote sera en grève et que l'IA ne saura pas lui préparer un café.

Ce qui m'amène à nous.

Nouveau nom, refonte du site web, les 50 ans de Senior Aviators Switzerland – nous sommes en plein dedans.

Site web: nous y travaillons. Ce qui semble simple prend plus de temps. Merci de votre patience.

Bulletin VTR – quelle suite ?

Heureusement, Heinz Wyss et Frank Schwabe ont répondu à l'appel pour trouver un nouveau rédacteur. Notre ancien rédacteur du VTR, Armand Bacalà, s'est lancé avec audace en déclarant: « Bruno, je prends la responsabilité pour 1 à 2 ans. » Génial. Merci Armand.

Notre 50^e anniversaire: les préparatifs battent leur plein en coulisses. Deux

dates sont à l'étude: le 1^{er} ou le 8 septembre 2027 – en fonction de la disponibilité des intervenants.

Lieu: l'aéroport de Zurich. Les raisons: une bonne accessibilité, des salles équipées de manière professionnelle, une grande flexibilité et un environnement aéronautique qui nous correspond – pour beaucoup d'entre nous, c'était autrefois l'antichambre professionnelle avant le décollage.

Nous y travaillons. Restez curieux. Vos suggestions sont les bienvenues.

Cordialement,

Bruno Dobler
Président des Senior Aviators Switzerland



'You violated Flight Time Limitation rules'

Editorial



Die Evolution findet immer statt

Was soll jetzt diese banale Feststellung? Ist doch klar, dass sich alles bewegt, im Umlauf ist, ja bis zu den Galaxien dreht sich alles um einen Schwerpunkt oder schwarzes Loch; im Grossen wie im Kleinen, wie dem Atomkern drehen sich Elektronen um Protonen und Neutronen. Dass sich aber auch die Menschen in stetigem Wandel befinden, dessen sind wir uns viel weniger bewusst, wir sehen ja im Spiegel immer denselben Typen und merken seine Änderungen kaum.

Alles ist im Fluss (panta rei); so ist es auch mit unserem Verein der Senior Aviators Switzerland: die ehemals Veteranen genannten Mitglieder sind zu Senior Aviators geworden und haben

eine Verjüngungskur durchgemacht. Unser Signet und Bulletin haben andere Formen angenommen. Was bleibt ist die Sache, um die es geht; in unserem Fall nämlich, die Kameradschaft, alte Freundschaften und aviatisches Fachwissen aufrecht zu erhalten unter dem Stichwort: «Weisst Du noch?»... und mehr!

An dieser Stelle danken wir unserem Mitglied Peter Thoma und seiner «Botschafter Kommunikationsagentur» in St. Gallen für die Schaffung unseres neuen Signets.

Wie Bruno in seinem Wort des Präsidenten erwähnt, habe ich interimistisch die Redaktion unseres Bulletins wieder übernommen. Ich hatte den Job für unser Bulletin schon von 2009 bis 2018 inne. Daher freut es mich besonders, Heinz Wyss und Frank Schwabe auf dem «Flight Deck» dabei zu haben, um ihnen nach den nächsten zwei bis drei Ausgaben die Controls zu übergeben.

Mit unserer Namensänderung und dem neuen Signet, habe ich die Titelseite und das Impressum entsprechend angepasst.

Der französische Text wird weiterhin in kursiver Schrift gedruckt, um die Unter-

scheidung zwischen den Sprachen auf den ersten Blick zu erleichtern.

Grundsätzlich verwende ich keine KI/AI um Texte zu «schönen»; diese sind somit aus «Fleisch und Blut» geschrieben. Hingegen verwende ich für die Französisch- und allenfalls Italienisch-Übersetzungen das Tool «DeepL», welches zwar auch aus KI/AI besteht. Dieses Programm hat sich jedoch in den letzten Jahren stark verbessert, so dass die mühsame Suche nach Französisch-Übersetzern wegfällt. Unsere Freunde aus der Romandie sind jedoch herzlich

eingeladen, mir Feedbacks über die französischen Texte zu liefern, damit diese noch besser der Frankophonie, respektive der «langue de Voltaire» entsprechen.

Jetzt wünsche ich Euch anregende Lektüre und eine schöne Sommerzeit!

Wie sagt der Ironiker? «mach Dir keinen Kummer, Ende Jahr kommt die nächste Nummer».

Euer Redaktor
Armando Baccalà

Editorial

L'évolution est un processus permanent

À quoi rime cette constatation banale ? Il est pourtant évident que tout est en mouvement, en rotation ; même les galaxies tournent autour d'un centre de gravité ou d'un trou noir ; à grande comme à petite échelle, comme dans le noyau atomique où les électrons tournent autour des protons et des neutrons. Mais nous sommes beaucoup moins conscients du fait que les êtres humains sont eux aussi en constante évolution : après tout, nous voyons toujours le même visage dans le miroir et ne remarquons guère ses changements.

Tout est en mouvement (panta rei) ; il en va de même pour notre association, les Senior Aviators Switzerland : les membres autrefois appelés «vétérans» sont devenus des «Senior Aviators» et ont fait l'objet d'un rajeunissement. Notre logo et notre bulletin ont pris de nouvelles formes. Ce qui reste, c'est l'essentiel : dans notre cas, il s'agit de préserver la camaraderie, les amitiés anciennes et nouvelles, ainsi que le savoir-faire aéronautique, sous la devise : «Tu t'en souviens ? »... et bien plus encore !

Nous tenons ici à remercier notre membre Peter Thoma et son «Botschafter Kommunikationsagentur» à Saint-Gall pour la création de notre nouveau logo.

Comme Bruno le mentionne dans son mot du président, j'ai repris à titre intérimaire la rédaction de notre bulletin. J'avais déjà occupé ce poste de 2009 à 2018. C'est donc avec un plaisir tout particulier que j'accueille Heinz Wyss et Frank Schwabe dans le «Flight Deck», afin de leur passer les commandes après les deux ou trois prochains numéros.

Suite à notre changement de nom et à l'adoption d'un nouveau logo, j'ai adapté la page de titre et les mentions légales en conséquence.

Le texte en français continuera d'être imprimé en italique afin de faciliter la distinction entre les langues au premier coup d'œil.

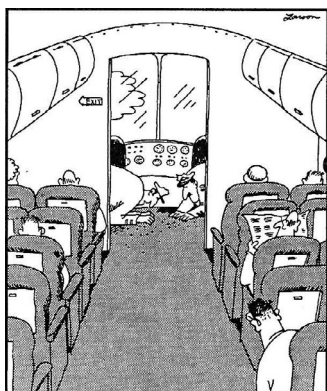
En principe, je n'utilise pas d'IA (AI) pour «embellir» les textes; ceux-ci sont donc écrits «en chair et en os».

En revanche, j'utilise l'outil «DeepL» pour les traductions en français et, le cas échéant, en italien, bien qu'il repose lui aussi sur l'IA (IA). Ce programme s'est toutefois considérablement amélioré ces dernières années, ce qui m'évite la recherche fastidieuse de traducteurs français. Nos amis de Suisse romande sont toutefois cordialement invités à me faire part de leurs commentaires sur les textes en français, afin que ceux-ci correspondent encore mieux à la francophonie, ou plutôt à la «langue de Voltaire».

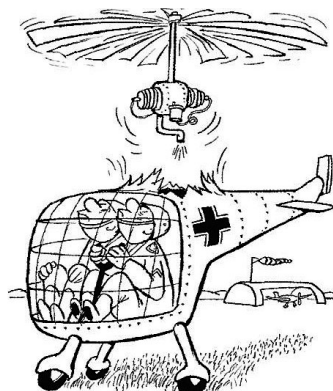
Je vous souhaite à présent une lecture enrichissante et un bel été!

Comme le dit l'ironique: «Ne t'en fais pas, le prochain numéro sortira à la fin de l'année».

Votre rédacteur
Armando Baccalà



«Well, there is some irony in all this, you know. ... I mean, we both lose a lens at the same time?»



Faszination Wasserfliegen

Wasserflugzeuge haben schon immer einen ganz besonderen Platz in der Fliegerei eingenommen. Sie wecken eine urtümliche Faszination, weil sie Orte ansteuern, die meist einsam, abgelegen, unberührt oder einfach traumhaft schön sind. Flüsse, Seen oder einsame Strände, an denen kaum Menschen zu finden sind. Neben der Beförderung von Urlaubern zu exotischen oder abgelegenen Zielen dienen Wasserflugzeuge auch heute noch als unverzichtbare Transportmittel für Versorgungsgüter und Medikamente. Und noch immer ist ein Hauch von Abenteuer zu spüren, wenn Wasserflugzeuge abheben oder landen.

Mit über 400 Anlegeplätzen für Wasserflugzeuge und fast 700 Abstellplätzen an Land ist die Lake Hood Seaplane Base in Anchorage der grösste Wasserflugplatz der Welt.

Dass die Wasserfliegerei in den Anfangszeiten der Fliegerei auch in der Schweiz eine bedeutende Rolle spielte, ist leider etwas in Vergessenheit geraten. Sie reichen zurück ins Jahr 1922, als der Schweizer Flugpionier Émile Taddéoli erstmals Schwimmer an einem Dufaux-4-Flugzeug anbrachte und Versuche auf dem Genfersee unternahm. Damit legte er den Grundstein für die

weitere Entwicklung von Wasserflugbooten und Wasserflugzeugen.

Ab 1919 hoben in der Schweiz vermehrt Wasserflugzeuge ab. Bis 1926 waren auf dem Zürichsee rund 30 Flugboote immatrikuliert. Wichtige Basen befanden sich in Zürich-Tiefenbrunnen und Oberrieden.

Pionierarbeit leistete die Fluggesellschaft Ad Astra Aero (eine der Vorläuferinnen der Swissair), die ab 1926 Wasserflugzeug-Verbindungen auf Schweizer Seen betrieb. So führte eine Route von Zürich über Luzern und Bönigen bis nach Thun.

Am Bodensee wurden damals die legendären Dornier-Flugboote entwickelt. Der berühmte Flugpionier Walter Mittelholzer nutzte diese Flugzeuge für wegweisende afrikanische Expeditionen und Flüge.



Lake Hood Seaplanebase
Base d'hydravion de Lake Hood (Alaska)



Anflug auf den Lake Hood in Anchorage (Alaska)
Approche sur le Lake Hood à Anchorage

Ab den 1950er Jahren wurde die Wasserfliegerei in der Schweiz leider immer mehr eingeschränkt. Ende der 1990er Jahre verlangte eine Volksinitiative des Naturschützers Franz Weber ein striktes, verfassungsmässiges Totalverbot von Wasserflugzeugen auf allen öffentlichen Schweizer Seen. Der Bundesrat erarbeitete einen indirekten Gegenvorschlag, der die Errichtung neuer Wasserflugplätze im Luftfahrtgesetz verbot. Da das Ziel der Initiative damit weitgehend erreicht war, zog Franz Weber das Begehren im Jahr 2000 zurück. So existiert heute in der Schweiz leider nur noch eine einzige offizielle, bewilligte Basis für Wasserflugzeuge in Wangen-Lachen am Zürichsee. Sie wird von Ueli Diethelm betrieben. Der Hangar befindet sich im Hafenbecken unmittelbar neben dem Flugplatz Wangen-Lachen.

Um die Wasserfliegerei in der Schweiz zu erhalten und der Bevölkerung zugänglich zu machen, organisiert die 1999 gegründete Seaplane Pilot Association Switzerland (SPAS) jährlich vier bis sechs Meetings auf verschiedenen Schweizer Seen. In den letzten Jahren fanden Meetings am Vierwaldstättersee, Brienzersee, Genfersee, Zugersee, Neuenburgersee, Walensee, am Lago di Lugano und am Lac de Joux statt. Hunderte begeisterter Passagiere kamen so in den Genuss eines Wasserfluges in der Schweiz. Auch in diesem Jahren finden in der Schweiz vier Seaplane-meetings statt (siehe www.seaplanes.ch). Das Ziel der SPAS ist es, objektive und faktenbasierte Informationen über Wasserflugzeuge zu verbreiten, um den Wasserflugbetrieb in der Schweiz wiederzubeleben. Die Piloten nehmen

Rücksicht auf die Natur und sind bestrebt, die Emissionen so gering wie möglich zu halten. Ein grosser Dank gilt an dieser Stelle dem Bundesamt für Zivilluftfahrt für die Unterstützung der Wasserfliegerei in der Schweiz.

Voraussetzungen für den Erwerb des SEP sea

Der Erwerb eines Seaplane Ratings (SEP Sea) unter EASA-Regularien erfordert in der Regel 8 bis 10 Flugstunden. Voraussetzung für die Wasserfluglizenz (SEP SEA) ist das Bestehen einer praktischen Flugprüfung und der theoretischen Bootsausbildung. Da Starts und Landungen auf öffentlichen Gewässern in der Schweiz, mit Ausnahme des oberen Zürichsees (LSPW), verboten sind, absolvieren viele Schweizer Piloten die Schulung im benachbarten Ausland wie z.B. in Como oder Biscarosse. Die grössten Herausforderungen bestehen darin, Wind und Wellen zu beobachten und zu entscheiden, ob eine Landung (und ein anschliessender Start) möglich ist. Anspruchsvoll sind Landungen bei Glattwasser (glassy water landing), das Manövrieren auf dem Wasser (besonders bei Wind) und das Anlegen am Steg oder an der Boye.

Für mich bedeutet Wasserfliegen eine wunderbare und einzigartige Art der Fliegerei - der Inbegriff von fliegerischer Freiheit und Unabhängigkeit. Kein Wun-

der, dass Starts und Landungen auf abgelegenen Seen und Flüssen in Alaska und Kanada zu meinen schönsten fliegerischen Erinnerungen gehören.

Unvergesslich bleibt ein Ausflug mit Freunden mit einer DHC-2 Beaver und einer PA-18. Ein «Wildnisabenteuer in die Einsamkeit» von British Columbia,



Beaver in Hergiswil



Take-off PA-18



Landing Husky on lake de Joux



Am Strand des Walensees Sur la plage du lac de Walens

in eine von Menschenhand unberührte Natur, mit Fischerruten und Bärenspray im Gepäck. Die gefangenen Fische wurden, feinduftend, auf dem offenen Feuer gebraten. Bei ständiger Ausschau nach Bären, wurde der Fisch-Schmaus direkt neben den verankerten Flugzeu-

gen zum einmaligen Genuss. Es war die beste Fischmahlzeit meines Lebens in einer traumhaften Landschaft, verbunden mit einem Hauch von Buschpiloten-Feeling.

Heinz Wyss

La fascination des hydravions

Les hydravions ont toujours occupé une place toute particulière dans l'histoire de l'aviation. Ils suscitent une fascination ancestrale, car ils desservent des lieux souvent isolés, reculés, préservés ou tout simplement d'une beauté féérique: des rivières, des lacs ou des plages désertes où l'on ne croise pratiquement personne. Outre le transport de vacanciers vers des destinations exotiques ou reculées, les hydravions servent encore aujourd'hui de moyen de transport indispensable pour

acheminer des marchandises et des médicaments. Et l'on ressent toujours un soupçon d'aventure lorsque les hydravions décollent ou atterrissent.

Avec plus de 400 places d'amarrage pour hydravions et près de 700 places de stationnement à terre, la base d'hydravions de Lake Hood, à Anchorage, est le plus grand aéroport d'hydravions au monde.

On a malheureusement quelque peu oublié que l'aviation nautique a joué un rôle important en Suisse aux débuts



Auf einem «See der Einsamkeit» im Yukon Sur un lac «de la solitude» en Yukon

de l'aviation. Ses origines remontent à 1922, lorsque le pionnier suisse de l'aviation Émile Taddéoli a, pour la première fois, équipé un avion Dufaux-4 de flotteurs et effectué des essais sur le lac Léman. Il a ainsi posé les bases du développement ultérieur des hydravions et des bateaux volants.

À partir de 1919, les hydravions ont commencé à décoller de plus en plus souvent en Suisse. En 1926, une trentaine de bateaux volants étaient immatriculés sur le lac de Zurich. Des bases importantes se trouvaient à Zurich-Tiefenbrunnen et à Oberrieden.

La compagnie aérienne Ad Astra Aero (l'une des précurseurs de Swissair) a joué un rôle de pionnière en exploitant, dès 1926, des liaisons par hydravion

sur les lacs suisses. Une ligne reliait ainsi Zurich à Thoune en passant par Lucerne et Bönigen.

C'est sur le lac de Constance que furent développés à l'époque les légendaires hydravions Dornier. Le célèbre pionnier de l'aviation Walter Mittelholzer utilisa ces appareils pour des expéditions et des vols novateurs en Afrique.

À partir des années 1950, l'aviation nautique a malheureusement été de plus en plus restreinte en Suisse. À la fin des années 1990, une initiative populaire lancée par le défenseur de la nature Franz Weber a exigé une interdiction totale, stricte et inscrite dans la Constitution, des hydravions sur tous les lacs publics suisses.

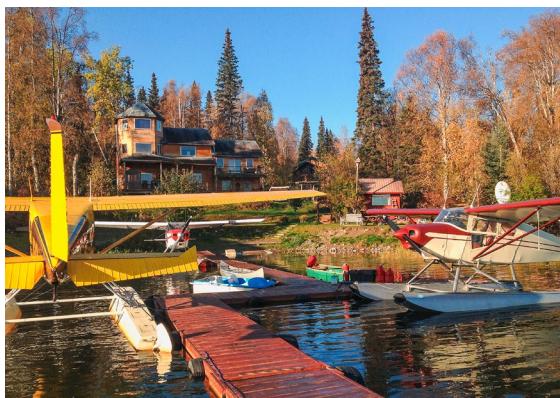
Le Conseil fédéral a élaboré une contre-proposition indirecte qui interdisait la création de nouveaux aérodromes pour hydravions dans la loi sur la navigation aérienne en Suisse. L'objectif de l'initiative étant ainsi largement atteint, Franz Weber a retiré sa demande en 2000. C'est ainsi qu'il n'existe aujourd'hui en Suisse, malheureusement, qu'une seule base officielle et agréée pour les hydravions, située à Wangen-Lachen, au bord du lac de Zurich. Elle est exploitée par Ueli Diethelm. Le hangar se trouve dans le bassin portuaire, juste à côté de l'aérodrome de Wangen-Lachen.

Afin de préserver l'aviation nautique en Suisse et de la rendre accessible à la population, la Seaplane Pilot Association Switzerland (SPAS), fondée en 1999, organise chaque année quatre à six rassemblements sur différents lacs suisses. Ces dernières années, des rencontres ont eu lieu sur le lac des Quatre-Cantons, le lac de Brienz, le lac Léman, le lac de Zoug, le lac de Neuchâtel, le lac de Walenstadt, le lac de Lugano et le lac de Joux. Des centaines de passagers enthousiastes ont ainsi pu profiter d'un vol en hydravion en Suisse. Cette année encore, quatre rencontres d'hydravions auront lieu en Suisse (voir www.seaplanes.ch). L'objectif de la SPAS est de diffuser des informations objectives et fondées sur

des faits concernant les hydravions, afin de redynamiser l'aviation nautique en Suisse. Les pilotes respectent la nature et s'efforcent de réduire au maximum les émissions. Nous tenons ici à remercier chaleureusement l'Office fédéral de l'aviation civile pour son soutien à l'aviation nautique en Suisse.

Conditions requises pour l'obtention du SEP sea

L'obtention d'une qualification sur hydravion (SEP Sea) conformément à la réglementation de l'EASA, nécessite généralement entre 8 et 10 heures de vol. Pour obtenir la licence de pilote d'hydravion (SEP SEA), il faut réussir un examen pratique de vol et réussir l'examen théorique sur les bateaux. Les décollages et atterrissages sur les eaux publiques suisses étant interdits,



Lodge in Talkeetna (Alaksa)
Lodge à Talkeetna (Alaksa)

à l'exception de la partie supérieure du lac de Zurich (LSPW), de nombreux pilotes suisses suivent leur formation dans les pays voisins, par exemple à Como ou à Biscarosse. Les principaux défis consistent à observer le vent et les vagues et à décider si un atterrissage (et un décollage ultérieur) est possible. Les atterrissages sur une surface d'eau lisse (glassy water landing), les manœuvres sur l'eau (en particulier par vent fort) et l'accostage à un ponton ou à une bouée constituent des défis particulièrement exigeants.

Pour moi, l'hydravion est une façon merveilleuse et unique de voler : l'incarnation même de la liberté et de l'indépendance aériennes. Pas étonnant que les décollages et les atterrissages sur des lacs et des rivières isolés en

Alaska et au Canada comptent parmi mes plus beaux souvenirs de vol.

Je garde un souvenir inoubliable d'une excursion entre amis à bord d'un DHC-2 Beaver et d'un PA-18. Une « aventure en pleine nature, au cœur de la solitude » en Colombie-Britannique, dans une nature intacte, avec des cannes à pêche et du spray anti-ours dans nos bagages. Les poissons pêchés, dont l'odeur alléchante flottait dans l'air, ont été grillés sur un feu à ciel ouvert. Tout en gardant un œil sur les ours, ce festin de poisson, dégusté juste à côté des avions amarrés, s'est révélé être un moment unique. Ce fut le meilleur repas de poisson de ma vie, dans un paysage de rêve, avec en prime un petit air de vie de pilote de brousse.

Heinz Wyss



Fischen und Grillen auf einer Kiesbank in der Einsamkeit von British Columbia
Pêche et barbecue sur un banc de gravier, dans la solitude de la Colombie-Britannique

IKRK-Einsatz mit PC-12 in Mauretanien



Stillleben auf dem Flugplatz Nema/Mauretanien (GQNI)
Nature morte à l'aérodrome de Nema, en Mauritanie (GQNI)

Homebase Nouakchott

Im Rahmen der Kriegs- bzw. Terroristen-Gefangenen-Überwachung in Mauretanien, hatte das IKRK im Jahr 2013 die LIONS AIR in Zürich beauftragt, Verbindungsflüge für die IKRK-Delegierten in Westafrika durchzuführen.

Mein Auftrag lautete, mit der Air France via Paris nach Nouakchott zu positionieren und dort mit meinem Crew-Partner die PC-12 zu übernehmen. Zur Ausrüstung gehörten Werkzeugkiste, Flugzeug-Reserverad, Treibstoff-Handpumpe mit Trichter und Filter für die «Feldbetankung» aus Fässern. Mein persönliches Desert-Survival-Kit gehörte natürlich auch dazu.

Der Flughafen der Hauptstadt Mauretaniens befand sich zu dieser Zeit sehr nahe am Stadtzentrum, heute befindet er sich ca 40km nördlich von Nouakchott. (Nouakchott Oumtounsy, GQNO).

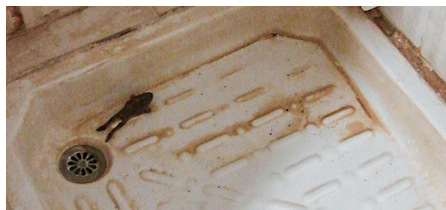
Die Unterkunft vor Ort wurde vom IKRK zur Verfügung gestellt und bestand aus einem zweigeschossigen Reihenhaushaus in Nouakchott mit teilweise fliessendem Wasser. Die Stadt bot ausreichende Einkaufsmöglichkeiten für Lebensmittel und den täglichen Bedarf.

Schon zur damaligen Zeit war der IS besonders im Nachbarland Mali aktiv. Mögliche Gefährdungen durch IS-Anschläge in Nouakchott wurden mit täglichen Meldungen der mauretanischen

Geheimdienste an das IKRK weitergegeben. An manchen Tagen wurde vor einem Ausgang auf offener Strasse gewarnt, worauf wir den verdeckten Eingang in das chinesische Restaurant, auf der Rückseite des chinesischen Botschaftsgebäudes (welch ein Zufall) nutzten. Dort fühlten wir uns sicher und da gab es auch TSING TAO, das chinesische Bier im sonst absolut trockenen Mauretaniens. Zudem war das Essen, wie üblich in chinesischen Restaurants, sehr gut bekömmlich.

Nebst anderen Einsätzen führte uns ein Auftrag via Aioun el Atrous (GQNA) nach Nema (GQNI) in der äussersten Süd-Ost-Ecke Mauretaniens. Dort besuchten bzw. inspizierten die IKRK-Delegierten Gefängnisse und überbrachten den Insassen Seifen und andere Körperpflegemittel.

Nahe der Grenze zu Mali, war der Ort auch für Übergriffe des IS oder Al Quai-



Ausgedörrter Frosch in der Dusche des Wüsten-Motels von Nema in der Südost-Ecke von Mauretaniens. **(TIA = This is Africa)**.
Une grenouille desséchée dans la douche du motel de désert de Nema, dans le sud-est de la Mauritanie. (TIA = This is Africa ...).

da gefährdet, weshalb dort auch erhöhte Alarmbereitschaft bestand.

Ein anderer Einsatz führte uns nach Conakry in Guinea (GUCY) und nach N'Zerekore in Guinea (GUNZ). Diese Flüge dienten unter anderem zum Austausch von IKRK-Delegierten, sowie zur Koordination mit lokalen Behörden.

Von Conakry blieben eindruckliche Strassenbilder in Erinnerung wie z.B. ein offener Schlachthof direkt am Strassenrand mit einem Blut- und Schlachtabfall-Kanal, welcher direkt in den Meeresarm führte (TIA).

In N'Zerekore/Guinea (GUNZ) wurde der Anflug auf der JEPPESEN-Karte als NDB-Anflug aufgeführt, obwohl kein NDB in Funktion war und die ATC aus Blind Calls bestand (TIA).

Wieso spielte unser IKRK-Einsatz mit der PC-12 eine ausschlaggebende Rolle?

Die Pilatus PC-12 Spector (früher "Eagle")

Im Jahr 2013 wurde bekannt, dass die USA den PC-12 als «Special Mission Aircraft» in Afrika zur Überwachung von IS- und anderen Terroristen einsetzen.

Der Tages Anzeiger, sowie die WOZ (Wochenzeitung) und die Weltwoche (<https://weltwoche.ch/story/stanser->

spione-ueber-der-sahara/?postcomments) wussten zu berichten: Bereits im Juni 2012 hatte die «Washington Post» den grossflächigen Einsatz von PC-12 bei geheimen Überwachungsoperationen des US-Militärs in weiteren afrikanischen Ländern, etwa in Mali oder Mauretanien, enthüllt. Das Schweizer Überwachungsflugzeug eigne sich aus mehreren Gründen für solche Operationen: «Sie sind billiger in der Bewirtschaftung als Drohnen und erregen weit weniger Aufmerksamkeit, da viele ähnliche Flugzeugtypen in Afrika in Gebrauch sind», heisst es im Artikel. Das Pentagon setze seit 2005 bewusst auf PC-12-Flugzeuge in Territorien ein, wo das US-Militär seine Präsenz geheim halten wolle, entsprechend tragen die Flugzeuge oft keine militärischen Erkennungszeichen (<https://www.tagesanzeiger.ch/fliegen-schweizer-pilatus-flugzeuge-ueber-mali-415089988870>).

Aufgrund dieser Situation muss vom IKRK eine Lagebeurteilung vor Ort (Risk assessment) vorgenommen worden sein. Denn in der Folge scheint diese Analyse die Verantwortlichen des IKRK veranlasst zu haben, ihre Operation mit PC-12 einzustellen. Das Risiko einer Verwechslung und möglichen «Eliminierung» unserer PC-12 mit den PC-12-Einsätzen der US CIA bzw. NSA wäre ihnen zu gross geworden. Das Ganze verlief für uns top-secret hinter den Kulissen.



Erweitertes Stillleben auf dem Flugplatz Nema/ Mauretanien
Nature morte élargie à l'aérodrome de Nema (Mauritanie)

Das bedeutete denn auch das Ende dieser interessanten Mission.

PS: Vielleicht sind von unseren technisch versierten Mitgliedern mehr Details über die PC-12- Spector bekannt; die Aufklärungs-Fähigkeiten müssen legendär sein. Sofern nicht top-secret, wäre das Stoff für einen nächsten Artikel!

Das «Auge der Sahara»

Die geologische Attraktion von Mauretanien ist das «Auge der Sahara», auch Richat-Struktur genannt. Es ist in der Nähe der Süd-Ost-Ecke von West-Sahara gelegen und liegt auf dem **Adrar-Plateau**, in der Nähe der kleinen Stadt **Ouadane**. Koordinaten: **21°07'N, 11°22'W**

Obwohl die Einheimischen die Felsformation schon seit Jahrhunderten kannten, erlangte das Auge der Sahara erst 2000 internationale Aufmerksamkeit, nachdem dieses in den 1960er-Jahren,

während der Ära der frühen Weltraummissionen erst richtig wahrgenommen wurde.

Der sagen- und geheimnisumwitterte «Krater» von ca. **40 km Durchmesser**, ist nur auf abenteuerlichen Wüstenpisten mit Geländewagen erreichbar. Dabei handelt es sich eigentlich nicht um einen Krater, sondern eher um eine riesige, erodierte Blase (erkaltete Kaldera). Auf unserer Mission war es uns leider nicht möglich dieses Naturphänomen zu besuchen. (https://de.wikipedia.org/wiki/Guelb_er_Richat)

Damit hat eine fliegerische Erfahrung der besonderen Art ihren Abschluss gefunden.

Vielleicht könnten Sie, liebe Senior Aviators, mit Euren besonderen Erfahrungen aus Eurem Fliegerleben auch das Interesse unserer Kolleginnen und Kollegen wecken? Sie können mir gerne Ihre Beiträge zur Publikation zustellen (aebac@bluewin.ch).

Armando Baccalà

Mission du CICR avec un PC-12 en Mauritanie

Base d'attache: Nouakchott

Dans le cadre de la surveillance des prisonniers de guerre et des détenus terroristes en Mauritanie, le CICR avait chargé en 2013 la compagnie LIONS AIR, basée à Zurich, d'assurer des vols de liaison pour les délégués du CICR en Afrique de l'Ouest.

Ma mission consistait à me rendre à Nouakchott via Paris avec Air France et à y prendre en charge le PC-12 avec mon coéquipier. L'équipement comprenait une boîte à outils, une roue de réserve pour l'avion, une pompe à carburant manuelle avec entonnoir et filtre pour le «ravitaillement sur le terrain»

à partir de fûts. Mon kit personnel de survie dans le désert en faisait bien sûr également partie.

À l'époque, l'aéroport de la capitale mauritanienne était situé tout près du centre-ville; aujourd'hui, il se trouve à environ 40 km au nord de Nouakchott (Nouakchott Oumtounsy, GQNO).

Le logement sur place était fourni par le CICR et consistait en une maison mitoyenne de deux étages à Nouakchott, partiellement équipée d'eau courante. La ville offrait suffisamment de possibilités pour faire ses courses alimentaires et ses achats quotidiens.

À l'époque déjà, l'Ei était particulièrement actif dans le pays voisin, le Mali. Les menaces potentielles d'attentats de l'Ei à Nouakchott étaient signalées quotidiennement au CICR par les services secrets mauritaniens. Certains jours, on nous déconseillait de sortir dans la rue, ce qui nous amenait à emprunter l'entrée dissimulée du restaurant chinois, situé à l'arrière du bâtiment de l'ambassade de Chine (quelle coïncidence). Nous nous y sentions en sécurité et on y trouvait aussi de la TSING TAO, la bière chinoise, dans une Mauritanie par ailleurs totalement «sèche». De plus, comme d'habitude dans les restaurants chinois, la nourriture était très digeste.

Outre d'autres missions, une mission nous a conduits via Aioun el Atrous (GQNA) à Nema (GQNI), à l'extrême sud-est de la Mauritanie. Là-bas, les délégués du CICR ont visité et inspecté des prisons et ont remis aux détenus du savon et d'autres produits d'hygiène personnelle.

Située près de la frontière avec le Mali, la localité était également exposée à des attaques de l'État islamique ou d'Al-Qaïda, raison pour laquelle le niveau d'alerte y était renforcé.

Une autre mission nous a conduits à Conakry, en Guinée (GUCY), et à

N'Zérékoré, en Guinée (GUNZ). Ces vols ont notamment servi à assurer la relève des délégués du CICR et à coordonner les actions avec les autorités locales.

De Conakry, nous avons gardé en mémoire des images routières marquantes, comme par exemple un abattoir à ciel ouvert situé directement au bord de la route, avec un canal de sang et de déchets d'abattage qui se jetait directement dans le bras de mer (TIA).

À N'Zérékoré/Guinée (GUNZ), l'approche était indiquée sur la carte JEPPESEN comme une approche NDB, bien qu'aucun NDB ne fût en service



Beim Tanken auf dem Flugplatz N'Zerekore/ Guinea (GUNZ). JetA1 aus Fässern wird aus Sicherheit gefiltert und natürlich von Hand gepumpt; (Vertrauen ist gut – Kontrolle ist besser). Lors du ravitaillement à l'aérodrome de N'Zérékoré, en Guinée (GUNZ). Pour des raisons de sécurité, le kérosène JetA1 provenant de fûts est filtré et, bien sûr, pompé à la main; (la confiance, c'est bien – le contrôle, c'est mieux).

et que le contrôle aérien se fût fait par appels à l'aveugle (TIA).

Pourquoi notre mission du CICR avec le PC-12 a-t-elle joué un rôle déterminant ?

Le Pilatus PC-12 Spector (anciennement «Eagle»)

En 2013, on a appris que les États-Unis utilisaient le PC-12 comme « avion de mission spéciale » en Afrique pour surveiller l'État islamique et d'autres groupes terroristes.

Le Tages Anzeiger, ainsi que la WOZ (hebdomadaire) et la Weltwoche (<https://weltwoche.ch/story/stanser-spione-ueber-der-sahara/?postcomments>) ont rapporté : Dès juin 2012, le « Washington Post » avait révélé l'utilisation à grande échelle du PC-12 dans le cadre d'opérations de surveillance secrètes menées par l'armée américaine dans d'autres pays africains, comme le Mali ou la Mauritanie. L'avion de surveillance suisse se prête à de telles opérations pour plusieurs raisons : « Ils sont moins coûteux à exploiter que les drones et attirent beaucoup moins l'attention, car de nombreux types d'avions similaires sont utilisés en Afrique », indique l'article. Depuis 2005, le Pentagone utilise délibérément des PC-12 dans des territoires où l'armée américaine souhaite garder sa présence secrète ; par conséquent, ces

avions ne portent souvent aucun signe distinctif militaire. (<https://www.tages-anzeiger.ch/fliegen-schweizer-pilatus-flugzeuge-ueber-mali-415089988870>)

Compte tenu de cette situation, le CICR a dû procéder à une évaluation des risques sur place (risk assessment). En effet, cette analyse semble avoir incité les responsables du CICR à suspendre leur opération avec le PC-12. Le risque de confusion et d'« élimination » éventuelle de notre PC-12 avec les missions PC-12 de la CIA ou de la NSA américaines serait devenu trop grand à leurs yeux. Tout cela s'est déroulé pour nous dans le plus grand secret, en coulisses.

Ce fut donc la fin de cette mission intéressante.

P.S. : Peut-être que nos membres férus de technique en savent davantage sur le PC-12 Spector ; ses capacités de reconnaissance doivent être légendaires. À moins que ce ne soit top secret, cela ferait un sujet intéressant pour un prochain article !

L'œil de l'Afrique

L'attraction géologique de la Mauritanie est « l'Œil du Sahara », également appelé structure de Richat. Elle est située près de l'angle sud-est du Sahara occidental, sur **le plateau de l'Adrar**, à proximité de la petite ville



Das «Auge der Sahara» L'œil de l'Afrique

de **Ouadane**. Coordonnées: **21°07'N, 11°22'O**

Bien que les habitants de la région connaissent cette formation rocheuse depuis des siècles, l'Œil du Sahara n'a attiré l'attention internationale qu'en 2000, après avoir été véritablement remarqué dans les années 1960, à l'époque des premières missions spatiales.

Ce «cratère» légendaire et mystérieux, d'environ **40 km de diamètre**, n'est accessible que par des pistes désertiques périlleuses en 4x4. Il ne s'agit en réalité pas d'un cratère, mais plutôt d'une immense cuvette érodée

(caldéra refroidie). Lors de notre mission, nous n'avons malheureusement pas pu visiter ce phénomène naturel. (https://de.wikipedia.org/wiki/Guelb_er_Richat)

C'est ainsi qu'une expérience aérienne d'un genre particulier a pris fin.

Peut-être pourriez-vous, chers Senior Aviators, susciter l'intérêt de nos collègues grâce à vos expériences particulières issues de votre vie d'aviateur? N'hésitez pas à m'envoyer vos contributions pour publication (aebac@bluewin.ch).

Armando Baccalà

Rücktritt



Hans-Peter Graf verlässt unseren Vorstand.

Per 2. Juni 2026 hat Hans-Peter Graf seinen Rücktritt aus dem Vorstand der Senior Aviators Switzerland, bekannt gegeben. Mit Bedauern nehmen wir den Entscheid zur Kenntnis.

Hans-Peter's breiter Erfahrungsschatz kam uns allen – nicht nur über das VTR – sondern bei jedem Kontakt mit ihm zugute.

Beim VTR hat Hans-Peter Zeichen gesetzt. Über Jahre hat er unser Vereinsorgan mit grossem Engagement und hervorragender Qualität geprägt.

Hans-Peter hat sich schon vor einem Jahr entschieden, die Arbeit mit seiner letzten Ausgabe per Ende 2025 zu übergeben.

Lieber Hans-Peter, wir danken Dir alle herzlich für Deine kameradschaftliche und angenehme Zusammenarbeit und vor allem für Dein grosses Engagement, das Du für unseren Verein – gerade mit dem VTR – geleistet hast.

Wir wünschen Dir eine rasche Genesung und es ist uns eine grosse Freude im Wissen, Dich weiterhin als Mitglied der Senior Aviators Switzerland an unseren Anlässen begrüssen zu dürfen.

Bruno Dobler
Präsident Senior Aviators Switzerland

Démission

Hans-Peter Graf quitte notre comité directeur.

Hans-Peter Graf a annoncé sa démission du comité directeur de Senior Aviators Switzerland, effective au 2 juin 2026. C'est avec regret que nous prenons acte de cette décision.

La vaste expérience de Hans-Peter a été un atout pour nous tous, non seulement à travers le VTR, mais aussi à chaque fois que nous avons eu l'occasion d'échanger avec lui.

Au sein du VTR, Hans-Peter a laissé son empreinte. Pendant des années, il a marqué la revue de notre association

par son grand engagement et l'excellence de son travail.

Hans-Peter avait déjà décidé il y a un an de passer le relais à la fin de l'année 2025, avec la parution de son dernier numéro.

Cher Hans-Peter, nous te remercions tous chaleureusement pour ta collaboration conviviale et agréable, et surtout

pour le grand engagement dont tu as fait preuve envers notre association, notamment à travers le VTR.

Nous te souhaitons un prompt rétablissement et nous nous réjouissons de pouvoir continuer à t'accueillir à nos événements en tant que membre de Senior Aviators Switzerland.

*Bruno Dobler
Président de Senior Aviators Switzerland*

Micro Burst

Die Flugsicherheit ist ein Anliegen, welches nicht nur die gewerbsmässige Fliegerei wie Linie, Businessjet, Krankentransporte und das Rettungswesen inkl. Hubschrauber betrifft, sondern auch die privaten Flüge der allgemeinen Luftfahrt.

Ein Wetterphänomen, welches zwar in unseren Breiten eher selten auftritt, dafür umso gefährlicher ist, sind die Mikrobursts.

Diese Kumulonimbus-Wolken sind in Aufbau und Grösse mit den bekannten «CBS» durchaus vergleichbar.

Wie erkenne ich als Pilot eines Kleinflugzeugs, ohne Wetterradar, ob es sich in der Gewitterfront vor mir um «normale» CB's handelt, welche ich im Regen un-

terfliegen kann oder um einen äusserts gefährlichen Microburst?

Antwort: gar nicht.

Um solche Gefahren zu vermeiden hier einige Tipps:

- Vor dem Start Wetterradar (auf dem Handy) konsultieren.
- Wenn möglich eine Route wählen, um die Front zu umfliegen.
- Eine Ausweichlandung planen.
- Niemals versuchen, eine Gewitterfront zu «unterfliegen».

In dem Sinne wünsche ich allen «noch fliegenden» SENIOR AVIATORS Happy Landings!

Hans-Peter Graf

Micro Burst

La sécurité aérienne est une préoccupation qui concerne non seulement l'aviation commerciale (vols de ligne, jets d'affaires, transport médical et services de sauvetage, y compris les hélicoptères), mais aussi les vols privés de l'aviation générale.

Les microrafales constituent un phénomène météorologique qui, bien que plutôt rare sous nos latitudes, n'en est que plus dangereux.

Ces cumulo-nimbus sont tout à fait comparables, par leur structure et leur taille, aux «CB» bien connus.

En tant que pilote d'un petit avion, sans radar météo, comment puis-je savoir si le front orageux devant moi est consti-

tué de cumulo-nimbus «normaux», que je peux franchir sous la pluie, ou s'il s'agit d'une micro-rafafe extrêmement dangereuse ?

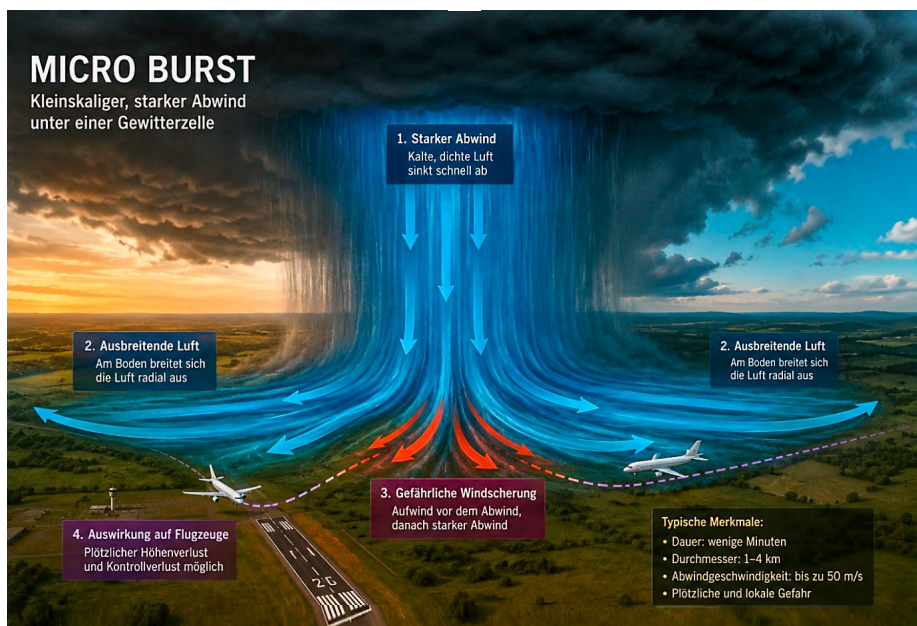
Réponse : je ne peux pas le savoir.

Pour éviter de tels dangers, voici quelques conseils :

- Consultez le radar météo (sur votre téléphone portable) avant le décollage.
- Si possible, choisissez un itinéraire permettant de contourner le front.
- Prévoyez un atterrissage de dégalement.
- N'essayez jamais de «passer sous» un front orageux.

Sur ce, je souhaite à tous les SENIOR AVIATORS «encore en vol» de bons atterrissages !

Hans-Peter Graf





Birrer Tony 1941

18. Mai 2026 †,
Fluglehrer, Berufspilot,
Flugzeugmechaniker

Mit Tony Birrer ist ein lieber Fluglehrer-
kollege zu seinem letzten Flug gestartet.

Wo immer wir uns auf Flugplätzen be-
gegnet sind, haben sich mit Tony stets
freundliche Worte und ein interessanter
fliegerischer Austausch ergeben.

Sein Sohn hat uns den Lebenslauf von
Tony gesandt, aus dem wir eine Zusam-
menfassung wiedergeben:

Tony Birrer wuchs als Bauernsohn im lu-
zernischen Luthern auf und war schon
als Schüler flugbegeistert. 1959 erwarb
er im Birrfeld das Segelflugbrevet und
begann 1960 mit der Motorflugausbil-

dung, parallel zu seiner Lehre als Auto-
mechaniker.

Sein beruflicher Werdegang führte ihn
als Flugzeugmechaniker von der DMP
in Dübendorf (Venom, Vampire, Hunter,
Mirage) über Südafrika, Kanda nach
Kalifornien. Zurück in der Schweiz, liess
er sich zum CPL/IR-Piloten ausbilden.

Er arbeitete als Fluglehrer, Flugplatzchef
und Prüfungsexperte für das BAZL. 1996
gründete er seine eigene Flugschule
«flugschule birrer» in Grenchen. Mit
über 34 000 Flugstunden, 3050 betreu-
ten Piloten und 550 ausgebildeten Pri-
vatpiloten gilt er als einer der erfahrens-
ten Fluglehrer der Schweiz. Tony Birrer
war bekannt für seine ruhige, geduldige
Art und seine Leidenschaft für das Flie-
gen. Er blieb bis ins hohe Alter aktiv und
hinterliess eine Generation von Piloten,
denen er «die Flügel» verliehte.

Die Senior Aviators werden Tony in gu-
ter und ehrender Erinnerung behalten.

Armando Baccalà



Birrer Tony 1941

*18 mai 2026 †,
Instructeur de vol, pilote professionnel,
mécanicien aéronautique*

*Avec Tony Birrer, c'est un cher collègue
instructeur de vol qui a entrepris son
dernier vol.*

*Partout où nous nous sommes croisés
sur les aérodromes, Tony nous réservait
toujours des mots aimables et
nous offrait des échanges passion-
nants sur l'aviation.*

*Son fils nous a envoyé la biographie
de Tony, dont nous reproduisons ici
un résumé :*

*Fils d'agriculteur, Tony Birrer a grandi
à Luthern, dans le canton de Lucerne,
et était déjà passionné d'aviation dès
ses années d'école. En 1959, il a obtenu
son brevet de pilote de planeur à
Birrfeld et a commencé sa formation
de pilote d'avion en 1960, parallèle-*

*ment à son apprentissage de mécani-
cien automobile.*

*Sa carrière professionnelle l'a conduit,
en tant que mécanicien aéronautique,
de la DMP à Dübendorf (Venom, Vam-
pire, Hunter, Mirage) à la Californie,
en passant par l'Afrique du Sud et le
Canada. De retour en Suisse, il a suivi
une formation de pilote CPL/IR.*

*Il a travaillé comme instructeur de vol,
chef d'aérodrome et expert d'examen
pour l'OFAC. En 1996, il a fondé sa
propre école de pilotage, la «flugschule
birrer», à Granges.*

*Avec plus de 34 000 heures de vol, 3050
pilotes encadrés et 550 pilotes privés
formés, il est considéré comme l'un
des instructeurs de vol les plus expé-
rimentés de Suisse. Tony Birrer était
connu pour son calme, sa patience et
sa passion pour l'aviation. Il est resté
actif jusqu'à un âge avancé et a laissé
derrière lui toute une génération de pi-
lotes à qui il a «donné des ailes».*

*Les Senior Aviators garderont de Tony
un souvenir ému et plein d'estime.*

Armando Baccalà



Hans Max «John» Neracher

26. Januar 1935 – 25. Januar 2026 †

Am 25. Januar 2026, in der Nacht vor seinem 91. Geburtstag, ist Hans Max «John» Neracher zu seinem letzten Flug – ad astra – aufgestiegen.

John, wie ihn seine Freunde nannten, war ein Aviatiker der alten Schule, ein Gentleman und herzensguter Freund. Er war begeisterter Segel- und Motorflieger und hervorragender Fluglehrer. John hat es dabei sehr gut verstanden die Freude am Fliegen und gleichzeitig die wichtigen Elemente der Arbeit im Cockpit konsequent zu fördern – und damit vielen Flugbegeisterten den Einstieg in die Luftfahrt ermöglicht. Als Mitbegründer des «Ikarus-Tages» war es ihm ein grosses Anliegen, jungen Leuten den Weg in die Aviatik aufzuzeigen. Dabei war ihm auch die fliegerische Vorschulung (FVS) sehr wichtig, wir haben viele FVS- Kurse gemeinsam und erfolgreich durchgeführt.

Hauptberuflich, als Ingenieur bei Radio Schweiz/Swisscontrol, heute Skyguide, kam ihm seine fliegerische Erfahrung zugute, er hatte wesentlichen Anteil am Bau und Unterhalt von Navigationsanlagen. Im Militär bekleidete John den Rang eines Hauptmanns.

Besonders freudig engagierte sich John im «Mösli-Team» (eine Kunstflugformation mit Homebase Belpmoos auf AS-202, Bravo) und genoss nach intensiven Trainings oder Vorführungen das anschliessende Zusammensein mit seinen vier Team-Freunden.

Nach Abschluss der fliegerischen Aktivitäten freute er sich im Kreise seiner Aviatik Veteranen auf Schiessübungen mit seiner alten Dienstwaffe.

R.I.P. John, Du wirst uns sehr fehlen, aber Du bist nicht vergessen: «Wer im Gedächtnis seiner Freunde lebt, der ist nicht tot, der ist nur fern; tot ist nur wer vergessen wird».

Viel Kraft und Zuversicht seiner Familie.

Charles Riesen
Ret. CEO Flughafen Bern und FI

Hans Max «John» Neracher

26. Januar 1935 – 25. Januar 2026

Le 25 janvier 2026, la veille de son 91^e anniversaire, Hans Max «John» Neracher s'est envolé pour son dernier vol – ad astra.

John, comme l'appelaient ses amis, était un aviateur de la vieille école, un gentleman et un ami au grand cœur. Passionné de vol à voile et de vol à moteur, il était également un excellent instructeur de vol. John savait parfaitement transmettre la joie de voler tout en mettant systématiquement l'accent sur les aspects essentiels du travail dans le cockpit, permettant ainsi à de nombreux passionnés de s'initier à l'aviation. En tant que cofondateur de la «Journée Ikarus», il avait à cœur de montrer aux jeunes la voie vers l'aviation. La formation aéronautique préliminaire (FVS) lui tenait également très à cœur; nous avons organisé ensemble de nombreux cours FVS, couronnés de succès.

Dans le cadre de son activité principale d'ingénieur chez Radio Suisse/Swisscontrol, aujourd'hui Skyguide, son expérience aéronautique lui a été très utile; il a joué un rôle essentiel dans la construction et l'entretien des installations de navigation. Dans l'armée, John occupait le grade de capitaine.

John s'investissait avec une joie particulière au sein de la «Mösl-Team» (une formation de voltige aérienne basée au Belpmoos, sur des AS-202, Bravo) et appréciait, après des entraînements intensifs ou des démonstrations, les moments de convivialité qui suivaient avec ses quatre camarades d'équipe.

Une fois ses activités aériennes terminées, il se réjouissait, en compagnie de ses anciens camarades de l'aviation, de participer à des exercices de tir avec son ancienne arme de service.

Repose en paix, John. Tu nous manqueras beaucoup, mais nous ne t'oublierons pas: «Celui qui vit dans la mémoire de ses amis n'est pas mort, il est seulement loin; seul celui qui est oublié est mort».

Beaucoup de force et de courage à sa famille.

Charles Riesen

Ancien PDG de l'aéroport de Berne et FI



Todesfälle seit der Publikation im Flight VTR Dezember 2025
Décès depuis la publication dans le Flight VTR décembre 2025

Stalder René 1942 – 2026 †

Peyer Josef 1943 – 2026 †

Burg Jürg 1957–2025 †

(leider wurde uns die Todesanzeige erst kürzlich zugestellt / malheureusement, l’avis mortuaire nous est parvenu ultérieurement)

Wir werden die Verstorbenen in guter und ehrender Erinnerung behalten.

Nous garderons un souvenir ému et respectueux des défunts.

Pilots and their Truisms

As a pilot only two bad things can happen to you (and one of them will):

- One day you will walk out to the aircraft, knowing it is your last flight.
- One day you will walk out to the aircraft, not knowing it is your last flight.

An old pilot is one who can remember when flying was dangerous and sex was safe.

You must make up your mind about growing up and becoming a pilot. You can’t do both.

Airlines have really changed; now a flight attendant can get a pilot pregnant.

In the Alaskan bush, I’d rather have a two-hour bladder and three hours of gas than vice versa.

The aircraft limits are only there in case there is another flight by that particular aircraft. If subsequent flights do not appear likely, there are no limits.

There are certain aircraft sounds that can only be heard at night and over the ocean. Most of them are scary.

He who demands everything that his aircraft can give him is a pilot; he who demands one iota more is a fool

Before each flight, make sure that your bladder is empty and your fuel tanks are full.

About Rules:

If you deviate from a rule, it must be a flawless performance (e.g., if you fly under a bridge, don’t hit the bridge.)

There are rules and there are laws:

The rules are made by men who think that they know how to fly your airplane better than you.

The laws (of physics) were ordained by God.

You can and sometimes should suspend the rules, but you can never suspend the laws.

Death is just nature's way of telling you to watch your airspeed.

Both optimists and pessimists contribute to society. The optimist invents the airplane; the pessimist, the parachute.

Flying is a hard way to earn an easy living.

Pilots are people who drive airplanes for other people who can't fly.

Passengers are people who say they fly, but really just ride.

Piloten und ihre Wahrheiten

Als Pilot können Ihnen nur zwei schlimme Dinge passieren (und eines davon wird Ihnen passieren):

- Eines Tages werden Sie zum Flugzeug gehen, in dem Wissen, dass es Ihr letzter Flug ist.
- Eines Tages werden Sie zum Flugzeug gehen, ohne zu wissen, dass es Ihr letzter Flug ist.

Ein alter Pilot ist jemand, der sich daran erinnern kann, als Fliegen gefährlich und Sex sicher war.

Sie müssen sich entscheiden, ob Sie erwachsen oder Pilot werden wollen. Sie können nicht beides tun.

Fluggesellschaften haben sich wirklich verändert; jetzt kann ein Flugbegleiter einen Piloten schwanger machen.

Im Busch von Alaska hätte ich lieber eine zweistündige Blase und drei Stunden Benzin als umgekehrt.

Die Flugzeugbegrenzungen bestehen nur für den Fall, dass es einen weiteren Flug mit diesem bestimmten Flugzeug gibt. Wenn weitere Flüge nicht wahrscheinlich erscheinen, gibt es keine Begrenzungen.

Es gibt bestimmte Flugzeuggeräusche, die nur nachts und über dem Ozean zu hören sind. Die meisten von ihnen sind beängstigend.

Wer alles verlangt, was sein Flugzeug ihm geben kann, ist ein Pilot; wer ein Jota mehr verlangt, ist ein Narr.

Vergewissern Sie sich vor jedem Flug, dass Ihre Blase leer und Ihre Treibstoff-tanks voll sind.

Über Regeln:

Wenn Sie von einer Regel abweichen, muss es sich um eine einwandfreie Leistung handeln (z.B. wenn Sie unter einer Brücke fliegen, dürfen Sie die Brücke nicht treffen).

Es gibt Regeln und es gibt Gesetze:

Die Regeln werden von Männern gemacht, die glauben, dass sie Ihr Flugzeug besser fliegen können als Sie.

Die Gesetze (der Physik) wurden von Gott bestimmt.

Sie können und sollten manchmal die Regeln ausser Kraft setzen, aber Sie können die Gesetze niemals ausser Kraft setzen.

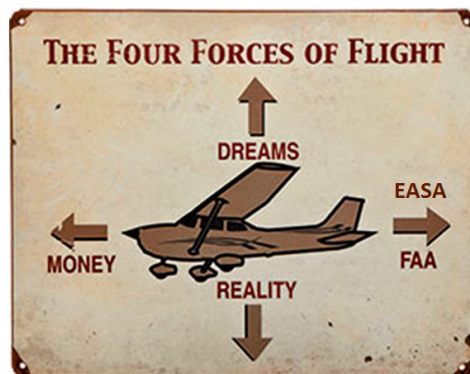
Der Tod ist nur die Art und Weise, wie die Natur Ihnen sagt, dass Sie auf Ihre Fluggeschwindigkeit achten sollen.

Sowohl Optimisten als auch Pessimisten tragen zur Gesellschaft bei. Der Optimist erfindet das Flugzeug, der Pessimist den Fallschirm.

Fliegen ist ein harter Weg, um ein leichtes Auskommen zu finden.

Piloten sind Menschen, die Flugzeuge für andere Menschen fliegen, die nicht fliegen können.

Passagiere sind Menschen, die sagen, dass sie fliegen, aber in Wirklichkeit nur geflogen werden.





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

SAS-Bulletin 49, JUL 2026

der Senior Aviators Switzerland

Mitglieder werben Mitglieder!

Überzeuge Deine Fliegerkolleginnen
und Fliegerkollegen von den interessan-
ten Zusammenkünften mit den Senior
Aviators Switzerland.

**Wo finde ich die Senior Aviators
im Internet?****www.mot-flug-veteranen.ch** (UFN)

Sende Deine Anregungen und
Geschichten an die Redaktion:

Armando Baccalà
Honeggweg 22
3612 Steffisburg
E-Mail: aebac@bluewin.ch

Du kannst ebenfalls Beiträge oder
Anregungen über unsere Website
eingeben.

Danke für deine Mitarbeit
Übersetzungen: DeepL.com

SAS-Bulletin 49, JUL 2026

Senior Aviators Switzerland

Les membres recrutent des membres !

Persuade tes collègues de l'intérêt
que représentent les manifestations
organisées sous l'égide des Senior
Aviators Switzerland.

**Comment accéder au site Senior
Aviators sur internet?****www.mot-flug-veteranen.ch** (UFN)

Pour transmettre tes suggestions
ou histoires à la rédaction :

Armando Baccalà
Honeggweg 22
3612 Steffisburg
E-Mail: aebac@bluewin.ch

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

Merci de ta précieuse collaboration.
Traductions : DeepL.com