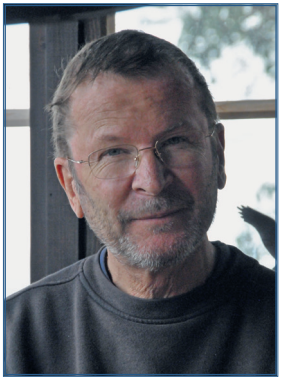
Motorflug-Veteranen des AeCS
Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS
Veterani di Volo a Motore dell'AeCS
Veterans Aviatica a Motor de AeCS

FLIGHT VTR
Periodisches Informationsblatt
Bulletin d'information périodique
Nr. 33 – JUN 2018

Anstelle des «Wortes des Präsidenten» stellt uns Urs Adam seinen Jahresbericht vor:



Jahresbericht des Präsidenten

(Mai 2017 bis Mai 2018)

Liebe Veteraninnen, Liebe Veteranen

An der gut besuchten Generalversammlung vom 16. Mai 2017 in Dübendorf fand in harmonischer Atmosphäre die präsidiale Stabsübergabe von meinem Vorgänger Ueli Aeschlimann an mich statt.

Bereits eine Woche später traf sich der Vorstand mit den neu Gewählten Christophe «Pilo» Keckeis als Vertreter der Romandie und Hansueli Schaffer als Verstärkung des Vorstandes sowie den bisherigen Peter Thut, Armando Baccalà, Rolf Rüegger, Hans-Peter Graf und Pierre Donau zu einer ersten Sitzung in Bern.

In 5 weiteren Sitzungen hat sich der Vorstand im Laufe des Berichtsjahres mit den Vereinsgeschäften befasst. Schwerpunktmässig ging es dabei um die Finanzen, den Mitgliederbestand, die Organisation der Veteranen-Anlässe, das Engagement und die Vertretung der Veteranen bei befreundeten fliegerischen Organisationen sowie die Redaktion und die Publikation unseres Vereins-Bulletins Flight VTR.

- Unsere Finanzen sind erfreulicherweise im grünen Bereich und geben keinen Anlass zur Sorge. Unser Kassier Rolf Rüegger wacht mit Argusaugen darüber, dass dem so bleibt! Somit ist für das neue Vereinsjahr keine Änderung des Mitgliederbeitrages notwendig.

- Zu Besorgnis Anlass gibt allerdings der schwindende Mitgliederbestand. Im Berichtsjahr konnten zwar 6 neue Mitglieder gewonnen werden, dem gegenüber mussten wir allerdings 3 Austritte zur Kenntnis nehmen und 13 Todesfälle beklagen. Besonders tragisch war der tödliche Flugunfall von Leo Caminada mit Passagierin. Wir werden die zum letzten Flug angetretenen Kameraden in guter Erinnerung behalten. Der Mitgliederbestand beläuft sich per Ende Mai 2018 auf 342. Wir sind alle aufgerufen, neue Mitglieder für unseren Verein zu begeistern.

- Der Herbstausflug zur Gordon Bennet Gasballon-Weltmeisterschaft auf dem Flugplatz Gruyères war ein kulinarischer und gesellschaftlicher Erfolg, vom Wetter her aber eine absolute Katastrophe, hat es doch den ganzen Tag nur Bindfäden geregnet. Das von einigen Veteranen schon am Freitagabend besuchte Start-Festival war hingegen vom Wetter und von den dargebotenen Attraktionen her absolut traumhaft.

- Im Zentrum unserer Vereins-Aktivitäten sollen die Kontakte und der Gedankenaustausch unter den Mitgliedern stehen; der Vorstand überlegt sich deshalb, ob neben dem traditionellen Herbstausflug zusätzlich kleinere Ausflüge und gesellige Treffen organisiert werden sollen. Eure Meinung dazu wird für uns ausschlaggebend sein.

- An den schweizerischen Kunstflugmeisterschaften im August auf dem Flugplatz Bressaucourt bei Pruntrut konnte dem Sieger von unserem Redaktor Armando Baccalà der traditionelle Veteranenanerkennungspreis übergeben werden. Unser Verein war auch am Herbstausflug der Segelflugveteranen auf dem Lago di Lugano, an der Generalversammlung der Aerosuisse mit dem Forum der Luftfahrt in Luzern und am Jugendlager des AeCS in Samedan vertreten.

- Unser Informationsblatt FLIGHT VTR erscheint aus Kostengründen zwar nur zweimal im Jahr. Die Redaktion und der Versand ist aber mit beträchtlichem Aufwand verbunden, insbesondere was die Suche nach interessanten Artikeln betrifft. Unserem langjährigen Redaktor Armando Baccalà gebührt hier wieder einmal ein spezieller Dank. Er wird nach 10 Jahren aus dem Vorstand ausscheiden und wieder in die Reihen der Mitglieder zurücktreten.

- Hans-Peter Graf wird die Redaktion übernehmen. Armando wird ihn in diesem Jahr noch mit Rat und Tat zur Seite stehen. Helft bitte alle mit, mit interessanten Beiträgen unser Bulletin auch in Zukunft lesenswert zu erhalten.

- Für die schweizerische Zivil- und Militärluftfahrt war 2017 kein gutes Jahr, wurde sie doch von verschiedenen Unfällen heimgesucht. Besonders betroffen gemacht hat uns der Unfall anlässlich des – von unserem Verein jeweils finanziell unterstützten – Jugendlagers des Aero-Clubs, bei welchem drei Tote und eine Schwerverletzte zu beklagen waren.

Mein erstes Präsidialjahr war spannend und bereichernd, manchmal auch traurig und nachdenklich, vor allem wenn es sich um die Abfassung von Kondolenzschreiben an die Hinterbliebenen eines Veteranen handelte.

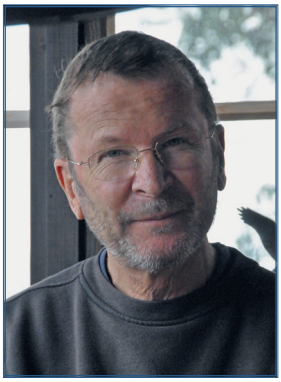
Meinen Vorstandskollegen möchte ich an dieser Stelle meinen herzlichen Dank für ihr Engagement und die mir zu Teil gewordene Unterstützung aussprechen.

Ich freue mich auf unsere Generalversammlung vom 10. Juli in Meiringen und hoffe, möglichst viele von Euch dort persönlich begrüssen zu dürfen. Mit der Weltmeisterschaft im Modellflug erwartet uns ein grossartiges Spektakel!

Bis dahin gute Zeit.

Euer Präsident
Urs Adam

À la place du «mot du Président», Urs Adam nous présente son rapport annuel :



Rapport annuel du président

(mai 2017 à mai 2018)

Chers vétérans, Chères vétéranes,

Lors de l'Assemblée générale de Dübendorf le 16 mai 2017, mon prédécesseur Ueli Aeschlimann m'a remis le flambeau dans une atmosphère harmonieuse.

Une semaine plus tard, notre comité s'est rencontré avec Christophe «Pilo» Keckeis, nouvellement élu comme représentant de la Suisse romande et Hansueli Schaffer pour renforcer le comité, ainsi que Peter Thut, Armando Baccalà, Rolf Rüegger, Hans-Peter Graf et Pierre Donau pour une première réunion à Berne.

Lors de 5 autres réunions, le comité a traité des affaires de l'Association au cours de l'année sous revue. L'accent a été mis sur les finances, l'adhésion, l'organisation d'événements pour les vétérans, l'engagement et la représentation des VVM au sein d'organisations amies de l'aviation ainsi que la rédaction et la publication de notre bulletin d'association Flight VTR.

- *Heureusement, nos finances sont au vert et ne sont pas préoccupantes. Notre caissier Rolf Rüegger surveille bien les choses ! Ainsi, aucune modification de la cotisation n'est nécessaire pour la nouvelle année de l'association.*

- *Toutefois, la diminution du nombre de membres est une source de préoccupation. Bien que 6 nouveaux membres aient été*

recrutés au cours de l'année sous revue, nous avons dû prendre note de 3 départs et de 13 décès. L'accident aérien mortel de Leo Caminada avec une passagère a été particulièrement tragique.

Nous garderons les camarades du dernier vol en bonne mémoire. Le nombre de membres à la fin mai 2018 s'élève à 342. Nous sommes tous appelés à inspirer de nouveaux membres pour notre association.

- *L'excursion d'automne au Gordon Bennet Gas Balloon World Championship à l'aérodrome de Gruyères a été un succès culinaire et social, mais le temps a été un désastre absolu, car il a plu toute la journée avec des chats et des chiens. Le festival de départ, que certains vétérans avaient déjà visité vendredi soir, a été absolument fantastique en termes de météo et d'attractions.*

- *Au centre des activités de notre association, les contacts et l'échange d'idées entre les membres doivent se tenir ; le comité examine donc si des voyages plus petits et des rencontres sociales doivent être organisés en plus du traditionnel voyage d'automne. Votre opinion sera déterminante pour nous.*

- *Lors des championnats de voltige suisse en août sur l'aérodrome de Bressaucourt près de Porrentruy, notre rédacteur en chef Armando Baccalà a remis le prix traditionnel de reconnaissance des vétérans au vainqueur. Notre association était également représentée lors de l'excursion automnale des vétérans du vol à voile sur le lac de Lugano, à l'Assemblée générale d'Aerosuisse avec le Forum de l'aviation à Lucerne et au camp de jeunes de l'AeCS à Samedan.*

- *Notre bulletin d'information FLIGHT VTR n'apparaît que deux fois par an pour des raisons de coût. L'édition et le publipostage exigent toutefois des efforts considérables, surtout lorsqu'il s'agit de*

rechercher des articles intéressants. Notre rédacteur en chef de longue date, Armando Baccalà, mérite encore une fois des remerciements particuliers. Il démissionnera de notre comité après 10 ans. Hans-Peter Graf prendra la direction de la rédaction. Armando le soutiendra cette année en paroles et en actes. S'il vous plaît, aidez-nous tous à garder notre bulletin digne d'être lu avec des contributions intéressantes à l'avenir.

2017 n'a pas été une bonne année pour l'aviation civile et militaire suisse, qui a été touchée par divers accidents. Nous avons été particulièrement touchés par l'accident du camp de jeunes de l'Aero-Club, qui est soutenu financièrement par notre association et dans lequel trois personnes ont été tuées et une grièvement blessée.

Ma première année à la présidence a été passionnante et enrichissante, parfois triste et réfléchie, surtout lorsqu'il s'agissait d'écrire des lettres de condoléances aux survivants d'un membre des vétérans du vol à moteur. Je profite de l'occasion pour remercier sincèrement mes collègues du comité pour leur engagement et le soutien que j'ai reçu.

J'attends avec impatience notre assemblée générale annuelle du 10 juillet à Meiringen et j'espère y accueillir personnellement le plus grand nombre d'entre vous. Avec le championnat du monde d'aéromodélisme, un grand spectacle nous attend !

D'ici là, je vous souhaite de passer de bons moments.

Votre Président Urs Adam

Traduit avec www.DeepL.com/Translator

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Editorial

TEMPUS FUGIT
Oder: die Einschläge rücken immer näher …

Eine solche oder ähnliche Stimmung kommt auf, wenn plötzlich eine Häufung von Todesfällen von lieben Freunden und Kameraden eintritt. Wenn es sich dann noch um nahestehende Personen handelt, ist es eine schöne Erkenntnis, wie wertvoll echte Freundschaft und Beistand sind.
Und es gehört eben auch zum Leben, dann «Kurs und Höhe» zu halten, wenn der Flug durch Turbulenzen führt. Diese klingen wieder ab und die Reise führt wieder durch ruhigere Gefilde.
Im Editorial der letzten Ausgabe unseres VTR-Bulletins habe ich angekündigt, dass ich nach dieser Ausgabe aus dem Vorstand der MFV zurücktreten werde. Nach 10 Jahren mache ich jüngeren Veteranen Platz. Zudem sagt ein Sprichwort, dass frische Besen gründlicher wischen.
Also, meldet Euch um im Vorstand mitzumachen; es ist eine schöne Zusammenarbeit in einem aufgestellten Team! Der soziale Aspekt etwas für eine Gemeinschaft zu tun gibt eine grosse Befriedigung.

Apropos digitale Welt: unser Vorstandsmitglied Pierre Donau hat mich darauf aufmerksam gemacht, dass unter http://www.heli-archive.ch/en/people/pilots/ zahlreiche Helikopter-Veteranen mit ihren Geschichten aufgeführt sind. Ein Blick da rein lohnt sich. Gleichzeitig frage ich mich, wo denn die jüngeren Heli-Veteranen sind? Es wäre begrüssenswert, wenn Sie auch auf diesem Gebiet zahlreiche Piloten zu einer Mitgliedschaft bei uns MFV überzeugen könnten.

Es gilt daher ab sofort das MFV-Motto: Jedes Mitglied bringt ein neues Mitglied in unseren Verein!

Damit verabschiede ich mich als Redaktor unseres VTR-Bulletins und aus dem Vorstand der Motorflug-Veteranen des Ae.C.S. Mein Nachfolger als Redaktor, Hans-Peter Graf, stellt sich anschliessend gleich selber vor.

Blue skies and Happy Landings!
Mit meinen besten Wünschen
und herzlichen Grüssen, Armando Baccalà

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Éditorial

TEMPUS FUGIT
Ou : les impacts se rapprochent de plus en plus …

Cet état d'esprit ou un état d'esprit similaire se produit lorsque soudainement une accumulation de décès d'amis et de camarades chers se produit. S'ils sont aussi des amis proches, c'est une belle prise de conscience de la valeur de la véritable amitié et du soutien.
Et cela fait aussi partie de la vie de maintenir "le cap et l'altitude" lorsque le vol passe par des turbulences. Ceux-ci s'estompent et le voyage mène à travers des climats plus calmes.
Dans l'éditorial du dernier numéro de notre Bulletin VTR, j'ai annoncé que je démissionnerais du conseil d'administration de MFV après ce numéro. Après 10 ans, je fais de la place pour de plus jeunes vétérans. Il y a aussi un dicton qui dit que les balais frais essuient plus complètement…

Alors, inscrivez-vous pour rejoindre notre comité ; c'est une belle collaboration au sein d'une équipe bien établie ! L'aspect social de faire quelque chose pour une communauté donne une grande satisfaction.
Parlant du monde numérique : Pierre Donau, membre de notre comité a attiré mon attention sur le fait que de nombreux pilotes d' hélicoptère vétéran sont répertoriés avec leurs histoires sur http ://www.heli-archive.ch/en/people/pilots/ Ça vaut le coup d'œil. En même temps, je me demande où sont les jeunes vétérans de l'hélico ? Ils seront bienvenus si vous pouviez convaincre de nombreux pilotes de nous rejoindre en tant que VVM.
C'est pourquoi, à partir de maintenant, la devise des VVM s'applique : Chaque membre apporte un nouveau membre de notre association !
Je dis donc au revoir en tant que rédacteur de notre bulletin VTR et en tant que membre de notre comité. Mon successeur, Hans-Peter Graf, va se présenter lui-même ci-après.

Blue Skies and Happy Landings !
Avec mes meilleurs vœux et
mes cordiales salutations, *Armando Baccalà*

Traduit avec www.DeepL.com/Translator

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Editorial

«Und plötzlich weisst du: Es ist Zeit, etwas Neues zu beginnen, und dem Zauber des Anfangs zu vertrauen.»
Zitat: Meister Eckhart

Nun ist es soweit. Armand Baccalà, unser guter Freund, talentierter Flight-VTR Redaktor und überaus geschätzter Kamerad verlässt den Vorstand der Motorflug-Veteranen. Es sind grosse Fussstapfen, in welche ich jetzt einzutreten versuchen muss, dabei dem Zauber des Anfangs zu vertrauen, und ohne diese jemals ausfüllen zu können. Danke, Armand!

Zusammen mit einem/einer vorzugsweise französischsprachigen Co-Redaktor/in welche/n wir noch suchen, soll der Flight-VTR auch in Zukunft mit spannendem Inhalt weitergeführt werden. Die, unter anderen, spannende Geschichte des «Mösli-Teams» in dieser Ausgabe, deren Protagonisten auch Motorflug-Veteranen sind, wird Eure Fliegerherzen höher schlagen lassen. Versprochen.

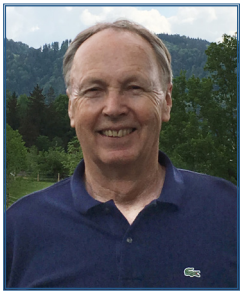
Liebe Leserinnen und Leser, Kameradinnen und Kameraden, wenn ich Euch bei unseren Anlässen zuhöre, hat Jede und Jeder eine Fliegergeschichte zu erzählen.

Darum: lasst doch alle daran teilhaben. Schickt eure Story an mich hp.graf@gcav.ch oder ruft mich erst mal an 079 743 23 67.

Denn der Flight-VTR «lebt» für Euch und von Euch.
Ich freue mich darauf!

Euer «neuer» Redaktor
Hans-Peter Graf

Editorial



«Et soudain, tu sais : Il est temps de commencer quelque chose de nouveau et de faire confiance à la magie du début.»
Citation : Meister Eckhart

L'heure est venue. Armand Baccalà, notre bon ami, notre talentueux éditeur du bulletin VTR et notre camarade très estimé, quitte le comité des vétérans du vol à moteur. Comme son successeur, ce sont de grandes expériences que je dois maintenant essayer de suivre, en faisant confiance à la magie du début, et sans jamais pouvoir les remplir. Merci, Armand !
En collaboration avec un coéditeur de préférence francophone, que nous recherchons toujours, le Flight VTR sera poursuivi à l'avenir avec un contenu passionnant.

L'histoire passionnante, entre autres, de l'equipe «Mösli Team» dans ce numéro, dont les protagonistes sont aussi des vétérans du vol à moteur, fera battre vos cœurs plus vite. Promis.
Chers lecteurs, camarades, quand je vous écoute lors de nos rencontres, chacun et chacune a une histoire de ses vols à raconter.

Par conséquent : que tout le monde participe ; Envoyez-moi votre histoire hp.graf@gcav.ch ou appelez-moi d'abord 079 743 23 67.

Nous en souvenons-nous : le Flight VTR «vit» pour vous et de vous.
Je me réjouis de vous entendre !

Votre «nouvel» éditeur
Hans-Peter Graf

Traduit avec www.DeepL.com/Translator

Ein Veteran gibt sich die Ehre

Vom 23. März bis 14. April 2018 war die originalgetreue, fliegende Replika Nr. 3 von René Grandjean aus Bellerive (VD), einem Pionier der schweizer Luftfahrt, Ehrengast des Fliegermuseums Clin d'Ailes in Payerne. Wir danken auch Herrn Jürg Studer, Direktor des Museums, Herrn Jean-Marc Pasteris, seinem gewissenhaften Verwalter, und Herrn Rémy Gilliand, Kommunikationsbeauftragter, für die freundliche Einladung und die logistische Unterstützung.
So konnten viele Besucher während 3 Wochen diese herrliche Rekonstruktion bewundern, die von einem 4-Zylinder Oerlikon Motor angetrieben, mit Flüssigkeit gekühlt wird und etwa 50 PS bei 1050 U/min entwickelt.

Diese meisterhafte Arbeit wurde über einen Zeitraum von fast 20 Jahren (!) dank der Beharrlichkeit und Begeisterung von Michel Porchet, Zimmermann in Fiez und Pilot im Air-Club von Yverdon-les-Bains, vollendet.
Das Fehlen von Originalplänen erforderte ein sorgfältiges Studium der damals vorhandenen Fotodokumente sowie zahlreiche Besuche im Verkehrshaus Luzern, insbesondere für die exakte Rekonstruktion des Originalmotors von 1910.

Diese gigantische Arbeit mobilisierte unter anderem auch die Talente der Berufsschule und der Ingenieurschule von Yverdon-les-Bains, indem sie es ermöglichte, die praktische Ausbildung der Lehrlinge dieser

Einrichtungen zu perfektionieren und im Rahmen der Arbeitslosenhilfe Zeitarbeit zu leisten.

Wenn für die Zelle 6'000 Stunden erforderlich waren, können wir schätzen, dass für die Konstruktion und Entwicklung des Triebwerks 14'000 Stunden benötigt wurden.

Aber das Ergebnis ist da: Ein Fluggerät aus dem Jahr 1910, das durch einfaches Verwinden der Flügel gesteuert wird.
Gegenwärtig gefördert und finanziell unterstützt durch die rund siebzig Mitglieder der René Grandjean Association, mit einer vom Bundesamt für Zivilluftfahrt ausgestellten «Fluggenehmigung», setzt dieses schöne Flugzeug seine Flugtests auf seinem Basisflugplatz in Yverdon-les-Bains zur Zufriedenheit einer wachsenden Zahl von Beobachtern fort. Das Schweizer Fernsehen widmete ihm einen Kurzfilm. Der Hersteller erhielt kürzlich sogar eine Sonderauszeichnung des Schweizerischen Amateur-Herstellerverbandes.

Es besteht kein Zweifel, dass es im Rahmen verschiedener Treffen und Ausstellungen hie und da wieder auftauchen wird. Wir wünschen ihm und seinem Autor und Piloten ein langes Leben!

Gilbert Guignard
Vizepräsident des Vereins René Grandjean

Übersetzt mit www.DeepL.com/Translator

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Un Vetran a l'honneur

Du 23 mars au 14 avril 2018 la fidèle réplique volante de l'avion n°3 d'un des pionniers de l'aviation suisse, Monsieur René Grandjean de Bellerive dans le canton de Vaud a été l'invité d'honneur du musée de l'aviation militaire Clin d'Ailes à Payerne dans le cadre d'une exposition temporaire dédiée aux premiers aviateurs de notre pays. Nous remercions d'ailleurs vivement Monsieur Jürg Studer, directeur du musée, Monsieur Jean-Marc Pasteris, son diligent intendant ainsi que Monsieur Rémy Gilliand, responsable des communications, pour leur aimable invitation et pour l'aide logistique fournie.

De nombreux visiteurs ont ainsi pu, durant 3 semaines, admirer cette splendide reconstruction animée par un moteur Oerlikon 4 cylindres, refroidi par liquide et développant une cinquantaine de CV à 1050 tours/minute.

Cette œuvre magistrale a été menée à bien sur une durée de près de 20 ans (!) grâce à la ténacité et l'enthousiasme de Michel Porchet, menuisier-charpentier à Fiez et pilote à l'Air-Club d'Yverdon-les-Bains.
L'absence de plans d'origine a nécessité l'étude attentive des documents photographiques disponibles de l'époque ainsi que de nombreuses visites

au Musée des Transports de Lucerne, particulièrement pour la reconstruction conforme du moteur d'origine de 1910.

Ce travail gigantesque a également mobilisé, entre autres, les talents de l'Ecole professionnelle et de l'Ecole d'ingénieurs d'Yverdon-les-Bains en permettant au passage de parfaire la formation pratique des apprentis de ces institutions et de fournir du travail temporaire à des spécialistes dans le cadre de l'aide au chômage.
Si, pour la cellule, 6'000 heures ont été nécessaires, on peut estimer à 14'000 celles nécessitées par la construction et la mise au point du moteur. Mais le résultat est là : une machine volante ressurgie de 1910, gouvernée par simple gauchissement des ailes, comme à l'époque, mue par un moteur conforme aux 14 exemplaires seulement ayant été construits par la firme Oerlikon, identique à son ancêtre, engagée avec son pilote dans l'embryonnaire troupe d'aviation suisse en 1914 !

Actuellement, encouragé et aidé financièrement par la septantaine de membres de l'Association René Grandjean, au bénéfice d'un «permit to fly» délivré par notre Office fédéral de l'Aviation civile, ce bel appareil poursuit ses essais en vol sur son aérodrome de base d'Yverdon-les-Bains, à la satisfaction d'un nombre croissant de spotters venus assister à ses sorties et de celle de la Télévision suisse qui lui a consacré un petit court-métrage. Son constructeur a même reçu récemment un prix spécial de la part de l'Association suisse des Constructeurs amateurs.
Nul doute qu'il refera son apparition ici et là au fil des meetings et expositions diverses et nous lui souhaitons longue vie ainsi qu'à son auteur et pilote !

Gilbert Guignard
Vice-Président de l'association René Grandjean

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Notlandung auf dem Flugplatz Saanen

24.09.1983

Beitrag von unserem Mitglied John Neracher:

Als Träger einer B-Lizenz (heutige CPL) war ich viele Jahre als «free-lance»-Pilot im gewerbsmässigen Flugbetrieb der ALPAR AG auf dem Flughafen Bern tätig. An einem schönen Herbsttag waren einige Flüge geplant. Ich übernahm das Flugzeug Beechcraft Musketeer. Nach dem «outside check, start-up, warm-up» war alles ok und bereit. Drei Passagiere stiegen zu für einen Rundflug «Berner Alpen». Nach dem Start erreichten wir in stetem Steigflug via Aaretal - Simmental – Diemtigtal den Raum St.Stephan in 7500 ft QNH. Ich erklärte den Passagieren die Gegend und einige Berggipfel.

Plötzlich setzt schlagartig eine starke Vibration des ganzen Flugzeuges ein. Nach probieren der einzelnen Steuer reduziere ich die Motorleistung und stelle einen Zusammenhang mit der Drehzahl fest. Die Ursache ist unklar. Ich informiere die Passagiere über diese Abnormalität, dass wir den vorgesehenen Flug abbrechen und raschmöglichst landen müssen. Bei akuter Verschlechterung der Situation denke ich an eine Notlandung auf dem (damals für zivile Flugzeuge verbotenen) Militärflugplatz St. Stephan. Mit rund 2000 RPM erreiche ich ein Minimum an Vibration, mit leichtem Sinken um nur wenig an Höhe zu verlieren, was mich veranlasst, quer über das Turbachtal Richtung Westen zu fliegen, um die Notlandung in Saanen zu wagen.

Ich beurteile den «point-of-no-return» für St.Stephan, es «langt» für Saanen und melde mich auf der Frequenz. Der damalige Flugplatzchef Otto Hofer erkennt die Situation und gibt mir einen Direktanflug auf die Piste 26. In 6000 ft QNH bin ich über Gstaad und nach zwei weiten «360ies» in 4500ft «on base». Von da will ich in jeder Phase meines Anfluges im Gleitflug ohne Motor so hoch sein, damit ich die Piste sicher erreichen kann. Etwas später: «Power off, mixture full lean, magnetos off» bewirkt eine

enorme Erschütterung des ganzen Flugzeuges. Ich befürchte einen Bruch des Motorbocks und hoffe auf die Drahtseilaufhängung zur Gewährleistung des Flugzeugschwerpunktes.

«Turning final, propeller windmilling», mit normalen IAS 80 MPH bin ich echt hoch und setze die Landeklappen aber nicht nur auf die maximale Stellung, sondern darüber hinaus in eine grössere, noch wirksamere, die sich jedoch nicht einrasten lässt und die ich halten muss. Durch eine deutliche Fluglageänderung korrigiere ich meinen Gleitweg von oben bis auf «maximum flaps extended speed» und erreiche in dieser Konfiguration «short final» in korrekter Höhe, aber mit V+. Eine Korrektur der Fluglage ergibt IAS 80 MPH, die Landung erfolgt 50 Meter nach THR 26. Das Ausrollen ohne Bremsen reicht bis auf den Tarmac wo Otto Hofer uns erwartet. Ich instruiere meine Passagiere, wo sie nach dem Aussteigen zum Schieben des Flugzeuges anfassen müssen, während ich im Flugzeug bleibe, um das Bugrad zu steuern. Beim Schieben bemerkt einer der Passagiere ganz erstaunt: «Da fählt ja e Bitz Propäller»!

Eines der Propellerblätter war etwa 20 cm kürzer und wies eine offensichtliche Bruchfläche auf. Per Telefon informiere ich meinen OPS Chef; das Flugzeug bleibt vorderhand in Saanen. Ein lieber Fliegerfreund bringt uns vier mit seinem 5-plätzigen Jodel nach Bern. Die spätere Untersuchung des Propellerbruchs ergab, dass anlässlich einer elektrochemischen Oberflächenbehandlung die Kristallstruktur der Leichtmetall-Legierung in der Tiefe oxydierte. Dies ergab eine Kerbwirkung, welche mit der Zentrifugalkraft des drehenden Propellers zu dessen Bruch führte.

Bei diesem Vorfall war auch ein bisschen Glück dabei!!

John Neracher

Herzlichen Dank, John, für Deinen Beitrag und only Happy Landings to you!
Armando Baccalà

Atterrissage d'urgence à l'aérodrome de Saanen

24.09.1983

Contribution de notre membre John Neracher :

En tant que titulaire d'une licence B (aujourd'hui CPL), j'ai travaillé pendant de nombreuses années comme pilote indépendant dans les opérations aériennes commerciales d'ALPAR AG à l'aéroport de Berne. Par une belle journée d'automne, quelque vols étaient prévus. J'ai repris l'avion Beechcraft Musketeer. Après le «contrôle extérieur, la mise en route, le rechauffement», tout était prêt. Trois passagers sont montés à bord d'un vol touristique «Alpes bernoises». Après le départ, nous avons atteint la région de St. Stephan à 7500 pieds QNH dans une montée régulière via Aaretal - Simmental - Diemtigtal. J'ai expliqué la région et quelques sommets de montagne aux passagers.

Tout à coup, une forte vibration de l'avion entier s'installe soudainement. Après avoir essayé les commandes individuelles, je réduis le régime du moteur et détermine un lien avec la vitesse. La cause n'est pas claire. J'informe les passagers de cette anomalie que nous devons abandonner le vol et atterrir le plus tôt possible. Dans une détérioration aiguë de la situation, je pense à un atterrissage d'urgence à l'aérodrome militaire St. Stephan (à l'époque interdit aux avions civils). Avec environ 2000 tr/min, j'atteins un minimum de vibrations, avec une légère descente, je ne perds que peu d'altitude, ce qui me fait traverser la vallée de Turbach à l'ouest pour effectuer l'atterrissage d'urgence à Saanen.

Je juge le «point de non-retour» pour St.Stephan, il «suffit» pour Saanen et je rapporte sur la fréquence. Le chef de l'aérodrome d'alors Otto Hofer reconnaît la situation et me donne une approche directe sur la piste 26. 6000 pieds QNH me prend au-dessus de Gstaad et après deux «360ies» larges à 4500 pieds, je suis en base. De là, je veux être si

haut dans chaque phase de mon approche sans moteur que je peux atteindre la piste en toute sécurité.

Un peu plus tard : «Power off, mélange full lean, magnetos off» provoque une énorme vibration de l'ensemble de l'avion. Je crains une rupture du support moteur et j'espère que la suspension du câble d'acier assurera le centre de gravité de l'avion. Avec IAS 80 MPH, je suis vraiment haut et je règle les volets d'atterrissage non seulement sur la position maximale, mais aussi sur une position plus grande, encore plus efficace, qui, cependant, ne peut pas s'enclencher et que je dois tenir. Par un changement significatif de l'attitude de vol, je corrige ma trajectoire vers la vitesse maximale des volets sortis et j'obtiens une courte finale à l'altitude correcte, mais avec V+ dans cette configuration. Une correction de l'attitude de vol se traduit par IAS 80 MPH, l'atterrissage a lieu 50 mètres après THR 26 et le roulage sans freins atteint le Tarmac où Otto Hofer nous attend. J'instruis mes passagers là où ils devraient attaquer pour pousser l'avion pendant que je reste dans l'avion pour diriger la roue de nez. Lors de la poussée, l'un des passagers s'étonne :
«Il manque un morceau de l'hélice !»

L'une des pales de l'hélice était plus courte d'environ 20 cm et présentait une surface de rupture évidente. J'informe mon patron de l'OPS par téléphone ; l'avion reste à Saanen pour le moment. Un cher ami aviateur nous en amène quatre avec son yodel 5 places à Berne. L'enquête subséquente sur la rupture de l'hélice a révélé que la structure cristalline de l'alliage léger s'est oxydée en profondeur au cours d'un traitement de surface électrochimique. Il en est résulté un effet d'entaille qui a entraîné la force centrifuge de la rupture de l'hélice en rotation.

Il y a quandmême eu un peu de chance lors de cet incident !

John Neracher

Merci beaucoup, John, pour ta contribution et
toujours Happy Landings à toi!
Armando Baccalà

v.l. Ruedi Küffer, John Neracher, Fritz Hofer, Beat Neuenschwander, (unbekannte Dame), Charles Riesen

Das Mösli-Team

Mit der Gründung 1989 und bis 1995 operationell, hat das Mösli-Team seine glanzvollen Zeiten erlebt. Alle damaligen Formations-Piloten sind heute Mitglieder unseres Vereins der Motorflug-Veteranen.
Den nachstehenden Artikel dürfen wir mit freundlicher Genehmigung des Magazins COCKPIT wiedergeben:

Ein spektakuläres «Finale Grande», wie es die Patrouille Suisse zelebriert, geht (Safety first!) nur unter erheblichem Aufwand. Das ist bei den beschränkten Möglichkeiten einmotoriger Schulflugzeuge, wie der FFA AS-202 BRAVO, mit 150 PS Motorleistung, nicht möglich. Es bleibt das Bestreben, die Fähigkeiten der Maschinen optimal zu präsentieren. Ein Grundsatz, der allen Kunstflugstaffeln Motto sein sollte. Ein Beispiel ist das Team des Hauptmann Lutz bei der bundesdeutschen Luftwaffe im Jahr 1961. Die vier Piaggio P-149D beschränkten sich auf Vorbeiflüge in Formation mit anschliessendem Soloprogramm des Leaders.

Anders der Ansatz des Mösli-Teams. Den Initianten John (Hans) Neracher und Charles Riesen war klar, dass eine gründliche Vorbereitung und intensives Training Voraussetzung sind, um mit Leichtflugzeugen enge Formationen sicher zu fliegen. Eine Windböe, die der Pilot einer F-5 nicht einmal spürt, bedeutet für den Führer einer AS-202 deutliche Steuerkorrekturen. Man holte

sich also von Anfang an militärisch professionelle Verstärkung. So stiessen Beat Neuenschwander und Fritz Hofer zum Mösli-Team. Das Training, stufenweise über Soloflüge am Doppelsteuer und Teilformationen aufgebaut, fand in der Freizeit statt. Die ideale Bühne für die erste Darbietung bot die 60-Jahr-Feier des Heimatplatzes Bern-Belp der Alpar-Flugschule.
Am 19. August 1989 erfolgte in der Besetzung Beat Neuenschwander (Uno), John Neracher (Due), Hansruedi Küffer (Tre) und Charles «Charly» Riesen (Quattro) die Premiere am Himmel über dem Belpmoos. Fritz Hofer wirkte als Trainer mit Videokamera, Kommentator und Reserve-Pilot (Uno). Die letzte öffentliche Vorführung erfolgte fast auf den Tag genau anlässlich des 75 Jahre Jubiläums des BAZL im August 1995. Dazwischen lagen etwa 20 Auftritte in der ganzen Schweiz, für die das Programm mit dynamischen Elementen stetig erweitert wurde. Wie so häufig bei Freizeit-Teams war der Beruf Grund für die Auflösung zum Saisonende 1995. Werner Baier

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Le « Mösli-Team »

Fondée en 1989 et opérationnelle jusqu'en 1995, l'équipe Mösli a connu ses jours de gloire. Tous les anciens pilotes de formation sont aussi des membres de notre association VVM.
L'article suivant est reproduit avec l'aimable autorisation du magazine COCKPIT : Un «Finale Grande» spectaculaire, comme la Patrouille

Suisse le célèbre (la sécurité d'abord !) n'est possible qu'avec un effort considérable. Cela n'est pas faisable avec les possibilités limitées des avions d'entraînement monomoteur, comme le FFA AS-202 BRAVO, d'une puissance de 150 CV. L'objectif reste de présenter de manière optimale les capacités des machines. Un principe qui devrait être la devise de toutes les équipes de voltige. Un exemple est l'équipe du capitaine Lutz à l'armée de l'air allemande en 1961, où les quatre Piaggio P-149D étaient limités à des vols en formation suivis d'un programme solo par le leader.

L'approche de l'équipe Mösli est différente. Les initiateurs John (Hans) Neracher et Charles Riesen savaient qu'une préparation approfondie et un entraînement intensif étaient des conditions préalables pour voler en formation serrée en toute sécurité avec des avions légers. Une rafale de vent que le pilote d'un F-5 ne ressent même pas signifie des ajustements importants pour le pilote d'un AS-202. C'est pourquoi, dès le début, des renforts militaires professionnels ont été cherchés. Beat Neuenschwander et Fritz Hofer ont rejoint l'équipe Mösli. L'entraînement, progressivement constitué par des vols en solo et en double commande et des formations partielles, a eu lieu pendant le temps libre. La scène idéale pour la première présentation était la célébration du 60e anniversaire de l'aéroport de Berne-Belp, domicile de l'école de vol ALPAR.
Le 19 août 1989, Beat Neuenschwander (Uno), John Neracher (Due), Hansruedi Küffer (Tre) et Charles «Charly» Riesen (Quattro) ont démontré leur première dans le ciel au-dessus du Belpmoos. Fritz Hofer a travaillé comme formateur avec caméra vidéo, commentateur et pilote de réserve (Uno). La dernière présentation publique a eu lieu presque au jour près à l'occasion du 75e anniversaire de l'OFAC en août 1995, avec une vingtaine de représentations dans toute la Suisse, pour lesquelles le programme a été constamment enrichi d'éléments dynamiques.
Comme c'est souvent le cas avec les équipes récréatives, la profession a été la raison de la dissolution à la fin de la saison 1995.

Werner Baier

Traduit avec www.DeepL.com/Translator

Unser Ehrenmitglied Beat Neuenschwander hat uns, mit Zustimmung des Magazins Cockpit, seine Kolumne zur Publikation hiernach zur Verfügung gestellt:

Auf den Punkt gebracht

Von Beat Neuenschwander

EU-Regulation von Kochrezepten bis Aviatik – eine Frage der Akzeptanz

Es gibt Angelegenheiten, die zum Vorteil aller nach internationalen Richtlinien geregelt werden müssen. In einer global vernetzten Gesellschaft sind es primär strategische Themen einer wirtschaftlich-gesellschaftlich-sozialen Wertegemeinschaft, wie jener in Europa. Es sind Bereiche wie Währungsrichtlinien für die Euro-Zone, wirtschaftlich-rechtliche Standards im internationalen Handel, wichtige sicherheitstechnische Minimalstandards, einheitliche Register zur Verbrechens- und Terrorbekämpfung. Aber das muss genügen. Abgrenzungen sind nicht einfach, Grauzonen können wir akzeptieren. Nicht akzeptiert werden kann der Wildwuchs an Detailvorgaben aus Brüssel (EU) und Köln (EASA). Nachdem ich vor einiger Zeit am Radio hörte, dass die EU eine neue Verordnung zum Braten von Speisen herausgegeben habe, die nun für alle Restaurants in der EU gültig sei, versuchte ich ungläubig, dafür eine Bestätigung im Internet zu finden. Dabei stiess ich auf EU-Regelungen wie:

- EU-Verordnung zur gewichtskontrollierten Ernährung
- EU-Verordnung 2013 zu Teigwaren, die nach dem Kochen im Siedewasser …
- EU-Verordnung 2016 zu gesäuertem, konzentriertem Bananenmark durch Kochen hergestellt …

In der Luftfahrt sind wir seit Jahren mit oft ähnlich absurden Detailregulierungen durch die EASA konfrontiert. Solche Regulationen dienen angeblich der Verbesserung unserer Sicherheit. Meist sind es jedoch reine Papiertiger, Kostentreiber ohne Mehrwert, verbunden mit viel Administration und Einschränkungen. Ehrlicherweise sei erwähnt, dass in der EASA in Bezug auf die General Aviation sehr langsam ein gewisser Trend zur Vernunft erkennbar wird.

Wir können die Beamten in Brüssel und Köln weder zurechtweisen noch entlassen. Aber wir müssen uns viel stärker gegen die nationale Durchsetzung unnötiger Vorgaben zur Wehr setzen. Warum nutzt die Schweiz den ihr zustehenden Spielraum nicht vollumfänglich aus, so wie es viele EU-Mitgliedländer tun? Strategische Regulierungen innerhalb Europas sind wohl zu akzeptieren und meist sinnvoll. Eine Einmischung in Bereiche, die – wenn überhaupt nötig – national geregelt werden können, darf nicht akzeptiert werden.

Der Autor ist profunder Kenner der Schweizer Luftfahrt und erfahrener Pilot.

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Notre membre d'honneur Beat Neuenschwander, avec l'accord du magazine Cockpit, a mis sa contribution à notre disposition pour publication ci-après :

Pour en venir au fait

De Beat Neuenschwander

La réglementation de l'UE qui va de recettes de cuisine jusqu'à l'aviation – une question d'acceptation

Il y a des questions qui doivent être traitées conformément aux directives internationales dans l'intérêt de tous. Dans une société mondiale en réseau, il s'agit avant tout des questions stratégiques d'une communauté de valeurs économiques, sociales et communautaires, comme c'est le cas en Europe. Il s'agit de domaines tels que les directives monétaires pour la zone euro, les normes économiques et juridiques dans le commerce international, d'importantes normes minimales de sécurité, des registres uniformes pour la lutte contre la criminalité et le terrorisme. Mais ça devra faire l'affaire. Les délimitations ne sont pas faciles, nous pouvons accepter des zones grises. La prolifération des spécifications détaillées de Bruxelles (UE) et de Cologne (EASA) ne peut être acceptée. Après avoir entendu à la radio, il y a quelque temps, que l'UE avait publié un nouveau règlement sur la torréfaction des aliments, qui est maintenant valable pour tous les restaurants de l'UE, j'ai essayé, sans y croire, de trouver une confirmation sur Internet. Je suis tombé sur des règlements de l'UE tels que:

- *Règlement de l'UE sur l'alimentation amaigrissante*
- *Règlement de l'UE 2013 sur les pâtes cuites dans l'eau bouillante…*
- *Règlement de l'UE 2016 sur la purée de bananes acidifiée et concentrée produite par cuisson…*

Dans le domaine de l'aviation, nous sommes confrontés depuis des années à des règles de détail souvent aussi absurdes que celles de l'EASA. De telles réglementations sont censées améliorer notre sécurité. Mais ce sont surtout des tigres en papier, des générateurs de coûts sans valeur ajoutée, combinés avec beaucoup d'administration et de restrictions. Honnêtement, il convient de mentionner qu'une certaine tendance au bon sens se dessine lentement au sein de l'EASA en ce qui concerne l'aviation générale.

Nous ne pouvons pas réprimander ou licencier les fonctionnaires de Bruxelles et de Cologne. Mais nous devons lutter beaucoup plus vigoureusement contre l'application au niveau national d'exigences inutiles. Pourquoi la Suisse n'exploite-t-elle pas pleinement le champ d'application dont elle dispose, comme le font de nombreux Etats membres de l'UE ? Les réglementations stratégiques au sein de l'Europe sont acceptables et généralement raisonnables. Les interférences dans des domaines qui peuvent - si nécessaire - être réglementés au niveau national ne doivent pas être acceptées.

L'auteur est un expert de l'aviation suisse et un pilote expérimenté.

Traduit avec www.DeepL.com/Translator

LAST FLIGHT
LAST DESTINATION

Walter Ammann
12. Mai 1930* – 6. Januar 2018†
Mit Walti Ammann hat uns ein legendärer Pilot und ehemaliger Prüfungs-Experte des Bundesamtes für Zivilluftfahrt verlassen.

Seine Frau Lucy hat uns einen kurzen Lebenslauf von Walti Ammann zukommen lassen:

Stationen im Leben von Walter Ammann
Bereits während seiner Ausbildung hat Walti jede freie Minute Flugunterricht genommen. Am Flugplatz Lommis war er in seiner Freizeit immer anzutreffen. Er hat überall mitgeholfen, wo Not am Mann war mit Schleppflügen oder Rundflügen um fliegen zu können. Nach Kriegsende flog er in Deutschland für Industrielle. Als Werkspilot war Walti bei der Firma Contraves Bührle angestellt. Nebenbei kam er zur Geschäftsfliegerei, wo er sich sehr engagierte und auf verschiedenen Business-Jets flog. Er war auch ein bekannter «Blindflug-Lehrer» und hat nach seiner aktiven Fliegerei als Simulator-Instruktor sein Wissen an Flugschüler weitergegeben.

Alters- und krankheitshalber war es ihm nicht mehr möglich am Simulator zu arbeiten. Seine Hobbys waren Fliegen, Windsurfen, Wandern. Abends freute er sich in meiner Lucy-Bar den Bierhahn zu bedienen.

Die Motorflug-Veteranen werden Walter Ammann in ehrendem Andenken bewahren.

Harry Hofmann 18. April 1918* – 24. Februar 2018†

Am Himmel zu Hause

Harry Hofmann, der viele Swissairflüge mithilfe der Sterne ans Ziel navigierte und später Piloten ausbildete, ist 99-jährig gestorben.

Von Thomas Isler

Der Arbeitsplatz des Navigators: Harry Hofmann im Cockpit einer DC-8. (Ca. 1970)

Es war stockdunkel und wolkig, kein einziger Stern war zu sehen. Auch das Funknavigationssystem per Langwelle funktionierte nicht, als Harry Hofmann 1956 seinen Prüfungsflug als Navigator in einer DC-4 der Swissair nach New York absolvierte. Ihm blieb nur eine Methode: Er mass die Druckunterschiede, versuchte so, die Tiefdruckzonen zu bestimmen und das normale Abtreiben des Flugzeuges zu berechnen. Plötzlich sah Hofmann das Leuchtsignal an der Südspitze Grönlands, die Maschine war 70 Meilen vom Kurs abgekommen! Der Experte schaute streng. «Himmel Herrgott, dass mir das passieren muss!», dachte Hofmann. Nach der Landung in New York überprüfte er nochmals fiebrig seine Rechnungen. Alles richtig. Schliesslich zeigte sich, dass auch ein nachfolgendes Flugzeug 70 Meilen vom Kurs abgekommen war. Der Grund: Ein seltenes Wetterphänomen. Hofmann bestand und flog als alleiniger Navigator in die Schweiz zurück.

Meistens navigierte Hofmann die Swissairflüge aber mit Sternen und Sextant über den Atlantik. «Wenn ich nachts auf einer Wiese liege und zu den Sternen hochschaue, ist es, als sähe ich Freunde oder Kollegen», erzählte Harry Hofmann im Dokumentarfilm «Der letzte Navigator», den Ueli

Meier über ihn gemacht hatte. «Und ich erinnere mich, dass ich diesen oder jenen Stern bevorzugt zum Navigieren genommen habe.» Geboren wurde er 1918 in Wetzikon, sein Vater führte einen Laden und reiste zudem als Vertreter für Tabakwaren. Harry war ein Einzelkind, das gerne mit Freunden experimentierte und morste. Er besuchte die Kantonsschule in Zürich, entweder mit dem Velo oder mit der Bahn – dann musste er um 5 Uhr aufstehen. Sein Vater starb, als er im Teenageralter war. Er machte die Matur. Aber das Geld wurde knapp, ans Studieren war nicht zu denken. Hofmann wurde Fliegerfunker im Militär und lernte danach Peilbeamter auf dem Flughafen Dübendorf.

1942 heuerte Hofmann bei der Schweizer Hochseeflotte an, die seit Kriegsausbruch das Land mit lebenswichtigen Gütern versorgte. Mit dem Zug reiste er durch Frankreich und Spanien nach Lissabon. Dort machte er die Marineschule und tat dann Dienst als Bordfunker auf der «Lugano». Nebenbei unterrichtete der sprachgewandte Mann die Schiffsjungen aus Moçambique. Die Angst vor Angriffen durch Flugzeuge oder U-Boote war stets da. Eines Tages forderten Morsesignale die «Lugano» plötzlich auf, ihre Geschwindigkeit zu drosseln. «30 Meter neben uns tauchte ein deutsches U-Boot auf», erzählte Hofmann. «Der Kapitän verlangte von uns, die Bordpapiere an einer Leine hinüberzufieren. Ich hörte, dass er fast wie wir redete und rief: 'Bisch vo Waldshut?'» Das Eis war gebrochen. Das U-Boot erhielt von der «Lugano» noch ein paar Flaschen Brandy und entfernte sich.

In Lissabon lernt Hofmann seine künftige Frau kennen, mit der er später zwei Söhne hat. Als er aber auch noch die Kapitänsschule machen will, interveniert sie. Das Paar geht zurück in die Schweiz. Hofmann beginnt als Lotse im Tower des Flughafens. Später wird er aushilfsweise zum Bordfunker. 1956 macht er die Navigatorenschule.

Für den Rest seines Berufslebens war er Navigator bei der Swissair, berechnete im Cockpit mit Sternen und Sextant Position und Kursabweichung. Fliegen war ein Abenteuer. Einmal führten sie in einer DC-6 einen lebenden

Löwen im Frachtraum mit, den sie mit Wienerli fütterten. Und das Überqueren des Äquators auf der Südatlantikroute mit einem Flugzeug ohne Druckkabine erfolgte in so geringer Höhe, dass stets durch die Turbulenzen der sogenannten intertropischen Front geflogen werden musste.

Flugzeuge und Navigationsmittel wurden immer besser. Hofmann reagierte auf Neuerungen stets aufgeschlossen und ohne Bitterkeit. Er hatte auch Glück: Die Abschaffung des Navigators bei der Swissair fiel genau mit seiner Pensionierung zusammen.

Er lehrte fortan zahllose Piloten die Astronavigation, bis er 83 Jahre alt war. Er erteilte auch Privatunterricht, etwa dem Dirigenten Herbert von Karajan, der auch eine Pilotenlizenz hatte. Von 1987 bis 1992 engagierte er sich für ein Uno-Projekt als Ausbildner für Linienpiloten im westafrikanischen Gabun. Hofmann hatte ein pädagogisches Talent.

Seine Zeit als Pensionierter war mit zahlreichen Verpflichtungen ausgefüllt: Er half bei Ausgrabungen in China mit, hielt Vorträge im Planetarium des Verkehrshauses und engagierte sich bei der Sternwarte Bülach. Und als die Swissair 2001 unterging, nahm er das sehr nüchtern. Er trauerte nie den alten Zeiten nach: «Das ist gewesen», sagte er zu Kollegen, die bei ihm jammerten.

Er verbrachte seine letzten Jahre in einer Seniorenresidenz am Pistenrand in Rümlang. Dort waren seine Geschichten sehr gefragt. Noch mit 96 nahm er mit Kollegen an einer Führung bei der Swiss teil. Als den Männern im Cockpit eines Airbus A 340 die Instrumente erklärt wurden, strahlte Hofmann und sagte: «Hier bin ich zu Hause.»

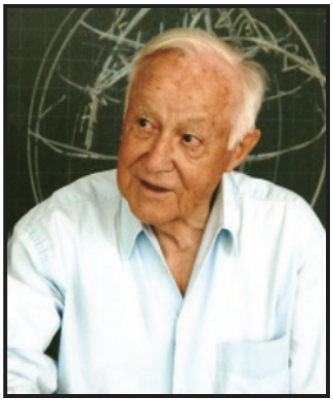
Die Motorflug-Veteranen werden Harry Hofmann für immer in ehrender Erinnerung behalten.

Harry Hofmann, 18 avril 1918 – 24 février 2018†*

Il était chez lui dans le ciel

Harry Hofmann, qui a navigué sur de nombreux vols de Swissair jusqu'à leur destination avec l'aide des étoiles et, plus tard, a formé des pilotes dans la navigation astronomique, est décédé à l'âge de 99 ans.

De Thomas Isler



Il faisait nuit noire et nuageux, aucune étoile n'était visible. Même le système de radionavigation à ondes longues n'a pas fonctionné lorsque Harry Hofmann a effectué son vol d'examen en tant que navigateur dans un DC-4 de Swissair à destination de New York en 1956. Il ne lui restait qu'une seule méthode : il mesurait les différences de pression atmosphérique, essayait de déterminer les zones de basse pression et de calculer le taux de déviation normal de l'avion. Soudain, Hofmann a vu le signal lumineux à la pointe sud du Groenland, l'avion était à 70 milles de sa trajectoire ! L'expert avait l'air strict. «Jésus-Christ, cela doit m'arriver à moi», pensa Hofmann. Après avoir atterri à New York, il vérifiait fébrilement ses calculations. Tout était correct. Finalement, il s'est avéré qu'un avion qui suivait la même route s'était également écarté de 70 milles de la route. La raison : Un phénomène météorologique rare. Hofmann passait et retourna en Suisse en tant que navigateur responsable.

Habituellement, Hofmann naviguait sur les vols de Swissair à travers l'Atlantique avec des étoiles et le sextant. «Quand je m'allonge sur une prairie la nuit et que je regarde les étoiles, c'est comme si je voyais des amis ou des collègues», dit Harry Hofmann dans le film documentaire

«Der letzte Navigator», que Ueli Meier avait réalisé à son sujet. «Et je me souviens d'avoir utilisé une étoile particulière ou une autre pour naviguer.» Il est né à Wetzikon en 1918, son père tenait un magasin et voyageait aussi comme vendeur de produits du tabac. Harry était un enfant unique qui aimait expérimenter et qui faisait la morse avec des amis. Il a fréquenté l'école cantonale de Zurich, à vélo ou en train - puis il a dû se lever à 5 heures. Son père est mort quand il était adolescent. Il est diplômé du lycée. Mais, dû au manque de resources monétaire, il ne pouvais même pas penser à étudier. Hofmann est devenu opérateur radio aéronautique dans l'armée et est ensuite devenu radiogoniomètre à l'aéroport de Dübendorf.

En 1942, Hofmann rejoignit la flotte suisse de haute mer, qui approvisionnait le pays en biens essentiels depuis le début de la guerre. Il a voyagé en train à travers la France et l'Espagne jusqu'à Lisbonne. Là, il a fréquenté l'école navale et a ensuite servi comme opérateur radio sur le «Lugano». En même temps, l'homme éloquent a enseigné aux garçons du Mozambique. La peur des attaques d'avions ou de sous-marins était toujours là. Un jour, des signaux morse ont soudainement demandé au «Lugano» de ralentir. «Un sous-marin allemand est apparu à 30 mètres de nous, nous dit Hofmann». Le capitaine nous a demandé de mettre les papiers du navire en laisse. Je l'ai entendu parler comme nous et j'ai crié : «Tu viens de Waldshut ?» La glace était brisée. Le sous-marin a reçu quelques bouteilles d'eau-de-vie du «Lugano» et il est parti.

A Lisbonne, Hofmann rencontre sa future épouse, avec qui il aura plus tard deux fils. Mais quand il veut, en plus, aller à l'école de capitaine, elle intervient. Le couple retourne en Suisse. Hofmann commence comme contrôleur dans la tour de l'aéroport. Plus tard, il devient opérateur radio à titre temporaire. En 1956, il va à l'école de navigation.

Pendant le reste de sa vie professionnelle, il a été navigateur chez Swissair, calculant la position et la déviation de cap dans le cockpit avec les

étoiles et le sextant. Voler était une aventure. Une fois, ils ont transporté un lion vivant dans la soute dans un DC-6, qu'ils ont nourri de saucisses viennoises. Et la traversée de l'équateur sur la route de l'Atlantique Sud avec un avion sans cabine pressurisée s'est déroulée à une altitude si basse qu'il était toujours nécessaire de voler à travers les turbulences du front dit intertropical.

Les avions et l'équipement de navigation sont devenus de mieux en mieux. Hofmann a toujours réagi aux innovations avec un esprit ouvert et sans amertume. Il a également eu de la chance : l'abolition du navigateur à Swissair a coïncidé exactement avec son départ à la retraite. Il a enseigné la navigation astronomique à d'innombrables pilotes jusqu'à l'âge de 83 ans. Il donnait aussi des leçons privées, par exemple au chef d'orchestre Herbert von Karajan, qui possédait également une licence de pilote. De 1987 à 1992, il a participé à un projet de l'ONU en tant que formateur de pilotes de ligne en Afrique de l'Ouest gabonais. Hofmann avait un talent éducatif.

Son temps en tant que retraité était rempli de nombreuses obligations : Il a participé à des fouilles en Chine, a donné des conférences dans le Planétarium du Musée Suisse des Transports et a été impliqué dans l'Observatoire de Bülach. Et lorsque Swissair a coulé en 2001, il l'a pris très sobrement. Il n'a jamais pleuré le bon vieux temps : «C'était ça», dit-il à ses collègues qui se plaignaient auprès de lui. Il a passé ses dernières années dans une résidence pour personnes âgées au bord de la piste à Rümlang. Là-bas, ses histoires étaient très demandées. A l'âge de 96 ans, lui et ses collègues ont participé à une visite à la compagnie SWISS. Lorsque les instruments ont été expliqués aux hommes dans le cockpit d'un Airbus A 340, Hofmann s'est téléporté et a dit : «C'est ici que je me sens chez mois».

Les Vétérans du vol à moteur se souviendront toujours de Harry Hofmann en l'honneur.

Traduit avec www.DeepL.com/Translator

Marx Mamie
12. Februar 1942* – 01. März 2018†

Mit Marx Mamie hat ein weiterer, treuer Motorflug-Veteran seinen letzten Flug angetreten. In den letzten Jahren hat er an fast allen Generalversammlungen und an unseren Herbstausflügen teilgenommen. Mit seiner aufgeschlossenen Freundlichkeit war er ein interessanter Gesprächspartner. Marx hat auch einen Beitrag im VTR-Bulletin Nr. 27 vom April 2015 über seine Flugausbildung und den 300 km-Navigationsflug geleistet.

Die Motorflug-Veteranen werden Marx Mamie in ehrenvoller Erinnerung behalten.

Armando Baccalà

Avec Marx Mamie, un autre vétéran fidèle du vol à moteur est parti pour son dernier vol. Ces dernières années, il a participé à presque toutes les Assemblées Générales et à nos excursions d'automne. Avec son esprit ouvert et amical, il était un interlocuteur intéressant. Marx a également contribué un article au Bulletin VTR No. 27 d'avril 2015 de sa formation et du vol de navigation de 300 km.

Les vétérans du vol à moteur se souviendront de Marx avec honneur.

Armando Baccalà

Traduit avec www.DeepL.com/Translator

Rudolf Hunziker
29. Dezember 1926* – 08. März 2018†

Liebe Freunde,
mit Bedauern muss ich Euch vom Hinschied unseres langjährigen Fliegerfreundes aus Burgdorf Rudolf («Ruedeli») Hunziker Kunde geben. Ruedi flog seinerzeit zusammen mit Willy Saegesser Bannerschleppflüge kurz nach dem Krieg in Deutschland, als es damals für die Deutschen wegen Flugverbot durch die Besatzungsmächte noch nicht möglich war, General Aviation zu betreiben.

Er flog damals über eine grosse Arena in der Meinung, so «tollviel» Publikum für seinen Bannerüberflug zu haben. ABER: In der Eile hatte er vergessen die NOTAMS zu studieren. In der Arena wurde nämlich die Queen mit einem grossen Militär-Defilee empfangen. Ihr könnt Euch die Folgen vorstellen: Alarm – Verhaftung – Ausweisentzug – usw. Ob noch Jagdflieger der Besatzungsmächte aufstiegen, da müsste man Ruedi noch selber fragen können. Viel später flog Ruedi bei BALAIR im DC-3 Einsatz für die Waffenstillstandskommission / UNTSO in Jerusalem, wo ich ihm mehrmals in meiner Funktion als L+A IFR Inspektor seine halbjährlichen IFR-Checks abnahm.

Euer Hans Versell

Wir danken Hans Versell für diesen Nachruf auf Rudolf Hunziker. Die Motorflug-Veteranen werden Rudolf Hunziker in ehrendem Andenken bewahren.

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Rudolf Hunziker
29 december 1926 – 08 mars 2018†*

Chers amis,
C'est avec regret que je dois vous faire part de la mort de notre ami pilote de longue date de Burgdorf Rudolf («Ruedeli») Hunziker. Ruedi a volé avec Willy Saegesser du «Bannerschleppflüge» peu après la guerre en Allemagne, alors qu'il n'était pas encore possible pour les Allemands d'exploiter l'aviation générale en raison de l'interdiction des vols par les puissances occupantes.

A cette époque, il survolait une grande arène en pensant avoir un si grand public pour son survol de bannière. MAIS : Dans l'urgence, il a oublié d'étudier les NOTAMS. La Reine a été reçue dans l'arène avec un grand défilé militaire. Vous pouvez imaginer les conséquences : alarme – arrestation – privation de la licence – etc. Si plus de pilotes de chasse des puissances occupantes s'élevaient, il faudrait pouvoir demander à Ruedi lui-même. Beaucoup plus tard, Ruedi a volé avec BALAIR dans la mission DC-3 pour la Commission d'armistice / UNTSO à Jérusalem, où j'ai pris en charge ses contrôles IFR semestriels plusieurs fois dans ma fonction d'inspecteur IFR L+A.

Votre Hans Versell

Nous remercions Hans Versell pour cette nécrologie de Rudolf Hunziker. Les vétérans du vol à moteur rendront hommage à Rudolf Hunziker.

Traduit avec www.DeepL.com/Translator

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Denis-Laurent Derron
Dr. Ing. Dipl. EPFL

8 sept. 1945 – 26 octobre 2017†*
Notre membre Denis Derron a été appelé pour son dernier vol. Malheureusement, nous n'avons pas de photo et nous n'avons pas de détails sur lui. Les vétérans du vol à moteur garderont Denis dans la mémoire vénérable.

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Dr. Pierre-Alain Schneider
4 mars 1950 – 24 mars 2018†*

Notre membre Pierre-Alain Schneider a été appelé pour son dernier vol.

Merci Pierre-Alain pour la passion avec la quelle tu as aidé la voltige en Suisse. Ton départ est une énorme perte pour tous. Ciels bleus

Emiliano Del Buono, SAA

Les vétérans du vol à moteur garderont Pierre-Alain dans la mémoire vénérable.

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Leo Caminada

28. Januar 1945* – 25. März 2018†

«Ich wollte immer fliegen»

Bei idealen Wetterbedingungen fand am Samstag, 24. März 2018 das «Arosa – Lenzerheide Fly-In» für Gletscherpiloten statt. Das Treffen soll an die Winterluftpost erinnern, die vor 80 Jahren gegründet wurde, um die Bündner Ferienorte zu verbinden. Die Piste «Isla» im Aroser Welschtobel liegt auf 1630 Meter über Meer und ist 550 Meter lang. Bei der Kantonspolizei Graubünden ging gegen 15:15 die Meldung ein, dass ein Gletscherflieger im Gebiet «Isla» beim Starten nicht abheben konnte und mit der Stahlseilbrücke am Ende der Startbahn kollidierte. Für die Begleiterin kam jede Hilfe zu spät. Leo Caminada wurde schwer verletzt ins Universitätsspital Zürich geflogen, wo er in der Nacht auf Sonntag verstarb.

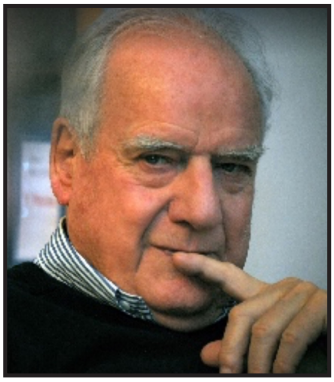
Viele Fotos vom Startlauf deuten darauf hin, dass die Flaps an der Maule nicht korrekt eingestellt waren. Trotzdem bleibt es ein Rätsel, warum es so weit kommen konnte. Leo war auf dem Flugzeug routiniert, er kannte den Landeplatz «Arosa-Isla» von früheren Flügen und war autorisiert, dort zu landen. Er war als sehr erfahrener Segelflieger, Helikopter- und Gletscherpilot im In- und Ausland bekannt. Seine beiden Töchter Santina und Lea schrieben auf der Trauerkarte, «Es ist wichtiger, den Jahren mehr Leben zu geben, als dem Leben mehr Jahre». Ein Satz, der treffender nicht sein könnte: Leo Caminada wuchs mit drei Schwestern in Chur auf und besuchte dort die Schulen. Schon früh entdeckte er seine Liebe zu den Bergen. Der begeisterte Kletterer liess sich zum Bergführer ausbilden, auch um sich so sein Studium zu finanzieren. 1972 schloss Leo an der ETH mit der Diplomarbeit «Einsatz von Luftfahrzeugen in der Forstwirtschaft» ab. Seine Ambitionen für die Fliegerei waren offensichtlich. Als frischgebackener Forstingenieur diente er von 1972 bis 1982 für den König von Bhutan im Himalaya und schwärmte, dass sich

diese Region für den Einsatz von Helikoptern perfekt eignen würde. Nach der Rückkehr wurde er Geschäftsführer der Helog in Küssnacht am Rigi und liess sich gleichzeitig zum Helikopterpiloten ausbilden. Leo's prominentester Gast war Papst Johannes Paul II. Die Reise führte 1984 ab Kloten im eigens für den Papst umgebauten Super Puma mit Pilot Caminada über unser Land. Dabei fühlte sich der Papst so sicher, dass er den weissen Super Puma im nächsten Jahr gleich nochmals für den Flug von Zürich nach Liechtenstein orderte. 1985 war Leo Caminada Gründungsmitglied und Pilot der Heli Bernina im Engadin, welche noch heute schweizweit sowie im nahegelegenen Ausland als einer der führenden Anbieter für Materialtransporte und Passagierflüge gilt. Leo Caminada war während über 50 Jahren als Bergführer tätig und präsidierte von 1989 bis 1993 sogar den internationalen Bergführerverband. 1990 führte er den damaligen Bundesrat Adolf Ogi auf das Matterhorn. Bis zu seinem Tod war Leo Caminada mit seiner Erfahrung in verschiedenen Verwaltungs- und Stiftungsräten gern gesehen. Er betrieb mit seiner Tochter die «Caminada Aviation», ein Brokerunternehmen, das auf Aviatik-Versicherungen spezialisiert ist. Lea Neumeyer-Caminada will dieses mit ihrem langjährigen Know-how im Geiste von Leo weiterführen und steht auch in Zukunft für alle Versicherungsfragen rund um die Aviatik gerne zur Verfügung. In einem Zeitungsinterview im Jahr 2010 sagte Leo: «Fliegen ist meine Leidenschaft – neben dem Beruf als Bergführer. Ich wollte immer fliegen.». Von seinem letzten Flug ist er nicht mehr heimgekehrt. Wir verlieren eine starke Persönlichkeit und einen Mentor für Jung und Alt. Ihn zeichnete seine stetige Neugier und Innovationslust aus. Angst des Scheiterns war kein Hindernis, Leo war von kindlicher Sorglosigkeit getrieben, Neues zu wagen. Leo Caminada hatte ein grosses Herz mit viel Vertrauen in das Gute – das war Leo für uns, ein Vorbild!

Andreas Kleeb, Zug April, 2018

Die Motorflug-Veteranen des Ae.C.S. werden Leo in guter und würdiger Erinnerung behalten.

◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇



Rudolf Laeng, v/o JET,
11. Januar 1935* – 28. März 2018†

Ein lieber Freund und Flieger-Kamerad wurde leider auch zu früh zu seinem letzten Flug aufgerufen.
Wir haben uns im Militärdienst 1972 in der L Fl St 5 kennen gelernt und waren seither auch familiär befreundet. Gemeinsame Reisen führten uns bis in die Südwest-Staaten der USA, wie auch in die Berge und Täler seines geliebten Tessins.

Ruedi flog hauptsächlich Flächenflugzeuge und Helikopter im Militär vom Bücker über AT6 und Vampire bis zur Alouette II und III. Er war unter den Staffelpiloten ein beliebter Fliegerkamerad. Als sein Fluglehrer habe ich ihn auf der «Bravo» wieder für seine zivile Lizenz geschult. Er war auch ein hervorragender Schach-Spieler und Jass-Partner. Mit viel Sinn für Humor war Ruedi auch für Spässe zu haben.

Ruedi hat die Kameradschaft und Freundschaft auch ausserhalb der Dienste gepflegt, z.B. durch Organisation von Treffen der Angehörigen der L Fl St 5 anlässlich der «Fliegerchilbi» in Langenthal-Bleienbach oder den Helikopter-Tagen in Grenchen. Er hat zudem viele Kameraden animiert zu den Motorflug-Veteranen des Ae.C.S. zu kommen um an den Zusammenkünften die Freundschaft und Kameradschaft zu erhalten.
Durch seine vielseitigen Interessen und seinem grossen Wissen hinterliess Ruedi auch viele Spuren wie z.B. seine Website über das historische Burgdorf, seiner Heimatstadt (https://www.rlaeng.ch). Darin schreibt er auch über seine ehemalige Firma LENCO und viel Hochinteressantes mehr.

Der frühere Präsident Ueli Aeschlimann, Erika Baccalà und Rudolf Lang

Das Schicksal hat ihm leider auch schwere Schläge zugeteilt durch den Verlust von zwei Söhnen. Seine Frau Fernanda ist ihm im Juni 2017 auf ihrem letzen Flug vorausgegangen.

Die Motorflug-Veteranen werden Ruedi in sehr guter Erinnerung und in ehrendem Andenken behalten.

Armando Baccalà

Rudolf Laeng, v/o JET,
11 janvier 1935 – 28 mars 2018†*

Un ami cher et compagnon de vol a malheureusement été appelé trop tôt pour son dernier vol.
Nous nous sommes rencontrés dans la L Fl St 5 pendant le service militaire en 1972 et nous sommes devenus des amis, aussi de la part de nos familles depuis lors. Ensemble, nous avons voyagé dans les états du sud-ouest des États-Unis, ainsi que dans les montagnes et les vallées de son bien-aimé Tessin.
Ruedi a piloté principalement des avions et des hélicoptères militaires du Bücker, le AT6 et des Vampires jusqu'à Alouette II et III. En tant qu'instructeur de vol, je l'ai à nouveau formé sur le "Bravo" pour sa licence civile. Il était aussi un excellent joueur d'échecs et partenaire de Jass. Avec beaucoup de sens de l'humour, Ruedi était aussi disponible pour les blagues.
Ruedi a également cultivé la camaraderie et l'amitié en dehors de ses fonctions, par exemple en organisant des réunions des membres du L

Fl St 5 à l'occasion du « Fliegerchilbi » à Langenthal-Bleienbach ou des « Helicopter Days » à Granges. Il a également encouragé de nombreux camarades à joindre les Vétérans du Vol à Moteur de l'Ae.C.S. pour maintenir l'amitié et la camaraderie lors de ses réunions.
En raison de ses intérêts variés et de ses grandes connaissances, Ruedi a également laissé de nombreuses traces, comme e.a. son site web sur l' histoire de Berthoud sa ville natale (https://www.rlaeng.ch). Il y écrit aussi sur son ancienne entreprise LENCO et beaucoup plus d'informations de grand intérêt.
Malheureusement, le destin lui a aussi donné des coups durs par la perte de deux fils. Sa femme Fernanda l'a précédé lors de son dernier vol en juin 2017.

Les Vétérans du Vol à Moteur se souviendront toujours de Ruedi et lui garderont dans la mémoire vénérable.

Armando Baccalà

Traduit avec www.DeepL.com/Translator

Rudolf Laeng devant son AT6

B-ECONOMY

P.P.
CH-3037
Herrenschwanden

DIE POST

Zutreffendes duchkreuzen – 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 Indrizzio insufficiente	Unbekannt Inconnu Sconosciuto	Annahme verweigert Refusé Respinto	Verstorben Décédé Decedutto	Abgereist ohne Adressangabe Parti sans laisser d'adresse Partito senza lasciare indirizzo

FlightVTR 33, JUNI 2018

das Bulletin der MFV

MITGLIEDER WERBEN MITGLIEDER!

Überzeugen Sie Ihre Fliegerkolleginnen und Fliegerkollegen von den interessanten Zusammenkünften mit den Motorflugveteranen.

WO FINDE ICH DIE MOTORFLUG-VETERANEN IM INTERNET?

www.mot-flug-veteranen.ch

SENDEN SIE IHRE ANREGUNGEN UND GESCHICHTEN AN DIE REDAKTION:

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden

E-Mail: hp.graf@gcav.ch

Sie können ebenfalls Beiträge oder Anregungen über unsere Homepage eingeben.

Danke für Ihre Mitarbeit.

FlightVTR 33, JUIN 2018

Le bulletin des VVM

LES MEMBRES RECRUTENT DES MEMBRES!

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

COMMENT ACCÉDER AU SITE VVM SUR INTERNET?

www.mot-flug-veteranen.ch

POUR TRANSMETTRE VOS SUGGESTIONS OU HISTOIRES À LA RÉDACTION:

Hans-Peter Graf
Mööslimatt 14
3037 Herrenschwanden

e-mail: hp.graf@gcav.ch

Vous pouvez également donner vos histoires ou suggestions sur notre site internet.

Merci de votre collaboration.