



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



FlightVTR

**Periodisches Informationsblatt
Bulletin d'information périodique**

N° 8 - Octobre 2005 / Octobre 2005

LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers vétérans,

Voilà un peu plus d'une année que j'ai repris la présidence des Vétérans du Vol à Moteur de l'Aécs. Ce fut pour moi une année pleine de satisfactions et riche en événements. Entouré d'un Comité sympathique et dynamique, ce fut un jeu de donner l'élan à nos nombreuses activités.

Ainsi, notre Association a-t-elle participé au Forum d'AEROSUISSE qui s'est réuni l'an passé à l'aéroport de Bâle en vue de débattre de l'avenir de l'aviation civile suisse. Bien que retraités, ce genre de débat nous concerne tout particulièrement, dès lors que beaucoup d'entre nous ont consacré toute leur vie à la construction et à la défense de l'aéronautique.

Comme par le passé votre président a eu l'honneur de remettre le trophée des Vétérans au champion de la catégorie Sportsmen lors du Championnat Suisse de voltige aérienne à Bex en 2004 et à Reichenbach en août 2005. Ce trophée a pour but d'encourager cette discipline qui contribue fortement

ANSPRACHE DES PRÄSIDENTEN

Liebe Motorflugveteranen,

Seit etwas mehr als einem Jahr habe ich das Präsidium der Motorflugveteranen des AeCS übernommen. Für mich war es ein ereignisreiches Jahr voller Befriedigung. Eingerahmt durch einen sympathischen und dynamischen Vorstand war es ein leichtes Spiel, unsere verschiedenen Aktivitäten in Schwung zu halten.

So hat unsere Vereinigung bereits im letzten Jahr aktiv am Forum der AEROSUISSE auf dem Flughafen Basel teilgenommen, um die Zukunft der Schweizer Zivilluftfahrt mitzugestalten. Als Veteranen betrifft uns diese Art von Diskussionen sehr direkt, nachdem viele unter uns ihr ganzes Leben dem Aufbau und der Erhaltung der Luftfahrt gewidmet haben.

Wie in der Vergangenheit fiel ihrem Präsidenten die Ehre zu, anlässlich der Schweizer Meisterschaften im Motorkunstflug, unsere Trophäe dem Sieger der Kategorie « Sportsmen », im Jahr 2004 in Bex sowie 2005 in Reichenbach, zu überreichen. Dieser

à l'amélioration de la sécurité aérienne tout particulièrement dans l'instruction. Le trophée est populaire et connaît un réel succès auprès des amateurs de voltige.

Notre Association soutient activement les Musées d'aviation militaire de Dübendorf, Clins d'Ailes de Payerne, d'Oldtimers d'Altenrhein, ainsi que le Musée des Transports de Lucerne. Nombreux sont nos membres qui participent directement à l'activité de l'un ou de l'autre de ces établissements et ils méritent notre soutien.

Notre Assemblée Générale s'est tenue à l'aéroport Unique de Zürich le 21 avril dernier en présence de nombreux vétérans. La sortie d'été a également eu un grand succès le 15 septembre au Musée d'Altenrhein.

Notre Association se porte bien mais il va falloir penser à recruter de nouveaux membres car nos rangs ont tendance à s'éclaircir. Passons-nous donc la consigne pour le futur !

Avec mes salutations amicales,



**Jean-Rodolphe
Willi**

Siegerpreis bezweckt die Förderung dieser Disziplin, welche einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Flugsicherheit, im besonderen bei der Ausbildung leistet. Diese Trophäe ist bei den Nachwuchs-Kunstfliegern beliebt und begehrt.

Unsere Vereinigung unterstützt weiterhin aktiv das Luftwaffenmuseum in Dübendorf, « Clin d'Ailes » in Payerne, das « fliegende » Museum in Altenrhein sowie das Verkehrshaus in Luzern. Zahlreich sind unsere Mitglieder, welche im einen oder anderen dieser Museen direkte und aktive Mitarbeit leisten. Auch deshalb verdienen diese Organisationen unsere Unterstützung.

Die diesjährige Generalversammlung wurde am 21. April im Flughafen « Unique » in Zürich, mit grosser Beteiligung unserer Mitglieder, durchgeführt. Der Jahresausflug führte uns am 15. September – ebenfalls mit Grossaufmarsch – nach Altenrhein ins « fliegende » Museum.

Unserer Vereinigung geht es gut. Wir müssen jedoch weitere Anstrengungen unternehmen, um neue Mitglieder zu gewinnen, denn leider beginnen sich unsere Reihen zu lichten. Geben wir uns also selbst Weisungen für die Zukunft ! Packen wir es an !

Mit kameradschaftlichen Grüssen

Jean-Rodolphe Willi



Verstorbene Mitglieder - Membres défunts

Walter Tschopp	Betten 59	9303 Wittenbach	04
Armin Buchmüller	Neuhausstrasse 33	8600 Dübendorf	JAN 05
Béla Bollmann	Bahnwiesenstrasse 10	8322 Madetswil	MAR 05
Eduard Sagne - Ehrenmitglied	Zipfelstrasse 12	8302 Kloten	APR 05
Hans Krebs	Wahlackerstrasse 5	3052 Zollikofen	APR 05
Max Daetwyler	Thunstettenstrasse 13	4900 Langenthal	APR 05
Beat Schneeberger	Kornweg 8	9490 Vaduz-FL	JUN 05
Eduard OTTH	Hörnlistrasse 16	8600 Dübendorf	JUN 05

Die Motorflug-Veteranen trauern heute um ihre verstorbenen Freunde, welche einen grossen Teil ihres Lebens der Fliegerei gewidmet haben. Wir möchten hier allen Angehörigen unser herzliches Beileid bezeugen.

Les vétérans du vol à moteur portent aujourd'hui le deuil de ces amis que l'aviation a eu la chance de compter dans ses rangs. Sincères condoléances à tous leurs proches.

Herzlicher Willkomm an alle neuen Mitglieder Cordiale bienvenue aux nouveaux membres

Willi Schwarzenbach	Route de Cossonay 52	1008 Prilly	021 624 17 25
Jean Schlub	Beau-Site 1	2016 Cortaillod	032 842 18 92
Paul Brenner	Reblaubenweg 2	6047 Kastanienbaum	041 340 61 38
Max Dübendorfer	Kirchensteig 20	8152 Glattbrugg	044 810 75 03
Hans-Ulrich Frosch	Halden 8	8184 Bachenbülach	044 860 62 33
Theodor Giger	Alte Landstrasse 23	8803 Rüschlikon	044 724 06 38
Philippe Mottier	Chemin du Levant 75	1005 Lausanne	021 728 26 14
Christian Tschudi	Seestrasse 17	8803 Rüschlikon	044 724 08 24
Hansruedi Gamma	Geisshügelstrasse 9	8309 Birchwil-Nürenndorf	044 836 82 13

En 2006, réservez d'ores et déjà, les deux dates les plus importantes de votre calendrier, à savoir :

Le jeudi 27 avril - Assemblée Générale

Le jeudi 21 septembre - Rencontre d'automne

Le lieu et le programme de ces deux manifestations vous seront communiqués en temps utile.

Im Jahre 2006, reservieren Sie gleich folgende Daten in Ihrem Kalender :

Donnerstag, den 27. April - Generalversammlung

Donnerstag, den 21. September - Herbstausflug

Der Ort und das Programm dieser Veranstaltung werden Ihnen rechtzeitig mitgeteilt.

Pilatus P-3 fliegen !

Der Pilatus P-3 ist für alle Motorflugveternanen ein Begriff. 1953 / 54 erfolgten die Testflüge; die Schweizer Armee bestellte 60 Maschinen und brauchte die gutmütige P-3 bis 1990 als Trainings- und Verbindungsflugzeug.

Im Flieger und Flab Museum Dübendorf steht eine Original P-3, welche darauf wartet, von uns (simuliert) geflogen zu werden! Ich bin überzeugt, das manch einer von uns davon träumt, wieder einmal am Steuer einer P-3 zu sitzen und durch die Schweizer Alpen zu kurven. Zum Beispiel in Meiringen zu starten und über den Susten- und Klausenpass nach Mollis zu fliegen. Jede Flugroute in der Schweiz ist möglich.

Die Landschaft und die Flugplätze erscheinen dank modernster Computer-Technologie auf einer Grossleinwand vor dem Flugzeug, der Pilot setzt die notwendige Leistung, das Motorengeräusch ist nahezu authentisch, so dass man das Fliegen in allen Facetten täuschend echt erleben kann. Ein herrliches Gefühl!

Jeder Kunde wird von einem Profi betreut und kann für nur 20 Franken (zusätzlich Museumseintritt von 10 Franken) eine halbe Stunde lang im Sichtflug in den Schweizer Bergen



herumkurven. Nach dem Einsatz gibt es selbstverständlich ein Zertifikat. Die gewünschte Startzeit kann über Tel 044 823 23 24 vorreserviert werden.

Im Juni bin ich als einer der Instruktoren ausgebildet worden. Die Bilder vermitteln einen Eindruck vom Geschehen.

Peter Thut



GENEVE - KARACHI

(6ème. étape

BAHRAIN - SHARJAH)

Vous me direz, pourquoi Sharjah et pas Dubai qui était, déjà à l'époque, un aéroport civil fort bien organisé, et aurait parfaitement convenu à une escale intermédiaire. Deux raisons: La première étant dictée par l'autonomie maxi. de mon PA 28-140 qui (bien que bourré de fuel jusque dans les cendriers) n'autorisait pas raisonnablement un vol Bahrain – Karachi. Cela aurait donné une étape encore plus longue que Genève – Brindisi. Avec les communications radio de cette région du monde en 1965, un dégage-ment à plus d'une heure et des informations météo peu fiables, il n'était pas question de tenter le diable.

La seconde, des discussions fort longues et animées que mon directeur de l'époque Ian. F. éminent pilote (et membre d'un non moins éminent clan écossais fort connu) et moi-même, avions souvent eues en fin de journée chez Emy (les habitués situeront facilement) à l'aéroport de Cointrin, me firent opter pour l'escale de Sharjah et de passer la nuit dans cette base de la RAF. L'autorisation fût accordée sans problème lors de ma préparation de vol à Genève. C'est donc un «saut de puce» de 2 heures 40 min qui me conduisit ce 29 janv. de Bahrain à Sharjah.

La voie aérienne de l'époque passait par la verticale de Doha et Abu Dhabi. Ayant quitté notre nouvel agent, ses bureaux trop froids de l'Aéroport de Bahrain, et ses rêves de grandeur, vers 13 heures, je longeais, en gros, les côtes totalement désertes de ce golfe persique, qui n'attendait qu'à en-

trer en ébullition quelques années plus tard avec les désastres politiques, écologiques et humains que l'on sait. Pour l'instant, au Sud, ce n'était que sable et désert (comme on se l'imagine vraiment) et au Nord, une mer d'un bleu profond et pure, sillonnée par quelques tankers et rares voiles latines qui gréent encore et depuis toujours ces «sambuck» que décrivait, déjà, au XIIIème siècle, Marco Polo.

Donc, 2h 30 après mon décollage de Bahrain, j'étais en longue finale pour la base de la RAF de Sharjah, littéralement pris en main par un opérateur GCA à l'accent britannique inimitable et qui ne me laissât pas dévier d'un pouce (sans jeu de mots) de la trajectoire idéale, qui se conclut par un superbe «you are on center line and should touch down NOW». J'avais l'impression d'entraîner les radaristes de Genève avec le Bonanza A35 de l'Etat. En plus précis si cela était encore possible. Enfin, suivant un «Follow-Me» couleur désert et bariolé d'un damier noire et jaune j'arrivais au parking dirigé par un «marshall» au garde-à-vous, assisté de deux soldats qui, dès le moteur arrêté, posèrent quatre sabots de roue autour du train principal, et arrimèrent mon petit 6052W à des boucles d'amarrage au sol. Le parcage de l'avion fût aussi précis que le GCA.

Je venais d'entrer de plein pied dans le système typique et unique au monde, qui régnait dans toutes les bases militaires anglaises de part le vaste monde à cette époque. Formalités ordinaires expédiées au «Flight operations dispersal office», je me vis alors attribuer des «quartiers» pour mon court séjours ici, (your quarters right next barrack to the Officer's mess ,quite convenient what !) me déclara l'adjudant chef en

charge du bureau, tout en précisant également: «diner: 7.30 at the mess - jacket and tie of course » crût-il devoir ajouter, en considérant mon minuscule bagage d'un air inquiet. «But of course» répondis-je!!! (Ben - voyons, naturel non?)

Côté architecture, tous les bâtiments de cette base étaient du même modèle; murs en terre cuite, toits de tôle ondulée, rares fenêtres peintes en blanc et portes en vert épinard. Quand, des années plus tard, après la guerre du kippour entre autre, j'ai eu l'occasion de fréquenter quelques bases de la RAF, à Chypre, j'avais presque l'impression d'être «à la maison».

Mais revenons à mes «quartiers» dignes de l'époque victorienne. Tapis brun/rouge, lit aux montants en tubes de laiton, installations sanitaires équipées d'une superbe robinetterie d'époque en même métal poli et au débit capricieux assorti de bruitages divers, faisaient remonter le temps. N'eussent été les «Avro-Vulcan» et les «Shakelton» alignés au loin sur le tarmac; l'environnement, l'odeur typique du sable, les employés locaux en tenue coloniale du désert et le soleil se couchant derrière les dunes, pouvait sans grand effort d'imagination, vous transposer à l'époque de Laurence d'Arabie. Décidément, ce vol prenait également l'allure d'un voyage dans le temps; pour peu, naturellement, que l'on se laisse un tout petit peu rêver.

Une espèce de veste légère complètement chiffonnée que j'avais eu la prudence de joindre à mes effets de voyage et une cravate initialement beige unie, mais ornementée de motifs plus ou moins artistiques et totalement abstraits, laissés par un soda sucré et fuyard, imprudemment posé sur mon bagage, lors de l'étape précé-

dente, m'ouvrirent pourtant les portes du mess. Personne ne sembla réagir à mon accoutrement vestimentaire. L'éducation britannique n'est pas un vain mot (n'est-elle pas !). Le chef de la base trônait en tête de table et, fort civilement, s'enquit du déroulement de ce vol d'endurance et de mon choix de relâcher à Sharjah sur SA BASE. Je m'exécutai en quelques mots et reçus comme conclusion un «quite interesting and unusual journey, that is, isn't it». Le dîner était acceptable, la bière un peu tiède et mon voisin de table (agent civil au bureau de la météo), loquace et amusant. La journée du lendemain promettant d'être longue, je me couchai de bonne heure.

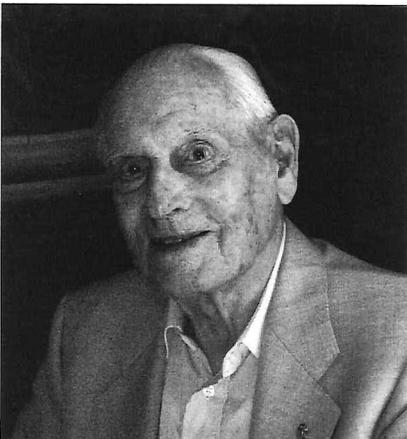
Cordiaux messages à vous tous, membres des VVM et bon vol !

Jean-Luc Durand

Marcel Colliard, un glorieux ancien

En 1932, le lieutenant d'infanterie Marcel Colliard reçoit une lettre du Département militaire. Il s'agit quasiment d'une invitation ! En effet, dans sa grande bonté, l'Etat-Major général de l'armée l'informe lui, le jeune lieutenant de 25 ans (Marcel Colliard est né le 22 novembre 1907) qu'il lui offre la possibilité de changer d'arme et d'être transféré dans l'aviation en qualité d'aspirant observateur ou de pilote. En fait, le Haut commandement de l'aviation qui semble tout à coup avoir retrouvé (ou simplement découvert) le sens des réalités, vient de constater que cette arme présente un inquiétant déficit en personnel navigant, c'est-à-dire en pilotes et en observateurs. D'où la fameuse lettre-circulaire adressée à tous les lieutenants de toutes les autres armes !

Marcel Colliard a effectué son école de recrues et de sous-officier chez les mitrailleurs, à Colombier en 1927. Ensuite, il a mené à bien de brillantes études d'architecte à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich. Entre-temps, il a encore conquis ses galons d'officier. Ce garçon sportif est ravi de la possibilité qui s'offre à lui car sa formation



supérieure sera mieux en phase avec les qualités physiques et intellectuelles requises d'un pilote ou d'un observateur. Donc en route pour Dübendorf ! Là c'est tout d'abord la déconvenue : pas question avant trois mois de poser ses fesses dans un cockpit d'avion ! Il faut d'abord ingurgiter la théorie (connaissance des avions, météorologie, navigation, pratique de l'alphabet morse, etc.) Au surplus, au vu de ses qualifications civiles, on fera de Colliard, non pas un pilote mais un observateur. D'où apprentissage de la photographie aérienne, enregistrement des objectifs au sol et guidage précis du pilote vers ces objectifs, toutes manœuvres délicates dévolues à l'observateur auquel on demande encore de tirer avec une mitrailleuse installée en place arrière !

En vol

Enfin, au terme de ces trois mois de formation théorique, le lieutenant Colliard passe à la pratique. Tout d'abord sur DH-3, un appareil conçu par l'ingénieur suisse Haefeli de Thoune et fabriqué dans les Ateliers fédéraux de construction (A+C) division aéronautique, à Thoune également. Cet appareil date de...1917. Il s'agit d'un biplan haubané pourvu d'ailes en vois et d'un fuselage en treillis entoilés, destiné à la reconnaissance et à l'entraînement. Il est équipé d'un moteur Hispano Suiza de 150 cv. En charge maximale, le DH-3 pèse 1080 kg. La place arrière, celle de l'observateur est équipée d'un appareil photographique à main et d'une mitrailleuse. Ainsi paré, l'avion atteint 145 km/heure en croisière et son plafond n'excède pas 4500 mètres.

Marcel Colliard va voler avec différents instructeurs jusqu'à l'obtention des fameuses ailes qui viendront orner sa tunique de lieutenant.

Dès lors et jusqu'en 1939, il effectuera régulièrement ses vols d'entraînements

à partir de différents aérodromes. En 1934, l'un de ceux-ci faillit mal se terminer. Piloté par le plt. Kehrl, le DH-3 tombe en panne de moteur au cours d'un vol Magadino - Dübendorf. Habilement, le pilote pose son appareil sans mal sur un terrain escarpé, situé sur les contreforts du Tödi : un atterrissage à ne pas renouveler!

Par la suite, Marcel Colliard passera successivement sur le DH-5 du constructeur Haefeli, avion qui sera utilisé jusqu'en 1940 par nos forces aériennes ; puis sur le Fokker C-V, un sesquiplan d'arme volant en croisière à 300 km/h, pour un plafond de 9200 mètres ; et enfin le C-35 développé dans les Ateliers fédéraux de Thoune et qui fut utilisé jusqu'en 1942 par notre armée de l'air. Le C-35 était lui aussi un biplan doté d'ailes en bois et d'un fuselage en tubes d'acier entoilé. Son moteur Hispano Suiza construit par Saurer à Arbon offrait une puissance nominale de 860 cv à 2400 t/minute et propulsait le C-35 à une vitesse maxi horizontale de 335 km/h. Ce nouveau biplace de combat polyvalent était apte aux missions de reconnaissance, de défense aérienne, et au bombardement horizontal et en piqué. Son plafond était de 8000 mètres. Notre aviation en a possédé jusqu'à 90 exemplaires.

La mobilisation de 39-45

En août 1939, le Plt. Colliard est mobilisé avec son escadrille sur l'aérodrome de campagne de Riaz. Les avions de sa compagnie sont des DH-3 complètement obsolètes et dépourvus d'armement... Avec cet appareil antédiluvien, les équipages reçoivent néanmoins l'ordre de se mesurer aux Messerschmitt 109 de la Luftwaffe, si l'occasion se présente !

Quelque temps plus tard, la compagnie de Colliard est déplacée au Belpmoos, où elle séjournera durant neuf mois.

Entre-temps, elle a été « modernisée » avec des C-35 qui ne font malgré tout pas le poids en face des Me-109 ou 110...

Il faut se souvenir qu'à cette époque, notre aviation possède en tout et pour tout 234 avions armés dont seulement 30 Messerschmitt 109 E. Le moral de la troupe est sombre, à l'image de cette saison d'automne 39. Pourtant il faudra bien se battre, si les circonstances l'exigent, avec ce que l'on a. Ainsi plusieurs équipages suisses patrouillant le long de notre frontière Nord à bord des archaïques C-35 vont payer de leur vie l'affrontement avec les Me-109 allemands.

Un jour de 1940, le plt. Colliard effectue une mission de surveillance avec un C-35 piloté par le Jurassien Matthey (qui deviendra après la guerre pilote d'essai). Soudain il aperçoit trois petits points noirs qui foncent sur leur avion. Des bimoteurs Me-110, sans aucun doute. Colliard, suggère à son pilote de foncer dans le gros nuage qui se trouve devant eux. Aussitôt dit, aussitôt fait. Le C-35 se réfugie dans le coton et y reste un bon moment. Lorsqu'il en sort, les points noirs ont disparu...

Début 1945, au terme de nombreuses missions, le Plt. Colliard nommé capitaine, est retiré du service de vol pour raison d'âge ! Le commandement de l'aviation lui confie un poste à responsabilité au sein de l'organisation du S.R.S.A. Du même coup, il devient le patron de deux sections de femmes SCF. Un très bon souvenir, commente-t-il, l'œil malicieux !

Aujourd'hui, Marcel Colliard âgé de 98 ans habite Fribourg. Cet homme d'une exquise urbanité, formé à de strictes disciplines intellectuelles et physiques, a gardé intact son intérêt pour les hommes et les choses. Sa joie de vivre est revigorante.

G.-A. Zehr



**Hawker Hunter Trainer TMk.68 «Hunter-Trainer»
J-4203, HB-RVW**

Il fait partie de la deuxième série d'acquisition de ce type en Suisse.

En opération dans la Royal Air Force en version monoplace, il a été livré en 1972 et transformé en biplace à Emmen. Huit exemplaires ont volé au sein des Forces aériennes suisses. Prévu pour effectuer les mêmes missions que le monoplace il n'était, cependant, équipé que de deux canons.

Après un long sommeil, depuis 1995, dans une caverne de l'aérodrome de Rarogne, il a été offert par les Forces aériennes, en 2001, à la Fondation du Musée de l'Aviation Militaire de Payerne : Clin d'Ailes. Dès lors, une équipe d'Espace Passion, Association de soutien au Musée Clin d'Ailes, s'est employée à le remettre en état de vol. Il a été démonté puis transporté par la route. En 2004, après deux ans d'efforts et 2'600 heures de travail, il a obtenu son immatriculation civile HB-RVW et a pu ainsi reprendre «du service». Espace Passion et ses mécaniciens

Dieses Flugzeug stammt aus der zweiten Serie der Hunterbeschaffung in der Schweiz.

Nachdem es viele Jahre bei der Royal Air Force als Einsitzer im Einsatz stand, wurde es 1972 erworben und im Flugzeugwerk Emmen zum Zweisitzer umgebaut. Bis Ende 1994 flog dieses Flugzeug als eines der acht beschafften Hunter-Doppelsitzer in der Schweizer Luftwaffe. Es konnte für die gleichen Aufgaben wie der Einsitzer eingesetzt werden, verfügte jedoch nur über zwei Kanonen.

Von 1995 bis 2001 "ruhte" es sich in einer Kaverne in Raron aus.

Im Jahre 2001 schenkte die Schweizer Luftwaffe diesen Hunter-Trainer der Stiftung des Militärliegermuseums "Clin d'Ailes" in Payerne.

Eine Gruppe der Mitglieder von "Espace Passion" – eine Vereinigung zur Unterstützung des Museums "Clin d'Ailes" – haben sich rasch damit bes-

continuent d'assurer son entretien et sa préparation au vol.

A ce jour, plusieurs dizaines de passagers enthousiastes, tous membres de l'association, ont déjà pu découvrir l'enivrement du vol dans ce merveilleux jet historique, en compagnie des pilotes Claude Nicollier, astronaute et Raymond Clerc, commandant de bord MD11. Rien que ça !

Alors, pourquoi pas vous ?

CARACTERISTIQUES :

Engagement: de 1972 à 1994

Mission: écolage, guerre électronique

Réacteur: Rolls-Royce Avon 203

Poussée maximum: 4'580 kp

Poids maximum au décollage: 11'340 kg

Vitesse maximum: 1'150 km/h MSL

Plafond: 15'250 m/M

Rayon d'action: 1'000 km

chäftigt, die Flugbereitschaft wieder herzustellen. Es wurde demontiert und per Strasse nach Payerne transportiert. Im Verlauf des Jahres 2004 – nach 2'600 Arbeitsstunden – wurde es mit HB-RVW als Zivilflugzeug immatrikuliert und konnte seine "Dienstleistung" wieder aufnehmen.

"Espace Passion" und seine Spezialisten stellen weiterhin den Unterhalt sowie den Flugbetrieb für diesen grossartigen historischen Jet sicher. Bis heute haben über 60 begeisterte Passagiere – alles Mitglieder von "Espace Passion" - die Faszination und Schönheit eines Fluges mit einem « militärischen » Jet-Flugzeug miterleben können.

Unsere Piloten sind: Claude Nicollier, Astronaut und Raymond Clerc, Bordkommandant MD-11.

Verwendungszeit: Von 1972 bis 1994

Aufgabe: Schulung

elektronische Kriegführung

Triebwerk: Rolls-Royce Avon 203

Maximaler Schub: 4'580 kp

Maximales Startgewicht: 11'340 kg

Maximale Geschwindigkeit: 1'150 km/h MSL

Dienstgipfelhöhe: 15'250 m/M

Aktionsradius: 1'000 km



**Rencontre d'automne des Vétérans du vol à moteur de l'AéCS,
le 15 septembre 2005**
**Herbstausflug der Motorflugveteranen des AeCS
vom 15. September 2005**

Cette journée du 15 septembre 2005 s'annonce captivante dans cette ravissante région du lac de Constance située au «fin bout» de la Suisse, comme le dit notre ami Jacques Etter.

En effet, une cinquantaine de vétérans, pilotes de vol à moteur, et leurs moitiétes se retrouvent à l'aérodrome d'Altenrhein. Objectif : la visite du musée. La réussite semble au rendez-vous, à commencer par la météo : il fait une «tempête de ciel bleu» agrémentée d'une agréable température automnale.

Les quelques-uns qui, à la dernière minute, n'ont pu se déplacer - Ah! Les haubans peuvent se vriller avec les ans ! - sont remplacés par les courageux qui ont décidé que les copains «vieilles tiges» et leurs superbes machines d'époque étaient à la source d'une passion toujours renouvelée. Il y a aussi les déçus comme notre collègue Hermann Spring qui, retenu par d'autres contraintes, nous écrit :

Gerne hätte ich meiner alten Heimat (ich war 7 Jahre bei FFA/repair tätig) einen Besuch abgestattet und auch mit euch Erlebnisse aufgefrischt. Ganz besonders hätte ich gerne Alphons Eigenmann mal wieder getroffen, er war damals mein Vorgesetzter, bestellen Sie ihm meine besten Grüsse.

Finalement, aux alentours de onze heures, l'effectif annoncé est au complet et les réjouissances peuvent commencer. Après quelques mots de bienvenue de notre président, Paul Ruppeiner, fort d'un soutien cinématographique adéquat, nous développe la thèse qui a prévalu à la conception du musée tel qu'il est aujourd'hui et

Der traditionelle Herbstausflug der Motorflugveteranen des AeCS führte die rund 50 Teilnehmer und Teilnehmerinnen dieses Jahr auf den Flugplatz St.Gallen-Altenrhein. Das Fliegermuseum Altenrhein ist die eigentliche „Kulturstätte der Aviatik im Dreiländereck“ und erhält die Zeugen aviatischer Geschichte flugtauglich und zeigt auf eindruckliche Art und Weise die Entwicklung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein, der Firma Dornier, der Flugzeugwerke Altenrhein, die Fliegerei in der Ostschweiz und die Geschichte der schweizerischen Luftwaffe.

Paul „Chappe“ Ruppeiner und sein Team organisierten für die „Grauen Adler“ einen interessanten Tag; die kompetenten Ausführungen der Museumsführer mit bekannten aber auch viel neuen Informationen stiessen auf grosses Interesse, sind doch viele der ausgestellten Flugapparate in den Flugbüchern der Veteranen des AeCS eingetragen! Und damit verbunden auch Emotionen!

Das Mittagessen wurde inmitten der Oldtimer-Flugzeuge serviert. Die Motorflugvete-



P. P.
1636 BROC

Zutreffenden durchkreuzen - Marquer ce qui convient Mettere una crocetta secondo il casa					
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	Gestorben Décédé Deceduto	Abgereist ohne Adressangabe Parti sans laisser d'adresse Partito senza lasciare indirizzo

Jean-Rodolphe Willi

Vers-Chez-Cherbuin 4

1562 Corcelles-près-Payerne

qui remonte à la fin de l'ère «Hunter» dans les Forces Aériennes Suisses. En effet, la presque totalité des avions qui le compose, sont présentés aussi bien au sol qu'en l'air ! Toutes ces merveilleuses machines ont la particularité d'être maintenues continuellement en état de vol.

Le tour des salles d'exposition qui suit est très vivant et attachant. Les trois guides, que nous remercions vivement, revivent une passion qui a guidé tout leur parcours professionnel. Ils sont diserts sur l'aventure du «Dornier Do X», lancé le 12 juillet 1929, qui fut conçu en Allemagne et construit à Altenrhein afin de contourner les interdictions du traité de Versailles !

Aïe ! Et c'est déjà l'heure de l'apéritif. On a bien failli l'oublier.

Après un repas animé - les histoires d'aviation sont toujours turbulentes - qui nous a fait apprécier les vins de la vallée du Rhin, tout le monde se retrouve sur le tarmac pour suivre les gracieuses évolutions du «Stearman» sur la musique envoûtante de son moteur en étoile.

Merci Paul. Merci Peter. La journée restera dans toutes les mémoires.

G. Noël



Magdalena Eggenberger, hat 1938 ihr Motorflugbrevet gemacht !

raninnen und Motorflugveteranen schwelgen nicht nur im guten Essen und Trinken, sondern vor allem in Fliegergeschichten. Auch die Sorge um die Probleme der heutigen Luftfahrt war ein heiss diskutiertes Thema. Als dann Chappé Ruppener seinen Stearman aus dem Hangar schob und den Sternmotor anwarf, schlugen alle Herzen höher. Und alle waren sich einig: Die Reise in die Ostschweiz hatte sich gelohnt!

Peter Thut