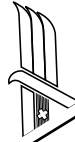




Motorflug-Veteranen des AeCS
Vétérans du Vol à Moteur de l'AeCS
Veterani di Volo a Motore dell'AeCS
Veterans Aviatica a Motor de AeCS



FlightVTR

Periodisches Informationsblatt
Bulletin d'information périodique

N° 19 - Mai 2011 / Mai 2011

Das Wort des Präsidenten

Liebe und geschätzte Mitglieder,

Unsere Vereinigung – die Motorflug-Veteranen des AeCS – wurde im Dezember 1977 gegründet. An der Gründungsversammlung waren etwas über 50 bestandene Piloten anwesend. Heute, im 34. Vereinsjahr zählen wir rund 250 Mitglieder. Im dauernden Bestreben, möglichst viele Air-Crews mit über 50 Lenzen für eine Mitgliedschaft zu überzeugen, werden wir oft mit dem Ausspruch konfrontiert: „Was Veteranen“? „Ich fühle mich noch nicht (mit 50-70) als Veteran“. Nein Danke ! Also liegt das Problem allenfalls beim Namen unserer Vereinigung. Damit diese bereits langjährige Pendeuz mit kontroversen Meinungen abgebaut werden kann, werden wir Ihnen anlässlich der Generalversammlung am 11. Mai 2011 in Lausanne, einige Vorschläge möglicher Namen zum demokratischen Entscheid vorlegen.

Weiter beschäftigt mich seit einiger Zeit auch die aktuelle Sicherheitspolitik unserer Regierung und des Parlaments. Unter dem Sparvorwand – in einem der reichsten Länder – sowie der so genannt fehlenden Bedrohung und wesentlich durch die Finanzpolitik bestimmt, wird die Sicherheitspolitik unseres Landes sträflich vernachlässigt.

Die internationalen Beziehungen sind, entgegen Jahrhunderte alter Hoffnungen, selbst auf mittlere Sicht nicht zuverlässig voraussehbar. Wer von den dauernd unsere Milizarmee verunglimpfenden Besserwissern hat denn im Dezember 2010 vorausgesagt, dass im Februar 2011 der Maghreb und einige arabische Staaten, bereits Jahrzehnte

regierende Machthaber, Diktatoren und Tyrannen stürzten und sich auch für Europa nicht unbedenkliche Situationen entwickeln könnten ?

Mein Fliegerherz hat jedenfalls Mühe zu verstehen, warum unsere Regierung angesichts der vorhandenen Fakten – wir sind völkerrechtlich verpflichtet unseren Luftraum zu schützen – aber auch im Wissen, dass eine Kampfflugzeug-Beschaffung vom Typenentscheid bis zur operationellen Einsatzbereitschaft in unserem Land rund 10 Jahre dauert, den Entscheid für den Tiger-Teilersatz bis 2015 hinausschieben will. Wenn der politische Auftrag an die Luftwaffe unverändert bleibt, ist ein teilweiser Ersatz der Tiger F-5 unabdingbar.

Von der geografischen Lage her und angesichts der Neutralität, also dem Fernbleiben von irgendwelchen Bündnisverpflichtungen, aber auch des Fehlens der Aussicht auf vereinbarte Hilfe im Ernstfall, ist die Reduktion unserer Luftwaffe auf 33 F/A-18 auf Jahre hinaus, entschieden leichtfertig und potenziell verantwortungslos. Die Durchhaltefähigkeit reduziert sich damit auf Tage, bestenfalls aber auf 2-3 Wochen. Offenbar hat die Mehrheit unserer aktuellen eidgenössischen Politiker, aus der Geschichte des 20. Jahrhunderts, nicht gerade viel gelernt.

Mit diesen Gedanken möchte ich aufzeigen, dass auch wir älteren Flieger – jeder in seinem Einflussbereich – dazu beitragen können, in den Bereichen Sicherheitspolitik und Schutz unseres Luftraumes die Meinungsbildung zu unterstützen und zu fördern. Denn wenn die Sicherheit in unserem Luftraum nicht mehr gewährleistet werden kann, ist auch die Zivilluftfahrt stark und negativ betroffen oder gar die Zukunft der „General Aviation“ in Frage gestellt.

Mir bleibt zu hoffen, dass ich an der nächsten Generalversammlung am Mittwoch, 11. Mai 2011 in Lausanne - La Blécherette, viele von Euch persönlich begrüßen kann. Dieser „Lausanne-Airport“ hat sich während den letzten Jahren derart verändert und entwickelt, dass sich ein Besuch – verbunden mit dem traditionellen Kameradentreffen – mit Sicherheit lohnt.

„Soyez les bienvenus en Suisse Romande“ !

Euer Präsident, Alfred Ramseyer

Le mot du Président

Chers et estimés membres,

Notre association – les Vétérans du Vol à Moteur de l'AéCS – a été fondée en 1977. Elle a réuni, lors de son assemblée constitutive, plus de 50 pilotes. A ce jour, après 34 ans d'existence, son effectif a atteint 250 membres. Mais nous devons

malheureusement admettre que, malgré nos efforts, le recrutement est souvent contrecarré dans son élan, par des réactions de réticence de la part des « 50 printemps et plus »... : « Quoi ? Vétérans ! » Voilà l'exclamation qu'instinctivement jaillit souvent de leur cœur ! « Avec moins de 70 ans, je ne suis tout de même pas déjà vétérans ! » « Non merci ! ». Il y a là, à l'évidence, une question à résoudre portant sur le nom de notre association. Afin d'éliminer, une fois pour toutes, ce genre de tergiversations pénalisantes, nous avons décidé de vous soumettre quelques propositions novatrices lors de l'Assemblée Générale du 11 mai 2011 à Lausanne. Vous aurez alors l'occasion d'y faire un choix tout à fait démocratique.

Cependant, depuis quelque temps, un autre sujet me préoccupe. C'est celui de la politique menée par notre Gouvernement et notre Parlement, en matière de sécurité. Prenant pour prétexte des économies financières (dans un pays parmi les plus riches de la planète) et la prétendue disparition de toute menace extérieure, la sécurité de notre pays est négligée de manière coupable, et ceci essentiellement pour des raisons de politique intérieure.

A moyen terme, comme depuis des siècles, les légitimes aspirations des nations au bien-être, n'ont pas empêché de brutaux bouleversements de la politique internationale. Lequel, parmi ceux qui détiennent la science infuse et qui à longueur d'année ne se gênent pas de dénigrer notre armée de milice, a pu prévoir en décembre 2010, la chute en février 2011, des maîtres, dictateurs et autres tyrans qui avaient dominé, durant des décennies, le Maghreb et différents pays arabes. Provoquant une situation susceptible de produire de graves problèmes en Europe.

Ma fibre d'aviateur est déçue par l'attitude du Gouvernement. La lenteur de ses décisions dépasse mon entendement. Les dispositions de la législation fédérale le contraignent, en effet, à la protection de notre espace aérien. Bien que sachant que l'évaluation d'un avion de combat prend en moyenne dix ans, depuis le choix du type jusqu'à son engagement opérationnel, la décision de remplacement partiel des F5 Tiger retardée à 2015 et après, est absurde. Une solution rapide est nécessaire car il n'y a pas de défense nationale crédible sans l'Armée de l'Air.

Le modèle de nos forces aériennes réduites à 33 F/A-18, pour plusieurs années encore, est aberrant et potentiellement irresponsable. La neutralité, dans l'espace géopolitique qui nous côtoie, sans aucun pacte d'alliance, ni aucune prévision sur l'assistance à attendre en cas de crise grave, peut s'avérer dangereuse. Dans ce cas, nos capacités de résistance se limitent en jours. Dans les meilleures circonstances à 2 ou 3 semaines. Il semble que la majorité de nos parlementaires n'a rien appris de l'histoire de notre 20^e siècle.

Ces réflexions, je le souhaite, devraient montrer que chacun d'entre-nous, anciens aviateurs, indépendamment du secteur dans lequel notre activité s'est exercée, sommes en mesure de soutenir une politique de sécurité et de protection de notre espace aérien qui peut encore influencer l'opinion. Car, sans cette garantie, l'avia-

tion civile, aussi bien que générale, vont vers une réelle remise en question qui conduira inévitablement à avenir gravement limité.

Pour conclure, j'espère pouvoir vous saluer personnellement, tous autant que vous êtes, lors de notre prochaine Assemblée Générale, le mercredi 11 mai prochain à l'aéroport de Lausanne-Blécherette. Les transformations et le développement qu'on y a apporté font que sa visite s'est avérée essentielle à notre traditionnelle et amicale réunion printanière.

« Bienvenue à tous, en Suisse romande ! »

EDITORIAL

Seit der 100-Jahr-Feier der Luftfahrt in der Schweiz vom letzten Jahr, befinden wir uns bereits im zweiten Dezennium des ersten Jahrhunderts im dritten Millennium unserer Zeitrechnung!

Welch eine Feststellung angesichts der Tatsache, dass schon Jahrmillionen vor dem „Menschen-Flug“ der aerodynamische Flug von Wesen wie dem Flugsaurier (Pterosauria) oder dem „Urvogel“ Archaeopteryx möglich war und stattgefunden hat. In wunderschönen Versteinerungen lässt sich dies auch beweisen.

Ganz zu schweigen von den Ur-Insekten, welche noch einmal Äonen vor den Flugsaurier-Zeiten, einen zwar nicht in unserem Sinne aerodynamischen Flug vollführten.

Wir können also getrost das zweite Jahrhundert der Luftfahrt in Angriff nehmen; die Physik der Aerodynamik lässt sich weder vor noch nach unserer Epoche ändern.

Es lässt sich bloss die Natur nur noch besser kennen und schätzen lernen und mit den Erkenntnissen unsere Technik verfeinern.

Und ob sich die Aeronautik nach 2012, also nach dem Ende des Inka-Kalenders weiterentwickelt, kann nur interpoliert werden....

In Anbetracht der genannten Zeitspannen und Dimensionen zu unserer Fliegerei stellt sich eigentlich nur die Frage nach einer weiteren, bisher unentdeckten Relativitätstheorie!

Dem hingegen steht ein reelles Manko im Luftrecht gegenüber:

Es ist zwingend der neue Artikel einzufügen:

Artikel 1 ^{quinties}

Volare necesse est!

(Wer startet mit der Unterschriftensammlung zur Initiative? ;-))

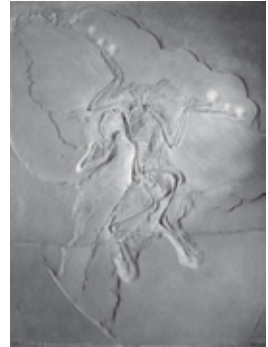
In diesem Sinne: clear skies, stay on track & many happy landings!

Euer Redaktor, Armando Baccalà

EDITORIAL

Depuis la fête du centenaire de l'aviation suisse, nous voilà déjà propulsé dans la deuxième décennie du premier siècle du troisième millénaire de notre ère.

Quelle constatation en regard du fait que déjà des millions d'années avant le « vol humain », le vol aérodynamique de créatures telles que les ptérodactyles ou de « l'oiseau primitif » archæoptéryx s'était révélé possible et avait eu lieu. De magnifiques fossiles attestent de ces faits.



Archæopteryx

Nous ne saurons passer sous silence que des insectes primitifs (éons) exécutèrent bien avant l'époque des ptérosaures, un vol aérodynamique, il est vrai, pas tout à fait dans le sens que l'on entend aujourd'hui.

Nous voilà donc consolés de pouvoir attaquer le deuxième siècle de l'aviation; la physique de l'aérodynamique ne se laisse donc pas modifier ni avant ou après notre époque.

La nature se laisse seulement mieux connaître et découvrir et permet d'affiner les connaissances de notre technique.

Seule une interpolation peut-être envisagée en ce qui concerne le développement future de l'aérodynamique après 2012, année de la fin du calendrier Incas.

En considérant les époques susmentionnées et les dimensions en temps par rapport à notre aviation, il se pose, au fond, seule la question de savoir s'il existe une autre théorie de la relativité non découverte jusqu'ici !

*Par contre, le droit aérien présente une réelle lacune :
Il s'avère obligatoire d'introduire un nouvel article :*

Article 1^{quinties} :

Volare necesse est !

(Qui commence avec la collecte des signatures pour cette initiative ? ;-)

Alors dans cet esprit : clear skies, stay on track & only happy landings !

Votre rédacteur, Armando Baccalà



Der Vorstand der Motorflug-Veteranen des Ae.C.S. schlägt der Generalversammlung als Nachfolger des zurücktretenden Ueli Sohm Herrn Louis Hammer vor.

Louis wurde am 1. März 1941 geboren und arbeitete bis zu seiner vorzeitigen Pensionierung als Sachbearbeiter / Sekretär beim BAMF und deren Nachfolge-Firma RUAG.

Er ist in Ennetbürgen wohnhaft.

Seine fliegerische Laufbahn begann er 1961, genau vor 50 Jahren, als Segelflugschüler 1961 in Buochs.

Er hat eine Flugerfahrung von 5'000 Stunden Motorflug und von 1'800 Stunden Segelflug.

Er war auf verschiedenen schweizerischen Flugplätzen als Segel- und Motorfluglehrer tätig. Bis Ende Februar 2011 war er auch Sachverständiger für Flugprüfungen des BAZL.

Seine heutige Homebase ist Kägiswil. Neben seiner fliegerischen Tätigkeit pflegt er einen grossen Freundeskreis und findet noch Zeit zum Jassen und Fischen.

Der Vorstand ist überzeugt, mit Louis ein aktives und dynamisches Vorstandsmitglied zu erhalten.

Ueli Sohm

Le comité des Vétérans du Vol à Moteur de l'Aé.C.S propose à l'assemblée générale, en tant que successeur d'Ueli Sohm, qui se retire,

Monsieur Louis Hammer.

Louis est né le 1^{er} mars 1941. Il a travaillé jusqu'à sa retraite anticipée comme préposé/secrétaire auprès de l'OFAM et de la nouvelle société RUAG.

Il est domicilié à Ennetbürgen.

Il débuta sa carrière aéronautique en 1961, il y a exactement 50 ans, comme élève-pilote de vol à voile. Il possède une expérience de 6800 heures de vol au total, dont 5000 de vol à moteur.

Il a exercé ses activités en tant qu'instructeur dans les deux disciplines et sur différents aérodromes suisses. Jusqu'à fin février 2011, il était également expert de l'OFAC pour les examens des pilotes.

Sa base actuelle est située à Kägiswil. A côté de ses activités aéronautiques, il prend soin d'un grand cercle d'amis et trouve encore du temps pour le jass et la pêche.

Le comité a la conviction de trouver en Louis un membre actif et dynamique.

Ueli Sohm



Nachruf für Ernst Wyler (13.06.1924 – 15.02.2011)

Mit Ernst Wyler haben wir einen Kameraden verloren, der während rund 25 Jahren Mitglied unserer Vereinigung war. Obwohl er in letzter Zeit mit gesundheitlichen Problemen zu kämpfen hatte, kam sein Hinschied für uns alle doch überraschend.

„Aschi“ Wyler wuchs in Lengnau bei Biel und Jegensdorf auf und absolvierte nach der Schulzeit eine Lehre als Feinmechaniker. Bereits während der Lehrzeit erwarb er im damaligen militärischen Vorunterricht 1943, beim Fluglehrer Hermann Geiger, seine Segelflug-Brevets A und B. Ab 1945 war er bei den Farner Flugzeugwerken in Grenchen im technischen Betrieb angestellt. Im gleichen Jahr konnte er – mit Willi Farner als Fluglehrer - die Motorflug-Brevets I + II erwerben. Die Militärpilotenschule folgte 1946 in Magadino. Ernst Wyler wurde in der Folge als Unteroffiziers-Pilot auf dem Flugzeug C-36 brevetiert. Der Erwerb des Transportflieger-Brevets, die Ausbildung zum Segel- und Motorfluglehrer, die Offiziersschule sowie der europaweite Einsatz als Fracht- und Taxi-Pilot für die Aero Union AG in Grenchen, füllten die Jahre 1947 – 1949 aus.

1950 Eintritt ins Ueberwachungsgeschwader als Berufsmilitärpilot und 1954 Uebertritt ins Instruktionskorps der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Von da an folgten die Pilotenkarriere und der militärische Berufsweg einer geraden Linie und führten bis an die Spitze dieser Waffengattung.

Nach seiner Pensionierung im Dezember 1986 hat sich „Aschi“ unermüdlich, bis ins hohe Alter ausserordentlich stark und in allen Bereichen, für das Flugwesen in unserem Land eingesetzt. So kehrte er zu Farner in Grenchen zurück und wurde Verwaltungsratspräsident. Weiter war er während drei Jahren Präsident der AEROSUISSE und stand während neun Jahren als Präsident der Stiftung PRO AERO vor, um nur die wichtigsten Mandate zu nennen.

Ausserdem veröffentlichte Ernst Wyler 1990 die „Chronik der Militäraviatik“ sowie im Jahr 2000 das „Bordbuch der Schweizer Luftfahrt“.

„Aschi“ Wyler war eine aussergewöhnliche Persönlichkeit. Er war ein Leader, im Sinne des Wortes, ein rundum anerkanntes und hoch geschätztes Vorbild. Eben eine natürliche Autorität.

Durch sein ganzes Leben hat er sich dauernd weitergebildet, war sehr belesen und kultiviert und verfügte über ein immenses und vielseitiges Wissen.

Seinen Flugleistungsbüchern kann entnommen werden, dass er während seiner fliegerischen Laufbahn über 100 verschiedene Flugzeugtypen pilotierte, knapp über 5'000 Stunden in der Luft war und dabei 12'000 Landungen machte. Er selbst hat festgehalten, dass dabei nebst den Segelflugzeugen, der P-51 Mustang, der Hawker Hunter und die Alouette III die liebsten waren.

Mit Ernst Wyler ist eine hoch geschätzte und überall anerkannte Flieger-Persönlichkeit zu seinem letzten Flug gestartet.

„Aschi“ wir danken Dir für alles und werden Dein Andenken in Ehren halten.

A. Ramseyer

Hommage à Ernst Wyler (13.06.1924 – 15.02.2011)

Nous avons perdu en Ernst Wyler un camarade, membre de notre association depuis 25 ans. Sa soudaine disparition nous a quelque peu surpris bien que nous le savions déjà malade depuis un certain temps.

« Aschi » Wyler grandit à Lengnau près de Bienne et de Jegenstorf. Après la scolarité obligatoire, il accomplit un apprentissage de mécanicien de précision. Au cours de sa formation, il obtint en 1943 déjà ses brevets de vol à voile A et B, auprès de son instructeur Hermann Geiger, dans le cadre de l'instruction aéronautique militaire préparatoire. Dès l'année 1945, il rejoignit la société Farner, constructions aéronautiques, à Granges. Durant la même année, il acquit les brevets de vol à moteur I et II avec son moniteur Willi Farner. Puis, débuta l'école de pilotes militaires en 1946 à Magadino.

Ensuite Ernst Wyler fut breveté sous-officier pilote militaire sur C-36 en 1946. L'obtention de la licence de pilote de transport, d'instructeur de vol à voile et à moteur, l'école d'officiers, ainsi que l'engagement au niveau européen comme pilote taxi et transport de fret, pour la compagnie Aero AG à Granges, constituèrent l'essentiel de ses activités durant les années 1947 – 1949.

En 1950, il rejoint l'escadre de surveillance comme pilote militaire professionnel ; ensuite, il passe au corps d'instruction des troupes d'aviation et de défense contre avions en 1954. Depuis cette période, sa carrière de pilote évolue en droite ligne pour aboutir à la tête de cette arme.

Après sa retraite en décembre 1986, « Aschi » s'est dévoué infatigablement et d'une manière extraordinairement intense, jusqu'à un âge avancé, dans tous les domaines de l'aviation dans notre pays. Il retourna chez Farner à Granges et devint président du conseil d'administration. Pour ne mentionner que les mandats les plus importants, il fut également président d'AEROSUISSE pendant trois ans et président de la fondation PRO AERO durant neuf années. D'autre part, Ernst Wyler publia en 1990 la « Chronique de l'aviation militaire » et en 2000 « Le livre de bord de l'aéronautique suisse ».

« Aschi » Wyler était une personnalité extraordinaire. C'était un vrai leader au sens propre du terme, un exemple unanimement reconnu et apprécié. Il possédait une véritable autorité naturelle.

Sa formation continue l'a préoccupé constamment ; c'était un lecteur assidu et cultivé. Il possédait un immense savoir diversifié.

Ses carnets de vol révèlent une carrière aéronautique particulièrement étoffée : il pilota plus de 100 types d'avions différents, accumula plus de 5000 heures de vol et accomplit 12000 atterrissages. Il affirma lui-même, qu'à part les planeurs, le Mustang P-51, le Hawker Hunter et l'Alouette III furent ses aéronefs préférés.

Ernst Wyler était une personnalité aéronautique très estimée et reconnue. Il a décollé pour son dernier vol.

Nous te remercions « Aschi » de tout ce que tu as accompli et t'assurons que ton souvenir restera longtemps gravé dans nos mémoires.

A.Ramseyer



Nachruf Max Dübendorfer (15.5.1925 bis 14.12.2010)

Max wuchs in sehr einfachen, nicht alltäglichen Verhältnissen auf. Sein Vater war der Gärtner des Schlosses Hilfikon und Max wohnte während seiner Jugendzeit im Gärtnerhaus der Schlossanlage. Schlossherr war damals der Textil-Industrielle Nabholz-von Grabow. Dieser, ein in ganz Europa bekannter Flieger, besass eigene Flugzeuge und auf seinem riesigen Besitz auch gleich noch einen eigenen Flugplatz. Auf diesem verbrachte der kleine Max einen Grossteil seiner Freizeit. Und dort kam in ihm der durch nichts mehr zu bremsende Wunsch auf, selbst einmal

Pilot zu werden.- Er absolvierte eine Lehre als Feinmechaniker in der damals weltbekannten Firma Kern in Aarau. Wie schon in der Schule galt er auch bei den Lehrmeistern keineswegs als „pflegeleicht“. Wenn er irgendeine Ungerechtigkeit ihm oder andern gegenüber witterte, konnte er sich als ziemlich aufmüpfig erweisen.

Bei der Rekrutierung wurde Dübi dann wie gewünscht der Fliegertruppe zugeteilt. Statt aber wie von ihm erhofft nach der RS und der Unteroffiziersschule in die Pilotenschule aufgenommen zu werden, musste er einstweilen bei der Bodentruppe Dienst tun. Es klappte schlussendlich dann doch noch; 1949 durfte er in die Militärpilotenschule einrücken. Nach der Brevetierung trat er als Berufsmilitärpilot ins Überwachungsgeschwader ein. Dübi war kein Kind von Traurigkeit und bei den vielen Gelegenheiten, Feste zu feiern, z.B. nach glimpflich verlaufenen Abstürzen oder Fast-Unfällen, war er immer an vorderster Stelle mit dabei. Einmal konnte er sich erst im allerletzten Moment durch Fallschirm-Ab sprung aus einem brennenden C36-04 retten. (Sein Bericht erschien im FlightVTR).

Im Herbst 1952 eröffnete sich dann ganz überraschend die Möglichkeit, in die Swissair überzutreten. Er begann seine Swissair-Pilotenlaufbahn als dritter Pilot auf dem DC-6.

Mit dem Einverständnis der Swissair wirkte er im Nebenberuf als Operations-Chef der neu gegründeten ALAG (Alpine Lufttransport AG). Später wurde Dübi Coronado-Captain. Bei den Crew-Mitgliedern wurde Dübi zu einer nicht mehr wegzudenkenden legendären Figur. Und nebenbei bewährte er sich in zahlreichen anspruchsvollen Funktionen in der General Aviation, unter anderem auch als Fluglehrer und als gefragter Experte. In den frühen Siebzigerjahren wurde Max DC-8 Captain und später Captain auf der DC-10.

1980 liess sich Dübi sich mit 55 Jahren pensionieren, um genügend Zeit für alle seine andern Aktivitäten zu haben. Während einsamen Stunden in fernen Hotelzimmern brachte er kleinere, teils sehr tiefsinnige Gedichte zu Papier. Zu Hause lagen diese Zettel dann verstreut in seinem Schreibtisch herum. Ohne sein Wissen sammelte seine Frau diese Gedichte, liess sie als Broschüre drucken und schenkte sie ihm als Überraschung zu seinem 65. Geburtstag.

In Obersaxen, wo er eine Ferienwohnung besass, übte er für einige Zeit im Kurverein eine wichtige Funktion aus. In vielen Vereinen und Gremien war er an leitender Stelle oder als engagiertes Mitglied tätig. Er war begeisterter Sportschütze. Er erwarb das Jagdpatent und wurde ein passionierter Jäger. Er war ein gefürchteter Jasser und ein grosser Könner beim „Knobeln«. Max war ein grosser Tierfreund.

Wenn es galt, einem guten Freund einen Gefallen zu tun, dann war sich Max nicht zu schade. Bei allem was Dübi tat, war seine bekannte Devise: „Alles immer nur vom Feinsten!«

Das Schicksal hat in Form einer unheilbaren Krebserkrankung unerwartet und unerbittlich zugeschlagen. Am 14. Dezember wurde Max von seinen Leiden erlöst.

Mit Dübi hat uns eine der grossen Persönlichkeiten unter den Schweizer-Piloten für immer verlassen.

Manfred Bayer

Geboren/Né le 10.04.1931
Verstorben/Décédé le 02.01.2011



Hommage
Charles Jacquat (1931-2011)

Une page de l'histoire de l'aviation à Genève se tourne. Charles Jacquat nous a quittés il y a quelques jours. Avec l'alpiniste et aviateur Raymond Lambert et l'actuel président de l'Aéroclub Michel Favre, il avait fondé la SATA, Société anonyme de transport aérien. Ils acquièrent d'abord des « Cessna » puis un « Convair 640 », en 1966. Le journaliste René Hug raconte que l'arrivée de l'appareil à Cointrin

suscite quelques ricanements. Personne n'y croit sauf notre trio d'aventuriers. Bientôt un «Vickers Viscount» rejoint la flotte, puis deux Super-Caravelle. En 1973, c'est un premier «DC-8» baptisé «Ville de Carouge», puis un deuxième, «Ville de Lausanne», qui complètent la flotte de la SATA.

La compagnie permet à de nombreux Genevois et Romands de bénéficier de tarifs très attractifs pour se rendre aux Antilles, la SATA étant la seule compagnie avec Air France bénéficiant de droits de trafic dans la région. On vole aussi au Pérou, à New York, quatre vols hebdomadaires, à Hongkong et à Bangkok. Plusieurs missions humanitaires sont effectuées pour le compte du CICR, on transporte aussi des pèlerins à La Mecque. En hiver, les Caravelle atterrissent à Sion avec de nombreux skieurs. Mais la SATA est une épine dans le pied de Swissair, qui fera tout pour couler la compagnie genevoise.

Fin 1977, la SATA a grandi trop vite et les déboires s'accroissent. Une «Caravelle» manque son atterrissage à Funchal et s'engloutit dans les flots. Puis c'est la faillite du banquier Robert Leclerc, l'un des financiers de la société. En septembre 1978, les avions de la SATA n'ont plus le droit de voler. Une nouvelle société verra le jour, la CTA.

Dans un ouvrage intitulé «Du plomb dans l'aile», Charles Jacquat, dont on connaissait les coups de gueule, dénonce le travail de sape de Swissair. Pendant cinquante ans, beaucoup de compagnies aériennes genevoises ont connu le même sort. La SATA aura tenu le coup de 1966 à 1978. Une performance.

*Source : La Tribune de Genève
Jean-Claude Ferrier*

Zusammenfassung des französischen Textes:

Mit dem Hinschied von Charles Jacquat, hat sich eine Seite der Geschichte der Genfer Luftfahrt gewendet. Zusammen mit dem Alpinisten und Piloten Raymond Lambert und Michel Favre, dem gegenwärtigen Präsidenten des Aero Clubs von Genf, hat er die SATA, Société anonyme de transport aérien, gegründet. Anfänglich wurden „Cessnas“ angeschafft, dann, 1966, eine „Convair 640“.

Der Journalist René Hug weiss zu berichten, dass die Ankunft der Maschine in Cointrin belächelt wurde, weil niemand, ausser dem Abenteuerer-Trio, an den Erfolg des Unternehmens glaubte. Bald stiess eine „Vickers Viscount“ zur Flotte, sodann zwei „Super Caravelle“. 1973 kam eine erste DC-8, getauft auf „Ville de Carouge“, und anschliessend eine zweite, getauft auf „Ville de Lausanne“ dazu, welche damit die SATA-Flotte komplettierte.

Die Fluggesellschaft hat zahlreichen Passagieren aus der Bevölkerung von Genf und der Romandie ermöglicht, zu sehr attraktiven Preisen in die Antillen zu reisen, war doch die SATA zusammen mit Air France die einzige Gesellschaft, welche die Verkehrsrechte in dieser Region hatten. Weitere Destinationen waren Peru, New York mit wöchentlich vier Flügen, Hongkong und Bangkok.

Verschiedene humanitäre Missionen wurden im Auftrag des IKRK geflogen. Es erfolgten auch Pilgerflüge nach Mekka. Im Winter landeten die „Caravelles“ mit zahlreichen Skitourenisten in Sitten. Die SATA war jedoch der Swissair ein Dorn im Auge, welche alles für den Untergang des Genfer Unternehmens veranlasste.

Ende 1977, die SATA war zu schnell gewachsen, die Sorgen nahmen zu. Eine „Caravelle“ verfehlte ihren Anflug auf Funchal und versank im Meer. Es folgte der Konkurs des Bankiers Robert Leclerc, einer der Financiers der Gesellschaft. Im September 1978 verloren die Flugzeuge der SATA die Verkehrsrechte. Eine neue Gesellschaft entstand, die CTA.

In seinem Werk „Du plomb dans l'aile“ (Blei im Flügel) bezichtigte Charles Jacquat, dessen scharfe Zunge bekannt war, die Swissair der Untergrabungsarbeiten. Während fünfzig Jahren haben viele Genfer Fluggesellschaften dieselben Erfahrungen machen müssen. Die SATA hat ihren Stand von 1966 bis 1978 durchgehalten. Eine Leistung.

Source : La Tribune de Genève
Jean-Claude Ferrier
Übersetzung: Armando Baccalà

Bericht eines fliegerischen Vorfalles, den Willy Sägesser, Mitglied der Motorflug-Veteranen, miterlebt hat:

Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Autoren Werner Soltermann und der Fotografen, sowie des Verlages von Sky News und seinem Chefredaktor Hansjörg Bürgi.

Vor 50 Jahren musste eine Balair-Viking in Basel notlanden

Geglückte Bauchlandung



Balair setzte zwischen 1957 und 1962 zwei dieser aus dem Wellington-Bomber entwickelten Vickers 610 Viking 1B für 36 Passagiere ein.

Wegen eines Defektes am Fahrgestell musste eine Vickers Viking der Balair am 3. September 1960 auf dem Flughafen Basel-Mulhouse notlanden. Dank der bravourösen Leistung der Besatzung blieben alle Personen an Bord unverletzt - und die Viking flog kurz darauf wieder.

Report von Werner Soltermann nach Berichten von Rolf Blattner und Beat Keller

Wie jeden Samstag in jenem Sommer, waren auch am 3. September 1960 die beiden Vickers Viking 1B HB-AAN und HB-AAR der Balair auf der Strecke von Basel-Mulhouse nach Southend-on-Sea im Einsatz. Pünktlich um 8.30 Uhr startete die erste Maschine, wenige Minuten später die zweite. Nach einer rund dreistündigen Flugzeit erreichten sie den Bestimmungs-Flughafen an der Themsemündung, um dort wiederum britische Touristen aufzunehmen. Die Startzeit für den Rückflug nach Basel-Mulhouse war ebenfalls, wie gewohnt, für kurz nach Mittag vorgesehen.

Fahrwerk nicht verriegelt.

Während die HB-AAR kurz vor 15 Uhr pünktlich in „Blotze“ aufsetzte, mussten Flugkapitän Hendrik Benninga und sein Copilot **Willy Sägesser** Minuten vor der Landung feststellen, dass sich das rechte Hauptfahrwerk nicht im ausgefahrenen Zustand verriegeln liess und auch nicht wieder komplett eingezogen werden konnte. Nach mehreren erfolglosen Versuchen wurde der Kontrollturm des Flughafens Basel-Mulhouse sowie das Operation Office der Balair über den Defekt informiert. Umgehend wurde von der Airline technisches Personal und die Direktion aufgeboten. Mit der ebenfalls der Balair gehörenden Cessna 170 HB-COM startete der legendäre Balair-Flugkapitän Ruprecht Vogel sowie der lizenzierte Chefmechaniker der Balair in Richtung der kreisenden Maschine, um zu versuchen sich ein genaueres Bild von der Situation zu verschaffen. Die Viking flog dabei so langsam wie möglich, damit ihr die kleine Cessna 170 folgen konnte. Hildy Schürpf, die Hostess an Bord der HB-MN, hatte zwischenzeitlich auch die 25 Passagiere an Bord über die Ausnahmesituation informiert und beruhigt.

Vorbereitung für eine Notlandung

Da die Maschine über noch zuviel Treibstoff verfügte, wurde die Cockpitbesatzung angewiesen, während den nächsten rund eineinhalb Stunden über dem Südwesten des Flughafens Kreise zu fliegen, so dass bei einer vorgesehenen Notlandung die Gefahr eines Brandes wesentlich verringert würde. In der Zwischenzeit trafen auch Flughafen-direktor Theodor Stauffer und Commandant André Roques am Ort des Geschehens ein, um in Zusammenarbeit mit der Flughafenfeuerwehr, dem Sanitätsdienst der Stadt Basel und der Balair-Geschäftsleitung alles Notwendige für eine Notlandung vorzubereiten. Um 16.15 Uhr war alles bereit, drei Krankenwagen mit Ärzten sowie die Flughafenfeuerwehr warteten am Pistenkreuz. Um eine schnelle Rettung zu garantieren, wurde zudem die Zollfreistrasse nach Basel von der Polizei gesperrt.

Stillstand nach 200 Metern

Rund eine Viertelstunde später führte die HB-AAN einen normalen Anflug aus und setzte zur Landung auf der Ost/West-Querpiste 08/26 an. Das rechte Fahrgestell hing halb

aus dem Motor heraus, während das linke eingezogen blieb. Mit rund 140 km/h setzte die Viking schliesslich kreischend auf der Betonpiste auf und kam nach rund 200 Metern zum Stillstand. Nachdem die Maschine zu stehen kam, warf Hostess Hildy Schürpf, zwar etwas geschockt, jedoch vorschriftgemäss, die Kabinentüre ab, und alle Passagiere verliessen in «britischer Gelassenheit» das Flugzeug. Viele von ihnen machten noch schnell ein Erinnerungsphoto und spendeten der Besatzung für die geglückte Notlandung spontanen Applaus. Laut der «National Zeitung» hatten sich alle Passagiere rasch wieder erholt. Eine betagte Dame sagte, als man ihr zur Erfrischung einen Tee anbieten wollte: «No thank you! A big, big Cognac, please.» Und sie soll diesen auch erhalten haben...

Als die Besatzung und die Passagiere mit einem Bus beim damals noch provisorischen Abfertigungsgebäude an den Hunderten von Zuschauern vorbeifuhren, wurden sie mit grossem Beifall begrüsst. Noch vor der Weiterreise zu ihren Ferienorten, wurden alle Passagiere von Balair-Verwaltungsratspräsident Felix Emmanuel Iselin zu einer Stadtrundfahrt durch Basel und einem Nachtessen eingeladen. Ohne gebraucht zu werden, konnten auch die Krankenwagen wieder zum Kantonsspital Basel zurückkehren.

Bei der Bauchlandung auf der Piste 10/28 wurden die Propeller der Viking verbogen



Zaungäste nutzten die Möglichkeit für ein Erinnerungsfoto. Beim Jüngling in der Mitte handelt es sich um eine bekannte Grösse der Schweizer Luftfahrt, nämlich Moritz Suter.



Umgehende Reparatur

Die HB-AAN wurde gegen Abend von zwei Kranwagen der Basler Musfeld AG sowie den inzwischen eingetroffenen Mechanikern der Balair angehoben und normal aufgebockt. Das linke Fahrwerk wurde ausgefahren, das rechte nach mehreren Versuchen provisorisch im ausgefahrenen Zustand blockiert. Kurz vor dem Eindunkeln konnte das Flugzeug in den Hangar geschleppt werden.

In der folgenden Woche wurde die HB-AAN auf dem Flughafen Basel Mulhouse pro-

visorisch repariert, wobei beschädigte Spanten und Stringer an der Rumpfunterseite ersetzt oder verstärkt wurden. Die beschädigte Beplankung wurde entfernt und an den offenen Stellen mit Bespannungsstoff abgedeckt und mit Spannlack fixiert. Das komplette Fahrwerk wurde ebenfalls in Ordnung gebracht, die Kurbelwellen auf Schlag kontrolliert und beide Propeller ersetzt. Nach mehreren Standläufen und einem Werkstattflug wurde die Viking zur definitiven Rumpfreparatur, nach etwa zehn Tagen, nach Grossbritannien zur Hunting-Clan Air Services in Southend-on-Sea überflogen, also genau dorthin, wo das ungeplante Abenteuer begann.

Bis 1968 im Einsatz

Baiair setzte die Maschine anschliessend bis Ende 1962 weiter ein. Im Februar 1963 verkaufte sie die Viking, zusammen mit der HB-AAR, an die britische Air Ferry, wo sie fast weitere sechs Jahre im Einsatz blieb. Auch 50 Jahre später muss nochmals die Professionalität der gesamten Besatzung erwähnt werden, welche bei dieser perfekten und sanften Bauchlandung zeigte, wie gut sie ihr «Handwerk» verstand.

Mit Bestürzung und Trauer haben wir vom kürzlichen Hinschied von zwei unserer Mitglieder erfahren. Es sind dies: Peter Betulius und Jean-Pierre Sprunger. Eine Würdigung dieser beiden Fliegerkameraden werden wir in der nächsten Ausgabe des „Flight VTR“ (Nr.20) vornehmen. Die vorliegende Ausgabe (Nr. 19) war bereits im Druck.

Nous avons appris, avec tristesse, le récent décès de deux de nos membres : Messieurs Peter Betulius et Jean-Pierre Sprunger. Un Hommage leur sera rendu dans la prochaine édition (n° 20) de notre bulletin. Le tout dernier numéro (Flight VTR 19) étant déjà sous presse.

34. GENERALVERSAMMLUNG - 34^e ASSEMBLEE GENERALE

Lausanne Blécherette / 11.05.2011

Wer doch noch teilnehmen will, kann sich noch schnell einschreiben !
Il ne vous reste que quelques jours pour vous inscrire !

P. P.
1636 BROCC

Zutreffendens durchkreuzen - Marquer ce qui convient Mettere una crocetta secondo il caso					
Weggezogen: Nachsendefrist abgelaufen A démenagé: 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

FlightVTR

das Bulletin der MFV

Mitglieder werben Mitglieder!

Überzeugen Sie Ihre Fliegerkollegen/
Kolleginnen von den interessanten
Zusammenkünften mit den Motorflug-
veteranen.

Wo finde ich die Motorflug-Vete- ranen im Internet?

Entweder über GOOGLE oder direkt
auf: www.mfvs.ch/ unter dem Link
„Veteranen“.

PS: Wir suchen einen Web-Master zum
Auf- und Ausbau einer eigenen Home-
page!

Interessiert? Melden Sie sich bei:

Inputs an Redaktion:

Armando Baccalà
Honeggweg 22
3612 Steffisburg
T: 033 437 7814
F: 033 437 7841
e: aebac@bluewin.ch

FlightVTR

le bulletin des VVM

Les membres recrutent des membres !

*Persuadez vos collègues pilotes de
l'intérêt que représente l'association
des vétérans du vol à moteur.*

Comment accéder au site VVM sur Internet ?

*Soit par GOOGLE ou directement
sur www.mfvs.ch/ via le lien : « Vété-
rans ».*

*PS: Nous sommes à la recherche
d'un webmaster pour la création et le
développement de notre propre page
internet. Intéressé? Annoncez-vous
chez:*

Inputs à la rédaction:

Armando Baccalà
Honeggweg 22
3612 Steffisburg
T: 033 437 7814
F: 033 437 7841
e: aebac@bluewin.ch